



Universidad Internacional de La Rioja
Facultad de Derecho

Máster Universitario en el Ejercicio de la Abogacía
**Análisis jurídico-técnico del transporte de
NPK por mar. Caso Cheshire**

Trabajo fin de estudio presentado por:	Luis B. Domínguez González-Miranda
Tipo de trabajo:	Trabajo fin de Máster
Área jurídica:	Derecho Marítimo
Director/a:	Diana Gluhaia
Fecha:	16 de enero de 2023

Resumen

Este trabajo aborda el transporte de nitratos a bordo de buques de carga, haciendo hincapié en el caso concreto del buque Cheshire que transportaba fertilizante NPK, el cual sufrió un grave accidente provocado por la explosión del abono a base de nitrato amónico exigiendo evacuar a la tripulación y llevar a cabo una operación de salvamento marítimo. Mediante el uso de los códigos internacionales, la ficha de seguridad del producto y los hechos acaecidos, se prueba la conducta dolosa del cargador al realizar la estiba a granel del abono, debiéndose prohibir esta práctica dado el gran riesgo que entraña esta mercancía y ha de ser considerada, en todo caso, peligrosa.

Palabras clave: Transporte marítimo Marítimo; NPK, Cheshire, Salvamento.

Abstract

This paper explores the maritime transport of nitrates, emphasizing the case of the motor vessel Cheshire, which suffered a serious accident caused by the explosion of ammonium nitrate fertilizer requiring evacuation of the crew and carry out a salvage operation. By using the international codes, the safety data sheet of the product and the facts that have occurred, the wilful conduct of the shipper has been proven when the bulk stowage of the fertilizer is carried out. This practice should be prohibited because of the great risk involved in this fertilizer and must be considered as a dangerous good in any case.

Keywords: Maritime transport; NPK, Cheshire, SALVAGE.

Índice de contenidos

1. INTRODUCCIÓN:	9
1.1. Justificación del tema elegido.....	9
1.2. Problema y finalidad	11
1.3. Objetivos	12
2. ANÁLISIS JURÍDICO	13
1.3. Agentes involucrados en el caso.....	13
1.4. El Convenio de Viena de 1980 y el Reglamento Roma I	15
1.5. Contratos relevantes: compraventa con CIF y contrato de Salvamento LOF.....	17
2.2.1 Términos del envío: CIF	20
2.2.2 El conocimiento de embarque (“Bill of lading”)	24
2.2.3 El contrato «LOF» firmado entre armador y Resolve Salvage and Fire.....	28
1.6. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC 2006)	32
3. SEGUROS	34
3.1 El Seguro de Casco	35
3.2 El Seguro de Mercancía	36
3.3 El seguro de flete	37
4. LEGISLACIÓN APLICABLE A LA CARGA Y LA ESTIBA:	38
4.1 Códigos IMDG e IMSBC	38
4.2 Otras normativas comunitarias y nacionales.....	40
4.3 La Carga: El Nitrato de Amonio: Definición, usos. Reacción química. Clasificación.	42
Definición y usos del Nitrato de amonio.....	42
4.4 Prescripciones relativas al manejo, estiba y segregación de los abonos a base de nitrato de amonio según los códigos IMSBC e IMDG	44
4.5 Ficha técnica de seguridad del producto transportado “ <i>Safety data sheet</i> ”	45

4.6 Documentos y requisitos para el transporte de fertilizante NKP según IMDG e IMSBC	47
5. SALVAMENTO MARÍTIMO	48
Definición de Salvamento	48
Diferencia entre salvamento y avería Gruesa	49
Elementos Esenciales del salvamento: La ayuda y el Peligro	50
El resultado útil	51
La recompensa	52
5.1 La Remuneración relativa a Resolve Salvage and Fire LTD.	53
Deudor de la remuneración	55
Garantías del crédito a la remuneración	56
5.2 Las potestades del Estado ribereño en el salvamento	57
6. ESTUDIO DE LAS RESPONSABILIDADES	58
6.1 Responsabilidad Yara Internacional (como vendedor/ cargador)	58
6.1.1 Accidentes más relevantes de la Factoría Noruega	59
6.2 Responsabilidad Armador	60
6.2.1 El capitán	60
6.2.2 La Naviera y su deber de reparar las deficiencias del MOU Tokyo	62
6.3. El papel del Club de P&I	62
6.4 Responsabilidad del Gestor Naval	63
7. CONCLUSIONES	64
Referencias bibliográficas	67
Listado de abreviaturas	72
ANEXO I: Factura	73
ANEXO II: Conocimiento de embarque " <i>Bill of Lading</i> "	75
ANEXO III: Declaración de la mercancía	76

ANEXO IV: Investigación incidente en Planta de Porsgrunn.....	77
ANEXO V: Reacción química del Nitrato de Amonio en condiciones de Confinamiento	78
ANEXO VI: prescripciones del Código IMDG para el transporte de mercancías peligrosas en bultos. Acerca del Abono con ONU 2071	80
ANEXO VII: Condiciones de la carga: en puerto de partida y tras el accidente.....	81
ANEXO VIII: Contrato LOF 2011	83
ANEXO IX: Contrato SHIPMAN	85

Índice de ilustraciones

Ilustración 1 Cheshire, 23 de Agosto de 2017.	10
Ilustración 2. Encabezamiento Factura de Compra	18
Ilustración 3. Descripción venta fertilizantes	19
Ilustración 4. Recorte final factura	19
Ilustración 6. Conocimiento de embarque	25
Ilustración 7. Bill of lading	26
Ilustración 8 Explosión en el puerto de Beirut. 2020.	43
Ilustración 9. Ficha producto. Manejo y Estiba	46
Ilustración 10. Ficha Producto. Propiedades Físico-Químicas.....	46
Ilustración 11. Ficha Producto. Información de Transporte	47
Ilustración 12. Condiciones de Carga en Puerto Heroya	81
Ilustración 13. Condiciones de la carga tras el siniestro	82

Índice de tablas

Tabla 1. Características Abonos según Código IMSBC	39
Tabla 2. Estiba y Segregación de Fertilizante según IMSBC. Fuente: Elaboración Propia	44
Tabla 3. Porcentaje de carga perdida tras combustión.....	82

1. INTRODUCCIÓN:

En el trabajo presente abordaremos el transporte marítimo de nitratos, en particular, el Transporte por mar de Nitrógeno(N), Fósforo(P) y Potasio(K), cuyo contenido en Nitrógeno determinará el grado de peligrosidad, según lo dispuesto en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, en adelante Código IMDG por su acrónimo en inglés (*“International Maritime Dangerous Goods Code”*).

Como apreciaremos a lo largo de esta exposición, la determinación de este grado es crucial para establecer las condiciones de carga y estiba, pues se instauran tres categorías peligrosas que abarcan desde la prohibición de su transporte, la limitación en bultos o a granel hasta una cuarta categoría que permite la libre carga sin restricciones por no considerarse mercancía peligrosa que sería regulada en el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel, en adelante código IMSBC.

En el presente estudio no haremos alusión a la tradicional denominación del producto que especificaba el porcentaje de elementos en el mismo documento de compra, por ejemplo, un NPK 14-14-14, representaba habitualmente un 14% de cada elemento en el compuesto final. Los grandes productores mundiales han aprovechado esa práctica frecuente para enmascarar fertilizantes que contienen un mayor porcentaje de nitrógeno.

A través del estudio de la legislación internacional analizaremos todos los aspectos relacionados con el transporte por mar de esta mercancía, así como el contrato de compraventa que da origen a la aventura marítima, los seguros y las responsabilidades en caso de siniestro.

1.1. Justificación del tema elegido

La intención del trabajo es despertar la idea que las grandes compañías pueden manipular y burlar la legislación vigente sin que a priori sean acusadas de infringirla por la laxitud y flexibilidad de unas normas que en el caso que nos ocupa parecen ser dictadas para favorecer el transporte irregular del nitrato de amonio, el cual es un compuesto que ha originado las mayores catástrofes portuarias, y que a día de hoy sigue produciendo centenares de víctimas que son silenciadas por el interés de Lobbies y Autoridades nacionales involucradas.

El estudio se centrará en la explosión del buque Cheshire en 2017 en costas españolas, el cual había sido contratado para el transporte de fertilizante NPK, por la venta de este producto entre dos filiales de la matriz Yara internacional, que es el proveedor líder mundial de NPK y tiene su sede en Singapur.

El 6 de agosto de 2017 el M/V “Cheshire” (IMO 9593646), con bandera del Reino Unido, zarpó del Puerto de Heroya, Noruega, con destino Kohsichang, Tailandia, con una carga de 42.654 TM de fertilizantes con base de nitrato de amonio.

Durante la travesía, el Capitán del buque informaba de las elevadas temperaturas en la cara de proa de la bodega nº5, esto era señal de una posible descomposición de la mercancía. El incremento de calor pronto se propagó a la cara de popa de la bodega nº4. La situación se complicó y la temperatura subía hasta que el día 12 de agosto de 2017, se produjo una explosión de la bodega nº4.

En un principio se barajó la posibilidad de hundir el navío, pero finalmente el armador decidió que se remolcaría hasta tierra. Un helicóptero de Salvamento Marítimo sobrevoló la zona para ver el estado del buque y dos embarcaciones de Salvamento Marítimo (buque de rescate Guardamar Talía y remolcador Punta Salina) permanecieron junto al buque Cheshire para monitorizar su evolución.



Ilustración 1 Cheshire, 23 de agosto de 2017. Fuente: SASEMAR

Desde ese momento SASEMAR, mediante dos helicópteros (Helimer 202 y Helimer 207), realizó la evacuación de los 23 tripulantes, la cual, finalizó el día 14 de agosto. El buque fue

dejado a la deriva con un rumbo del Suroeste con una velocidad de 1,5 a 2 nudos a 40 millas al sur de Gran Canaria.

La Compañía “Resolve Salvage and Fire”, firmó un Lloyd’s Open Form (LOF), con los armadores y los titulares de la carga.

La Compañía Resolve Salvage and Fire envió el remolcador “Red Sea FOS” y una tripulación para extinguir el incendio. El equipo roció el exterior del buque accidentado con agua para intentar enfriar la carga y el buque, pero ésta pronto emitió una gran nube de gas nocivo desde las bodegas nº 3, 4 y 5. La tripulación enviada fue capaz de embarcar en el “Cheshire” y asegurar un cabo de remolque el día 21 de agosto, antes de que reaccionase el producto de las bodegas 1 y 2. El “Cheshire” se dirigió a aguas limítrofes con las Islas Canarias.

Durante todo este tiempo, la mercancía continuó descomponiéndose y proyectaba grandes nubes de gas a la atmósfera. El proceso de descomposición se aminoró y el día 30 de agosto se consideró que era seguro embarcar. El equipo de salvamento y contraincendios embarcó e hizo una evaluación inicial en cubierta, sala de máquinas y habitación. El buque fue remolcado hacia el norte al sureste de la costa Gran Canaria por el remolcador “Red Sea Fos”. Los armadores decidieron trasladarlo hasta el puerto de Motril donde comenzaron las operaciones de remoción de los residuos.

1.2 Problema y finalidad

Como podrá comprobarse a lo largo del presente trabajo, el fertilizante NPK, actualmente el más empleado, presenta grandes riesgos en su transporte por mar a granel. Las grandes productoras de este producto, que a su vez son las encargadas de su transporte masivo, no dudan en ocultar la verdadera información relativa a la peligrosidad del compuesto evitando tener que transportarlo como mercancía peligrosa en bultos, y por consiguiente, abaratando el desplazamiento de esta mercancía a escala global. La consecuencia de esta práctica habitual son centenares de víctimas mortales y graves desastres marítimos que acaecen anualmente.

Este documento tratará de extraer la realidad del problema, argumentando fáctica y legalmente que el transporte por mar de NPK a granel debería de estar prohibido. Para ello nos remitiremos al último accidente marítimo con estas características en costas españolas.

1.3 Objetivos

Como profesional del transporte marítimo al ser capitán de la marina mercante, la finalidad de este estudio es profundizar en el caso particular de la explosión del buque Cheshire, analizando de manera técnica y legal los artificios en los que se escuda la mayor productora mundial de nitrato amónico para esquivar fraudulentamente la normativa internacional para el transporte marítimo de esta mercancía peligrosa que es etiquetada “sin riesgos”. Para ello estableceremos los siguientes objetivos:

PRIMERO.- Se tratará de exponer la viabilidad del transporte de fertilizante NPK a granel por vía marítima, cuya regulación se encuentra en el código IMSBC, que no establece ningún tipo de limitaciones en la carga, pese a que un gran granelero o *bulkcarrier* del tipo *capsize* puede transportar más de doscientas ochenta mil toneladas de carga.

SEGUNDO.- Se realizará un análisis del salvamento que fue llevado a cabo tanto por SASEMAR que rescató a los tripulantes de una muerte segura, como de la compañía Resolve Marine Salvage & Fire, que apagó el incendio y remolcó el buque al puerto de Motril.

Paralelamente se determinarán las responsabilidades, derechos y obligaciones para el salvamento del buque, así como las posibles indemnizaciones por parte de los seguros involucrados. De este análisis se deducirán:

TERCERO.- la responsabilidad del armador.

CUARTO.- La pretensión principal del estudio del caso es corroborar la conducta dolosa de Yara Internacional en el transporte de esta mercancía.

QUINTO.- Realizar un análisis de la repercusión en el cobro de indemnizaciones por parte del seguro, tanto del buque como de la carga, si se demuestra el dolo de la compañía.

SEXTO.- Estudiar si se realizaron las precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques.

SÉPTIMO.- Por último, y no menos importante, se pretende evaluar la conveniencia de la legalidad transporte marítimo a granel “sin riesgo” del nitrato de amonio. Actualmente el NPK puede transportarse a granel por no carecer de riesgos, siguiendo la regulación del IMSBC, o estar contenida en bultos al tratarse de mercancía peligrosa, regulada en el IMDG.

2. ANÁLISIS JURÍDICO

1.3 Agentes involucrados en el caso

El buque en cuestión pertenece al grupo armador *Bibby Line Ltd*. Se trata de una compañía familiar con más de doscientos años fundada en Liverpool. Sus funciones abarcan desde la reparación de buques, servicios marítimos y financieros, offshore hasta una línea que cuenta con un buque tanque y dos bulkcarriers, entre los que se encuentra el Cheshire.

El club de Protección e indemnización, P&I, del armador era el *GARD AS*. Los P&I se justifican por razones tanto históricas como financieras para dar respuesta a la limitada cobertura de la responsabilidad civil de los armadores establecidas en los seguros de cascos pues solamente abarca el abordaje, la avería gruesa y el salvamento. Este club en particular fue el segundo creado en países nórdicos y cuya fundación data de 1907.

La gestión naval estuvo encomendada a *V Ships Asia Group Pte Ltd*. El contrato de gestión se realiza para que los actos materiales y jurídicos necesarios para la correcta explotación de un buque los lleve a cabo un empresario colaborador independiente, actuando en nombre y por cuenta del armador con los límites *estipulados* en dicho contrato. Podrá llevar a cabo la gestión técnica, comercial, de la dotación y de seguros. Todo ello son cuestiones relevantes para analizar las responsabilidades pertinentes en el desarrollo de nuestro trabajo, pues el gestor responderá por los daños y perjuicios causados por dolo o negligencia propia o de sus empleados.

Cabe hacer referencia al contrato estándar de gestión naval más utilizado, el “*Standard Ship Management Agreement (SHIPMAN)*”, producido por la BIMCO y cuya versión más actual es el SHIPMAN/2009.

Respecto a las inspecciones del Estado rector del Puerto “*Port State Control*” (PSC), que según definida por la Organización Marítima Internacional (OMI) es “la inspección de buques extranjeros en puertos nacionales para verificar que el estado del buque y su equipo cumplen los requisitos de las normas internacionales y que el buque está tripulado y operado de conformidad con la normativa internacional”.

Las indicadas inspecciones se realizaron delegadamente por la compañía que les otorga la clase, la *Lloyd's Register*, y destacaremos las dos últimas, la Tokyo MOU¹ realizada el 27 de abril de 2017, en Tianjin, China; y la Paris MOU del 22 de Junio de 2017 efectuada en Setúbal, Portugal.

Un dato muy relevante que será de estudio por la relación en el siniestro son los tres defectos graves que se encontraron en la inspección de abril, estos fueron:

- Defecto en la Bomba Contraincendios y sus Tuberías.
- Defecto en la Prevención por Fuego de la Integridad Estructural.
- Otros (maquinaria).

En la transacción de la mercancía, las partes del contrato son la vendedora Yara Asia y la compradora Yara Thailand, realizando una venta marítima (ARROYO MARTÍNEZ, I., *Las ventas Marítimas*, en URÍA-MENÉNDEZ, curso de Derecho Mercantil, 2007, p.180), que se caracteriza por su internacionalidad y por el nexo que une al contrato de compraventa con el de transporte marítimo, ligado igualmente a unas pólizas de seguro de mercancías y de crédito documentario. Ese vínculo es entre el comercio internacional y el transporte por mar es destacado la doctrina.

¹ Se han firmado nueve acuerdos regionales sobre control por el Estado rector del puerto - Memorandos de Entendimiento o Memorandos de Entendimiento: Europa y el Atlántico Norte (MoU de París); Asia y el Pacífico (MoU de Tokio); América Latina (Acuerdo de Viña del Mar); Caribe (MoU del Caribe); África Occidental y Central (MoU de Abuja); la región del Mar Negro (MoU del Mar Negro); el Mediterráneo (MoU Mediterráneo); el Océano Índico (MoU del Océano Índico); y el MoU de Riyadh. La Guardia Costera de los Estados Unidos mantiene el décimo régimen del PSC

1.4 El Convenio de Viena de 1980 y el Reglamento Roma I

El transporte de fertilizante NPK por mar es consecuencia directa de un **contrato de compraventa internacional** pues afecta a dos o más ordenamientos jurídicos. En la factura disponible en el anexo I, podemos apreciar que la parte compradora es YARA (THAILAND) Ltd., con domicilio en Bangkok, y la parte vendedora es YARA ASIA pte. Ltd., con domicilio en Singapur. Ambas acuerdan la compra de una mercancía considerada como bien mueble corporal, en este caso el fertilizante NPK. Para ello cargarán la mercancía en la fábrica de la multinacional sita en Heroya, Noruega.

Los dos principales instrumentos para la determinación de la ley aplicable son la *Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías*², hecha en Viena el 11 de abril de 1980, en adelante Convenio de Viena de 1980 (CVIM), y el *Reglamento CE 593/2008*, o Reglamento Roma I.

La convención de Viena de 1980 nace para unificar la regulación contractual internacional, y normaliza determinados aspectos como las obligaciones de las partes, la transmisión del riesgo o las acciones en caso de incumplimiento, pero no se ocupa de la validez del contrato ni de las obligaciones.

El Convenio hace hincapié en la necesidad de promover la uniformidad y asegurar la buena fe en el comercio Internacional como aspectos a tener en consideración en la interpretación de este. En aquellas cuestiones que no sean resueltas en el texto, se aplicarán los principios generales en los que se sustenta la Convención, o subsidiariamente la Ley aplicable conforme al derecho internacional privado.

La interpretación del contrato puede resultar compleja en el ámbito internacional, por ello es práctica habitual incluir por su claridad y eficacia (ARROYO MARTINEZ, I., Curso de Derecho Marítimo, 2005, p.657) algún INCOTERM, los cuales pueden ser compatibles según lo dispuesto en los artículos 8 y 9 del citado Convenio.

El artículo 9.1 de la Convención establece que *“Las partes quedarán obligadas por cualquier uso en que hayan convenido y por cualquier práctica que hayan establecido entre ellas”* y se

² España forma parte del Convenio de Viena desde su adhesión en 1990.

añade en su segundo apartado que las partes incorporan tácitamente estos usos al contrato, salvo pacto en contrario, por el reconocimiento de unas costumbres ampliamente conocidas en el tráfico mercantil, tanto si hubiesen sido conocidas como si no lo hubieran sido, por el hecho de tener la obligación de conocerlas. Por este motivo, si se pactase un INCOTERM se aplicaría lo previsto en el mismo, teniendo el CVIM un carácter supletorio.

Para la aplicación del CVIM se requiere que las partes tengan establecimientos en diferentes Estados, que estos Estados formen parte de la Convención (salvo aplicación indirecta) y que la compraventa se trate de bienes muebles corporales.

Es importante puntualizar, como nos explica la profesora DIANA GLUHAIA, que la aplicación del Convenio puede ser directa cuando las partes tengan sus establecimientos en Estados que hayan firmado la Convención, o ser de aplicación indirecta que ocurre cuando uno de los Estados no forma parte, o incluso ninguno de los Estados han sido firmantes, porque según las normas de Derecho Internacional Privado se ha remitido a la Ley de un Estado contratante.

En nuestro caso, se analizaría una aplicación indirecta, porque Tailandia no forma parte de la Convención, en cambio, Singapur que sí es un Estado firmante, ha formulado una reserva (acogiéndose al artículo 95³ de la misma) al artículo 1(1)(b)⁴ de dicha Convención. Ello implica que sólo se aplicará el Convenio de Viena cuando ambas partes tienen sus establecimientos en Estados contratantes, luego no sería de aplicación el Convenio de Viena de 1980 en el caso que nos ocupa.

El Reglamento Roma I regula la ley aplicable, y como apunta GLUHAIA, “establece un régimen de normas de conflicto uniformes en Europa en materia de obligaciones contractuales, inclusive para los contratos internacionales” (GLUHAIA, D. Algunas cuestiones sobre la ley aplicable al contrato de compraventa internacional de mercaderías en el siglo XXI, en RUBIO-IRIARTE-BELINTXON, Representación aduanera y comercio internacional en el siglo XXI, 2022). Este instrumento es obligatorio en toda su amplitud en todos los Estados de la Unión Europea, con independencia de las circunstancias personales de las partes contratantes (como la nacionalidad o el domicilio). En

³ El artículo 95 declara: “Todo Estado podrá declarar en el momento del depósito de su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que no quedará obligado por el apartado b) del párrafo 1) del artículo 1 de la presente Convención.”

⁴ El artículo 1 expresa que la Convención “se aplicará a los contratos de compraventa de mercaderías entre partes que tengan sus establecimientos en Estados diferentes: a) cuando esos Estados sean Estados Contratantes; b) cuando las normas de derecho internacional privado prevean la aplicación de la ley de un Estado Contratante.”

su ámbito de aplicación se exigen dos requisitos, el primero es que la obligación contractual tenga naturaleza civil o mercantil, y el segundo es que dicha obligación plantee un conflicto de leyes, que según la doctrina se surge cuando se plantea qué derecho estatal debe regir el contrato.

Ambos requisitos se cumplen en nuestro estudio, pero desde el punto de vista territorial, no se aplica el Reglamento Roma I, pues el contrato no se realiza en territorio de la UE.

Expuesto lo anterior, al no aplicarse el Convenio de Viena ni el Reglamento, y al no disponer del contrato firmado entre las partes, podemos deducir que la multinacional YARA internacional se acogería a la ley más favorable, pudiendo ser ésta la de Singapur, conocido *hub* financiero y centro off-shore con gran atractivo en el círculo empresarial.

1.5 Contratos relevantes: compraventa con CIF y contrato de Salvamento LOF

Para continuar con el análisis del caso, al no disponer del contrato, realizaremos su estudio a través de las facturas ⁵de las que extraemos que se trata de un contrato **internacional realizado por dos empresas que pertenecen a un mismo “ *Holding* ”**.

La empresa productora, Yara International, se encargó de la gestión del transporte, contratando a su vez a un agente comercial, el cual contrató en nombre del vendedor un buque, fletándolo por tiempo, para transportar la mercancía. A raíz de los documentos (factura comercial y Conocimiento de embarque, con algunos campos ficticios para velar por la protección de datos) que encontraremos en el Anexo, iremos desgranando las particularidades de este contrato.

Fundada como Norsk Hydro en 1905, desde 2004 recibe el nombre de Yara International ASA (“ *Holding* ” Internacional), cuyo presidente y CEO desde septiembre de 2015 es Svein Tore Holsether. La oficina central se encuentra en Oslo, Noruega. El grupo se dedica a la Agronomía

⁵ La factura puede encontrarse íntegramente en el anexo I.

global y local, marketing y ventas. Cuenta con presencia en 57 países y realiza ventas a aproximadamente 160 países.

Para una mayor comprensión en la materia, proseguiremos mostrando recortes de las facturas, cuyo contenido no es el original, porque los datos confidenciales han sido modificados.



VARA>

FACTURA

AST9999999999

COBRAR A Yara (Thailand) Ltd. 689 Bhiraj Tower At Emquartier, Sukhumvit Road 10110 BANGKOK, VADHANA,-KLONGTON NUEA THAILAND		Nº: YARA thai	Fecha emisión 08.08.2017	Cliente Yara Thai	Orden Nº 9999999	Envío Nº 999998
Embarcar a Yara (Thailand) Ltd. 689 Bhiraj Tower At Emquartier, Sukhumvit Road 10110 BANGKOK, VADHANA,-KLONGTON NUEA THAILAND		Nº: Yara Thai	Contrato Comercial 999999	Referencia de Cliente. S999-97-99		
Observaciones de Transporte: Este envío está libre de bases			Detalles Bancarios JP Morgan Chase Bank SWIFT: CHASUS33 New York Branch Acc. No.: 999999999 4 New York Plaza, Floor 15 ABA No.: 999999999 New York, NY 10004, USA			
Place of receipt		Pre-Cargado	Por favor, remitir copia del pago a administrador@yara.com & operaciones.asia@yara.com			
Buque MV CHESHIRE		Puerto de Carga HEROYA, NORUEGA	Por favor pagar a: Yara Asia Pte. Ltd		Ref: AST USD 1 FIN	
Puerto de descarga KOHSIKANG, TAILANDIA		Country of destination Thailand	Por favor, indique número de factura y Referencia			
			Términos del Envío CIF			
			Fecha Conocimiento Embarque 08.08.2017		Fecha vencimiento del Pago 05.12.2017	
			Método de pago			
			Términos del Pago 122 días después de la fecha del Conocimiento de embarque			
			Payment remarks			

Ilustración 2. Encabezamiento Factura de Compra

Como apreciamos en la parte inferior de la Factura, la empresa vendedora (coincide con la figura de cargador y fletante) es Yara Asia Pte. Ltd., con sede en Singapur; y el comprador es Yara Thailand Ltd. con sede en Bangkok. El puerto de carga es Heroya, pues una de las principales factorías del grupo se encuentra en Porsgrunn, Noruega. El pago de 18.504.191, 94\$ se realizará a los 122 días después de la fecha del conocimiento de embarque. Seguidamente estudiaremos los términos del envío cuyas siglas son CIF.

Descripción	Contrato de Venta	Cantidad	Precio Unitario	Cantidad(USD)
NPK 14-14-21 FOB (USD) 4,458,014.67 FLETE (USD) 247,684.40 SEGURO (USD) 4,466.44 TOTAL (USD) CIF 4,710,165.51	99991	10,151.000 T	464.01 USD por 1 TONELADA	4,710,165.51
NPK 15-15-15 FOB (USD) 4,133,961.52 FLETE (USD) 246,147.20 SEGURO(USD) 4,236.96 TOTAL (USD) CIF 4,384,345.68	99992	10,088.000 T	434.61 USD por 1 TONELADA	4,384,345.68
NPK 16-16-16 FOB (USD) 5,217,396.38 FLETE (USD) 296,484.40 SEGURO (USD) 5,224.93 TOTAL (USD) CIF 5,519,105.71	99993	12,151.000 T	454.21 USD por 1 TONELADA	5,519,105.71
NPK 21-07-14 FOB (USD) 2,077,306.16 FLETE (USD) 146,424.40 SEGURO (USD) 2,100.35 TOTAL (USD) CIF 2,225,830.91	99994	6,001.000 T	370.91 USD por 1 TONELADA	2,225,830.91

Ilustración 3. Descripción venta fertilizantes

En la descripción de los productos se hace referencia al FOB (*Free on board*) que hace alusión al precio de la mercancía cargada a bordo. Asimismo, se detalla el precio del flete de cada producto, al igual que el precio de asegurar esa mercancía, cuyo coste es sorprendentemente bajo resultando alrededor del 0.1% del valor de la mercancía embarcada.

Son ventas separadas, pese a estar en la misma factura, en las que se detalla la cantidad y el precio unitario de cada producto.

Descripción	Contrato de Venta	Cantidad	Precio Unitario	Cantidad(USD)
NPK 24-07-07 FOB (USD) 1,559,149.62 FLETE(USD) 104,017.20 SEGURO (USD) 1,577.31 TOTAL (USD) CIF 1,664,744.13	74774	4,263.000 T	390.51 USD por 1 TONELADA	1,664,744.13
Total without VAT				18,504,191.94
VAT 4%				0.00
Cantidad a Pagar (USD)				18,504,191.94
FECHA DE VENCIMIENTO SE DEFINE COMO FECHA DE VALOR EN YARA ASIA PTE. LIMITADO. CUENTA BANCARIA. EL 2% DE INTERES POR MESES SERÁ CARGADO POR PAGOS INMEDIATAMENTE. POR FAVOR AVISAR A CUALQUIER DESACUERDO ANTES DE LA FECHA DE VENCIMIENTO. ESTA FACTURA SIRVE COMO FACTURA DE IMPUESTOS SI EL IVA A ESTÁ CARGADO				
Firma 				

Ilustración 4. Recorte final factura

Como ya se había comentado con anterioridad, el importe total de la factura asciende a 18.504.191,94 \$, dato que será realmente relevante a la hora de establecer la remuneración para el salvamento, pues será el valor del buque más el valor de los bienes que transportaba el montante que puede llegar a generar la operación de salvamento.

También se detalla que, tras la fecha de vencimiento para el pago, se cargará un 2% mensual por retraso en el pago.

Del análisis realizado obtenemos que este negocio se realizó con una clara voluntad de eludir los impuestos estatales, pero lo más importante al producirse esta compraventa enmascarada es que dará lugar a tergiversación de los preceptos legales que regulan la carga de la mercancía contenidos en los códigos IMDG e IMSBC que estudiaremos en los siguientes apartados.

2.2.1 Términos del envío: CIF

Como se ha apuntado anteriormente, la interpretación del contrato puede resultar problemática en el ámbito internacional, por ello es habitual incluir algún INCOTERM, los cuales carecen de carácter legal⁶, pero si tienen un marcado carácter consuetudinario.

Las siglas CIF hacen referencia a las palabras inglesas ("*Cost, Insurance and Freight* ") (Costo, Seguros y Carga) utilizado en las cláusulas contratos comerciales internacionales (INCOTERMS) para el transporte marítimo de mercancías.

Como indica la factura comercial que se adjunta en los anexos, los términos de envío del contrato de compraventa son CIF.

Para acercarnos al concepto del contrato de compraventa nos remitiremos a MENÉNDEZ MENÉNDEZ (MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. La venta CIF. 1955) en la que diferencia tres momentos clave en cualquier contrato de compraventa:

- a) **la individualización** definida como el «acto en virtud del cual la cosa genérica se «especifica» (p.80).
- b) **la puesta a disposición** y «se presenta como un acto intermedio entre la perfección del contrato y la entrega de la cosa, justamente como un acto lógicamente posterior a la perfección del contrato, y que se concreta en la realización por el vendedor de la actividad que le corresponde en la entrega material de la cosa «en el lugar y tiempo convenidos»» (p.82).

⁶ La Cámara de Comercio Internacional, creadora de las reglas Incoterms, es un organismo internacional de carácter no gubernamental, no está sujeta a ningún tratado multilateral entre estados, es una organización privada que carece de soberanía.

c) **la tradición** que otorga la propiedad del bien al comprador.

Es fundamental la distinción entre la puesta a disposición que define el instante de transferencia del riesgo y la tradición que es la entrega o la transmisión (ESPERANZA LÓPEZ RODRÍGUEZ, C.L.-Q.T. La transmisión del riesgo en la venta CIF, no. 49, pp. 263-278. 2018) de propiedad.

En la práctica comercial la compraventa de mercancías la tradición se produce por la entrega de documentos, llamados conocimientos de embarque (Bill of Lading) que son títulos valores, cuyo poseedor será el titular de las mercancías representadas en él por su número, peso, medidas o especificaciones.

Para facilitar el comercio internacional, además de los contratos modelo, existen unas reglas de contratación llamadas Incoterms, cuya última versión es de 2020. Como anteriormente se ha comentado, las reglas Incoterm carecen de carácter legal, pero en los casos en las que se pacten si establecen los derechos y obligaciones de las partes vendedora y compradora en una compraventa internacional. Están compuestas por tres letras por sus siglas en inglés. Implican la asunción de costes y responsabilidades en el despacho y el seguro, así como el lugar y momento de entrega de la mercancía y los riesgos que recaen sobre ella. Aunque no son reglas obligatorias en la práctica contractual internacional son imprescindibles por la seguridad jurídica que ofrecen.

Todas las normativas Internacionales que regulan la compraventa internacional recogen términos relativos a los Incoterms y propician su aplicación. Sin embargo, ni el CVIM, ni el Reglamento Roma I, instituyen que los Incoterms puedan establecer la ley aplicable. Éstos son meras cláusulas contractuales que carecen de valor normativo general (I. ARROYO). Las reglas Incoterms sirven para adecuar lo establecido legalmente con la costumbre comercial. En general, las que destacan en el transporte marítimo son:

FAS: *Free Alongside Ship*, Franco al costado del buque. La entrega se realiza al colocar la mercancía en el costado del buque, el vendedor correrá con los gastos aduaneros.

FOB⁷: *Free on Board*, Franco a bordo. La entrega se realiza al sobrepasar la borda del buque.

CFR: *Cost and Freight*, Coste y flete. El vendedor corre con los costes y flete hasta el destino pero el riesgo de pérdida se transmite cuando se realiza la entrega.

CIF: *Cost, Insurance and Freight*, Coste, seguro y flete.

Aunque en esencia siguen tratándose de compraventas, es preciso diferenciar entre las exigencias regulatorias que se requieren para cada modalidad cuando se agregan complicaciones supranacionales, poniendo en juego intereses específicos tanto de los Estados implicados como los de los particulares ligados contractualmente.

En el mundo mercantil que opera más allá de las fronteras nacionales se han establecido un conjunto de reglas para mejorar estas operaciones otorgando eficacia, seguridad y agilidad, en las que las diferencias suelen dirimirse por la vía arbitral. Por ello, es de vital importancia establecer la ley aplicable al contrato, el contenido esencial del mismo, el límite a la voluntad de las partes y la jurisdicción en caso de litigio.

Como se ha comentado, el método más utilizado para afrontar estas dificultades son los contratos modelo internacionales. Si bien no están carentes de crítica por poder colisionar con lo establecido en normativas nacionales.

Por tanto, CIF implica que el Coste de Seguro y flete de la mercancía corren a cuenta del vendedor, Yara Asia Pte.Ltd. En un contrato CIF⁸, el precio pagado por el comprador

⁷ La Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo C-A), de 17 de octubre de 1984 (RJ 1984/4969), establece respecto al término FOB “la cláusula contemplada en esta litis ha de interpretarse conforme a su finalidad se situar la mercancía a bordo para que se entienda cumplida la esencial obligación de entrega del vendedor” FJ 2º

⁸ Condiciones de las partes en CIF:

i) El vendedor debe pagar todos los gastos, incluido el seguro marítimo y el flete, para llevar las mercancías al destino designado, pero el riesgo pasa del vendedor al comprador cuando las mercancías atraviesan el carril del buque en el puerto de carga. El vendedor debe suministrar las mercancías y hacer un contrato (a su cargo) para el transporte de las mercancías al puerto de destino acordado, el pago del flete y los cargos por carga / descarga. Debe disponer (a su costa) una póliza de seguro marítimo que cubre los bienes contra los riesgos de transporte por el precio CIF más el 10%. Cualquier riesgo de guerra seguro requerido por el comprador debe ser arreglado por el vendedor, pero cargado al comprador. (El costo de la prestación de estos servicios se incluye en el precio de la factura de las mercancías.)

ii) El vendedor debe proporcionar al comprador un conocimiento de embarque limpio y negociable (fechado por el período de carga acordado), una factura y una póliza de seguro o certificado de seguro. Los conocimientos de embarque deben ser un conjunto completo de las facturas marítimas negociables para que la entrega se pueda

normalmente incluiría todos los costes hasta el puerto de destino acordado, en este caso hasta Koshichang, momento en el cual el comprador tiene el deber de recibir las mercancías.

Además, esto alivia y simplifica la tarea del comprador (Yara Thailand Ltd.) en la organización de seguros y de carga, ya que podría encontrar dificultades en un país extranjero.

Esta regla es ventajosa tanto para el vendedor como para el comprador. Para el vendedor porque está más familiarizado con las aduanas de exportación locales y negociaría tarifas reducidas en seguros y fletes como exportador regular y, por lo tanto, reduce los costos para la parte importadora, vendiendo su producto a un precio más atractivo.

Por otra parte, es ventajoso para el comprador ya que los documentos emitidos por el comprador, los conocimientos de embarque pueden ser utilizados como garantía para obtener crédito bancario o pueden vender los bienes mientras se encuentran navegando en alta mar.

La finalidad CIF en un contrato no es tanto la venta de bienes como la venta de documentos relativos a los bienes, para permitir la negociabilidad del conocimiento de embarque. CIF es por lo tanto ampliamente utilizado cuando se utiliza el sistema de crédito documental.

hacer a la orden del comprador o su representante acordado. (Esto permite que los conocimientos de embarque sean pasados a un banco en el sistema de crédito documental, lo que permite al vendedor obtener el pago anticipado). Si el conocimiento de embarque contiene una referencia al contrato de fletamento, el vendedor también deberá de proporcionar una copia de dicho contrato. El vendedor deberá presentar todos los documentos al comprador, su agente o su banco.

iii) El comprador deberá aceptar los documentos cuando sea entregado por el vendedor y deberá pagar el precio acordado en el contrato. La propiedad traspasa al comprador de los documentos. El comprador asume todos los costos y cargos, excluyendo los costos de flete, seguro marítimo y descarga, a menos que esté incluido en el flete cuando sea recogido por el transportista. El comprador también debe pagar el seguro de riesgos de guerra si es requerido. Debe asumir efectivamente todos los riesgos del embarque de mercancías. (Riesgo cubierto por el seguro contratado por el vendedor.)

iv) Como la carga es pagada por el vendedor, el conocimiento de embarque se marca normalmente como "FLETE PREPAGADO", pero el capitán debe asegurarse de que la carga ha sido pagada antes de firmar el conocimiento de embarque.

v) El comprador asume los riesgos durante el viaje, pero el título en la mercancía sólo se traspasa cuando los documentos están en manos del comprador. Cuando el comprador ha recibido los documentos debe pagar los bienes; no puede exigir la recepción de los bienes en primer lugar.

vi) La ventaja de CIF para el comprador está en que el vendedor es el único responsable de gestionar el envío. El vendedor está protegido contra pérdidas o daños antes del pago por la póliza de seguro. El vendedor puede también conservar título en las mercancías más allá del plazo estipulado para el envío como garantía contra el impago del comprador, así que es más fácil para que el vendedor obtenga crédito en su banco. Una vez que el comprador recibe los documentos y paga, puede asegurar el crédito o revender los bienes. Sin embargo, las mercancías costarán más en términos de CIF que en términos FOB.

En vista de las ventajas de los CIF para las ventas internacionales normales, en las que el sistema de crédito documental de los bancos requiere la transferencia de títulos mediante la transmisión de documentos (incluyendo el conjunto de conocimientos de embarque y un certificado de seguro), la mayoría de las ventas internacionales de con transporte de mercancías marítimos son CIF.

En esta misma línea se pronuncia el Tribunal Supremo en la Sentencia del 558/2011 (Sala Civil, Sección 1ª) de 15 de julio de 2011: *“La modalidad de Contratación CIF/INCOTERMS, destinada a hacer un reparto objetivo, claro y tasado, en aras a la seguridad jurídica, de la responsabilidad de cada parte en una materia tan necesitada de tal seguridad jurídica como es el tráfico internacional de mercaderías”* FJ 8º.

El análisis de este incoterm nos lleva a aseverar que la compra se produjo de manera legal y acorde a los usos mercantiles, pero cabe resaltar que el negocio se produjo por entre dos empresas pertenecientes a la misma matriz con la intención de quebrantar la regulación relativa a carga y estiva como comprobaremos en los siguientes apartados.

2.2.2 El conocimiento de embarque (“Bill of lading”)

Al comienzo del uso del conocimiento de embarque, este documento era sencillo y bastante uniforme. Pero fue perdiendo esta característica perjudicando a los agentes que financiaban, aseguraban y transportaban las mercancías en el marco de una transacción comercial. Por este motivo, se buscó una fórmula unificadora que tras la conferencia celebrada en La Haya, en septiembre de 1921, desembocó en unas reglas que se encontraron con la inicial oposición de los principales armadores pero a mediados de los 60 ya contaban con la aceptación de más de la mitad de los países.

Tras la revisión y la inclusión de las reglas Visby, el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque se normativa según las Reglas de La Haya-Visby que regulan en el presente el 95% del comercio marítimo internacional. Fueron ratificadas por España y regulaban la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas por mar en el Código de Comercio, manteniéndose en el régimen en la Ley 14/2014 de Navegación Marítima como se recoge en su título IV.

Por otro lado, cabe mencionar las Reglas de Hamburgo redactadas en la Conferencia Internacional sobre el Transporte de Mercancías por Mar, que se diferencia de las Reglas de la Haya porque amplía el ámbito de aplicación⁹ al establecer que serán aplicables, aunque no se haya emitido un conocimiento de embarque. A pesar de haber sido ratificadas por pocos países, tampoco España, contienen la definición del documento que atendemos.

Las Reglas de Hamburgo definen el conocimiento de embarque como *“un documento que hace prueba de un contrato de transporte de mercancías marítimo y acredita que el porteador que ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento”*, también se añade *“Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador”* (art. 1.7 Reglas de Hamburgo).

	YARA CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (Edition 2007) Para usar con Yaracharter	
	En aparente buen orden y condición a bordo del buque	
C a r g a d o r YARA ASIA PTE. LTD. CO. REG. NO: 199504383E 1 HARBOURFRONT PLACE #09-01/04 HARBOURFRONT TOWER ONE SINGAPORE 098633 TEL : 63095600 FAX : 63095648	Conocimiento de embarque N° 99999KSC99	ORIGINAL
Consignatario TO ORDER OF YARA (THAILAND) LTD 689 BHIRAJ TOWER AT EMQUARTIER, UNIT 2709-2713, 27TH FLOOR, SUKHUMVIT ROAD, KLONGTON NUEA, VADHANA, BANGKOK 10110, THAILAND	Buque MV. CHESHIRE	
Notificar a YARA (THAILAND) LTD 689 BHIRAJ TOWER AT EMQUARTIER, UNIT 2709-2713, 27TH FLOOR, SUKHUMVIT ROAD, KLONGTON NUEA, VADHANA, BANGKOK 10110, THAILAND TEL: +662 262 3242 FAX: +662 262 3250	Puerto de Carga HEROYA, NORWAY	
	Puerto de Descarga KOH SICHANG, TAILANDIA	

Ilustración 5. Conocimiento de embarque

El conocimiento de embarque tiene una triple finalidad (GABALDÓN GARCÍA, J.L. Curso de derecho marítimo internacional: Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales. 2012, p.448 y ss):

⁹ También estipulan lo relativo al transporte de animales vivos y el transporte sobre cubierta, aspectos que se encontraban excluidos en las Reglas de La Haya.

1. Constituir el documento contractual en el que se incorporan las condiciones del transporte, con estilos inherentes de los contratos de adhesión. Es un título contractual.
2. Servir como prueba del embarque y de la condición de las mercancías recibidas a bordo: es un título probatorio.
3. Incorporar el derecho a reclamar la mercancía en el destino y disponer de ella en el viaje.

Marcas	Número de paquetes y descripción de las mercancías	Peso Bruto	Peso Neto
	A GRANEL NPK 14-14-21 NPK 15-15-15 NPK 16-16-16 NPK 21-07-14 NPK 24-07-07 "FLETE PREPAGADO" LIBRE A BORDO		 10,151.000MT 10,088.000MT 12,151.000MT 6,001.000MT 4,263.000MT
Pago del Flete y Demora según el Contrato de Fletamento datado el 13.12.2015 Peso, medida, calidad, cantidad, condición, contenido y valor indeterminado. SE TESTIMONIA, que le capitán o agentes del buque han firmado todos los conocimientos de embarque, abajo indicados, cumpliéndose todas las condiciones y fecha indicadas, cualquier otra condición será nula. PARA CONDICIONES DE TRANSPORTE VER EL DORSO.			
Lugar y Fecha de emisión SINGAPUR, 05.08.2017		Firma YARA ASIAPT. LTD.	
Número de Originales de Conocimientos de Embarque 3 (TRES)		YARA ASIA COMO AGENTE EN NOMBRE DEL CAPITAN SERGEY SHUBENKOV	

Ilustración 6. Bill of lading

Normalmente firmado por el capitán del buque, acredita la recepción o carga de las mercancías en las condiciones estipuladas. Pero en nuestro caso podemos apreciar que el conocimiento de embarque ha sido firmado en representación del capitán por un agente de Yara Asia Pte. Ltd, por el cargador.

Encontramos así los detalles de la carga, que ha sido cargada a granel en aparente buen orden y condición, encontrándose el NPK limpio a bordo con un "flete prepagado".

También hace referencia a las condiciones del pago de flete y demoras, las cuales vienen recogidas en el contrato de fletamento con fecha posterior a la del conocimiento de embarque, de lo cual deducimos que el fletamento del buque Cheshire era por tiempo, estando contratado durante más de un año antes al incidente del buque.

Nótese que la descripción de las mercancías como NPK: 14-14-21, 15-15-15, 16-16-16, 21-07-14 y 24-07-07. Es una de las cuestiones más importantes de nuestro estudio, pues esta denominación seguida de guiones hace referencia a la tradicional forma de describir la composición de sus elementos, de esta manera el primer número haría referencia al porcentaje de nitrato, el segundo al de fósforo y el tercero al de potasio.

A diferencia del estudio relativo al accidente ocurrido en Galicia 2012 y que provenía de la misma planta productora del asunto que tratamos, este trabajo va en una línea diametralmente opuesta al de otras publicaciones como la “Investigación del incendio de fertilizantes a bordo del Ostedijk” ocurrido en Galicia 2012 y que provenía de la misma planta productora del asunto que tratamos realizada por la Universidad de Edimburgo cuyos autores son RORY HADDEN, FREDDY X. JERVIS y GUILLERMO REIN porque dan por buena esta presunción¹⁰ y no prestaron atención a la composición química del producto que se refleja en la ficha técnica del mismo.

El grado de peligrosidad del producto que se transporta implica una serie de precauciones y limitaciones en la carga y el transporte marítimo recogidas en los códigos IMDG e IMSBC. Este grado viene marcado en función del porcentaje de nitratos debido a su elevada reactividad. Para demostrar que la composición de nitrato era mayor a la que supuestamente declaran en la denominación comercial del fertilizante se mostrarán las citadas fichas técnicas de la mercancía que transportaba el Cheshire en apartados siguientes.

¹⁰ “The cargo was inorganic, mineral fertilizer NPK 15.15.15 manufactured in Norway [21]. The historical naming convention of fertilizer means it can be deduced that this material contains 15% nitrogen (N) as ammonium and nitrate salts, 15% phosphorous (P) pentoxide as phosphates and 15% potassium (K) oxide as potassium chloride and potassium oxide.”

2.2.3 El contrato «LOF» firmado entre armador y Resolve Salvage and Fire

En el Salvamento, la práctica consagró un modelo estándar que se ha impuesto universalmente: el *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement* (conocido universalmente como «LOF», acrónimo de *Lloyd's Open Form*).

Según lo define la propia Lloyd's "El LOF establece un régimen para determinar la cuantía de la remuneración que debe concederse a los salvadores por sus servicios de salvamento de bienes en el mar y de minimización o prevención de daños al medio ambiente. Originado a finales del siglo XIX, es probablemente el acuerdo internacional de salvamento de este tipo más utilizado actualmente en el mundo".

Redactado en sus inicios por el Consejo del Lloyd's, en 1908, ha contado desde entonces, once sucesivas versiones, siendo la última de ellas, la conocida como "LOF/2020". En el momento del incendio del Cheshire el formulario aplicable era el LOF/2011, por ello haremos referencia únicamente a éste en adelante.

La Lloyd's ha pretendido siempre proporcionar un modelo de contrato sencillo, fácilmente comprensible para todos los interesados, que permitiese que las operaciones de asistencia se realizaran con rapidez y sin pérdida de tiempo en negociaciones previas. Podremos encontrar el modelo en los anexos del presente trabajo.

Tras el rescate por parte de SASEMAR, se firmó un LOF entre los armadores y los titulares de la mercancía con la empresa Resolve Salvage and Fire.

2.2.3.1 Características de LOF/2011:

- A. **Contenido obligatorio mínimo.** Consta de dos páginas con nueve casillas. Tiene doce cláusulas alfabéticas y cuatro "avisos importantes" ("*important notices*").
- B. Las **disputas** se dirimen tras el salvamento **a través de un procedimiento arbitral.** En este sentido cabe destacar la alta reputación y prestigio de los arbitrajes que el "Lloyd's" administra en su ejecución (arbitraje en Londres, con arreglo a las cláusulas sobre salvamento y arbitraje (*LSSA Clauses*) y las normas de procedimiento (*Lloyd's Procedural Rules*), de la Lloyd's.

- C. Todo el contenido del SALVAGE/89 se incorpora indirectamente al LOF/2011, mediante la **cláusula de elección de ley** aplicable al contrato.

El éxito de las sucesivas versiones de este contrato tipo ha sido inmenso, tanto por su sencillez y equilibrio, como por la alto renombre y notoriedad de sus arbitrajes.

2.2.3.2 Las partes del contrato de Salvamento

- i. **Salvador:** será el armador de dicho buque a no ser que el capitán esté legalmente habilitado para celebrar el contrato. En este caso, identificaremos como salvadores en lo sucesivo a la compañía Resolve Salvage and Fire.
- ii. **Armador** del buque asistido o titular de la propiedad de los bienes salvados. Como hemos podido observar en el Bill of lading, que fue firmado por Yara, titular de los bienes, el pacto sería firmado por acuerdo del armador, Bibby lines Ltd., y Yara Thailand Ltd.

En el caso de los bienes, el LOF habilita expresamente al capitán o armador del buque Cheshire para firmaran el contrato en su propio nombre y como agente de todos los titulares de los demás bienes.

2.2.3.3 Derechos y obligaciones de Resolve Salvage and Fire:

- I. **Obligaciones:**
 - i. Se obligan a una prestación diligente de medios (*to use their best endeavours*) para salvar el buque o bienes a bordo, llevarlos al puerto o lugar acordado en el contrato o, si no se ha fijado ninguno en concreto, a un lugar seguro (cláusula A). En nuestro caso, no se pactó un puerto en concreto, porque se estuvo negociando con diversas infraestructuras portuarias hasta que finalmente acordaron Motril.
 - ii. Igualmente, se obligan a realizar sus mejores esfuerzos para prevenir o minimizar el daño al medio ambiente. Recordar que serán responsable de los daños y perjuicios causados a los bienes asistidos en caso de ejecución negligente (cláusula B)

II. **Derechos:**

- i. Los salvadores tendrán derecho a finalizar los servicios pactados, previa comunicación con antelación razonable a la contraparte, con tal de que se pierda la esperanza razonable de conseguir un resultado útil (cláusula G).
- ii. Entendemos que se pactó la cláusula SCOPIC que garantizará la recuperación de los gastos en caso de que no haya un resultado adecuado
- iii. Derivado del principio básico del resultado útil (*no cure no pay*) el salvador tiene derecho a recibir una remuneración en la cantidad fijada de mutuo acuerdo o por arbitraje posterior (Cláusula O)

El momento exacto en que se entiende por finalizado el salvamento será aquel en que el buque o bienes se encuentren seguros en el lugar designado en el contrato o en el posteriormente acordado. Siempre que los salvadores no tengan que permanecer al cuidado de los bienes y que los servicios ya no sean necesarios. (Cláusula H)

Al tratarse de una mercancía peligrosa por su toxicidad el remolcador Red Sea Fox, permaneció con el tren de remolque dado en el interior del puerto para actuar en caso de emergencia, hasta que el fertilizante fue retirado y no suponía ningún peligro.

2.2.3.4 Obligaciones del armador del buque Cheshire y los propietarios del Fertilizante

El LOF/2011 concreta la obligación genérica de cooperar en las operaciones de salvamento en el deber del armador de la nave auxiliada de conceder al contratista el libre y gratuito uso de su maquinaria, pertrechos y equipo. Además, aportarán toda la información que sea requerida sobre el buque o bienes asistidos, sin mayor dificultad o retraso (Cláusula F).

Especial relevancia tiene la obligación de los propietarios de los bienes de cooperar, en todo momento con los salvadores para obtener el permiso de entrada al puerto. Estos permisos pueden verse acogidos a condiciones de seguridad que normalmente representan un sobrecosto para armadores y titulares de bienes.

Naturalmente, la obligación fundamental derivada del contrato para la parte salvada es la de abonar el premio fijado en el contrato, o el que sea determinado a través del procedimiento arbitral antes aludido. En cualquier caso, la obligación de pago del premio se establece en el

LOF/2011 con carácter mancomunado ¹¹sobre cada uno de los intereses salvados («*not the one for the other or himself personally*»), como dice la Cláusula K).

No podemos entender que la responsabilidad mancomunada se realizará conforme al código civil español, es decir, a partes iguales, pues según el Convenio Internacional SALVAGE/89, la responsabilidad se repartirá a partes proporcionales en función del valor de los bienes de los cuales son titulares. Añadiendo, además, que cada la cuantía de cada deudor será la que decida el comité de Arbitraje en Londres.

2.2.3.5 La cláusula de compensación especial «SCOPIC»

Las compensaciones especiales introducidas por el Convenio Internacional de salvamento son normas específicas para las operaciones de salvamento referentes a buques que, bien directamente, bien por la naturaleza de su cargamento, constituyan una amenaza de daños para el medio ambiente.

Por otra parte, la cláusula SCOPIC¹² tiene un contenido bastante amplio. Su aplicación comporta una alteración fundamental del régimen “*no cure no pay*” (“*si no hay remedio/no hay pago*” principio fundamental del derecho marítimo inglés), en forma diversa y más amplia que el régimen de la «compensación especial» del Convenio SALVAGE/1989. Porque puede ser reclamada su aplicación por el contratista del salvamento en cualquier caso en que le parezca conveniente, exista o no riesgo medioambiental, para garantizar los gastos en los que incurra el salvamento.

El formulario LOF/2011 prevé la aceptación opcional de la SCOPIC (Cláusula C, si no se marca se entiende que no la aceptan). A nuestro entender la cláusula se aceptó dadas las

¹¹ La responsabilidad conjunta en la Ley Civil “*Civil Law*” se divide en mancomunada y solidaria reguladas en los arts. 1137 y ss del Código Civil. En la primera cuando existe una obligación entre varios deudores se entiende ésta divididas partes iguales, liberando al deudor una vez cumplida su parte en la obligación. En la Solidaria cada uno de los deudores tiene que hacer frente al total de la obligación, pudiendo repercutir en los demás una vez alguno haya cumplido

Por su parte, en los países anglosajones donde impera la “*Common Law*” Ley Común, la responsabilidad conjunta se divide en tres: “*Joint and several liability*”, “*Joint Liability*”, “*Several Liability*”. Las dos primeras se identifican con la responsabilidad solidaria, y la tercera con la mancomunada.

¹² Para evitar disputas sobre la valoración efectiva de los gastos, la SCOPIC acompaña una minuciosa valoración de los medios técnicos utilizados normalmente en Salvamento Marítimo.

condiciones en las que se negoció el contrato (el buque se encontraba a la deriva y sin mando, quemando fertilizante y emanando gases tóxicos).

La SCOPIC establece que, en cualquier momento del desarrollo de las operaciones de salvamento, si el contratista teme que el resultado final obtenible de sus esfuerzos no va a compensar sus gastos. La consecuencia inmediata es la de que dicho firmante debe suministrar, en el plazo de dos días, una garantía especial (bancaria o de Club P&I) de los gastos en que incurra el contratista a partir del momento en que invocó la cláusula, hasta un máximo de tres millones de dólares.

El riesgo de la cláusula, sin embargo, es que los salvadores, al contar con esa garantía, incurran en gastos desproporcionados o innecesarios. Para evitar este riesgo, se establece una penalización: la cláusula sin verdadera necesidad, permitiendo que, si el premio final demuestra ser superior a los gastos SCOPIC, Resolve Salvage and Fire recibiría el pago pactado al que se le aplicaría una deducción.

2.2.3.6 Extinción de acciones

Desde el momento en que finalizan las operaciones de salvamento, se establece un plazo de dos años de extinción de las acciones para exigir el pago de las recompensas. Se establecerá una prórroga sucesiva cuando se produzca la reclamación.

Por otra parte, se establece que las acciones de repetición pueden ejercitarse incluso más allá de dicho plazo con el límite que imponga la Ley del Estado donde se inició el procedimiento.

1.6 El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC 2006)

Según la Organización Internacional del Trabajo, el *“el Convenio conocido como “MLC, 2006” entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y establece unas condiciones mínimas de trabajo y de vida para todos los trabajadores de esos barcos. Además, constituye un paso esencial para garantizar condiciones de competencia leal para los armadores de calidad que enarbolan pabellones de los países que lo han ratificado”*.

Según lo dispuesto en el artículo I todo miembro que ratifique el Convenio se compromete a dar pleno efecto a sus disposiciones de la manera prevista en el artículo VI para garantizar el

derecho de toda la gente de mar a un empleo decente. En él se establece que las disposiciones recogidas en la parte A del convenio son obligatorias.

Dentro de estas disposiciones imperativas del apartado A, se encuentra la norma 4.3 sobre *“Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes”*, que prescribe la necesidad de adoptar las precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, con inclusión de medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de sustancias químicas.

El convenio es aplicable al buque Cheshire, pues su pabellón es el Reino Unido que ratificó este convenio el 14 de agosto de 2014. El responsable será el armador del buque, Bibby Lines Ltd, que deberá de responder de los graves problemas de salud ocasionados a los 23 tripulantes que debieron ser rescatados de una gran nube tóxica en helicóptero por parte de SASEMAR.

3. SEGUROS

En el campo del seguro marítimo impera por larga tradición histórica la influencia inglesa, allí se encuentran los más importantes centros aseguradores y reaseguradores mundiales, que exigen en la contratación la aplicación de cláusulas inglesas. Cabe puntualizar, como apunta RODRÍGUEZ CARRIÓN (CARRIÓN, J.L.R., Estudios de seguro marítimo. 1992) que los orígenes del seguro marítimo son italianos, siendo España pionera en su regulación.

La universalización comenzó con la Ley de Seguro Marítimo "*Marine Insurance Act*" de 1096, que introducía un modelo de póliza estándar "*Ship's and Good Policy*", cuya aplicación en la práctica jurídica internacional era compleja por la interacción con las diversas legislaciones nacionales. Por ello, en la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD, *United Nations Conference on Trade Development*), propuso unas nuevas cláusulas modelo, las cuales provocaron que el Reino Unido eliminara su antigua póliza, sustituyéndola por la Nueva Póliza Marítima "*New Marine Policy*" de 1982.

Esta nueva póliza tiene dos modelos, la póliza de Compañías Marítimas (*Companies Marine Policy*), producido por la Asociación Internacional de Aseguradores (IUA), y el modelo de la Lloyd's, la "*Lloyd's Marine Policy*", elaborado por la *Lloyd's of London*, que no debe confundirse con la sociedad clasificadora *Lloyd's Register of Shipping*.

Dentro de la Nueva Póliza Marítima, en función del interés asegurado nos encontraremos con varios tipos de seguros, entre los que destacaremos:

- Para el buque, el seguro de Casco (Hull clauses), señalando a las cláusulas Internacionales para casco (*International Hull Clauses, IHC*), desarrolladas por la IUA en 2003.
- Si el interés asegurado es la mercancía, las cláusulas internacionales de mercancía "*International Cargo Clauses*", aprobadas en 2009 por la Asociación de Mercado de la Lloyd's junto con la Asociación Internacional de Aseguradores, siendo las siglas de estas cláusulas ICC.
- El seguro de flete, "*Freight Clauses*".

Respecto al valor asegurado, se toma en cuenta el valor inicial en el comienzo del viaje, supone una garantía para el asegurado porque no tiene en cuenta factores como el desgaste, los daños sufridos y no reparados, etcétera.

Hemos de tener presente que la diferencia entre tomador y asegurado. En el caso de la compraventa CIF, el tomador es quien contrata el seguro (Yara Asia Pte Ltd.), y el asegurado aquel que recibe la indemnización. Como el flete estaba prepagado, es el cargador o fletador el que tiene interés sobre él, por tanto, coinciden en este caso la figura de tomador y asegurado.

En cuanto a la forma del contrato se exige un documento escrito, la póliza, que recoja un contrato consensuado perfeccionado por el mero consentimiento de las partes. La prueba deber ser escrita. Dada la rapidez y la internacionalización del comercio marítimo, muchas veces la póliza queda sustituida por un mero “Certificado de Seguro”. De esta manera se recoge en las condiciones CIF que se deberá proporcionar al comprador *“la póliza de seguro u otra prueba que garantice la cobertura del seguro”*.

3.1 EL SEGURO DE CASCO

Las cláusulas Internacionales para cascos, IHC/2003, se componen de 50 cláusulas numéricas divididas en tres partes (condiciones generales, límites de pago y prima, y los procesos de reclamación). Salvo pacto en contrario, tienen exclusiva jurisdicción en el Tribunal superior de Justicia Inglés (*English High Court of Justice*).

Se diferencian entre las cláusulas referidas a daños, propias del seguro de daños, y los supuestos que imputan responsabilidad *“liability”*, como es el Salvamento y sus gastos derivados.

La cobertura en ocasiones está subordinada al cumplimiento de ciertas garantías o el ejercicio de la debida diligencia del asegurado, entendiéndose ésta como el comportamiento del obligado cuando tiene conocimiento de factores agravantes de un riesgo y no hacen nada para evitarlo (Mantenimiento de equipos y dotación en condiciones legales, incumplimientos en inspecciones, etc.). En cambio, la negligencia del capitán y su dotación están cubiertos en las cláusulas IHC, porque son muy frecuentes y su exclusión restaría sentido al seguro.

La cláusula 2.1 clasifica nueve riesgos que tienen cobertura incluso cuando no se actuó con la debida diligencia. Así queda cubierto el incendio o explosión, y los daños generados por la extinción y los humos del incendio. Tanto para el incendio como la explosión no es exigible que existieran llamas.

En la cláusula 5 se incluye la cobertura de riesgo por contaminación, si el armador empleó la debida diligencia, cubriendo los gastos de las actuaciones del Estado ribereño y sus exigencias, por ejemplo, en puerto, para prevenir la contaminación al medio ambiente.

La cláusula 8 hace referencia a la cobertura de responsabilidad por Salvamento *“General Average and Salvage”*, cubriendo la cuota a pagar del asegurado, exceptuando los gastos de la cláusula SCOPIC, los cuales no están cubiertos.

Por lo expuesto, concluimos que el seguro de casco cubrirá los daños materiales causado en el Cheshire, por consecuencia directa de los daños por explosiones, gases y aquellos generados por la extinción. Asimismo, este seguro cubrirá los gastos extraordinarios impuestos por la Autoridad Portuaria Puerto de Motril, y la cuota del armador respecto al salvamento, exceptuando el coste de la SCOPIC, cuya cuota quedará cubierta por el Club P&I.

3.2 EL SEGURO DE MERCANCÍA

Las cláusulas Internacionales de mercancías ICC, tienen asegurados ciertos riesgos en función de la modalidad que se contrate:

- A. A todo riesgo *“A” (All Risk)*. Cubre una universalidad de riesgos.
- B. Cobertura Intermedia *“B” (Intermediate Cover)*: Es análoga a la *“C”* pero cubre también arrastre por olas, entrada de agua en bodegas, y pérdida de bultos en la estiba.
- C. Cobertura Restringida *“C” (Restricted Cover)*: Cubren incendios o explosiones, varadas o hundimientos, riesgos de vehículos de transporte terrestres, abordajes, descarga de mercancías por arribada forzosa y terremotos, volcanes o rayos.

Se incluye, como sucede en el seguro de casco, una cobertura complementaria de responsabilidad civil para salvamento del mismo contenido en las tres modalidades.

Entre los riesgos excluidos en las tres versiones de las ICC, destacaremos por su especial relevancia en el caso que nos atañe los siguientes:

- I. Cualquier pérdida atribuible a la conducta dolosa del asegurado *“any loss attributable to the wilful conduct of the assured”*. (Cláusula 4.1 ICC)
- II. Pérdidas o gastos causados por insuficiencia o inadecuación del embalaje o preparación del objeto asegurado *“loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subjectmatter Insured”*. Cuando dicho embalaje o la preparación es

realizada por el Asegurado o sus empleados. (a efectos de estas cláusulas, se entenderá por "embalaje" la estiba en un contenedor). (Cláusula 4.3 ICC)

III. Las pérdidas, daños o gastos causados por el vicio propio del objeto asegurado "*inherent vice*". Será la cualidad de la mercancía que puede generar su destrucción sin la acción de un agente externo (la auto descomposición sostenida, por razones de apilamiento excesivo). También se entiende la ausencia de marcas o rótulos en la mercancía que se equipara a un vicio oculto, y por tanto también se excluye de la cobertura. (Cláusula 4.4 ICC)

Por estas tres razones, el seguro de mercancía no debería cubrir el valor de ésta, recordemos que ascendía a 18.504.191,94 \$, pudiendo intervenir conducta dolosa por parte del cargador al realizar un envío masivo, sin tener en cuenta las prescripciones de su propia ficha y no estibarlos en contenedores rotulados, y porque la carga se autodescompuso, fruto de un vicio propio de estos fertilizantes NPK.

3.3 EL SEGURO DE FLETE

El fletador tiene la obligación de pagar el flete, esta exigencia está condicionada a que la mercancía llegue al destino pactado. Este seguro cubre el riesgo que el flete no llegue a poder exigirse jurídicamente. En nuestra compraventa, el flete estaba prepagado, por tanto, el interés sobre el riesgo asegurado lo tiene el cargador, en este caso lo normal es que el flete se incluya en el valor de las mercancías no como un interés separado.

Las cláusulas del seguro de flete, denominadas "*Institute Time Clauses Freight*", ITCF, operan con una doble funcionalidad, por un lado, como cobertura complementaria a la de cascos, y por otro lado como un seguro de flete. Una importante apreciación en la pérdida de flete cuando un buque está fletado por tiempo (como en nuestro caso) será la cobertura por lucro cesante "*loss of earnings*". Para prevenir los posibles abusos del asegurado, en las IHC en régimen de fletamento por tiempo se cubre un máximo de 50 por ciento del flete correspondiente a un periodo menor a 18 meses. (Cláusula 24.1 IHC).

4. LEGISLACIÓN APLICABLE A LA CARGA Y LA ESTIBA:

4.1 Códigos IMDG e IMSBC

En lo relativo a la clasificación del nitrato de amonio deberemos de atender a dos códigos, el Código Internacional para el transporte de Mercancías peligrosas en bultos “*International Maritime Dangerous Code*”, **IMDG** en lo sucesivo, y el Código Internacional para el transporte de mercancías sólidas a granel “*International Maritime Solid Bulk Cargoes*” **IMSBC** en adelante.

Es importante establecer dicha clasificación porque delimitará los requerimientos primarios de la estiba, el manejo y la segregación de mercancías peligrosas en bultos puede encontrarse en el Lista de mercancías Peligrosas, en el capítulo 3.2, volumen 2, del IMDG. Los requerimientos adicionales se podrán encontrar en la parte 7 de dicho código.

El Nitrato de Amonio se divide en 3 diferentes números ONU, según el IMDG, y el IMSBC establece una cuarta categoría, las ordenaremos en orden de peligrosidad:

- 1) Nitrato de Amonio (ONU 1942): Clase 5.1¹³. Grupo Embalaje III – Categoría B¹⁴
- 2) Abonos a Base Fertilizante de Nitrato Amónico (ONU 2067): Clase 5.1. Grupo Embalaje III – Categoría B
- 3) Abonos a Base Fertilizante de Nitrato de Amonio (ONU 2071): Clase 9. Grupo Embalaje III – Categoría B
- 4) Abonos a Base de Nitrato de Amonio (No entrañan riesgos) – Categoría C

¹³ Recordemos que la Clase Según el Código IMDG indica: Clase 5.1 – Sustancias Comburentes; Clase 9- Sustancias Peligrosas Varias.

ONU1942 y ONU2067 son Clase 5.1 y tienen idénticos requisitos de estiba, manipulación y segregación; ONU2071 es Clase 9 y tiene ligeramente modificados estos requisitos porque se reconoce que son diferentes los riesgos que implica este compuesto.

¹⁴ Las categorías están establecidas por el código IMSBC:

Cargas del Grupo A - Cargas que pueden licuarse

Cargas del Grupo B - cargas con peligros químicos

Cargas del Grupo C - cargas que no se licuan ni poseen riesgos químicos

Tabla 1. Características Abonos según Código IMSBC

Producto	Ángulo de Reposo	Densidad a Granel (kg/m ³)	Factor de Estiba (m ³ /t)	Clase	Grupo
Abono ONU 1942	27 a 42º	1000	1.00	5.1	B
Abono ONU 2067	27 a 42º	900 a 1200	0.83 a 1.11	5.1	B
Abono ONU 2071	27 a 42º	900 a 1200	0.83 a 1.11	9	B
Abono "sin Riesgo"	27 a 42º	1000 a 1200	0.83 a 1.00	No se aplica	C

La diferenciación entre los productos se establece claramente en el IMSBC que detalla individualmente cada fertilizante. Acotaremos las definiciones para ajustarla a la composición de los fertilizantes NPK que son objeto de estudio en este trabajo:

- **ONU 2071:** *“mezclas uniformes de abonos a base de nitrato amónico del tipo nitrógeno, fosfato o potasa que contengan un máximo de 70 % de nitrato amónico y un máximo de 0,4 %, en total, de material combustible orgánico calculado como carbono o con un máximo de 45 % de nitrato amónico y una cantidad ilimitada de material combustible”.*

- Abonos que no entrañan riesgos: *“Los abonos que responden a estos límites de composición no están sujetos a las disposiciones de esta ficha si, tras someterlos a la prueba de la cubeta ¹⁵(véase la subsección 38.2 de la parte III del Manual de pruebas y*

¹⁵IMSBC Apéndice 2. 4. Ensayo de la cubeta para la determinación de la descomposición exotérmica autosostenida de los abonos que contienen nitratos

4.1 Definición: Se define como susceptible de descomposición autosostenida el abono en el cual la descomposición iniciada en una zona identificada se difunde por toda la masa. Mediante el ensayo de la cubeta puede determinarse la tendencia de un abono presentado a fines de transporte a sufrir este tipo de descomposición. Dicho ensayo consiste en iniciar la descomposición localizada en un lecho del abono contenido en una cubeta montada horizontalmente. Tras haber retirado la fuente térmica que la inició, se mide la intensidad de la propagación de la descomposición en la masa.

4.3.2 Procedimiento: Se llena la cubeta con el abono en el estado en que éste haya de ser presentado a fines de transporte y se inicia la descomposición en un extremo, ya eléctricamente, ya con quemadores de gas, según lo indicado anteriormente. El caldeo debería ser incesante hasta que la descomposición del abono quede bien establecida y se haya observado la propagación. Aproximadamente 20 minutos después de que el caldeo haya cesado, se anotará la posición del frente de descomposición. Es perceptible este frente por las diferencias de color que se dan; por ejemplo, de marrón (abono sin descomponer) a blanco (abono descompuesto). La velocidad

criterios de las Naciones Unidas. Véase asimismo la sección 5 del apéndice 2 del presente Código) se demuestra que no presentan riesgo de descomposición autosostenida o si contienen más de un 10 % de nitrato en masa”.

La descomposición autosostenida del abono con una velocidad de propagación mayor a 0.25 metros por hora, es la diferencia primordial para declarar el producto peligroso o no peligroso, para que el fertilizante sea transportado en bultos o a granel, o en caso de ser transportado a granel se vea sujeto a importantes requisitos que se especificarán en otro capítulo.

El abono “sin riesgo” del Grupo C, corresponde a cargas que no se licuan ni poseen riesgos químicos. Así fue declarada la carga como puede comprobarse en la ficha técnica del producto, permitiendo su embarque a granel. Pero como demostraremos en el estudio de la mercancía no corresponde a esta categoría, al igual que dicha ficha expresa que la carga no es inflamable.

Recordemos que el productor, es la misma empresa que vende, compra, transporta y distribuye a través de filiales, con el objetivo de exportar fraudulentamente mayores cantidades, ahorrando en transporte y seguros.

4.2 OTRAS NORMATIVAS COMUNITARIAS Y NACIONALES

Las normativas comunitarias llevan décadas recalcando la peligrosidad del nitrato amónico, por ejemplo, el Reglamento (CE) nº 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas, y por el que se modifican y derogan las Directivas 67/548/CEE y 1999/45/CE y se modifica el Reglamento (CE) nº 1907/2006, establece unos principios informadores del riesgo que deben de ser anunciados mediante pictogramas e instauran requisitos sobre etiquetado y envasado. En una nota de las pruebas de ensayo se expone:

de propagación puede determinarse mediante la observación y el cronometraje o analizando la temperatura registrada por los termopares.

4.4 Criterios para la realización del ensayo y método de evaluación de los resultados

4.4.1 Si la propagación de la descomposición prosigue por toda la sustancia, el abono se considerará susceptible de descomposición autosostenida, tendrá una velocidad de propagación mayor a 25m/h.

“Algunos sólidos comburentes también presentan peligro de explosión en ciertas condiciones (al ser almacenados en grandes cantidades). Algunos tipos de nitrato amónico pueden generar un peligro de explosión en condiciones extremas; para la evaluación de este peligro puede recurrirse a la “prueba de resistencia a la detonación”

En Europa la normativa relativa a la peligrosidad derivada de los abonos con base de nitrato amónico es más estricta que en la comunidad internacional, reflejándose en las directivas comunitarias de principios de los años noventa, y actualizadas en el REGLAMENTO (UE) 2019/1009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 5 de junio de 2019 por el que se establecen disposiciones relativas a la puesta a disposición en el mercado de los productos fertilizantes, establece en su apartado 39 lo siguiente:

“Con el fin de garantizar que los abonos a base de nitrato amónico de alto contenido en nitrógeno no pongan en peligro la seguridad ni se utilicen para fines distintos de aquellos a los que estén destinados, por ejemplo, como explosivos, esos abonos deben estar sujetos a requisitos específicos relativos a los ensayos de resistencia a la detonación y a la trazabilidad”.

En España es el Real Decreto 506/2013, de 28 de junio, sobre productos fertilizantes el que recoge en su artículo 8 la **obligatoriedad del envasado** para los abonos especificados en su artículo 6 bis sobre abonos a base de nitrato amónico con alto contenido de nitrógeno, que establece unos límites del 16% y del 28% dependiendo si el receptor es consumidor final o no, añadiendo que **deberán asimismo haber superado el ensayo de detonabilidad** que se recoge en el apartado 5 del CFP1(C)(1)(a)(i-ii)(A) de la parte II del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019.

En la misma línea se expresaba el RD 255/2003, de 28 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre clasificación, envasado y etiquetado de preparados peligrosos, que regulaba la clasificación, envase y etiquetado de los derivados de los nitratos.

Otra normativa más antigua que sigue estando vigente en los puertos es el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los Puertos, el cual declara en su artículo 15 las mercancías que por su especial peligrosidad **requieren una autorización especial**, determinando en primer lugar, el **nitrato amónico con concentración igual o**

superior al 23 por 100 de nitrógeno. Este aspecto tiene connotaciones económicas importantes pues el fertilizante que contenga ese porcentaje requerirá la autorización de la autoridad portuaria, que impondrá una serie de medidas de seguridad, como la estancia máxima de 7 días en puerto, o el embarque obligatorio de práctico.

Por su relación con el caso que nos ocupa dado que el M/V CHESHIRE acabó tras su explosión remolcado en el puerto de Motril, con sonadas protestas de organizaciones en defensa del medio ambiente, cabe resaltar la resolución del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía 3852/2012, (Sección 1ª) de 24 de septiembre de 2012, que desestimaba el recurso contencioso-administrativo interpuesto por una entidad mercantil contra la resolución de una Autoridad Portuaria de Motril que ordena la retirada de nitrato amónico con concentración superior al 23% de nitrógeno (FJ 1º, 2º, 3º y 5º) almacenado en instalaciones portuarias. Posteriormente esta resolución fue recurrida resultando en la STS, 14 de marzo de 2016, que denegaba el recurso de casación.

4.3 La Carga: El Nitrato de Amonio: Definición, usos. Reacción química. Clasificación.

Definición y usos del Nitrato de amonio

El nitrato de amonio se emplea desde la segunda guerra mundial en como compuesto principal de fertilizantes, pero también tiene otros usos como componente de explosivos o pirotecnia. La obtención del nitrato de amonio se da como resultado de una reacción ácido-base del amoníaco con el ácido nítrico.

No debe de almacenarse cerca de productos orgánicos, reacciona con sustancias combustibles y reductoras porque es un fuerte oxidante. El excesivo calentamiento o una fuente de ignición puede provocar una combustión violenta o explosiones en espacios confinados.

La mezcla del Nitrato de Amonio con fuel genera un explosivo casero potente que se ha utilizado a menudo por grupos terroristas ¹⁶, así lo evidencian Sentencias de la Audiencia

¹⁶ El Atentado de Oslo en 2011 se produjo con este explosivo, IRA o ETA usaron el nitrato para la fabricación de explosivos, en abril de 2011 se le incautaron 850 kg de esta sustancia.

Nacional como SAN 15/2014 (Sala penal, Sección 1ª), de 20 de Marzo de 2014, (Recurso: 106/2009), fd1; SAN 2/2014 (Sala penal, Sección 2ª), de 25 de Marzo de 2014, (Recurso: 67/2007), ECLI: ES:AN:2014:3215 FJ 1º, 3º, 10º; SAN 13/2019(Sala penal, Sección 1ª), 23 de Abril de 2019 FJ3º; SAN 7/2019 (Sala penal, Sección 4ª), de 8 de Abril de 2019 FJ6º por citar algunas.

El 16 de abril de 1947 en el puerto de la ciudad de Texas se produjo el mayor accidente con víctimas mortales de los Estados Unidos y una de las mayores explosiones no nucleares. Un fuego en buque SS Grandcamp, atracado en puerto, con un cargamento de unas 2.200 toneladas de nitrato de amonio detonó y se desarrolló una cadena de incendios y explosiones que afectaron a instalaciones cercanas de almacenamiento de petróleo.

Otra de las **mayores explosiones no nucleares** se produjo recientemente en el puerto de Beirut el 4 de agosto de 2020. Este desastre se produjo por la detonación de 2.750 toneladas¹⁷ de nitrato de amonio, mató a 217 personas e hirió a 7.000, ocasionó el desplazamiento de 300.000 personas y causó una destrucción generalizada, cuyos devastadores efectos afectaron a edificios situados en un radio de 20 km.



Ilustración 7 Explosión en el puerto de Beirut. 2020. Fuente: www.puentedemando.com

Estos datos han sido citados para dejar constancia de la peligrosidad de este compuesto químico porque empresas productoras mundiales de fertilizantes que comercian internacionalmente abanderan la no peligrosidad de los fertilizantes NPK con el único objetivo de abaratar coste en los transportes.

¹⁷ Este cargamento arribó a las costas Libanesas en 2013 a través del MV Rhosus, cuya carga fue confiscada por las Autoridades nacionales y fueron trasladadas a un almacén portuario donde estallaron seis años después.

En los anexos podemos encontrar la explicación de la reacción química del Nitrato de Amonio en espacios confinados, la cual produce una reacción en cadena en condiciones de incremento de temperatura, pues al calentarse se descompone en gases tóxicos, esta reacción es exotérmica, es decir, que desprende calor, activando a su vez una reacción mayor que se ve acelerada por el efecto catalizador de dichos gases llegando a producir violentas detonaciones.

4.4 Prescripciones relativas al manejo, estiba y segregación de los abonos a base de nitrato de amonio según los códigos IMSBC e IMDG

Nos centraremos en los abonos que encajan en la composición de la carga del Cheshire, estos son el Abono a base de nitrato de amonio con número ONU 2071 (IMDG), y el abono con base de nitrato de amonio, que según la empresa productora no entraña riesgos (IMSBC). Veamos qué disponen ambos códigos:

Tabla 2. Estiba y Segregación de Fertilizante según IMSBC. Fuente: Elaboración Propia

Producto	Abonos ONU 2071 (IMDG)	Abono sin Riesgo (IMSBC)
Riesgo	<p>Estas cargas pueden desencadenar una descomposición autosostenida si se calientan; la temperatura de dicha reacción puede alcanzar los 500 °C. Una vez desencadenada, la descomposición puede propagarse a toda la carga, liberando gases tóxicos. Ninguna de estas cargas presenta riesgo de explosión.</p> <p>El polvo de abono puede ser irritante para la piel y las mucosas.</p> <p>Esta carga es higroscópica y se endurece en estado húmedo.</p>	<p>Esta carga es incombustible. Pese a que esta carga está clasificada como no peligrosa, al someterla a temperaturas elevadas presentará propiedades de los abonos de Clase 9 con el N° ONU 2071. Al someterla a temperaturas elevadas, esta carga se descompondrá y liberará gases tóxicos, con el consiguiente riesgo de que se desprendan humos tóxicos en el espacio de carga, en los espacios adyacentes y en cubierta. La vigilancia de la temperatura de la carga podrá garantizar la pronta detección de toda descomposición que pueda producirse. El polvo de abono puede ser irritante para la piel y las mucosas.</p> <p>Es una carga higroscópica y se endurece en estado húmedo.</p>

<p>ESTIBA Y SEGREGACIÓN</p>	<p>«Separados por todo un compartimiento o toda una bodega de» materiales combustibles (especialmente líquidos), bromatos, cloratos, cloritos, hipocloritos, nitritos, percloratos, permanganatos, metales en polvo y fibras vegetales (por ejemplo algodón, yute, sisal).</p> <p>«Separados de» todas las demás mercancías.</p> <p>«Separados de» fuentes de ignición y de calor.</p> <p>No se deben estibar, inmediatamente contiguos a cualquier tanque o doble fondo que contenga fuel oil calentado por encima de 50 °C.</p> <p>Si el mamparo entre el espacio de carga y la cámara de máquinas no lleva aislamiento ajustado a la norma A-60, esta carga se estibará «a distancia» del mamparo.</p>	<p>Antes del embarque se debería tener en cuenta la compatibilidad de los abonos a base de nitrato amónico que no entrañan riesgos con otras materias que se puedan estibar en el mismo espacio de carga «Separados de» fuentes de ignición y de calor.</p> <p>No se estibarán inmediatamente contiguos a cualquier tanque, doble fondo o tubería que contenga fueloil calentado por encima de 50 °C.</p> <p>Los abonos de este tipo deberán estibarse de forma que se evite el contacto directo con todo mamparo metálico de la cámara de máquinas. Esto puede lograrse, por ejemplo, empleando sacos piroretardantes que contengan material inerte o mediante un medio equivalente que haya aprobado la autoridad competente.</p>
------------------------------------	---	---

Podemos profundizar en el anexo VII sobre las prescripciones que impone el Código IMDG para el transporte de mercancías peligrosas en bultos relativas al abono con ONU 2071, que transportaba el Cheshire. Por otro lado, haremos referencia a la carga máxima para contenedores a granel: $Carga\ máxima\ permitida = ((Peso\ Bruto - Tara) \times 0,4) / 0,6$

La conclusión que extraemos es que según el código IMDG, hay carga máxima aplicable (al contrario de lo que indica el fabricante) y esto según las fórmulas supondría entre un 50%-60% de llenado sobre el total de las bodegas. Ver Anexo VII sobre la condición de carga del Cheshire.

Teniendo en cuenta el factor de estiba, la carga y el volumen de las bodegas, supondría un llenado del 78% en la bodega 1, un 27% en la bodega 2, un 83,5% en la bodega 3, un 65% en la bodega 4, y un 45% en la bodega 5. Por tanto, **superarían 3 bodegas el límite de carga máxima si el material fuera clasificado como peligroso y se le aplicaran las disposiciones para granel del Código IMDG.**

4.5 Ficha técnica de seguridad del producto transportado “Safety data sheet”

A efectos de despejar las dudas estudiaremos la ficha técnica del producto que puede encontrarse en modo digital en la página de la compañía productora.

La ficha técnica de cada producto se divide en 16 secciones que abarcan desde la composición, los peligros, primeros auxilios, medidas contra incendios, estiba, transporte, etc.

Pese a la diferente composición de cada producto, las secciones que vamos a comentar tienen idéntica información. Trataremos la Sección 7 relativa al manejo y la estiba, la Sección 9

relativa a las propiedades Físico-Químicas, la Sección 10 relativa a la Estabilidad y reactividad y la Sección 14 relativa a la información para el transporte.

Section 7. Handling and storage	
Precautions for safe handling	
Protective measures	: Put on appropriate personal protective equipment (see Section 8). Product forms slippery surface when combined with water.
Advice on general occupational hygiene	: Eating, drinking and smoking should be prohibited in areas where this material is handled, stored and processed. Workers should wash hands and face before eating, drinking and smoking. Remove contaminated clothing and protective equipment before entering eating areas. See also Section 8 for additional information on hygiene measures.
Conditions for safe storage, including any incompatibilities	: Store in accordance with local regulations. Store in original container protected from direct sunlight in a dry, cool and well-ventilated area, away from incompatible materials (see section 10) and food and drink. Keep container tightly closed and sealed until ready for use. Containers that have been opened must be carefully resealed and kept upright to prevent leakage. Do not store in unlabeled containers. Use appropriate containment to avoid environmental contamination. Keep away from: organic materials, oil and grease.

Ilustración 8. Ficha producto. Manejo y Estiba

En este apartado observamos que las condiciones para una estiba segura es que el abono sea cargado en su contenedor Original, protegido de la luz directa, seco y bien ventilado. Asimismo, debe de estar alejado de materiales incompatibles. Hace referencia también al etiquetado de los contenedores, así como los riesgos medioambientales si no se estiba con estas pautas.

Todo esto son prescripciones que realiza el código IMDG, pues es una mercancía peligrosa, y deben ser cargadas en bultos.

En los siguientes apartados valoraremos cómo estas directrices son absolutamente contradictorias con las indicaciones relativas al transporte.

Sublimation temperature	: Not determined.
Flash point	: Not determined.
Evaporation rate	: Not determined.
Flammability	: Non-flammable.
Lower and upper explosive (flammable) limits	: Lower: Not determined. Upper: Not determined.
Vapor pressure	: Not determined.
Relative density	: Not determined.
Solubility	: Soluble in the following materials: cold water
Partition coefficient: n-octanol/water	: Not determined.
Auto-ignition temperature	: Not determined.
Decomposition temperature	: 160 °C (320.00 °F)
Viscosity	: Dynamic: Not determined. Kinematic: Not determined.
Explosive properties	: None.
Oxidizing properties	: None.

Ilustración 9. Ficha Producto. Propiedades Físico-Químicas

En este apartado apreciamos una carencia por la falta de referencia a la prueba de auto combustión sostenida y la citada velocidad de propagación (0,25m/h). Por su parte se limitan a manifestar que son inflamables y no son explosivos, ni oxidantes. En cambio, los hechos

acaecidos en el Cheshire muestran que los productos auto combustionaron, produciendo llamas y explosiones.

14.6 Additional information Marine pollutant	No.
Special precautions for user	: Transport within user's premises: always transport in closed containers that are upright and secure. Ensure that persons transporting the product know what to do in the event of an accident or spillage.
Remark	: A NPK fertilizer not liable to self-sustaining exothermic decomposition according to the S.1 trough test as defined in the recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Manual of Tests and Criteria, part III, section 38.
IMSBC	
Bulk cargo shipping name	: AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous)
Class	: Not applicable.
Group	: C.
Transport in bulk according to Annex II of MARPOL 73/78 and the IBC Code	: Not applicable.

Ilustración 10. Ficha Producto. Información de Transporte

Es significativo que, **a pesar de subrayar la falta de riesgos para el transporte**, estableciéndolo como un producto de categoría C que no está sujeto al código IMDG, **imponga la necesidad de transportar el abono siempre en contenedores cerrados**, siendo ésta una prescripción propia del código para el transporte de mercancías peligrosas en bultos, y por tanto absolutamente opuesto a la recomendación para el transporte.

4.6 Documentos y requisitos para el transporte de fertilizante NPK según IMDG e IMSBC

Los requisitos que impone el Código IMSBC e IMDG para transportar mercancías peligrosas a granel son los siguientes:

- El buque dispondrá de un documento de cumplimiento para el transporte de Mercancías peligrosas, **“document of Compliance for the Carriage of Dangerous Goods”**, concedido por el estado pabellón de bandera o la sociedad de clasificación.
- El capitán debe tener una **lista especial con el plan de carga** que identifique la localización de la carga, y las instrucciones en caso de emergencia a bordo.
- Segregación**, por los potenciales peligros las sustancias del grupo B y algunas del C suelen ser incompatibles y han de estar segregadas. Cuando son segregados han de tenerse en cuenta cualquier otro tipo de riesgo secundario.
- Si la mercancía fuera transportada en **bultos** a granel, debería de acompañar además del documento de transporte, un **Certificado de Arrumazón**.

5. SALVAMENTO MARÍTIMO

Tras las primeras explosiones la tripulación del Cheshire tuvo que ser rescatada de manera urgente en helicóptero de SASEMAR debido a los gases tóxicos que se desprendían de las bodegas, quedando el buque a la deriva cerca de las costas de Canarias. Esto propició que se acordara un LOF entre los armadores y los titulares de la mercancía con la empresa Resolve Salvage and Fire.

Definición de Salvamento

El convenio de Londres de 1989 ¹⁸(SALVAGE/89) define como operación de salvamento *“todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas”* [art. 1a)]

La Ley 14/2014 de Navegación Marítima define Salvamento como *“todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentre en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales, que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima”* (art. 358.1). Cabe recordar que no se considerará salvamento operación alguna que tenga por objeto el patrimonio cultural.

En lo que respecta a la normativa interna, salvamento marítimo está regulado en la Ley 14/2014 sobre Navegación en los artículos 357 y 358, remitiendo al SALVAGE/89 -siendo la

¹⁸ OMI decidiese proceder a la revisión del antiguo Convenio cuyo fruto sería la aprobación del Convenio SALVAGE/89. El éxito alcanzado por este convenio ha sido rápido e indudable, particularmente entre los Estados miembros de la Unión Europea (entró en vigor el 15 de julio de 1996 y cuenta ya con 60 Estados parte) lo que denota su criterio de la internacionalidad. El nuevo convenio se aplica indistintamente en todos los casos, con el único requisito de que el litigio sea planteado ante los órganos judiciales o arbitrales situados en un Estado parte.

La forma en que este nuevo convenio desarrolla el nuevo paradigma del salvamento como institución de interés público es compleja. Se ha tratado de crear un régimen de incentivos económicos, que fue posible gracias a un pacto previo entre los diversos sectores aseguradores de buques, mercancías y responsabilidad, para, distribuirse entre ellos su coste.

Los citados incentivos consisten en:

- la valoración de la evitación de daños al medio ambiente como uno de los factores relevantes para la determinación de la recompensa por salvamento;
- la creación de un mecanismo de garantía (safety net), que asegura a los salvadores el recobrar en todo caso los gastos realizados para salvar buques que amenazan al medio ambiente, incluso si no existe resultado útil.

Ley de Navegación supletoria del Convenio- (GABALDÓN GARCÍA, J.L. Compendio de derecho marítimo español. Complementario al curso de derecho marítimo internacional. 2016).

La institución del salvamento de bienes no debe confundirse con la de búsqueda y salvamento de personas. El Derecho marítimo ha incluido desde antiguo normas de carácter público, que han impuesto a todos los navegantes el deber de salvar ¹⁹a toda persona que se encuentre en peligro en el mar, previendo sanciones administrativas o penales, por razones evidentes de solidaridad.

Diferencia entre salvamento y avería Gruesa

Según lo dispuesto en la regla A de las reglas de York y Amberes de 2004, las cuales por generalidad se aplican en plano internacional para la interpretación de esta figura jurídica, definen avería gruesa de la siguiente manera: *“Existe acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, intencionada y razonablemente se incurre en un daño o gasto extraordinario para la seguridad común, con el fin de preservar los bienes comprometidos en una aventura marítima común”*.

Esta definición moderna hacía alusión a aquellos actos deliberados que generalmente realizaba el capitán para aminorar las consecuencias de un peligro inminente²⁰ que acarrearán daños o gastos extraordinarios.

Aplicándolo a nuestro buque, se haría definido como avería gruesa el acto que hubiera realizado el capitán al comprobar las elevadas temperaturas, y teniendo en cuenta que todo el cargamento, la tripulación y el buque corrían un serio peligro, hubiera aplicado el procedimiento de urgencia que se recoge en la parte 7.6.2.11.1. del IMDG, abriendo escotillas y utilizando agua para detener la descomposición. De este modo habría causado un gasto extraordinario, por el deterioro de la mercancía en las bodegas 4 y 5, pero habría salvaguardado la seguridad común.

¹⁹ Obligación internacional de rescate de vidas recogida en: *art. 98 CNUDMAR* Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, *reglas 33 y 7 del capítulo V del anexo del SOLAS/74/88, Convenio SAR/1979. Capítulo 3, terna 8.*

²⁰ El peligro en el caso de la avería gruesa no necesariamente ha de ser inminente, pero sí tiene que ser real y de una importancia relevante. Así, por ejemplo, se considerará avería gruesa la petición de remolque para un buque que ha perdido el timón.

Por tanto, no cabe la menor duda que el accidente del Cheshire es un caso de Salvamento marítimo.

Otra diferencia fundamental viene recogida en el artículo 351 de la Ley de Navegación, *“Cuando la situación de peligro que justifica el acto de avería gruesa se deba a la culpa de alguna de las partes interesadas en el viaje, todos los daños y gastos causados serán a cargo del culpable, y no habrá lugar a contribución de las partes inocentes”*. En salvamento la responsabilidad se divide entre todos los titulares de manera proporcional al valor de sus bienes, en cambio, en avería gruesa si la culpa es de una sola parte, no se producirá esta responsabilidad conjunta.

Por último, la extinción de acciones en la avería gruesa es un año de plazo, y en salvamento son dos años.

Elementos Esenciales del salvamento: La ayuda y el Peligro

Todo salvamento implica generalmente una ayuda prestada a un buque, cargamento u otros bienes en peligro. La naturaleza de la ayuda puede consistir en prestaciones muy diversas.

La ayuda, conjugada singularmente con el peligro que corría el buque ayudado, hacen nacer el salvamento.

Por tanto, para que pueda darse el salvamento debe darse la concurrencia de un peligro que amenace los bienes auxiliados. Por este motivo se firmó un contrato de salvamento cuando el buque ardía expulsando humo tóxico tras la evacuación de la tripulación. Es precisamente esta situación de riesgo actual y extraordinario, distinto del riesgo ordinario que conlleva toda navegación marítima, la que justifica y está en la base del salvamento marítimo.

El peligro puede ser de cualquier naturaleza, provenga del mar u otras fuerzas de la naturaleza (*fuerza mayor o “act of God”*), o de actos humanos (piratería, guerra, terrorismo, etc.).

Debe tratarse de un peligro «concreto», que revista la suficiente seriedad como para amenazar con la pérdida o producción de graves daños al buque o bienes. (GABALDÓN GARCÍA, *Curso de derecho Marítimo Internacional*, p. 689). Al comprobar las temperaturas, el capitán observó que eran más elevadas de lo tolerado, lo cual suponía que se estaba llevando a cabo un proceso de descomposición que afectaba a la carga.

No tiene que ser necesariamente inminente, habrá recompensa si en caso de la falta de salvamento el buque o los bienes habrían acabado dañados o perdidos. El proceso exotérmico en cadena del nitrato fue incrementando desde la popa a la proa, y requirió un tiempo de algunos días, por esta razón el capitán solicitó la entrada en el puerto de Las Palmas antes que la explosión en la bodega 4 ocurriera.

El peligro ha de ser **real u objetivo**. Sin embargo, se llega a admitir el peligro imaginario ²¹en aquellos casos en que se pruebe que los salvadores lo percibieron razonablemente y en base a hechos objetivos y constatables. Evidentemente, tras la explosión y el rescate forzoso de la tripulación, el peligro real es innegable tanto material como ecológico.

En el caso de los buques y demás bienes naufragados o desposeídos se entiende que el **peligro subsiste como peligro de deterioro económico progresivo**. Claramente se observa cuando son rescatados los tripulantes por Salvamento marítimo y el buque Cheshire se encuentra sin mando y a la deriva.

El resultado útil

Los sujetos pasivos que intervienen en el salvamento son los siguientes:

1. Los armadores de los buques. Como ya es conocido, se trata de Bibby Line Ltd.
2. Los titulares de las cosas que se encuentran a bordo de un buque. Será Yara Thailand Ltd., pues es la que posee el conocimiento de embarque.
3. Los propietarios de cosas que se hallen en peligro en la mar, (que no se encuentran a bordo). En el caso que nos ocupa no se trata de ningún contenedor a la deriva, por citar un ejemplo.
4. El armador respecto a su derecho al flete (por el valor económico en caso de pérdida). El flete estará integrado en el valor de la mercancía a efectos de la fijación de la recompensa.

²¹ Así, en «The Smaragd», 1927, se reconoció salvamento en un caso en que los salvadores intervinieron con gran coraje sobre un buque en que se había producido una repentina y gran fuga de vapor desde la caldera, haciendo creer a la tripulación y a todo el mundo que existía un riesgo inminente de explosión, si bien luego se demostró que la fuga era inocua.

En el convenio de 1989 se establece, como condición legal de la recompensa por salvamento marítimo, que la ayuda haya producido un resultado útil, la existencia de una utilidad, aunque sea mínima, obtenida gracias a la ayuda (artículo 12 primer y segundo párrafo del SALVAGE/89).

Es el principio denominado, tradicionalmente, «si no se salva no se paga» (“*no cure no pay*”).

EL requisito conjuga la necesidad de salvar algún bien de valor económico (“*Sucess*”) y que se haya producido gracias a la ayuda de los servicios prestados (“*beneficial service*”).

En cuanto al éxito de la operación, puede ser parcial, es decir, referido sólo a parte de los bienes en peligro (e. g., buque o cargamento) o bien consistir en una utilidad limitada (e. g., recuperar el buque con averías o el cargamento con pérdidas). El valor final de lo salvado influirá obviamente en la cuantía de la remuneración, pero no en la existencia misma del salvamento.

Para la consecución del resultado útil basta que los salvadores hayan tenido una intervención eficaz en las operaciones que han conducido al salvamento final.

El convenio de 1989 introdujo una excepción al principio *no cure no pay*, al recoger el régimen de la «compensación especial». La aparición posterior de la denominada cláusula «SCOPIC» ha venido a ampliar notablemente tal excepción.

En nuestro caso el resultado fue útil, pues se logró rescatar el buque sin que generara un desastre medioambiental, y también podría calificarse de parcial pues la mercancía se consumió. La citada cláusula Scopic la estudiaremos en el apartado del contrato LOF firmado entre las partes, pero cabe añadir que esta cláusula fue aceptada por las partes, por el momento en el que se firma al estar ardiendo el buque, por la carga que puede ser perjudicial para el medio ambiente y por el fuel que transportaba.

La recompensa

La remuneración por percibir en caso de salvamento puede pactarse con carácter previo a la operación de ayuda, normalmente en un contrato de salvamento. Por este motivo la recompensa podría estar pactada en el contrato LOF firmado el 14 de agosto. Sin embargo, dichos pactos los hace muy susceptibles de incurrir en vicios por las circunstancias de peligro. Por ello, el Convenio de 1989 establece supuestos de o anulación del acuerdo:

- a) Cualquiera de las partes, armador o Resolve Salvage and Fire, podría haber solicitado la anulación o modificación de su contrato, si se hubieran probado que las condiciones pactadas no eran equitativas.
- b) El Tribunal o árbitro podrán anular o modificar la remuneración pactada a requerimiento de parte interesada cuando, por exceso o por defecto, se encuentre fuera de proporción razonable con el servicio realmente prestado. Al haberse firmado un LOF, la resolución de la controversia se llevaría a cabo por un arbitraje de la Lloyd's en Londres.

Lo más habitual en la práctica es que el importe de la remuneración se fije a posteriori de la asistencia, bien por acuerdo entre las partes, bien por o por el árbitro designado.

El importe de la recompensa (excluidos intereses y costas) no podrá exceder en ningún caso del valor de los bienes salvados (Art. 13.3 SALVAGE/89) y (art. 362.1 de La Ley de Navegación Marítima).

5.1 La Remuneración relativa a Resolve Salvage and Fire LTD.

Como criterios para la fijación posterior y que hacen referencia a las circunstancias relativas al salvador, según GABALDÓN GARCÍA (GABALDÓN GARCÍA, *Curso de derecho Marítimo Internacional*, pp 695 y ss) el Convenio de 1989 contempla los siguientes:

1. El «*resultado obtenido*» tiene una doble cara. Por un lado, se tiene en cuenta el «valor del buque y otros bienes salvados» [art. 13.1.a)] Por otro, «*la medida del éxito logrado por el salvador*» [art. 13.1.c)] se trata una comparación entre el resultado logrado y la situación inicial del buque asistido en riesgo, incluyendo una evaluación del resultado hipotéticamente obtenible.
2. La «*pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas*» (art. 13.1.e del Convenio del 89). La negligencia probada de los salvadores, que cause daños al buque asistido, puede incluso llegar a generar una obligación de resarcimiento.
3. “*La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente*” (art. 13.1. del Convenio del 89). Todos los titulares de bienes salvados (en concreto, tanto el buque como su cargamento) tendrán que sufragar su coste de los daños medioambientales evitados, de ahí que se establezca este nuevo riesgo en las coberturas de las pólizas.

4. La *“prontitud con que se hayan prestado los servicios”* [art. 13.1.h)] y el *«tiempo empleado»* por los salvadores [art. 13.1.n]. Puesto que la celeridad puede influir en la eficacia del salvamento y un largo periodo puede mostrar una dificultad y un esfuerzo encomiable.
5. Los *“riesgos que hayan corrido los salvadores y su equipo”* [art. 13.1.g)]. Que se encuentra en relación directa con la *«naturaleza y el grado de peligro»* [art. 13.1.d)]. El peligro corrido es, desde luego, un factor fundamental a la hora de determinar la remuneración, aunque la diversidad de las situaciones de hecho posibles impide establecer reglas generales que precisen y valúen su alcance.
6. El *“riesgo de incurrir en responsabilidad”* (art. 13.1. g), frente a fletadores, o terceros.
7. La *«disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento»* (art. 13.1.i), así como el grado de preparación y la eficacia del equipo. Tiene como objeto la promoción del servicio de salvamento para buques que operen con una actividad empresarial ligada a éste.
8. Los *«gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores, (art. 13.1.1)* Serán tales como consumos de combustible, manutención, portuarios, pérdidas de fletes, etc.

Existe la posibilidad que la recompensa no cubra el importe real de los gastos si el bien salvado poseía escaso valor. Para solucionar estos casos en operaciones de difuso resultado con una gran inversión de medios surgieron las cláusulas de “compensación especial” y la cláusula SCOPIC, que es la aplicable en el contrato LOF.

Analizando cada punto sobre la actuación de Resolve Salvage and Fire, deducimos lo siguiente:

PRIMERO.- Respecto al resultado obtenido tendremos en cuenta tanto el valor del buque (alrededor de 20 millones de dólares) y el de los bienes (18.5 millones de euros) que suman un montante de 38.5 millones que podría llegar a convertirse en el premio total para los salvadores. El éxito logrado teniendo en cuenta la condición del buque en el momento del salvamento fue prácticamente pleno, pues al no poder salvarse la mercancía dado que ya había autocombustionado, sí se rescató el buque sin producir daños medioambientales.

SEGUNDO.- Respecto a la pericia del equipo para mantener en el mejor estado posible el buque, no generando riesgos para el medio ambiente, está directamente relacionado con la empresa que está especializada en estos accidentes, aportando un buen equipo preparado y eficaz.

TERCERO.- La celeridad fue abrumadora, el 12 de agosto se produjo la primera explosión, el 14 de agosto la evacuación de la tripulación, día en el que se firmó el contrato de salvamento. En menos de una semana, se habían desplazado dos grandes remolcadores con un equipo de salvamento profesional, que asumieron riesgos relevantes dada la toxicidad de los gases.

CUARTO.- Los riesgos incurridos frente a terceros serán aquellos en los que Resolve Salvage tuvo que sufragar para cubrir las demandas para incrementar la seguridad en el puerto de Motril (grúas para remoción de residuos, manos de estibadores las 24 horas, y coste de garantías).

QUINTO.- Los gastos incluirán todos aquellos producidos por el remolque entre los días 20 de agosto y 14 de septiembre (llegada al puerto de Motril), el trabajo de los especialistas a bordo, y la espera en puerto hasta garantizar la seguridad del navío y su carga.

Por todo ello, entendemos que Resolve Salvage and Fire cumple todos los requisitos para obtener el máximo de la remuneración sin que pudiera oponerse deducciones por fallos en su servicio.

Como se ha concluido en el párrafo anterior la contraprestación que recibirá la empresa Resolve Salvage and Fire oscilará entre el 30% y el 100% del valor total, 38.5 millones de euros. Este porcentaje variará según lo que hubiesen pactado en el contrato LOF y los gastos en los que haya incurrido la compañía salvadora. En caso de no producirse un acuerdo mutuo entre armadores, titulares de los fertilizantes y la sociedad de salvamento privada, la controversia sería dirimida por un proceso arbitral de la Lloyd's en Londres.

Deudor de la remuneración

El convenio de 1989 tiene un criterio fijo al respecto, en cuya virtud el pago «*se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores*». Podrá efectuarse el pago por una parte con el derecho de repetir contra el resto de los interesados.

En la Ley de Navegación marítima (art. 362.2) se hace eco del asunto estableciendo que el pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores, pero ello sin perjuicio de que el premio pueda ser abonado por el armador del buque salvado, a reserva de su derecho a repetir contra el resto de los intereses de los bienes a bordo salvados.

Garantías del crédito a la remuneración

El Convenio SALVAGE/1989 contiene diversas prescripciones dirigidas a garantizar el crédito a la recompensa del salvador. Así, en primer lugar, toda persona responsable de su pago queda obligada, a petición del salvador, a constituir fianza bastante respecto a la reclamación del salvador, incluidos intereses y costas. (art. 21.1).

Complementariamente y, en segundo lugar, el salvador goza de un derecho de retención de los bienes salvados, de forma que puede legítimamente negarse a devolverlos a sus propietarios en tanto no se le garantice adecuadamente la reclamación presentada, mediante la constitución de la aludida fianza (v. art. 21.3).

Por otra parte, es claro que los salvadores podrán adicionalmente proceder a solicitar la medida de embargo preventivo, con tal de que el ordenamiento del lugar donde el buque o bienes se encuentren autorice la adopción de esa medida procesal cautelar, si bien prohíbe a los salvadores hacer valer tal privilegio (es decir, solicitar la venta judicial del buque para el pago de la recompensa) cuando se les haya ofrecido, o haya sido constituida a su favor, fianza bastante que cubra su reclamación (art. 20 Convenio del 89)

Con este objetivo, las cláusulas LSSA establecen un mecanismo de prestación de garantías consistente, en líneas generales, en que el contratista del salvamento, una vez terminados los servicios, comunica al «*Lloyd's Council*», el importe por el que desea garantizar sus derechos, garantía que debe ser Prestada ante dicha entidad en una forma que resulte aprobada por ésta (normalmente una garantía bancaria o de un Club P & I), y en un plazo máximo de veintiún días laborables. Durante ese plazo el salvador se compromete contractualmente a no retener, ni embargar los bienes, salvo que fueran trasladados o intentados trasladar desde el puerto donde finalizó la operación.

Para evitar las dificultades de identificación de todos los titulares de los bienes por parte de los salvadores, el convenio de 1989 obliga al armador del buque salvado a «hacer todo lo posible» para asegurarse de que los propietarios de la carga constituyan fianza bastante respecto a las reclamaciones presenta (art. 21.2 del Convenio). El LOF/2011 también impone este deber para que presten una garantía ante el consejo del Lloyd's en función a sus cuotas.

Ello comporta, en particular, que el armador del buque salvado deberá facilitar a los salvadores los datos de identificación de las mercancías y sus titulares, así como

comprometerse a no entregarlas a éstos sin aquella previa prestación, utilizando para ello el derecho de retención (*possessory lien*) de que dispone como porteador (aviso importante nº 1 del LOF) y (cláusula 4.6 de las LSSAJ).

El incumplimiento de esta obligación de diligente actuación a favor de los salvadores puede generar una responsabilidad por daños y perjuicios. En cualquier caso, en algunos países como España se establece como deudor íntegro el armador del buque salvado la obligación, sin perjuicio de que éste pueda repetir contra el resto de los deudores.

5.2 Las potestades del Estado ribereño en el salvamento

La Convención de Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (CNUDM) concede a los Estados ribereños potestades de ejecución para intervenir sobre los buques en navegación, que, alcanzan su mayor grado en las circunstancias extraordinarias de accidentes marítimos que comportan una grave amenaza de contaminación.

Las autoridades marítimas podrán imponer al armador o capitán el salvamento obligatorio de su buque en peligro o intervenir para exigir determinadas conductas en la realización de las operaciones, incluida la designación del lugar de arribada. Pudiendo éstos rechazarlo, aunque dicha conducta podrá ocasionar ulteriores responsabilidades.

Atendiendo a los “lugares de refugio” el convenio prescribe que los Estados deben tomar en consideración la necesaria cooperación con los salvadores y adoptar **decisiones tales como “la admisión en puerto de buques necesitados de socorro”** (art. 11).

Por su parte, La Ley de Navegación en el artículo 367 otorga a la Administración Marítima la facultad para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimos españoles, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. En particular, podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las referidas operaciones, las cuales serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, los cargadores y el salvador.

Por lo expuesto, la Autoridad Portuaria Puerto de Motril estaba facultada a exigir cauciones por los eventuales costes de las operaciones, exigir varias manos estibadores a turno completo y demás servicios portuarios que estimen oportunos con cargos a la empresa de salvamento.

6. ESTUDIO DE LAS RESPONSABILIDADES

6.1 Responsabilidad Yara Internacional (como vendedor/ cargador)

En palabras del CEO y presidente de Yara Internacional, Svein-Tore Holsether, en la conferencia de ganancias de la compañía en el primer cuarto del año 2017:

*“En el **primer cuarto del 2017 hemos tenido 28 accidentes**, lo cual es mucho, pero hemos mejorado prácticamente a la mitad el número de incidentes si los comparamos con el mismo periodo del año 2015.”*

En el 2017 sufrieron graves percances de seguridad en la planta de Porsgrunn, con daños materiales de 13 millones de Coronas Noruegas (alrededor de 1,5 millones de Euros) y una paralización de 45 días en la producción de la planta. Ver Anexo IV.

Dato importante es la expectativa de ganancias para 2020, el cual estimaban en 500 millones de dólares anuales, de los 180 millones que facturaban en 2017, habiendo sufrido pérdidas en este ejercicio del 2016 del 45%, las cuales justifican por subidas del precio de la energía y bajada de precios de producto en el mercado, unidos a que invierten la mayor parte de sus ganancias en deuda estadounidense que se encuentra depreciada. Todo ello lo compensarían con unos “envíos más fuertes”. En palabras del propio presidente:

*“Yara's underlying earnings per share were 45% lower than last year and the decline mainly reflects lower realized prices and higher energy prices, which were only partly offset by **stronger deliveries**”*

Estos “**envíos más fuertes**” son la principal razón del incendio del m/v Cheshire. De lo cual se desprende que Yara Internacional tiene la mayor responsabilidad del accidente, por ser la causa del mismo la mala estiba, porque el transporte de esta mercancía se realizó a granel y no en contenedores como se estipula en la misma ficha del producto, además de superar los límites de “*stacking*” legalmente establecidos, propiciando la autocombustión del fertilizante y explosiones de gases tóxicos.

Es cuestionable la veracidad de las pruebas del laboratorio, que no es una empresa externa, sino que es propiedad de la misma YARA INTERNACIONAL. Recordemos que en las fichas de los productos existen contradicciones fundamentales entre las diversas secciones, las cuales usan de argumento para esquivar los requisitos legales establecidos para mercancías

peligrosas, pues el comportamiento del abono no será el mismo si es estibado en contenedores que si va cargado a granel, y por tanto, no puede declararse el producto como ignífugo, no peligroso, sin clase, y de la categoría C.

Un punto crucial donde podría dividirse la responsabilidad entre YARA y BIBBY LINE (armador) de la mala estiba fue la obligación de separación del NPK del mamparo metálico de la sala de máquinas, que pudo ser el foco de calor que inició el proceso en cadena desde la bodega 5 hasta las demás.

6.1.1 Accidentes más relevantes de la Factoría Noruega

Aparte de los 38 incidentes citados anteriormente en este año, caben destacar la explosión de la planta de Oslo y el incendio del m/v Ostedjik en costas gallegas.

La **explosión de la planta de Oslo** ocurrió en enero de 2009 en el que resultaron heridas cinco personas y cuyos daños se estiman en 50 millones de Coronas Noruegas.

En febrero de 2007, el fertilizante a bordo del **bulkcarrier Ostedijk** sufrió una reacción química durante siete días, destruyendo parte de la carga y comprometiendo la nave. El incidente tuvo lugar en la costa de Galicia generando una gran columna de humo tóxico fácilmente visibles desde la costa.



Ilustración 11. Combustión NPK en Ostedjik, Galicia 2012

La lucha inicial contra incendios a bordo del Ostedijk consistió en enfriar el exterior de la bodega con agua de un buque auxiliar cercano. Esto comenzó en el cuarto día, pero resultó ineficaz en el control del fuego. El quinto día, los salvadores especializados abrieron la bodega e identificaron varios puntos calientes. Era necesario utilizar la aplicación localizada de agua ya

que la inundación de la bodega de carga habría puesto en peligro la estabilidad del buque. El séptimo día, el fuego fue declarado extinguido.

El *Ostedijk* era un buque de carga general construido en 2006 en China y operado por una compañía naviera holandesa con bandera de Antigua y Barbuda. El buque de 7600 toneladas de peso muerto (dwt), 120 m de eslora y 16,8 m de manga, transportaba una carga de 6012 toneladas de fertilizante NPK de Porsgruun (Noruega) a Valencia. Llama la atención las similitudes con el m/v *Cheshire*, un buque nuevo, fabricado en China, con armador europeo y bandera de conveniencia.

La carga era inorgánica, abono mineral NPK 15.15.15 fabricado por Yara Noruega. El mismo que explotó en la bodega n.4 del *Cheshire*. Compuesto calificado por la compañía como no peligroso.

Puede comprobarse que no se tratan de casos puntuales y aislados, nos encontramos ante una mercancía peligrosa, que exige medidas de seguridad tanto en el manejo como en la estiba y la segregación, no compatibles con la clasificación C del código IMSBC, pues entrañan riesgos químicos y deberían de estar catalogadas como B, incluyendo los actualmente denominados Abonos a base de Nitrato amónico “sin riesgos” dentro de la clasificación de mercancía peligrosa con el número ONU 2071 y clase 9.

Como expondremos en el apartado 6.1 de este trabajo, el mismo CEO de Yara internacional reconoce tener considerables muertes anuales derivadas de la producción, manipulación y transporte de su mercancía, pero debido a las pérdidas de un 45% decidieron iniciar una política de envíos masivos y descontrolados.

6.2 Responsabilidad Armador

Dividiremos la responsabilidad del armador, por una parte, en la obligación que tiene la naviera de asegurar el buen estado del navío velando por unas condiciones idóneas de navegabilidad y seguridad, y por otro lado en la responsabilidad subsidiaria de los actos del capitán y su dotación.

6.2.1 El capitán

Según lo dispuesto en el artículo 149 de la Ley de Navegación *“El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque”*. Por este precepto,

estudiaremos detenidamente la conducta del capitán desde el momento de la carga hasta sus decisiones durante la travesía.

En primer lugar, profundizaremos la seguridad de la carga en el momento de ser estibada, conforme a lo estipulado en el código IMSBC²², analizando las siguientes cuestiones:

- i. ¿El Cargador (Yara) entregó toda la información requerida de la carga? La respuesta es afirmativa, pues se entregaron las fichas de los productos y la declaración de la mercancía que informaba de la falta de riesgos del producto.
- ii. ¿El capitán y la dotación tienen la suficiente información para comenzar la carga? Sin duda el capitán poseía la información aportada por el cargador y las prescripciones obligatorias de los códigos internacionales.
- iii. ¿Se consultó el código ISMBC y los peligros asociados a la carga? Todo parece indicar que no se consultó el código, pues la obligación de separar el fertilizante del mamparo de la sala de máquinas no se cumplió.
- iv. ¿Los espacios en las bodegas fueron inspeccionados y preparados antes de la carga del fertilizante? Desconocemos si se llevó a cabo dicha inspección, pero si no se produjo la separación del mencionado mamparo mediante saco pirorretardantes o madera de estiba resulta evidente que las bodegas no estaban bien preparadas.

Otro dato que se escapa a nuestro conocimiento por falta de pruebas, y que podría haber sido otra de las causas del accidente, fue la estiba de los abonos inmediatamente contiguos a cualquier tanque, doble fondo o tubería que contenga fueloil calentado por encima de 50 °C.

²² Según el Código IMSBC, el embarque del abono a base de nitrato amónico cumplirá lo siguiente:

Se enrasará con arreglo a las disposiciones pertinentes de las secciones 4, 5 y 6 del Código IMSBC.

Antes del embarque se cumplirán las siguientes disposiciones:

- Todo equipo eléctrico que no esté aprobado como intrínsecamente seguro que se utilice en los espacios de carga en los que se transporte este producto deberá poder desconectarse de la fuente eléctrica por medios adecuados (que no sean fusibles) desde un punto situado fuera del espacio. Esta situación se mantendrá mientras la carga permanezca a bordo.

- Se deberá prestar la debida atención a la posibilidad de tener que abrir las escotillas en caso de incendio para proveer la máxima ventilación y para lanzar agua en una emergencia, y al consiguiente riesgo para la estabilidad del buque debido a la fluidificación de la carga.

*Esta carga se aceptará para el embarque únicamente cuando, como resultado de la prueba de la cubeta, su susceptibilidad a la descomposición autosostenida muestre un régimen de descomposición no superior a 0,25 m/h.

Durante el embarque se deberán cumplir las siguientes disposiciones:

No se permitirá tomar ni bombear combustible en espacios adyacentes a los espacios de carga en los que se transporta esta carga que no sean cámaras de máquinas.

Dentro de lo razonablemente posible, no se utilizarán materiales de sujeción y protección combustibles.

En segundo lugar, estudiaremos los posibles actos u omisiones por parte del capitán durante el viaje. Inicialmente, la conducta fue correcta porque se mantuvieron cerradas las escotillas de los espacios en los que se transporte esta carga quedando estancas a la intemperie para evitar la entrada de agua.

Durante la travesía se vigiló y registró diariamente la temperatura del fertilizante para detectar si el producto se descomponía.

El problema de su conducta surge una vez detectada esta descomposición, al no aplicar el procedimiento de urgencia expresado tanto en el IMSBC como en el IMDG, debiendo abrir las escotillas para favorecer la ventilación, y aplicar agua mediante las mangueras contraincendios directamente a la carga. Esto como explicamos en un capítulo anterior, hubiera significado una avería gruesa.

Por tanto, observamos una conducta negligente del capitán que acarreará responsabilidad para el armador.

6.2.2 La Naviera y su deber de reparar las deficiencias del MOU Tokyo

Como ya se expuso en capítulos anteriores, el 27 de abril de 2017 en la inspección realizada en Tianjin (China), se encontraron tres defectos graves, dos de los cuales están consonancia directa con el citado procedimiento de emergencia, son los defectos en la bomba antincendios de emergencia y sus tuberías, al igual que el defecto en la prevención estructural por fuego.

Los mencionados defectos se entienden solucionados porque en Setúbal (Portugal) se realizó otra Paris MOU el 22 de junio de 2017.

Por este motivo no podría imputársele responsabilidad al armador, porque mantuvo su buque en buenas condiciones de navegabilidad y seguridad.

6.3. El papel del Club de P&I

Cuando los riesgos inherentes al tráfico marítimo son asumidos directamente por los asegurados, soportando cada uno de ellos parte de las consecuencias económicas del siniestro, nos encontramos ante el seguro mutuo (RODRÍGUEZ CARRIÓN, *Los seguros de protección e indemnización*, pp 477 ss).

Estos clubes surgieron como mutualidades (HILL PRADOS, M.C. Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo. 1992) de armadores para asegurar su responsabilidad civil por las limitaciones de la cobertura del seguro de casos.

Todos los miembros tienen la obligación de notificar, de forma inmediata, a su Club cualquier hecho o circunstancia que pueda dar lugar a una reclamación contra el buque, suministrando a los gerentes toda la documentación e información disponible. (RODRÍGUEZ CARRIÓN, *Los seguros de protección e indemnización*, p. 479).

El Club del Miembro cubre hasta 1,2 millones US dólares. Si la reclamación es superior a dicha cuantía, la diferencia hasta 12 millones; es decir, 10,8 millones, la asume el Pool de Clubes. Excedida la reclamación de los 12 millones US dólares, la diferencia entre dicha cantidad y 1.262 millones US dólares es cubierta por el *Pool's General Excess Loss Reinsurance Contract*; es decir, por el mercado de reaseguro. A partir de dicha cuantía, y hasta los 1.562 millones \$ (300 millones), queda cubierto por la *Association Overspill Reinsurance*. Excedida dicha cuantía, existe un fondo de 115 millones \$, denominado *Association Catastrophe Reserve*. El concepto de Pool es lo que permite a los miembros gozar de una cobertura ilimitada con unas costas asegurables a los armadores, debido a la dispersión de los riesgos.

El Club de Protección e Indemnización se hace cargo del gasto de la cláusula SCOPIC, al ser una cláusula de compensación especial de los P&I incluida en el LOF 2011, y que viene a ser una alternativa a la remuneración especial prevista en el artículo 14 del Convenio de Londres 1989.

6.4 Responsabilidad del Gestor Naval

Deducimos que el gestor naval carece de responsabilidad porque el buque estaba en perfectas condiciones de navegabilidad y seguridad, según las inspecciones realizadas por la clase y los rectores del puerto (recordar que en Portugal los inspectores del PSC dieron por reparados los graves defectos apreciados en el puerto anterior en China), pese a que realmente estos defectos graves como el fallo de bombas contraincendios agravaron el incidente.

7. CONCLUSIONES

Tras la realización del estudio de nuestro caso, se concluye que la compraventa internacional de fertilizante que da origen al transporte marítimo no es el elemento esencial que da respuesta a las responsabilidades que se originan del accidente del Cheshire, porque independientemente de la ley aplicable al contrato de mercaderías, son los contratos de seguros y el contrato de salvamento los que fijarán la cuantía por lo ocurrido tras la inobservancia de la normativa internacional (IMDG e IMSBC) para el transporte por mar.

La respuesta a los objetivos planteados son las siguientes:

PRIMERA. – Viabilidad del transporte sin riesgo de fertilizante NPK. Como ha podido comprobarse en la redacción del presente trabajo y con relación a lo expuesto en los anexos IV, V y VII, el incidente del buque Cheshire no ha sido un suceso puntual y aislado en el transporte de fertilizante NPK, con demasiada frecuencia se producen este tipo de episodios con abonos que no “entrañan riesgos “conllevando la posible pérdida de buques, vidas humanas, además de sus negativas consecuencias derivadas en contaminación y daños al medio ambiente.

El abaratamiento de los costes del transporte de NPK se produce gracias a una regulación nebulosa y confusa que permite al productor eludir las prescripciones legales para realizar envíos masivos, sin bultos, ni etiquetado y sin límites en la carga máxima.

SEGUNDA. – Relativas al Salvamento. Se produce un Salvamento pues se auxilia al buque Cheshire, que se encontraba ardiendo, a la deriva y sin mando, para salvaguardar los bienes, el navío y el medio ambiente.

Resolve Salvage and Fire Ltd. realiza profesionalmente su cometido, dando lugar a un resultado útil y muy satisfactorio, suponiendo el pago de lo pactado en el contrato LOF más aquellos gastos en los que hubiera incurrido gracias a la cláusula SCOPIC, que resultan 38.5 millones de euros.

Por parte del armador será cubierta en la parte proporcional que le corresponda en la cuota de salvamento, hasta en un cincuenta por ciento por el seguro de cascos, y el montante restante más los gastos de la compensación especial por el Club de Protección e indemnización.

TERCERA. – Sobre la Responsabilidad del armador. Derivada de la falta de diligencia del capitán al cargar la mercancía sin establecer la separación con el mamparo de la sala de máquinas, contraviniendo la obligación que impone el código IMSBC, y superar en tres bodegas la limitación de carga.

CUARTA. – Conducta dolosa del cargador. Yara Internacional actúa dolosamente en el transporte del fertilizante. Entendiéndose esta conducta como la omisión de la conducta debida, destinada a prever y prevenir un daño.

Según la ficha de seguridad del producto, el abono presenta un riesgo para la salud y el medio ambiente si no es transportado dentro de su contenedor original etiquetado, alejado de la luz solar, fresco, bien ventilado y aislado de materiales incompatibles.

El hecho que la empresa redujera sus beneficios en un cuarenta y cinco por ciento el año 2017 ha supuesto, como compensación a esa falta de ingresos, envíos masivos y sin atender a la información proporcionada por su propio laboratorio.

QUINTA. – Relativas al cobro del seguro. Al haberse producido una conducta dolosa, el seguro de mercancías no debería de haber cubierto el valor asegurado (unos 18.5 millones de dólares), pues en los supuestos de exclusión de la cobertura se menciona el dolo del asegurado, el vicio propio de la mercancía que sufrió una autocombustión y la inadecuación del embalaje.

Yara perdería su derecho a reclamar el valor de sus mercancías y tendría que hacer frente al pago de la parte proporcional que le corresponda por las operaciones de Salvamento.

SEXTA. – Prevención de Riesgos Laborales. El armador, Biibby Lines, debería de responder de los graves daños de salud a los tripulantes por no cumplir con lo dispuesto en el MLC, en concreto, la norma A4.3 sobre la protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, porque no tomó las precauciones necesarias para prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de sustancias químicas, aunque subsidiariamente debería de ser responsable el cargador, Yara Internacional por incumplir las prescripciones de las fichas técnicas de sus propios productos y marcar la carga “sin riesgo”, incumpliendo, como ha sido demostrado, las prescripciones del código IMDG para el transporte de mercancías peligrosas en bultos por mar.

SÉPTIMA. – Seguridad del transporte de NPK a granel. Por lo expuesto, concluiremos que el transporte de fertilizante NPK a granel como está previsto en el código IMSBC no es seguro, debiendo ser regulado únicamente por el código IMDG en función a la proporción de nitrato de amonio para las tres categorías del producto, y prohibiéndose el transporte a granel de cualquier abono a base de nitrato amónico.

Referencias bibliográficas

Bibliografía básica

ARROYO MARTÍNEZ, I., Las ventas Marítimas, en URÍA-MENÉNDEZ, curso de Derecho Mercantil, Civitas, 2007

ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A., Compendio de Derecho Marítimo: (Ley 14/2014, de Navegación Marítima). S.l.: Tecnos. 2020

CARRIÓN, J.L.R., Estudios de seguro marítimo. S.l.: JM Bosch. 1992

CARRIÓN, J.L.R., Los seguros marítimos y aéreos: Derecho de la navegación. S.l.: Marcial Pons. 2003

ESPERANZA LÓPEZ RODRÍGUEZ, C.L.-Q.T. La transmisión del riesgo en la venta CIF, no. 49, pp. 263-278. 2018

GABALDÓN GARCÍA, J.L. Curso de derecho marítimo internacional: Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales. S.l.: Marcial Pons. 2012

GABALDÓN GARCÍA, J.L. Compendio de derecho marítimo español. Complementario al curso de derecho marítimo internacional. S.l.: Marcial Pons. 2016

GLUHAIA, D. Algunas cuestiones sobre la ley aplicable al contrato de compraventa internacional de mercaderías en el siglo XXI, en RUBIO-IRIARTE-BELINTXON, Representación aduanera y comercio internacional en el siglo XXI, Civitas, Madrid, 2022

HILL PRADOS, M.C. Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo. S.l.: s.n. 1992

MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. La venta CIF. Madrid: Editorial Revista de Derecho Privado. 1955

URÍA, R. y APARICIO, M.L. Derecho mercantil. Madrid: M. Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales. 2002

Bibliografía complementaria

GARY F. BELL, Why singapore should withdraw its reservation to the united nations convention on contracts for the international sale of goods (CISG) [en línea] [consulta: diciembre 2023]. Disponible en:

<http://www.commonlii.org/sg/journals/SGYrBkIntLaw/2005/6.pdf>

HADDEN, RORY; REIN, GUILLERMO; JERVIS, FREDDY XAVIER, Investigation of the fertilizer fire aboard the Ostedijk, Universidad de Edimburgo, 2008. [en línea] [consulta: octubre 2023]. Disponible en:

<https://era.ed.ac.uk/handle/1842/2518>

LAW REFORM COMMITTEE, The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna, 1980) should Singapore ratify?. Singapore academy of Law. [en línea] [consulta: diciembre 2023]. Disponible en:

<https://www.sal.org.sg/sites/default/files/PDF%20Files/Law%20Reform/1994-08-10-International%20Sale%20of%20Goods.pdf>

SASEMAR, "Rescate "in extremis" de los 23 tripulantes del buque Cheshire tras producirse autocombustión de su carga". [en línea] [consulta: octubre 2023]. Disponible en:

<http://www.salvamentomaritimo.es/cheshire>

Legislación citada

Internacional

Código Marítimo Internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC). Boletín Oficial del Estado, de Boletín Oficial del Estado, de 25 de abril de 2011, nº 98. Disponible en:

[https://www.boe.es/eli/es/ai/2008/12/04/\(5\)](https://www.boe.es/eli/es/ai/2008/12/04/(5))

Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG). Boletín Oficial del Estado, de 25 de abril de 2018, nº 100. Disponible en:

<https://www.boe.es/boe/dias/2022/06/16/pdfs/BOE-A-2022-9981.pdf>

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979 (SAR). Boletín Oficial del Estado, de 30 de abril de 1993, nº 103. Disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1993-11058

Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y su protocolo de 1988 (SOLAS 74/88). Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana. Disponible en: [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/marima_mercante/normativa-maritima/convenios/1_solas_consolidado_2020_\(v.2021\).pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/marima_mercante/normativa-maritima/convenios/1_solas_consolidado_2020_(v.2021).pdf)

Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías (CVIM 1980), hecha en Viena el 11 de abril de 1980. Boletín Oficial del Estado, de 30 de enero de 1991, nº 26. Disponible en: [https://www.boe.es/eli/es/ai/1980/04/11/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/ai/1980/04/11/(1))

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Boletín Oficial del Estado, de 14 de febrero de 1997, nº 14. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296>

Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC 2006). Organización Internacional del Trabajo, de 23 febrero 2006. Disponible en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_559728.pdf

Europea

Reglamento (CE) nº 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). Diario Oficial de la Unión Europea, de 4 de julio de 2008, núm. 177. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/2008/177/L00006-00016.pdf>

Reglamento (CE) nº 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas, y por el que se modifican y derogan las Directivas 67/548/CEE y 1999/45/CE y se modifica el Reglamento (CE) nº 1907/2006. Diario Oficial de la Unión Europea, de 31 de diciembre de 2008, nº 353. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2008-82637>

Reglamento (UE) 2020/1666 de la Comisión de 10 de noviembre de 2020 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2003/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a

los abonos. Diario Oficial de la Unión Europea, de 11 de noviembre de 2020, nº 377. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2020-81633>

Reglamento (UE) 2019/1009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de junio de 2019 por el que se establecen disposiciones relativas a la puesta a disposición en el mercado de los productos fertilizantes. Diario Oficial de la Unión Europea, de 25 de junio de 2019, nº 170. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/2019/170/L00001-00114.pdf>

Nacional

Ley 14/2014 , de 24 de julio, de navegación marítima. Boletín Oficial del Estado, de 25 de julio de 2014, nº 180. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14/con>

Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los Puertos. Boletín Oficial del Estado, de 13 de febrero de 1989, nº 37. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1989-3496>

Real Decreto 255/2003, de 28 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre clasificación, envasado y etiquetado de preparados peligrosos. Boletín Oficial del Estado, de 4 de marzo de 2003, nº54. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2003/02/28/255>

Real Decreto 506/2013, de 28 de junio, sobre productos fertilizantes. Boletín Oficial del Estado, de 10 de julio de 2013, nº 164, de 10/07/2013. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-7540>

Jurisprudencia referenciada

Tribunal Supremo:

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo), de 17 de octubre de 1984 (recurso 1984/4969), FJ 2º.

Sentencia del Tribunal Supremo 558/2011 (Sala Civil, Sección 1ª) de 15 de julio de 2011 (recurso 718/2008). ECLI: ES: TS: 2011: 5082, FJ 8º.

Sentencia del Tribunal Supremo (sala tercera, Contencioso Administrativo), de 14 de marzo de 2016, (recurso 439/2015) FJ 1º, 3º

Audiencia Nacional:

Sentencia Audiencia Nacional 15/2014 (Sala penal, Sección 1ª), de 20 de marzo de 2014, (Recurso: 106/2009), ECLI: ES:AN:2014:1033, FD 1

Sentencia Audiencia Nacional 2/2014 (Sala penal, Sección 2ª), de 25 de marzo de 2014, (Recurso: 67/2007), ECLI: ES:AN:2014:3215 FJ 1º, 3º, 10º

Sentencia Audiencia Nacional 13/2019 (Sala penal, Sección 1ª), 23 de abril de 2019 (Recurso: 82/2011) ECLI: ES:AN:2019:1476, FJ 3º

Sentencia Audiencia Nacional 7/2019 (Sala penal, Sección 4ª), de 8 de abril de 2019 (Recurso: 6/2017), ECLI: ES:AN:2019:1239, FJ 6º

Tribunal Superior de Justicia:

Sentencia Tribunal Superior de Justicia de Andalucía 3852/2012, (Sección 1ª) de 24 de septiembre de 2012, (resolución: 3852/2012) FJ 1º, 2º, 3º, 5º

Listado de abreviaturas

Acronyms	Meaning	Siglas	Significado
CISG	<i>United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods</i>	CVIM	Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías
CSM	<i>Cargo Securing Manual</i>	MCS	Manual de Carga Segura
GRT	<i>Gross Tonnage</i>	TRB	Toneladas de Registro Bruto
ICC	<i>Institute Cargo Clauses</i>		Cláusulas Internacionales de Mercancías
IHC	<i>International Hull Clauses</i>		Cláusulas Internacionales para cascos
IMO	<i>International Maritime Organization</i>	OMI	Organización Marítima Internacional
INCOTERMS	<i>International Commercial Terms</i>		Términos internacionales de comercio
ITCF	<i>Institute Time Clauses Freight</i>		Cláusulas del Seguro de Fletamento
IUA	<i>International Underwriters Association</i>		Asociación Internacional de Aseguradores
LOF	<i>Lloyd's Open Form</i>	LOF	Contrato estándar de Lloyd's de Salvamento
MSC	<i>Maritime Safety Committee</i>	CSM	Comité de Seguridad Marítima
MT	<i>Metric Tonnes</i>	TM	Toneladas métricas
SALVAGE	<i>International Convention On Salvage</i>		Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo
SAR	<i>Search and Rescue</i>	SASEMAR	Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima
SHIPMAN	<i>Standard Ship Management Agreement</i>		Contrato estándar de Gestión Naval
SOLAS	<i>International Convention for the Safety of Life At Sea</i>	SEVIMAR	Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar
STCW	<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>		Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar
UNCLS	<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>	CNUDM	Convención de Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade Development</i>		Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo

ANEXO I: FACTURA



VARA>

FACTURA

AST9999999999

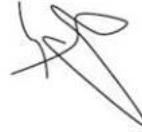
COBRAR A Yara (Thailand) Ltd. 689 Bhiraj Tower At Emquartier, Sukhumvit Road 10110 BANGKOK, VADHANA,-KLONGTON NUEA THAILAND		Nº: YARA thai	Fecha emisión 08.08.2017	Cliente Yara Thai	Orden Nº 9999999	Envío Nº 999998
Embarcar a Yara (Thailand) Ltd. 689 Bhiraj Tower At Emquartier, Sukhumvit Road 10110 BANGKOK, VADHANA,-KLONGTON NUEA THAILAND		Nº: Yara Thai	Contrato Comercial 999999	Referencia de Cliente. S999-97-99	Detalles Bancarios JP Morgan Chase Bank New York Branch 4 New York Plaza, Floor 15 New York, NY 10004, USA	
Observaciones de Transporte: Este envío está libre de bases			SWIFT: CHASUS33 Acc. No.: 999999999 ABA No.: 999999999		Por favor, remitir copia del pago a administrador@yara.com & operaciones.asia@yara.com	
Place of receipt		Pre-Cargado	Por favor pagar a: Yara Asia Pte. Ltd		Ref: AST USD 1 FIN	
Buque MV CHESHIRE		Puerto de Carga HEROYA, NORUEGA	Por favor, indique número de factura y Referencia		Términos del Envío CIF	
Puerto de descarga KOH SICHANG, TAILANDIA		Country of destination Thailand	Fecha Conocimiento Embarque 08.08.2017	Fecha vencimiento del Pago 05.12.2017		
Método de pago		Términos del Pago 122 días después de la fecha del Conocimiento de embarque				
Payment remarks						
DescriptiÓN		Contrato De Venta	Cantidad	Preco Unitario	Cantidad(USD)	
NPK 14-14-21 FOB (USD) 4,458,014.67 FLETE (USD) 247,684.40 SEGURO (USD) 4,466.44 TOTAL (USD) CIF 4,710,165.51		99991	10,151.000 T	464.01 USD por 1 TONELADA	4,710,165.51	
NPK 15-15-15 FOB (USD) 4,133,961.52 FLETE (USD) 246,147.20 SEGURO(USD) 4,236.96 TOTAL (USD) CIF 4,384,345.68		99992	10,088.000 T	434.61 USD por 1 TONELADA	4,384,345.68	
NPK 16-16-16 FOB (USD) 5,217,396.38 FLETE (USD) 296,484.40 SEGURO (USD) 5,224.93 TOTAL (USD) CIF 5,519,105.71		99993	12,151.000 T	454.21 USD por 1 TONELADA	5,519,105.71	
NPK 21-07-14 FOB (USD) 2,077,306.16 FLETE (USD) 146,424.40 SEGURO (USD) 2,100.35 TOTAL (USD) CIF 2,225,830.91		99994	6,001.000 T	370.91 USD por 1 TONELADA	2,225,830.91	
Dirección Postal		Yara Asia Pte. Ltd. Co. Reg. No: 000000000000E HarbourFront Place #09-01104 HarbourFront Tower One Singapur 098633				
		GST Reg. No: M9999999999 Tel: (65) 6309 5600 Fax: (65) 6297 0025				

Fecha Factura 07.08.2017	Factura Número AST999999999	Cliente Yara Thai	Página 2 of 2
Cobrar a Yara (Thailand) Ltd. 689 Bhiraj Tower At Emquartier, Sukhumvit Road 10110 BANGKOK, VADHANA, KLONGTON NUEA THAILAND		No: Yara Thai	

Descripción	Contrato de Venta	Cantidad	Precio Unitario	Cantidad(USD)
NPK 24-07-07		74774	4,263.000 T 390.51 USD por 1 TONELADA	1,664,744.13
FOB (USD) 1,559,149.62 FLETE(USD) 104,017.20 SEGURO (USD) 1,577.31 TOTAL (USD) CIF 1,664,744.13				
Total without VAT				18,504,191.94
VAT 4%				0.00
Cantidad a Pagar (USD)				18,504,191.94

FECHA DE VENCIMIENTO SE DEFINE COMO FECHA DE VALOR EN YARA ASIA PTE. LIMITADO. CUENTA BANCARIA. EL 2% DE INTERES POR MESES SERÁ CARGADO POR PAGOS INMEDIATAMENTE. POR FAVOR AVISAR A CUALQUIER DESACUERDO ANTES DE LA FECHA DE VENCIMIENTO. ESTA FACTURA SIRVE COMO FACTURA DE IMPUESTOS SI EL IVA A ESTÁ CARGADO

Firma



Dirección Postal	Yara Asia Pte. Ltd.	
	Co. Reg. No: 0000009E	GST Reg. No: M999999999
	1 HarbourFront Place #09-01/04	Tel: (65) 6309 8888
	HarbourFront Tower One	Fax: (65) 8887 8888
	Singapore 098633	

ANEXO II: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE "BILL OF LADING"



YARA CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

(Edition 2007)

Para usar con Yaracharter

En aparente buen orden y condición a bordo del buque

C a r g a d o r YARA ASIA PTE. LTD. CO. REG. NO: 199504383E 1 HARBOURFRONT PLACE #09-01/04 HARBOURFRONT TOWER ONE SINGAPORE 098633 TEL : 63095600 FAX : 63095648		Conocimiento de embarque N° 99999KSC99	
		ORIGINAL	
Consignatario TO ORDER OF YARA (THAILAND) LTD 689 BHIRAJ TOWER AT EMQUARTIER, UNIT 2709-2713, 27TH FLOOR, SUKHUMVIT ROAD, KLONGTON NUEA, VADHANA, BANGKOK 10110, THAILAND		Buque MV. CHESHIRE	
Notificar a YARA (THAILAND) LTD 689 BHIRAJ TOWER AT EMQUARTIER, UNIT 2709-2713, 27TH FLOOR, SUKHUMVIT ROAD, KLONGTON NUEA, VADHANA, BANGKOK 10110, THAILAND TEL: +662 262 3242 FAX: +662 262 3250		Puerto de Carga HEROYA, NORWAY	
		Puerto de Descarga KOHSICHANG, TAILANDIA	
Marcas	Número de paquetes y descripción de las mercancías A GRANEL NPK 14-14-21 NPK 15-15-15 NPK 16-16-16 NPK 21-07-14 NPK 24-07-07 "FLETE PREPAGADO" LIBRE A BORDO	Peso Bruto	Peso Neto
			10,151.000MT 10,088.000MT 12,151.000MT 6,001.000MT 4,263.000MT
Pago del Flete y Demora según el Contrato de Fletamento datado el 13.12.2015 Peso, medida, calidad, cantidad, condición, contenido y valor indeterminado. SE TESTIMONIA, que le capitán o agentes del buque han firmado todos los conocimientos de embarque, abajo indicados, cumpliéndose todas las condiciones y fecha indicadas, cualquier otra condición será nula. PARA CONDICIONES DE TRANSPORTE VER EL DORSO.			
Lugar y Fecha de emisión SINGAPUR, 05.08.2017		Firma YARA ASIA PT. LTD.	
Número de Originales de Conocimientos de Embarque 3 (TRES)		YARA ASIA COMO AGENTE EN NOMBRE DEL CAPITAN SERGEY SHUBENKOV	

ANEXO III: DECLARACIÓN DE LA MERCANCÍA



Cargo Information Form - Solid Bulk Cargo

(As recommended by IMSBC Code)

Product trade name 10,350 MTS NPK 14-14-21 IN BULK 10,000 MTS NPK 15-15-15 IN BULK 11,500 MTS NPK 16-16-16 IN BULK 6,300 MTS NPK 21-07-14 IN BULK 4,500 MTS NPK 24-07-07 IN BULK "Cargo and cargo residues are harmless to the marine environment"	
Bulk Cargo Shipping Name (BCSN) AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER – NON HAZARDOUS	
Shipper YARA ASIA PTE LTD	Reference number
Consignee YARA THAILAND	Carrier LAURITZEN BULKERS AS TC OWNERS
Name/means of transport MV CHESHIRE	Gross mass (kg/mt) GRT 33,042
Port/place of departure HEROYA, NORWAY	Port/place of destination KOSICHANG, THAILAND
General description of the cargo FERTILIZER IN BULK	
Specifications of bulk cargo; if applicable: Stowage factor: See Footnote 1 below Angle of repose, if applicable See Footnote 2 below Trimming procedures: See Footnote 3 below Chemical properties if potential hazard*: *e.g., Class & UN No. or "MHB"	
Group of the cargo <input type="checkbox"/> Group A and B* <input type="checkbox"/> Group A* <input type="checkbox"/> Group B <input checked="" type="checkbox"/> Group C * For cargoes which may liquefy (Group A and Group A and B cargoes)	Transportable moisture limit: N/A Moisture content at shipment: N/A
Relevant special properties of the cargo: (e.g. highly soluble in water) As per Material Safety Data Sheet, Section 14 – Transport Information Sub Section 14.6 Additional Information Product is Harmful to the Marine Environment Yes/ No (delete as appropriate)	Additional certificate(s)* <input type="checkbox"/> Certificate of moisture content and TML <input type="checkbox"/> Weathering certificate <input type="checkbox"/> Exemption certificate <input type="checkbox"/> Other (specify) * if required
DECLARATION I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded.	Name/status, company/organization of signatory JØRN KNUDSEN – CHARTERING MANAGER CONTAINERS YARA INTERNATIONAL ASA Place and date HEROYA, 24/07/2017 Signature on behalf of shipper

ANEXO IV: INVESTIGACIÓN INCIDENTE EN PLANTA DE PORSGRUNN

26/9/2017

Yara International ASA | Yara investigation report on Porsgrunn incident | FE InvestEgate



Yara International ASA

Yara investigation report on Porsgrunn incident

Oslo (2009-01-14): The five-person team that has investigated the explosion at one of the two the NPK plants in Porsgrunn has concluded that the serious incident that occurred on 3 December was caused by the decomposition of liquid in the NP buffer tank.

"High temperature and low pH in the tank resulted in gas formation and overpressure. Following the explosion, fire erupted in electrical cables and a mixture of oil and wax from an adjacent tank", says plant manager Jan Petter Fossum.

The plant had been shut down three days before the incident and steam was added to keep the tank above crystallization temperature. But a leaking valve led to gradual increase in temperature, followed by water evaporation and finally a chemical reaction with heavy gas formation and consequent rupture of the tank.

"Yara Management takes this very seriously and nominated a team of specialists to investigate the accident. The investigation found weaknesses in the technical design as well as in the operating procedures. The plant has now been modified taking full account of the recommendations from the investigation and was started up again 10 January," says Fossum. The main reason for the accident was the unawareness of the risks involved when the plant was shut down. This was not identified in Yara's technical standards nor ever experienced in the 40 years of operation of the plant.

All persons in the facility at the time of the accident were evacuated before the explosion. Five persons received medical attention but only minor injuries occurred.

The accident resulted in a loss of 110,000 tons of complex fertilizers (NPK) and 40,000 tons of calcium nitrate production capacity. The property damage is estimated to NOK 50 million for repair of the building and replacement of the tank and cabling.

Contact

Torgeir Kvidal, Investor Relations
Telephone (+47) 24 15 72 95
Cellular (+47) 91 339 832
E-mail torgeir.kvidal@yara.com

Bente Slaatten, Media Relations
Cellular (+47) 91 60 62 15
E-mail bente.slaatten@yara.com

Yara International ASA is a leading chemical company that converts energy, natural minerals and nitrogen from the air into essential products for farmers and industrial customers. As the number one global supplier of mineral fertilizers and agronomic solutions, we help provide food for a growing world population. Our industrial product portfolio includes environmental protection agents that safeguard air and water purity and preserve food quality. Yara's global workforce of more than 8,000 employees represents great diversity and talent enabling Yara to remain a leading performer in its industry.
www.yara.com

This announcement was originally distributed by Hugin. The issuer is solely responsible for the content of this announcement.

ANEXO V: REACCIÓN QUÍMICA DEL NITRATO DE AMONIO EN CONDICIONES DE CONFINAMIENTO

Cuando se calienta, todo el Nitrato de Amonio comenzará a descomponerse en gases que incluyen óxidos de oxígeno y nitrógeno, pero la naturaleza de los gases producidos por la descomposición depende de la temperatura y las condiciones bajo se produce calentamiento. Puede ser inducido a descomponerse de forma explosiva por detonación cuando grandes cantidades se calientan hasta el punto de que se descompone, o el producto y los gases que contiene están envuelto en llamas.

El Nitrato de Amonio es una sal de Amoníaco y Ácido Nítrico²³ y cuando se calienta a temperaturas más bajas (80 ° C a 93 ° C), la descomposición resulta una vaporización simultánea y disociación de nitrato de amonio en amoníaco y ácido nítrico, siendo una reacción de vaporización endotérmica que tiende a compensar la reacción de producción de calor por la propia refrigeración de la carga. Bajo estas condiciones, cuando la fuente de calentamiento externa desaparece del nitrato de amonio, la temperatura del material cae rápidamente como resultado de la naturaleza endotérmica de la volatilización en amoníaco y ácido nítrico.



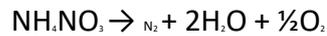
Sin embargo, la efectividad de este efecto auto-limitante durante la descomposición térmica se eliminará cuando el material está estrechamente confinado, como las bodegas de un buque. Esta es la razón por la cual las escotillas deben ser abiertas como se especifica en la sección 7.1.11.5 y 7.1.16 del Código IMDG. En estas circunstancias, la energía de la descomposición exotérmica en óxido nitroso y agua domina el efecto moderador de la reacción de vaporización, dando como resultado una escalada de temperatura y velocidad de la reacción que se puede acelerar a condiciones de estado de detonación.



A aproximadamente 166 ° C a 212 ° C, el nitrato de amonio comienza a derretirse y se descompone exotérmicamente en óxido nitroso y vapores de agua, tal como se describe en la

²³ Información recopilada de la plantilla de información para el transporte de nitrato de Amonio del Gobierno Australiano.

fórmula anterior. El óxido nitroso es un catalizador de la combustión, incluso en espacios confinados donde haya falta de oxígeno. A medida que la temperatura aumenta la tasa de la descomposición aumenta y los óxidos más tóxicos son liberado. Esto aumenta el riesgo de detonación. Esto se debe al hecho de que el nitrato amonio fundido es más sensible a los golpes y requiere mucha menos presión en condiciones de calor para compensar la auto-limitación efecto y desencadenar una deflagración o detonación. Bajo estas circunstancias, una explosión puede ser causada por compresión o algún tipo de impacto sobre el material (por ejemplo, contra mamparos en condiciones de mal tiempo). Cuando la temperatura del material excede 250 ° C, o si el material sufre un fuerte choque fuerte, entonces se produce una descomposición violenta:



ANEXO VI: PRESCRIPCIONES DEL CÓDIGO IMDG PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN BULTOS. ACERCA DEL ABONO CON ONU 2071

En la sección 7.6.2.11.1, aparecen las siguientes disposiciones:

1. Los abonos a base de nitrato amónico deberán estibarse en un espacio de carga limpio que pueda ser abierto en caso de emergencia. Si se trata de abonos transportados en sacos, en contenedores o contenedores para graneles, basta que en caso de emergencia pueda alcanzarse la carga sin impedimentos (por escotillas de acceso) y con un sistema de ventilación mecánica que permita al capitán extraer todos los gases o humos que puedan provenir de la descomposición de los productos. Antes de efectuar las operaciones de carga, se deberá tener en cuenta la posible necesidad de abrir las escotillas para obtener la máxima ventilación en caso de incendio y de utilizar agua en una emergencia, con el consiguiente riesgo que supondría la inundación del espacio de carga para la estabilidad del buque.
2. Si resultara imposible detener la descomposición (la causa, por ejemplo, de mal tiempo), la estructura del buque no correría precisamente peligro inmediato. Sin embargo, los residuos que quedaran después de la carga podrán tener sólo la mitad de la masa inicial; esta pérdida de masa podría afectar también a la estabilidad del buque, y se deberá de tener en cuenta para realizar las operaciones de carga.
3. Deberán ir estibados de forma que se evite el contacto directo con el mamparo metálico de la sala de máquinas. Puede lograrse, por ejemplo, empleando tableros de madera que proporcionen un espacio de aire entre el mamparo y la carga.
4. En el caso de buques no provistos de detectores de humos u otros dispositivos apropiados, se deberán de tomar las medidas necesarias para que, durante el viaje, a intervalos que no excedan de 4 horas, se inspeccionaren los espacios de carga que contengan dichos abonos (por ejemplo, olfateando las salidas de los ventiladores correspondientes), para garantizar la pronta detección de toda descomposición que pudiera producirse.

También aparecen las prescripciones para el transporte de esta mercancía en sacos, RIG (Recipiente Intermedio para graneles), Contenedores y contenedores para granel. Destacaremos el ensayo de apilamiento para los RIG, en los que la carga máxima tendrá un divisor de 1.8 para calcular la carga máxima permitida.

ANEXO VII: Condiciones de la carga: en puerto de partida y tras el accidente

Mediante la ayuda del gráfico podremos comprobar cómo se cargaron las bodegas con los distintos tipos de abonos y el volumen que contenía cada una.

Debemos de subrayar que la mercancía fue cargada a granel sin ningún tipo de limitación a la carga, tal como se atestigua en la declaración de la carga que puede encontrarse en los anexos.

Cabe recordar que esta falta de limitación fue posible porque la ficha del producto que no existen riesgos para el transporte, que la mercancía no era peligrosa (siempre que se cargara en su container original, bien ventilada, enfriada y apartada de elementos incompatible) y por tanto era incombustible.

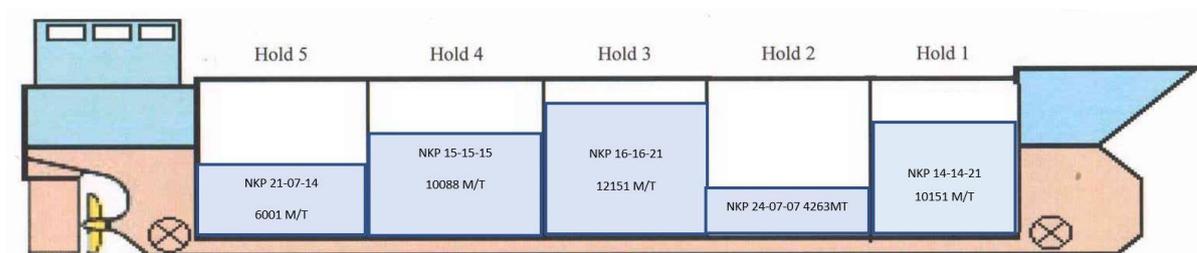


Ilustración 12. Condiciones de Carga en Puerto Heroya

Como ya analizamos en puntos anteriores el apilamiento de esta sustancia, en condiciones de afinamiento puede resultar una mezcla explosiva.

Haciendo referencia al punto anterior:

La conclusión que extraemos es que según el código IMDG, hay carga máxima aplicable (al contrario de lo que indica el fabricante) y esto según las fórmulas supondría entre un 50%-60% de llenado sobre el total de las bodegas.

Teniendo en cuenta el factor de estiba, la carga y el volumen de las bodegas, supondría un llenado del 78% en la bodega 1, un 27% en la bodega 2, un 83,5% en la bodega 3, un 65% en la bodega 4, y un 45% en la bodega 5. Por tanto, superarían 3 bodegas el límite de carga máxima si el material fuera clasificado como peligroso y se le aplicaran las disposiciones para granel del Código IMDG

Si a la alta presión producida por el exceso de apilamiento de la carga y al afinamiento de la bodega por no estar ventilada, le añadimos un incremento de la temperatura en la bodega 5 al no estar separada del mamparo metálico de la sala de máquinas y el excesivo calor que azotaba tanto al sur de Europa como al oeste de la costa africana, obtenemos un resultado de

auto descomposición de la carga, que dio lugar a explosiones, llamaradas y humo tóxico durante más de dos semanas hasta que consiguieron reducir las reacciones.

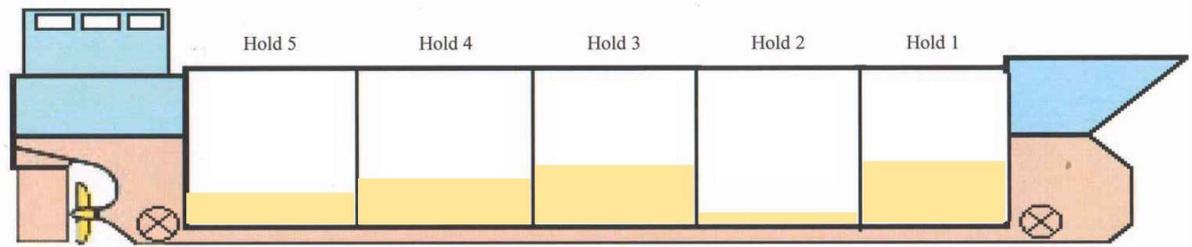


Ilustración 13. Condiciones de la carga tras el siniestro

Tras las intensas reacciones en cadena a través de la transferencia del calor el resultado fue la pérdida total de la mercancía por auto descomposición, quedando residuos que suponen más de un 50% de reducción de la masa original de la carga.

Tabla 3. Porcentaje de carga perdida tras combustión

Bodega	Peso Original (MT)	Peso Estimado (MT)	% Reducción
1	10.151	5.500	46%
2	4.263	1.000	77%
3	12.151	5.800	53%
4	10.088	4.400	57%
5	6.001	2.400	60%

Podemos afirmar que el siniestro fue provocado por la naturaleza del fertilizante y las condiciones en las que fue cargado. Otros factores como el estado del buque o las condiciones climatológicas son importantes, pero los hechos demuestran la gran reactividad de este producto.

ANEXO VIII: CONTRATO LOF 2011

LOF 2011



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE - NO PAY

<p>1. Name of the salvage Contractors:</p> <p>(referred to in this agreement as "the Contractors")</p>	<p>2. Property to be salvaged:</p> <p>The vessel:</p> <p>her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew</p> <p>(referred to in this agreement as "the property")</p>
<p>3. Agreed place of safety:</p>	<p>4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)</p>
<p>5. Date of this agreement</p>	<p>6. Place of agreement</p>
<p>7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative : Yes/No</p>	
<p>8. Person signing for and on behalf of the Contractors</p> <p>Signature:</p>	<p>9. Captain</p> <p>or other person signing for and on behalf of the property</p> <p>Signature:</p>

- A Contractors' basic obligation:** The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to save the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.
- B Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.
- C Scopic Clause:** Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

- D Effect of other remedies:** Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.
- E Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.
- F Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:
- (i) the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;
 - (ii) the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;
 - (iii) the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.
- G Rights of termination:** When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.
- H Deemed performance:** The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.
- I Arbitration and the LSSA Clauses:** The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses ("the LSSA Clauses") and Lloyd's Procedural Rules in force at the date of this agreement. The provisions of the said LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.
- J Governing law:** This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.
- K Scope of authority:** The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
- L Inducements prohibited:** No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

IMPORTANT NOTICES

- 1 Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.
- 2 Incorporated provisions.** Copies of the applicable Scopic Clause, the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules in force at the date of this agreement may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.
- 3 Awards.** The Council of Lloyd's is entitled to make available the Award, Appeal Award and Reasons on www.lloydsagency.com (the website) subject to the conditions set out in Clause 12 of the LSSA Clauses.
- 4 Notification to Lloyd's.** The Contractors shall within 14 days of their engagement to render services under this agreement notify the Council of Lloyd's of their engagement and forward the signed agreement or a true copy thereof to the Council as soon as possible. The Council will not charge for such notification.

Tel.No. + 44(0)20 7327 5408/5407
Fax No. +44(0)20 7327 6827
E-mail: lloyds-salvage@lloyds.com
www.lloydsagency.com

ANEXO IX: CONTRATO SHIPMAN

Printed by BIMCO's idea

 <p style="font-size: small;">InterManager</p>	<h1 style="margin: 0;">SHIPMAN 2009</h1> <p style="margin: 0;">STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT</p> <p style="text-align: right; margin: 0;">PART I</p>
<p>1. Place and date of Agreement</p>	<p>2. Date of commencement of Agreement (Cl. 2, 12, 21 and 25)</p>
<p>3. Owners (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1)</p> <p>(i) Name:</p> <p>(ii) Place of registered office:</p> <p>(iii) Law of registry:</p>	<p>4. Managers (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1)</p> <p>(i) Name:</p> <p>(ii) Place of registered office:</p> <p>(iii) Law of registry:</p>
<p>5. The Company (with reference to the ISM/ISPS Codes) (state name and IMO Unique Company Identification number. If the Company is a third party then also state registered office and principal place of business) (Cl. 1 and 9(c)(i))</p> <p>(i) Name:</p> <p>(ii) IMO Unique Company Identification number:</p> <p>(iii) Place of registered office:</p> <p>(iv) Principal place of business:</p>	<p>6. Technical Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 4)</p> <p>7. Crew Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 5(a))</p> <p>8. Commercial Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 6)</p>
<p>9. Chartering Services period (only to be filled in if "yes" stated in Box 8) (Cl. 6(a))</p>	<p>10. Crew Insurance arrangements (state "yes" or "no" as agreed)</p> <p>(i) Crew Insurances* (Cl. 5(b)):</p> <p>(ii) Insurance for persons proceeding to sea onboard (Cl. 5(b)(i)):</p> <p>*only to apply if Crew Management (Cl. 5(a)) agreed (see Box 7)</p>
<p>11. Insurance arrangements (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 7)</p>	<p>12. Optional insurances (state optional insurance(s) as agreed, such as piracy, kidnap and ransom, loss of hire and FD & D) (Cl. 10(a)(iv))</p>
<p>13. Interest (state rate of interest to apply after due date to outstanding sums) (Cl. 9(a))</p>	<p>14. Annual management fee (state annual amount) (Cl. 12(a))</p>
<p>15. Manager's nominated account (Cl. 12(a))</p>	<p>16. Daily rate (state rate for days in excess of those agreed in budget) (Cl. 12(c))</p> <p>17. Lay-up period / number of months (Cl. 12(d))</p>
<p>18. Minimum contract period (state number of months) (Cl. 21(a))</p>	<p>19. Management fee on termination (state number of months to apply) (Cl. 22(g))</p>
<p>20. Severance Costs (state maximum amount) (Cl. 22(h)(ii))</p>	<p>21. Dispute Resolution (state alternative Cl. 23(a), 23(b) or 23(c); if Cl. 23(c) place of arbitration must be stated) (Cl. 23)</p>
<p>22. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Owners) (Cl. 24)</p>	<p>23. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Managers) (Cl. 24)</p>
<p>It is mutually agreed between the party stated in Box 3 and the party stated in Box 4 that this Agreement consisting of PART I and PART II as well as Annexes "A" (Details of Vessel or Vessels), "B" (Details of Crew), "C" (Budget), "D" (Associated Vessels) and "E" (Fee Schedule) attached hereto, shall be performed subject to the conditions contained herein. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and Annexes "A", "B", "C", "D" and "E" shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.</p>	
<p>Signature(s) (Owners)</p>	<p>Signature(s) (Managers)</p>

Approved by the International Ship Managers' Association
First published 1988; Revised 1998 and 2009
Explanatory Notes for SHIPMAN 2009 are available from BIMCO at www.bimco.org
Copyright, published by BIMCO

Sample Copy

Continued

This document is a computer generated SHIPMAN 2009 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.