

CONTRATO N° 4400000551

“CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO DETERMINADO”

Conste por el presente documento, el Contrato de Fletamento por Tiempo Determinado que celebran, de una parte, Petróleos del Perú - PETROPERÚ S.A., con Registro Único de Contribuyente N° 20100128218, con domicilio en la Avenida Enrique Canaval Moreyra N° 150, distrito de San Isidro, provincia y departamento de Lima – Perú, debidamente representada por la señora Carola Iris Palacios Toledo, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 40661076, con Poder inscrito en el Asiento N° C00248 de la Partida N° 11014754 del Registro de Personas Jurídicas de la Zona Registral N° IX – Sede Lima, de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), a quien en adelante se le denominará los “**FLETADORES**”; y de la otra parte, la empresa Naviera Transoceánica S.A. con RUC N° 20522163890 con domicilio legal en Av. Manuel Olgún 501 Piso 12 – Urb. Haras Tyber, Santiago de Surco, debidamente representada por el Sr Álvaro Valdez Sanchez-Gutiérrez, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 08774415, con Poder inscrito en el Asiento C00012 de la Partida Electrónica N° 12319061 del Registro de Personas Jurídicas de la Zona Registral N° IX – Sede Lima, de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), a quien en adelante se le denominará los “**ARMADORES**”, en calidad de contratistas de la nave llamada CAMISEA que se encuentra en buenas condiciones (en adelante la “Nave”) según se describe en la Cláusula 1 del presente documento; bajo los siguientes términos y condiciones:

DESCRIPCIÓN Y CONDICIÓN DE LA NAVE

1. En la fecha de entrega de la nave en virtud del presente Contrato de Fletamento
 - (a) la clasificación de la nave es: LLOYDS REGISTER.
 - (b) la nave se encontrará bien provista en todo sentido para transportar petróleo crudo y/o sus productos derivados;
 - (c) la nave será estanca, hermética y potente; estará en buen estado y condiciones; y bien provista y dispuesta en todo sentido para brindar los servicios objeto materia del presente; y sus máquinas, calderas, casco y demás equipo (incluidos: calculador de tensión del casco y radar, sin limitarse a ello) se encontrarán en estado óptimo y operativo;
 - (d) sus tanques, válvulas y tuberías serán herméticas al petróleo crudo y/o sus productos derivados de tal forma que no se produzcan fugas ni contaminaciones de todo tipo;
 - (e) la nave estará bien provista en todo sentido para consumir:
 - en altamar – IFO 380 para propulsión principal y Diesel Marino para las maquinarias auxiliares;
 - en puerto IFO 380 y Diesel Marino para las maquinarias auxiliares;
 - (f) la nave cumplirá con todos los reglamentos vigentes a fin de poder atravesar el Canal de Panamá de día y de noche sin retrasos;
 - (g) la nave conservará a bordo todos los certificados, documentos y equipos que eventualmente exija cualquier ley aplicable, los mismos que le permitan prestar los servicios de transporte sin demoras;
 - (h) la nave cumplirá con la descripción que consta en la parte B, adjunto al presente; disponiéndose, sin embargo, que si hubiere conflicto entre las disposiciones de la parte B y cualquier otra disposición, incluida esta Cláusula 1 del presente Contrato de Fletamento, prevalecerá lo dispuesto en la Parte B del presente contrato.

PERSONAL A BORDO DE LA NAVE Y SUS FUNCIONES

2. (a) En la fecha de entrega de la nave en virtud del presente Contrato de Fletamento:
 - (i) la nave contará con un personal completo y competente conformado por un capitán, oficiales y tripulación adecuados para una nave de su tonelaje que, en ningún caso, será inferior al número que exigen las leyes del país bajo cuya bandera navega y que estará entrenado para operar la nave y sus equipos de manera eficiente y segura;
 - (ii) todo el personal de abordaje de la nave conservará sus libretas de embarque y certificados de idoneidad válidos de conformidad con lo exigido por las leyes del país bajo cuya bandera navega la nave;

(iii) todo el personal de abordó estará entrenado de conformidad con las disposiciones aplicables de la Convención Internacional sobre Normas de Entrenamiento, Certificación y Guardianía para Navegantes de 1978;

(iv) habrá abordó dos oficiales con buen conocimiento práctico del idioma español que permita que las operaciones de carga y descarga se realicen de manera eficiente y segura, y que las comunicaciones entre la nave y las personas que carguen la nave o acepten la descarga de la misma también se lleven a cabo de manera eficiente y rápida;

(b) Los **ARMADORES** garantizan que, durante todo el servicio, el capitán junto con los oficiales y tripulación de nave, salvo que los **FLETADORES** dispongan de otro modo,

(i) emprenderá todas las travesías con la mayor diligencia;

(ii) brindará toda la ayuda usual para la correcta prestación del servicio; y

(iii) cargará y descargará el cargamento tan rápido como sea posible cuando así lo exijan los **FLETADORES** o sus Agentes, de día o de noche, pero siempre de conformidad con las leyes locales del puerto de carga o de descarga (según sea el caso) y en cada caso de conformidad con la leyes aplicables del país bajo cuya bandera navega la nave.

OBLIGACION DE MANTENIMIENTO

3. (i) Durante todo el servicio de fletamento, los **ARMADORES** ejercerán la diligencia debida para mantener y restaurar la nave, cada vez que el paso del tiempo, el uso, el desgaste o cualquier evento (contemplado o no en la Cláusula 27 del presente Contrato de Fletamento) requiera que se adopten medidas para mantener o restaurar las condiciones que se estipulan en las Cláusulas 1 y 2(a).

(ii) Si, en algún momento mientras la nave se encuentra fletada en virtud del presente Contrato de Fletamento, no cumple con los requerimientos de las Cláusulas 1, 2(a) ó 10, el flete se reducirá en la medida necesaria para indemnizar a los **FLETADORES** por tal incumplimiento. Si dicho incumplimiento afecta el tiempo empleado por la nave para prestar cualquier servicio en virtud del presente Contrato de Fletamento, el flete se reducirá por un monto igual al valor, calculado a la tarifa de flete, del tiempo perdido de esta manera, en la medida en que el incumplimiento haya afectado el tiempo en cuestión.

Cualquier reducción del flete en virtud de esta Subcláusula (ii) se hará sin perjuicio de cualquier otro recurso disponible a los **FLETADORES**, pero en aquellos casos en que la reducción del flete se haga con respecto al tiempo perdido, dicho tiempo se excluirá de cualquier cálculo en virtud de la Cláusula 24.

(iii) Si los **ARMADORES** han incumplido alguna de las obligaciones contraídas en virtud de la Cláusula 3(i), los **FLETADORES** podrán notificar a los **ARMADORES** por escrito; y, si después de expirar el plazo de 30 días posteriores a la recepción por los **ARMADORES** de la referida notificación, éstos no han demostrado, a satisfacción razonable de los **FLETADORES**, el ejercicio de diligencia debida de conformidad con la Cláusula 3(i), la nave quedará “fuera de fletamento” y ya no se adeudarán pagos por flete que los **ARMADORES** hayan demostrado que están ejerciendo la debida diligencia.

Además, en cualquier momento mientras la nave esté “fuera de fletamento” en virtud de esta Cláusula 3, los **FLETADORES** tendrán la opción de resolver el presente Contrato de Fletamento previa notificación por escrito con efecto desde la fecha en que la referida notificación de resolución contractual sea recibida por los **ARMADORES** o desde cualquier otra fecha posterior estipulada en la referida notificación. La presente Subcláusula (iii) no afecta ninguno de los derechos de los **FLETADORES** ni las obligaciones de los **ARMADORES** en virtud del presente Contrato de Fletamento o de otra forma (incluidos los derechos adquiridos por los **FLETADORES** en virtud de la Cláusula 21 del presente Contrato de Fletamento, sin limitarse a ello).

LIMITES SOBRE EL PERIODO Y LA MERCADERÍA A SER TRANSPORTADA

4. Los **ARMADORES** acuerdan dar en fletamento y los **FLETADORES** acuerdan hacer uso de la capacidad útil la nave durante el período de 25 días calendarios ó hasta completar el monto total contractual con alternativa de reducción de plazo a opción de PETROPERÚ, de conformidad

con la **Cláusula Adicional 13 de la Parte A, de este Anexo**, luego de puesta a disposición de la capacidad útil de la nave al Fletador para los efectos de transportar todo tipo de mercadería legal (siempre con sujeción a la Cláusula 28). Los **FLETADORES** ejercerán debida diligencia para garantizar que la nave sólo sea fletada para lugares seguros.

DÍAS DE ESTADIA/CANCELACION

5. La nave será entregada a los **FLETADORES** en la fecha que indiquen los **FLETADORES** y éstos tendrán la opción de cancelar el presente Contrato de Fletamento si la nave no está lista y a su disposición en dicha fecha.

RESPONSABILIDAD DE LOS ARMADORES

6. Los **ARMADORES** se comprometen a proveer y pagar la totalidad de provisiones, remuneraciones y costos de embarque y descarga, así como todos los demás gastos del capitán, los oficiales y la tripulación; a excepción de lo dispuesto en las Cláusulas 4 y 34 del presente Contrato de Fletamento, también asumirán todo el seguro de la nave, y la cubierta, la cabina, las salas de máquinas, las bodegas y el agua; el dique seco, la revisión, el mantenimiento y las reparaciones de la nave; así como todos los gastos de fumigación y certificados de desratización. Las obligaciones contraídas por los **ARMADORES** en virtud de la presente Cláusula 6 se extienden a todas las deudas por concepto de derechos de aduanas o de importación que se generen en cualquier momento durante el cumplimiento del presente Contrato de Fletamento con respecto a los efectos personales del capitán, los oficiales y la tripulación, así como con relación a las bodegas, provisiones y otros objetos antes mencionados que los **ARMADORES** deben proveer y pagar. En consecuencia, los **ARMADORES** reembolsarán a los **FLETADORES** cualquier suma que los **FLETADORES** o sus agentes hayan pagado o se hayan visto obligados a pagar con respecto a tales deudas. Cualquier monto permisible en la avería gruesa para remuneraciones, provisiones y bodegas será reembolsado a los **FLETADORES** en la medida en que tales montos hayan sido incurridos durante un período en el que la capacidad útil de la nave estaba a disposición de los fletantes.

OBLIGACIONES DE LOS FLETADORES

7. Los **FLETADORES** proveerán y pagarán todo el combustible (a excepción del combustible empleado para servicios domésticos), remolque y pilotaje, y pagarán los derechos de agencia, cargos portuarios, comisiones y gastos de carga y descarga del cargamento, derechos de paso por canal y todos aquellos costos que no sean pagaderos por los **ARMADORES** de conformidad con la Cláusula 6 del presente Contrato de Fletamento, disponiéndose que todos los cargos por los ítems referidos correrán por cuenta de los **ARMADORES** cuando los mismos sean consumidos, empleados o incurridos para fines de los **ARMADORES** o mientras la nave se encontraba fuera del fletamento (salvo que tales ítems se relacionen razonablemente con cualquier servicio prestado o distancia correctamente cubierta y considerada en la Cláusula 21 ó 22); disponiéndose, además, que cualquier combustible que se emplee con relación a un sacrificio o gasto por avería gruesa será asumido por los **ARMADORES**.

TARIFA DEL FLETE

8. Con sujeción a lo dispuesto en el presente Contrato de Fletamento, los **FLETADORES** pagarán, por el uso de la capacidad útil de la nave, una tarifa de US\$/Día 16,638.00 (Dieciséis mil seiscientos treinta y ocho con 00/100 Dólares Americanos) incluido el IGV por día, y prorrateada para cualquier parte del día, la misma que se calculará desde la hora y la fecha de puesta a disposición de la capacidad útil de la nave (hora local) hasta la hora y la fecha de la puesta a disposición (hora local) de los **ARMADORES**.

El monto total del contrato es de US\$ 415,950.00 (Cuatrocientos quince mil novecientos cincuenta con 00/100 Dólares Americanos), incluido el Impuesto General a las Ventas.

PAGO DEL FLETE

9. Con sujeción a la Cláusula 3 (iii), el pago del flete se efectuará con fondos de disposición inmediata a:

Naviera Transoceánica S.A. / a la cuenta que será indicada oportunamente, por mes calendario menos:

(i) cualquier flete pagado que los **FLETADORES** razonablemente consideren que se relacionan con períodos fuera del fletamento;

(ii) cualquier monto desembolsado en representación de los **ARMADORES**, cualquier adelanto y comisión sobre los mismos, y cargos que sean por cuenta de los **ARMADORES** de conformidad con cualquier disposición del presente Contrato de Fletamento; y

(iii) cualquier monto adeudado o que razonablemente se estime sean adeudados a los **FLETADORES** en virtud de la Cláusula 3(ii) ó 24 del presente Contrato de Fletamento; debiendo hacerse cualquier ajuste en la fecha de vencimiento del siguiente pago mensual después de haber verificado los hechos. Los **FLETADORES** no se responsabilizarán por ningún retraso o error por parte del banco de los **ARMADORES** en abonar a la cuenta de los **ARMADORES** siempre y cuando los **FLETADORES** hayan efectuado el pago correcto y oportuno.

En caso de incumplimiento de tal pago correcto y oportuno, los **ARMADORES** notificarán a los **FLETADORES** sobre tal incumplimiento y los **FLETADORES** pagarán a los **ARMADORES**, en un plazo de siete días calculado desde la recepción de tal notificación, el monto adeudado incluyendo los intereses; de no hacerlo, los **ARMADORES** podrán retirar la nave del servicio de los **FLETADORES** sin perjuicio de cualquier otro derecho que los **ARMADORES** hayan adquirido en virtud del presente Contrato de Fletamento o de otro modo.

ESPACIO DISPONIBLE PARA LOS FLETADORES

10. Ver cláusula adicional N° 6 de la Parte A del presente contrato.

SOBRETIEMPO

11. No existirá ningún pago de Sobre tiempo al Capitán, Oficiales y Tripulantes de la nave, durante la vigencia de este contrato.

INSTRUCCIONES Y BITÁCORA

12. Los **FLETADORES** eventualmente darán al capitán todas las instrucciones y órdenes de navegación respecto a la carga y capacidad útil de la nave (productos, bodegas, tanques etc.), y éste mantendrá una bitácora completa y correcta de la travesía o travesías, la misma que los **FLETADORES** o sus agentes podrán inspeccionar según sea necesario. Cuando así se lo soliciten, el capitán proporcionará a los **FLETADORES** o a sus agentes una copia fiel de la referida bitácora, con hojas debidamente llenadas sobre puertos de carga y descarga y reportes de navegación para cada travesía, así como otras declaraciones que los **FLETADORES** necesiten. Los **FLETADORES** tendrán derecho a sacar copias, por cuenta de los **ARMADORES**, de cualquier documento que no le sea proporcionado por el capitán.

CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

13. (a) El capitán (aunque sea designado por los **ARMADORES**) se encontrará bajo las órdenes y el mando de los **FLETADORES** en lo que respecta al trabajo de la carga de la nave, los contratos de agencia y otros convenios, y firmará los conocimientos de embarque que los **FLETADORES** o sus agentes soliciten (siempre con sujeción a las Cláusulas 35(a) y 40)) sin perjuicio de este Contrato de Fletamento. Por el presente documento, los **FLETADORES** se obligan a indemnizar a los **ARMADORES** por todas las consecuencias o responsabilidades que puedan derivarse de:

(i) la firma de los conocimientos de embarque siguiendo las instrucciones de los **FLETADORES** o de agentes, en la medida en que los términos de tales conocimientos de embarque no cumplan con los requisitos del presente Contrato de Fletamento o (salvo según se estipula en la Cláusula 13(b) del hecho de que el capitán cumpla de otro modo las órdenes de los **FLETADORES** o de sus agentes;

(ii) cualquier irregularidad en los papeles proporcionados por los **FLETADORES** o sus agentes,

(b) Sin perjuicio de lo que antecede, los **ARMADORES** no estarán obligados a cumplir ninguna orden de los **FLETADORES** para descargar la totalidad o parte de la carga

(i) en un lugar que no esté consignado en el conocimiento de embarque y/o

(ii) sin la presentación de un original del conocimiento de embarque; salvo que hayan recibido de los **FLETADORES** confirmación por escrito de tales órdenes y una carta de

garantía de mantener indemnes a los **ARMADORES** por la entrega sin la presentación de conocimientos de embarques en forma aceptable para los **ARMADORES**.

CONDUCTA DEL PERSONAL DE LA NAVE

14. Si los **FLETADORES** se quejan de la conducta del capitán o cualquiera de los oficiales o tripulantes, los **ARMADORES** investigarán de inmediato la queja. Si la queja es bien fundada, los **ARMADORES**, sin demora alguna, harán un cambio en las designaciones y, en todo caso, comunicarán a los **FLETADORES** el resultado de sus investigaciones a la brevedad posible.

COMBUSTIBLE AL MOMENTO DE LA ENTREGA Y LA DEVOLUCIÓN DE LA NAVE

15. Al inicio del contrato, los **FLETADORES** y los **ARMADORES** verificarán el volumen de combustible, de propiedad de los **ARMADORES**, que se encuentra a bordo de la Nave. Este volumen de combustible continuará perteneciendo a los **ARMADORES** durante toda la vigencia del contrato. A la finalización del contrato, los **FLETADORES** y **ARMADORES** verificarán nuevamente el volumen de combustible que se encuentra en las bodegas de la Nave, debiendo ser devuelta la Nave con un volumen de combustible similar al de la entrega, (diferencia de 30% para el IFO y MGO, respectivamente). Cualquier diferencia del volumen de combustible será pagada por la parte correspondiente, a los precios del combustible en el Puerto de Talara que corresponda a la fecha de devolución de la nave.

ESTIBADORES, PRÁCTICOS, REMOLQUES

16. Cada vez que sea necesario, los **FLETADORES** contratarán y pagarán estibadores, pero esto no exonerará a los **ARMADORES** de su responsabilidad en todo momento respecto a un estibaje adecuado, el mismo que deberá ser supervisado por el capitán quien mantendrá un control estricto de todo el cargamento cargado y descargado. Por el presente documento, los **ARMADORES** se obligan a indemnizar a los **FLETADORES**, sus empleados y agentes por todas las pérdidas, reclamos, responsabilidades y obligaciones que se deriven de cualquier forma de la contratación de prácticos, remolcadores o estibadores que, aunque sean contratados por los **FLETADORES**, serán considerados como empleados al servicio de los **ARMADORES** y bajo sus instrucciones (aun cuando tales prácticos, personal del remolque o estibadores de hecho sean empleados de los **FLETADORES**, de sus agentes o de cualquier filial); disponiéndose, sin embargo, lo siguiente:

(i) que la indemnización que antecede no exceda la cantidad a la que tendrían derecho los **ARMADORES** para limitar su responsabilidad si ellos mismos hubieran contratado a los prácticos, remolques o estibadores; y

(ii) que los **FLETADORES** serán responsables de cualquier daño de la nave causado o derivado de la contratación de los estibadores, a excepción del desgaste normal, en la medida en que los **ARMADORES** no estén en condiciones mediante el ejercicio de diligencia debida de obtener la respectiva reparación de parte de los estibadores.

REPRESENTANTES

17. Los **FLETADORES** podrán enviar representantes en los camarotes disponibles de la nave para cualquier travesía que se realice en virtud del presente Contrato de Fletamento, debiendo los **ARMADORES** proporcionar las provisiones y todo lo necesario que se provee a los oficiales, a excepción de licores, y los **FLETADORES** pagar una tarifa de US\$ 0.00 (cero dólares) al día por cada representante mientras se encuentre a bordo de la nave.

SUBARRIENDO

18. Los **FLETADORES** podrán subarrendar la nave, pero siempre seguirán siendo responsables ante los **ARMADORES** del debido cumplimiento de este contrato.

TRAVESIA FINAL

19. Si, cuando se adeuda un pago de flete en virtud del presente Contrato de Fletamento, los **FLETADORES** esperan devolver la nave antes de que venza el siguiente pago de flete, el flete a ser pagado será evaluado según un estimado razonable de los **FLETADORES** del tiempo necesario

para concluir su programa hasta la devolución y del cual éstos podrán deducir los montos adeudados o que razonablemente se espera se adeudarán por concepto de:

(i) desembolsos en representación de los **ARMADORES** o cargos por cuenta de los **ARMADORES** de conformidad con cualquier disposición del este Contrato de Fletamento; y

(ii) el combustible que se encuentra a bordo de la nave al momento de la devolución de conformidad con la Cláusula 15.

Inmediatamente después de la devolución de la nave, los **ARMADORES** reembolsarán cualquier pago excedente o los **FLETADORES** subsanarán cualquier pago insuficiente.

Si, al momento en que el presente Contrato de Fletamento queda resuelto de otro modo a lo establecido en la Cláusula 4, y la nave se encontrase en travesía de lastre hacia un puerto de devolución o en travesía de carga, los **FLETADORES** seguirán teniendo el uso de la nave a la misma tarifa y bajo las mismas condiciones estipuladas en el presente, durante todo el tiempo necesario para concluir tal travesía de lastre o travesía de carga y regresar a un puerto de devolución conforme se estipula en el presente Contrato de Fletamento, según sea el caso.

SINIESTRO DE LA NAVE

20. Si la nave es siniestrada, el presente Contrato de Fletamento terminará y la prestación del servicio cesará al mediodía del día del siniestro; si la nave constituye un siniestro total virtual, el presente Contrato de Fletamento terminará y la prestación del servicio cesará al mediodía del día en que los aseguradores de la nave acepten que la nave constituye un siniestro total virtual; si la nave se extravía, el presente Contrato de Fletamento terminará y la prestación del servicio cesará al mediodía del día en que se tuvo noticias de la nave por última vez. Cualquier flete pagado por adelantado y no ganado será devuelto a los **FLETADORES** y los **ARMADORES** reembolsarán a los **FLETADORES** el valor de la cantidad estimada de combustible a bordo de la nave al momento de la resolución contractual, al precio pagado por los **FLETADORES** en el último puerto de reabastecimiento.

SUSPENSIÓN DEL PAGO DEL FLETE Y OTROS GASTOS

21. a) En cada ocasión en que haya una pérdida de tiempo (ocasionada por culpa de la nave)

(i) debido a déficit de personal o de bodegas; reparaciones; desgasificación para reparaciones; tiempo en dique seco y tiempo de espera para ingresar al dique seco para reparaciones; desperfectos (parciales o totales) de las máquinas, calderas u otras piezas de la nave o su equipo (incluidos los revestimientos de los tanques, sin limitarse a ello); desmontaje, mantenimiento o inspección; colisión, encallamiento, accidente o daño de la nave; o cualquier otra causa similar que obstaculice el funcionamiento eficiente de la nave; y tal pérdida de tiempo continúa durante más de cuatro (4) horas consecutivas (si es el resultado de una interrupción en el servicio de la nave) o se acumulan más de cuatro horas (si es el resultado de la pérdida parcial de servicio);

(ii) debido a acción industrial, negativa a zarpar, contravención de órdenes o incumplimiento del deber por parte del capitán, los oficiales o la tripulación;

(iii) para efectos de obtener una consulta o tratamiento médico o para dejar en tierra a cualquier persona enferma o herida (que no sea el representante de los **FLETADORES** transportado en virtud de la Cláusula 17 del presente Contrato de Fletamento) o para dejar a tierra el cuerpo de cualquier persona (que no sea el representante de los **FLETADORES**) y tal pérdida de tiempo continúa durante más de cuatro horas consecutivas;

(iv) debido a cualquier retraso en cuarentena como resultado del hecho de que el capitán, los oficiales o la tripulación se hubieran comunicado con la orilla en un área infectada sin el consentimiento escrito o las instrucciones de los **FLETADORES** o de sus agentes, o a cualquier detención por las autoridades aduaneras u otras autoridades por causa de contrabando u otra violación de las leyes locales por parte del capitán, los oficiales o la tripulación; o

(v) debido a la detención de la nave por las autoridades en el país o en el extranjero, atribuible a una acción legal contra la nave o al incumplimiento de los reglamentos por la nave, por los propietarios o por los **ARMADORES** de la nave (salvo que sea causado por un acto o negligencia de los **FLETADORES**), entonces, sin perjuicio de los derechos adquiridos por los **FLETADORES** en virtud de la Cláusula 3 o cualquier otro derecho adquirido por los **FLETADORES** en virtud del presente Contrato de Fletamento o de otro modo, la nave estará fuera de fletamento desde el inicio de tal pérdida de tiempo hasta que nuevamente se encuentre dispuesta y en condición óptima para reasumir sus servicios desde una posición que no sea menos favorable a los **FLETADORES** que aquella en que comenzó la referida pérdida de tiempo; disponiéndose, sin embargo, que cualquier

servicio prestado o distancia correctamente cubierta por la nave mientras se encuentre fuera de fletamento será considerado al estimar el monto a ser deducido del flete.

(b) Si la nave no cumple con navegar a ninguna de las velocidades garantizadas de conformidad con la Cláusula 24 y si tal incumplimiento se deriva total o parcialmente de cualquiera de las causas contempladas en la Cláusula 21(a) que antecede, el período durante el cual la nave está fuera de fletamento en virtud de la Cláusula 21 será la diferencia entre:

(i) el tiempo que la nave habría necesitado para realizar el servicio respectivo a la velocidad garantizada; y

(ii) el tiempo efectivamente empleado para realizar tal servicio (incluida cualquier pérdida de tiempo que se derive de una interrupción en el cumplimiento del referido servicio).

Para evitar dudas, todo el tiempo incluido en (ii) que antecede se excluirá de cualquier cálculo de conformidad con la Cláusula 24.

(c) Además, sin perjuicio de lo que antecede, en caso de que la nave se desvíase (por esta expresión se entenderá posponer o intercalar cualquier puerto que no sea al que la nave se dirige según instrucciones de los **FLETADORES**, sin limitarse a ello) por cualquier causa o finalidad que se menciona en la Cláusula 21(a), la nave estará fuera de fletamento desde el inicio de tal desviación hasta el momento en que esté nuevamente dispuesta y en estado óptimo para reasumir sus servicios desde una posición que no sea menos favorable para los **FLETADORES** que en aquella en la que comenzó la desviación; disponiéndose, sin embargo, que cualquier servicio prestado o distancia correctamente cubierta por la nave mientras se encuentre fuera de fletamento será considerado al estimar el monto a ser deducido del flete. Si la nave, por algún motivo o finalidad que se menciona en la Cláusula 21(a), intercala cualquier otro puerto que no sea el puerto al que se dirige según instrucciones de los **FLETADORES**, los costos portuarios, el pilotaje y los demás gastos incurridos en tal puerto serán asumidos por los **ARMADORES**. Si la nave es conducida a algún puerto o amarradero por causa de mal tiempo, el flete seguirá siendo adeudado y pagadero durante cualquier tiempo perdido por tal razón.

(d) Si el país bajo cuya bandera navega la nave se involucra en hostilidades y los **FLETADORES**, como consecuencia de tales hostilidades, consideran comercialmente impracticable contratar la nave y han notificado por escrito a los **ARMADORES** al respecto, la nave estará fuera de fletamento y los **ARMADORES** tendrán derecho de contratar la nave por cuenta propia desde la fecha de recepción por los **ARMADORES** de tal notificación hasta el término de tal imposibilidad comercial.

(e) El tiempo durante el cual la nave esté fuera de fletamento en virtud del presente Contrato de Fletamento se considerará como parte del período de vigencia del Contrato de Fletamento.

VARADA PERIÓDICA EN DIQUE SECO

22. Ver Cláusulas Adicionales N° 3 de la Parte A.

INSPECCIÓN DE LA NAVE

23. En cualquier momento durante el período de vigencia del Contrato de Fletamento, los **FLETADORES** tendrán derecho a inspeccionar la nave cuando lo consideren necesario. Este derecho podrá ser ejercido con la frecuencia y a los intervalos que los **FLETADORES** determinen a criterio exclusivo, ya sea que la nave esté en puerto o en travesía. Los **ARMADORES** deberán brindar toda la cooperación y facilidades a bordo necesarias; disponiéndose, sin embargo, lo siguiente:

(i) ni el ejercicio o no ejercicio de tal derecho por parte de **FLETADORES** ni lo que hagan o dejen de hacer en el ejercicio o no ejercicio de tal derecho reducirá en modo alguno la autoridad o responsabilidad del capitán o los **ARMADORES** ante los **FLETADORES** o terceros, respecto a la nave y a cada aspecto de su funcionamiento; tampoco aumentará la responsabilidad de los **FLETADORES** ante los **ARMADORES** o terceros por la misma; y

(ii) los **FLETADORES** no serán responsables de ninguna acción, negligencia o incumplimiento de parte suya, sus empleados o agentes en el ejercicio o no ejercicio del derecho antes mencionado.

DESCRIPCIÓN Y RENDIMIENTO DETALLADOS

24. (a) Los **ARMADORES** garantizan que la velocidad y el consumo de la nave serán el que se indica en la Parte B del contrato.

SALVAMENTO

25. Con sujeción a lo dispuesto en la Cláusula 21 del presente Contrato de Fletamento, todo el tiempo perdido y todos los gastos (con exclusión de cualquier daño o siniestro de la nave o responsabilidad civil ante terceros) en los que se haya incurrido al salvar vidas o tratar de salvar vidas o en intentos exitosos o fallidos de salvamento, serán asumidos en partes iguales por los **ARMADORES** y los **FLETADORES**, disponiéndose que los **FLETADORES** no serán responsables de contribuir con ningún salvamento pagadero por los **ARMADORES** que se derive de modo alguno por los servicios prestados en virtud de esta Cláusula 25.

Todo el salvamento y los productos de buques abandonados se dividirán en partes iguales entre los **ARMADORES** y los **FLETADORES** después de deducir la parte correspondiente al capitán, los oficiales y la tripulación.

GRAVAMEN

26. Los **ARMADORES** tendrán un gravamen sobre todas las cargas y fletes, subfletes y sobreestadía por cualquier monto adeudado en virtud del presente Contrato de Fletamento y los **FLETADORES** tendrán un gravamen sobre la nave por todo el dinero pagado por adelantado y no ganado, así como por todos los reclamos por daños que se deriven de cualquier contravención del presente Contrato de Fletamento por los **ARMADORES**.

EXCEPCIONES

27. (a) Ni la nave, su capitán, **ARMADORES**, prácticos y marineros se responsabilizan por ningún daño o perjuicio que resulte o se derive de actos de los que se encuentren exonerados de responsabilidad por el Código de Comercio peruano y por la Convención Internacional sobre Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque suscrita en Bruselas en 1924 y aprobada por el Perú por Resolución Suprema N° 687 del 16 de octubre de 1964, también estarán exonerados por peligros y accidentes del mar; ninguna explosión, estallido de las calderas, ruptura de los ejes o ningún defecto latente en el casco, equipo o máquinas; disponiéndose, sin embargo, que las Cláusulas 1, 2, 3 y 24 del presente Contrato de Fletamento no se verán afectadas por lo que antecede. Además, salvo que se contemple expresamente lo contrario en este contrato, ni la nave, su capitán o sus **ARMADORES** ni los **FLETADORES** se responsabilizarán de ningún daño o perjuicio, retraso o incumplimiento en virtud del presente contrato que se derive o resulte de casos fortuitos, guerra, captura bajo proceso legal, restricciones por cuarentena, huelgas, huelgas patronales, revueltas, restricción de la mano de obra, disturbios civiles o restricciones gubernamentales.

(b) La nave estará en libertad para navegar con o sin prácticos, para remolcar o prestar ayuda a buques en desgracia, así como para desviarse a efectos de salvar vidas o bienes.

(c) En particular y sin ninguna limitación, las subsecciones (a) y (b) de esta Cláusula no se aplicarán a ninguna disposición del presente Contrato de Fletamento con respecto al tiempo fuera de servicio o la reducción del servicio, ni la afectarán en modo alguno.

CARGAS PELIGROSAS

28. No se embarcará ningún ácido, explosivo o carga peligrosa para la nave. Sin perjuicio de lo que antecede, cualquier daño causado a la nave por el embarque de un cargamento de esta naturaleza y el tiempo empleado para repararla correrán por cuenta de los **FLETADORES**. No se realizará ninguna travesía ni se cargará ningún bien o cargamento que exponga la nave a arresto o embargo por parte de gobernantes o gobiernos.

OCTANAJE DEL COMBUSTIBLE

29. Los **FLETADORES** proveerán el combustible requerido por la nave en concordancia con lo presentado en la parte de B del presente contrato.

DESEMBOLSOS

30. No se efectuará ningún tipo de adelantos para desembolsos durante la vigencia de este contrato.

PARADA DE LA NAVE

31. Previa consulta a los **ARMADORES**, los **FLETADORES** tendrán la opción de exigir a los **ARMADORES** que detengan la nave en un lugar seguro designado por los **FLETADORES**, en cuyo caso el flete contemplado en el presente Contrato de Fletamento se ajustará para que refleje cualquier aumento neto en el gasto en los que se haya incurrido razonablemente o cualquier ahorro neto que razonablemente deban hacer los **ARMADORES** como resultado de tal parada. Los **FLETADORES** podrán ejercer la referida opción el número de veces necesario durante el período de vigencia del Contrato de Fletamento.

CONFISCACIÓN

32. Si la nave es confiscada por algún gobierno, de facto o de derecho, durante el período de vigencia del presente Contrato de Fletamento, la nave estará fuera de fletamento durante el período de la confiscación y cualquier flete pagado por el gobierno con respecto al período de confiscación será por cuenta de los **ARMADORES**. El período de confiscación se considerará como parte del período de vigencia del Contrato de Fletamento.

ESTALLIDO DE GUERRA

33. Si hay hostilidades de guerra entre los países que podrían estar involucrados en este contrato, tanto los **ARMADORES** como los **FLETADORES** tendrán derecho a cancelar el presente Contrato de Fletamento. Posteriormente se procederá a cancelar lo adeudado a los **ARMADORES** hasta el momento de la finalización de las operaciones comerciales.

GASTOS ADICIONALES POR GUERRA

34. Si se ordena a la nave que navegue por áreas en las que hay guerra (de facto o de derecho) o peligro inminente de guerra, los **FLETADORES** reembolsarán a los **ARMADORES** por cualquier prima de seguro adicional, bonificaciones para la tripulación y otros gastos en los que razonablemente incurran los **ARMADORES** como consecuencia de tales órdenes, siempre y cuando los **FLETADORES** sean notificados de tales gastos tan pronto como sea posible y, en todo caso, antes de que se incurra en tales gastos; y también siempre cuando los **ARMADORES** obtengan de los aseguradores una renuncia a cualquier derecho subrogado contra los **FLETADORES** con respecto a cualquier reclamo de los **ARMADORES** en virtud del seguro de riesgo de guerra que se derive del cumplimiento de tales órdenes.

RIESGOS DE GUERRA

35. (a) El capitán no estará obligado a firmar conocimientos de embarque para ningún lugar al que, en su opinión razonable o en opinión razonable de los **ARMADORES**, resulte peligroso o imposible que la nave ingrese o llegue debido al bloqueo, guerra, hostilidades, operaciones belicosas, guerra civil, revueltas o revoluciones.

(b) Si, en opinión razonable del capitán o de los **ARMADORES**, por las razones expuestas en la Cláusula 35(a) o por acción de leyes internacionales, se vuelve peligroso, imposible o prohibido que la nave llegue o ingrese, o que cargue o descargue cargamento en cualquier lugar al que se le haya ordenado dirigirse de conformidad con este Contrato de Fletamento (un "lugar de peligro"), se notificará de inmediato a los **FLETADORES** o a sus agentes a través del télex o de radio, después de lo cual los **FLETADORES** tendrán derecho a ordenar que el cargamento, o parte del mismo que pudiera verse afectado, sea cargado o descargado, según sea el caso, en cualquier otro lugar dentro de los límites comerciales del presente Contrato de Fletamento (siempre y cuando ese otro lugar no sea un lugar de peligro). Si cualquier lugar de descarga es o se convierte en un lugar de peligro y no se han recibido instrucciones de los **FLETADORES** ni de sus agentes en un plazo de 48 horas después del envío

de tales mensajes, los **ARMADORES** estarán en libertad de descargar el cargamento, o parte del mismo que se vea afectado, en cualquier lugar que los **ARMADORES** o el capitán de la nave escojan a criterio propio dentro de los límites comerciales del presente Contrato de Fletamento, considerándose que tal descarga se hizo en cumplimiento debido de las obligaciones contraídas por los **ARMADORES** en virtud del presente Contrato de Fletamento en lo que se refiere al cargamento descargado de este modo.

(c) La nave estará en libertad de cumplir las instrucciones y recomendaciones referentes a la partida, el arribo, las rutas, los puertos de escala, las paradas, los destinos, las zonas, las aguas, la entrega o impartidas de cualquier otra manera por el gobierno del país bajo cuya bandera navega, cualquier otro gobierno o autoridad local; o por cualquier persona o entidad que actúe o pretenda actuar como tal gobierno o autoridad, incluido cualquier gobierno de facto o autoridad local; o por cualquier persona o entidad que actúe o pretenda actuar como tal gobierno o autoridad local o por cualquier comité o persona que tenga derecho para impartir tales instrucciones o recomendaciones de conformidad con los términos del seguro contra riesgo de guerra contratado para la nave. El hecho de que, por causa de cualquier instrucción y recomendaciones o en cumplimiento de las mismas, se hiciera algo o se dejara de hacer algo no se considera una desviación.

Si, por causa de tales instrucciones o recomendaciones o en cumplimiento de las mismas, la nave no navega hacia un lugar de descarga al que se le ordenó que se dirigiera de conformidad con este Contrato de Fletamento, la nave podrá dirigirse a cualquier lugar que el capitán o los **ARMADORES** escojan a criterio propio y descargar ahí el cargamento o la parte del mismo que pueda resultar afectada. Dicha descarga se considerará efectuada en cumplimiento debido de las obligaciones contraídas por los **ARMADORES** en virtud de este Contrato de Fletamento en lo que respecta al cargamento descargado de este modo.

Los **FLETADORES** procurarán que todos los conocimientos de embarque emitidos en virtud del presente Contrato de Fletamento incluyan la Cláusula de Riesgos de Guerra de 1952 de la Cámara de Navegación Comercial.

CLÁUSULA DE COLISIÓN DE DOS CULPABLES

36. Si la responsabilidad de cualquier colisión en la que esté involucrada la nave mientras cumple con el presente Contrato de Fletamento debe ser determinada de conformidad con las leyes de los Estados Unidos de América, se aplicará la siguiente disposición:

"Si la nave colisiona con otra nave como resultado de negligencia de la otra embarcación y de cualquier acto, negligencia u omisión del capitán o de los marineros, prácticos o empleados del transportista en la navegación o administración de la nave, los propietarios de la carga transportada en virtud del presente Contrato de Fletamento indemnizarán al transportista contra toda pérdida o responsabilidad ante la otra nave o nave no transportista o ante sus **ARMADORES** en la medida en que tal pérdida o responsabilidad represente pérdida o daño de la referida carga o de cualquier reclamo de los propietarios de la misma, pagado o pagadero por la otra nave o nave no transportista o por sus **ARMADORES** a los propietarios de la referida carga y compensada, reembolsada o recobrada por la otra nave o nave no transportista o por sus **ARMADORES** como parte de su reclamo en contra de la nave transportista o del transportista."

"Las disposiciones que anteceden también se aplicarán en aquellos casos en que los **ARMADORES**, los operadores o los encargados de cualquier nave u objeto que no sea la nave u objeto en colisión esté en falta con respecto a la colisión o el contacto."

Los **FLETADORES** procurarán que todos los conocimientos de embarque emitidos en virtud del presente Contrato de Fletamento incluyan una disposición con los términos que anteceden, la misma que deberá aplicarse en aquellos casos en que la responsabilidad de cualquier colisión en la que esté involucrada la nave deba ser determinada de conformidad con las leyes de los Estados Unidos de América.

NUEVA CLÁUSULA JASON

37. Las contribuciones para la avería gruesa serán pagaderas de conformidad con el Reglamento York/Amberes de 1974 y se ajustarán en Londres de conformidad con las leyes y prácticas inglesas. Sin embargo, si los ajustes se hacen de conformidad con las leyes y prácticas de los Estados Unidos de América, se aplicará la siguiente disposición:

"En caso de accidente, peligro, daño o desastre antes o después del inicio de la travesía, que sea el resultado de cualquier causa, ya sea por negligencia o no, de la cual o de cuyas consecuencias no sea responsable el transportista conforme a ley, el contrato o de otro modo, la carga, los expedidores y los consignatarios o propietarios de la carga contribuirán con el transportista en la avería gruesa para el pago de cualquier sacrificio, pérdidas o gastos de naturaleza de avería gruesa que puedan hacerse o incurrirse y pagarán salvamento y los cargos especiales incurridos con respecto a la carga."

"Si el transportista posee u opera una nave de salvamento, el salvamento se pagará por completo como si la(s) referida(s) nave(s) de salvamento perteneciera(n) a terceros. Antes de la entrega, la carga, los expedidores, los consignatarios o los propietarios de la carga efectuarán al transportista el depósito que éste o sus agentes estimen conveniente para cubrir la contribución estimada de la carga, así como de cualquier gasto de salvamento y gastos especiales sobre la misma si fuera necesario."

Los **FLETADORES** procurarán que todos los conocimientos de embarque emitidos en virtud del presente Contrato de Fletamento incluyan una disposición con los términos que anteceden, la misma que deberá aplicarse en aquellos casos en que el ajuste de la avería gruesa se haga de conformidad con las leyes y prácticas de los Estados Unidos de América.

CLÁUSULA PREVALECIENTE

38. Los **FLETADORES** procurarán que todos los conocimientos de embarque emitidos de conformidad con el presente Contrato de Fletamento incluyan la siguiente cláusula:

"(1) con sujeción a la Subcláusula (2) del presente Contrato de Fletamento, este Conocimiento de Embarque se regirá y ejecutará con sujeción al reglamento contenido en la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas sobre Conocimientos de Embarque, suscrita en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (en adelante el "Reglamento de la Haya") en su versión enmendada por el Protocolo suscrito en Bruselas el 23 de febrero de 1968 (en adelante, el Reglamento Haya/Visby). Ninguna disposición del presente Contrato se considerará como una renuncia por el transportista a ninguno de sus derechos o inmunidades ni como un aumento de sus responsabilidades u obligaciones en virtud del Reglamento Haya/Visby."

"(2) Si existe alguna legislación prevaleciente que obligatoriamente aplique el Reglamento de la Haya a este Conocimiento de Embarque, a exclusión del Reglamento Haya/Visby, el presente conocimiento de embarque se ejecutará con sujeción al Reglamento de la Haya. Ninguna disposición del presente contrato se considerará como una renuncia por el transportista a ninguno de sus derechos o inmunidades ni como un aumento de sus responsabilidades u obligaciones en virtud del Reglamento de la Haya."

"(3) Si algún término del presente Conocimiento de Embarque contraviene el Reglamento Haya/Visby o el Reglamento de La Haya, si fuera aplicable, el referido término será anulado únicamente en la medida de su contravención."

"(4) Ninguna disposición del presente Conocimiento de Embarque se interpretará como una restricción, exclusión o renuncia a un derecho de cualquiera de las partes o de un tercero para limitar su responsabilidad en virtud de cualquier legislación y/o ley aplicable."

TOVALOP

39. Los **ARMADORES** garantizan que la nave:

(i) está debidamente registrada en The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited Club P & I, y que permanecerá así durante el período de vigencia del presente Contrato de Fletamento.

RESTRICCIONES DE EXPORTACIÓN

40. El Capitán no estará obligado a firmar conocimientos de embarque para el transporte de cargamento hacia lugares en los que la exportación de tal cargamento esté prohibida de conformidad con las leyes, reglamentos o disposiciones del país en el que se produjo y/o embarcó el cargamento.

Los **FLETADORES** procurarán que todos los conocimientos de embarque emitidos en virtud del presente Contrato de Fletamento incluyan la siguiente cláusula:

"Si cualquier ley, regulación o reglamento aplicados por el gobierno del país en el que se produjo y/o embarcó la carga, o cualquier entidad competente del mismo, impone una prohibición sobre la exportación de la carga al lugar de descarga designado en el conocimiento de embarque u ordenado en el mismo, los transportistas podrán exigir a los propietarios de la carga que, sin demora, designen un lugar de descarga alternativo para descargar la carga o parte de la misma que se vea afectada de este modo; dicho lugar de descarga alternativo no estará sujeto a prohibición y los transportistas podrán aceptar órdenes de los propietarios de la carga para zarpar y descargar en el lugar alternativo. Si los propietarios de la carga no designan un lugar alternativo en un plazo de 72 horas después de que éstos o sus agentes hayan recibido de los transportistas una notificación sobre tal prohibición, los transportistas estarán en libertad de descargar la carga o parte de la carga que esté afectada por la prohibición en cualquier lugar seguro sobre el que los transportistas o el capitán, a criterio propio, decidan y que no esté sujeto a la prohibición. Tal descarga se hará en cumplimiento debido del contrato contenido en este Conocimiento de Embarque en lo que respecta a la carga descargada de este modo."

La disposición que antecede se aplicará mutatis mutandis a este Contrato de Fletamento. Las referencias al conocimiento de embarque deberán considerarse referidas al presente Contrato de Fletamento.

LEY APLICABLE Y SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

41. Cualquier litigio, controversia, diferencia o reclamo que surja entre los FLETADORES Y ARMADORES derivado de la ejecución, interpretación, resolución, nulidad, inexistencia, ineficacia, invalidez del presente Contrato o relativo al Contrato, podrá ser resuelto por acuerdo de Partes en trato directo. Para estos efectos, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra, para que en un plazo de quince (15) días calendario, contados a partir de la recepción de dicha notificación, se efectúe el trato directo entre los representantes de ambas Partes, con el objeto de resolver la controversia. Dicho plazo puede ser ampliado por acuerdo de las Partes.

En caso de haberse optado por el trato directo y no llegar a un acuerdo, dichas controversias se resolverán mediante el mecanismo de solución de controversias.

Cualquier controversia relacionada con la resolución del contrato puede ser sometida por la parte interesada a conciliación y/o arbitraje dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes de notificada la resolución. Vencido este plazo sin que se haya iniciado ninguno de estos procedimientos, se entiende que la resolución del contrato ha quedado consentida.

En caso de arbitraje, las Partes se someten a la organización y administración del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, y de acuerdo con su Reglamento y Estatuto que las partes declaran conocer y aceptar incondicionalmente.

El arbitraje será en idioma castellano y resuelto por un Tribunal Arbitral conformado por tres (3) árbitros. Cada Parte nombrará un árbitro y el Presidente del Tribunal Arbitral será elegido por los árbitros elegidos por cada una de las Partes. Si una de las Partes no designa al árbitro que le corresponde o los dos árbitros elegidos por cada una de las Partes no eligen al Presidente del Tribunal Arbitral, dicho árbitro será designado por el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, a solicitud de cualquiera de las Partes. La sede del arbitraje será en la ciudad de Lima.

El laudo arbitral emitido es vinculante para las Partes y pondrá fin al procedimiento de manera definitiva, siendo el laudo inapelable ante el Poder Judicial o ante cualquier instancia administrativa, salvo los casos taxativos previstos para el recurso de anulación de laudo contemplado en la Ley de Arbitraje.

INTERPRETACIÓN

42. Los títulos de las cláusulas han sido incluidos en el presente Contrato de Fletamento para efectos de referencia, por lo tanto no afectarán en forma alguna la interpretación de los mismos.

En Lima, a los 23 días del mes de agosto del año 2021.

ARMADORES

Álvaro Valdez Sanchez-Gutiérrez

Gerente General

Naviera Transoceánica S.A.

FLETADORES

Carola Iris Palacios Toledo

Gerente (i) Cadena de Suministro

PETROPERÚ S.A.

PARTE A
CLAUSULAS ADICIONALES PARA EL CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO
DETERMINADO

Cláusula Adicional N°. 1: FORMA DE PAGO E INCUMPLIMIENTO DE LOS PAGOS

Los **FLETADORES** efectuarán el pago del flete de la nave, de acuerdo, de acuerdo con la cotización que fue seleccionada y propuesta por el Contratista, en US\$ Dólares Americanos, según lo establecido en el numeral XIV. Facturación y Forma de Pago. de las Condiciones Técnicas.

Cláusula Adicional N°. 2: DIQUE DE LA NAVE Y OTRAS LIMITACIONES OPERATIVAS

La fecha para el dique de la nave será confirmada a los **FLETADORES** con una anticipación no menor de cuarenta y cinco (45) días a fin de que hagan los reemplazos y arreglos necesarios.

En caso que, por deterioro de la nave, no puedan iniciarse las operaciones de carga/descarga o éstas deban interrumpirse por más de un tiempo razonable para estas actividades, los **FLETADORES** solicitarán a los **ARMADORES** ejecutar las acciones necesarias para el reinicio de las operaciones de carga/descarga o para que la nave salga del atracadero o del terminal. En estos casos, los gastos originados por estas operaciones correrán por cuenta del Armador.

Cláusula Adicional N°. 3: SUSTITUCIÓN DE LA NAVE

En caso que se necesite una nave sustituta debido a diqueo o a que la inoperatividad de la nave pueda arriesgar el abastecimiento de productos combustibles al país o a cualquier otra razón, el Armador bajo su responsabilidad deberá reemplazarla con otra de igual o mejores características a la que le permitió ganar la buena pro, previa verificación y autorización escrita de los **FLETADORES**. El Costo Diario de la Nave sustituta no podrá ser mayor al vigente y permanecerá así hasta el término del Contrato, no asumiendo los **FLETADORES** el mayor costo que dicha sustitución pudiera haber irrogado a los **ARMADORES**. El Costo del posicionamiento es por cuenta del Armador.

Cláusula Adicional N°. 4: PERFORMANCE DE LA NAVE

Al final de cada viaje, los **ARMADORES** presentarán a los **FLETADORES** o sus agentes los Reportes de Ingeniería respectivos debidamente suscrito por el Capitán de la Nave. El rendimiento de la Nave será determinado cada dos meses en forma solidaria por las partes o durante el tiempo de duración del presente Contrato, de conformidad con instrucciones internacionalmente establecidas y consignadas en la Parte B de este contrato. El análisis de las Performances es irreversible. Los **FLETADORES** no efectuarán pago alguno a los **ARMADORES** por mejor performance; sin embargo, los **FLETADORES** cobrarán a los **ARMADORES** cuando éste no cumpla las garantías contractuales mencionadas en este contrato; debiendo sustentar los **FLETADORES** dicho incumplimiento.

Para el análisis de performance, la valorización de los combustibles se realizará de acuerdo a los precios promedio obtenidos durante el periodo de evaluación, con los precios de lista de los **FLETADORES**, vigentes en dicho periodo. En caso de Off-Hire, se aplicará el mismo procedimiento, adicionando al precio de lista de los combustibles los impuestos que correspondan. Asimismo, en todos los casos la velocidad de la nave, se determinará utilizando la distancia que se indica en la Tabla de Distancia de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, Derrotero de la Costa del Perú vigente. De no figurar algunas distancias, se consignará la distancia establecida por los **FLETADORES**.

Para los casos, que la nave se encuentre navegando en condiciones mayores a Beaufort 5, los **ARMADORES** deberán comunicar a la brevedad (dentro de las 24 hrs.), este hecho a los **FLETADORES**. Asimismo, los **ARMADORES** deberán registrar en su reporte diario, de forma detallada, la distancia y tiempo en que la nave estuvo navegando en condiciones mayores a Beaufort 5. Esta condición deberá encontrarse debidamente sustentada con el Registro de Velocidad de Viento, en los Reportes de Ingeniería, para la evaluación de la Performance del periodo correspondiente.

Cláusula Adicional N°.5: SOBRE EL CARGAMENTO PROPIO DE LOS FLETADORES

Durante el período de servicio en virtud del presente Contrato de Fletamento, los **FLETADORES** usarán la nave para el transporte de cargamento propio o el de sus clientes.

Cláusula Adicional N°. 6: ALOJAMIENTO

El Armador proporcionará instalaciones de alojamiento y comida, a bordo del buque, y facilidades para los inspectores, manguereros u otro personal de los **FLETADORES** en los atracaderos o terminales de carga y descarga para el cumplimiento de sus funciones que sean estrictamente de carácter propio, entre las cuales se incluyen, la verificación de los consumos y/o cantidades de combustible para las máquinas y calderas de la nave, cuando se estime conveniente.

Los **FLETADORES** se comprometen a que los inspectores cumplan con las reglas internas de la nave con respecto a disciplina y reglamentos.

Los **ARMADORES** garantizan que brindarán a los **FLETADORES** y sus inspectores la información necesaria sobre las operaciones de carga/descarga, navegación y suministro de combustible para máquinas y calderas.

Cláusula Adicional N°. 7: COMUNICACIONES: PUERTO CERRADO, ACCIDENTES, OTROS.

Si al arribo de la nave al puerto de carga/descarga, éste estuviera cerrado debido al mal tiempo o a cualquier otra razón de fuerza mayor, el capitán de la nave o el representante de los **ARMADORES** advertirá a los **FLETADORES** acerca de tal circunstancia por radio, telégrafo, cable, teléfono, o cualquier otro medio que sea mejor o más rápido. Los **FLETADORES** a través de cualquiera de los medios de comunicación mencionados, informarán tan pronto como sea posible al capitán o al representante del Armador, con la finalidad de cargar o descargar tan pronto como las circunstancias lo permitan.

Si la nave sufriera algún accidente, percance o siniestro que altere o represente un riesgo para su normal operación, el capitán de la nave o el representante del Armador está obligado a informar por radio, telégrafo, cable, teléfono, e-mail (operabas@petroperu.com.pe) o cualquier otro medio que sea mejor o más rápido dentro de las primeras 24 horas de sucedido el hecho, a los **FLETADORES** acerca de tal circunstancia.

Cláusula Adicional N°. 8: ALIJO

El Servicio de alijo o gabarraje, de la nave, en los puertos de carga/descarga o zonas asignadas para dicha operación, será por cuenta de los **FLETADORES**, quienes proporcionarán todo el equipo y/o materiales necesarios para cumplir con esta exigencia, de conformidad con lo dispuesto en el SHIP TO SHIP (STS) TRANSFER GUIDE de OCIMF (OIL COMPANY INTERNATIONAL MARITIME FORUM).

Los **FLETADORES** entregarán o recibirán el cargamento a lo largo de la nave y el **ARMADOR** facilitará el atraque de la(s) nave(s) que recibirá(n) o entregará(n) el cargamento, cumpliendo con Regulaciones Nacionales e Internacionales. Además, el **ARMADOR** deberá cumplir con las exigencias e inspecciones que disponga el representante de la nave que entrega el producto importado (Nave Alijadora), con una anticipación no menor a diez (10) días calendario. En caso el **ARMADOR** no cumpla con las exigencias debido a observaciones no subsanadas en la inspección SIRE, o se niegue con realizar la operación de alijo programada, la nave será declarada en OFF-HIRE y se aplicará la penalidad correspondiente indicada en la Cláusula XIII de las Condiciones Técnicas.

En caso, el proveedor del producto importado apruebe a la empresa proveedora de STS, el **ARMADOR** no podrá negarse a efectuar la operación de alijo programada, siempre que la empresa proveedora de STS cuente con un SPSA (Service Provider Self-Assessment) auditado por una empresa especializada, con una antigüedad no mayor a un (01) año, y cuya puntuación total promedio sea mayor o igual a 3.0 en promedio, e igual a 4.0 en el caso del elemento 5 (Operaciones STS). Caso contrario la nave será declarada en OFF-HIRE y se aplicará la penalidad correspondiente indicada en la Cláusula XIII de las Condiciones Técnicas.

En ambos casos el OFF-HIRE de la nave concluirá una vez que la nave haya subsanado las observaciones que motivaron a que se declare en tal condición ó cuando los **FLETADORES** puedan utilizar otra nave de cabotaje para efectuar la operación de alije ó cuando los **FLETADORES**, de acuerdo a sus necesidades, consideren que la nave observada pueda ser utilizada para otra operación e cabotaje.

Cláusula Adicional N°. 9: BOMBEO DE CARGA/DESCARGA

La carga se hará por cuenta y riesgo de los **FLETADORES**. La nave será descargada mediante bombas por cuenta propia y por riesgo y responsabilidad del Armador sólo hasta la conexión permanente del manifold de la nave, a partir del cual la responsabilidad será asumida por los **FLETADORES**.

Después de descargar, si así lo requieren los **FLETADORES** la nave desplazará con sus propias bombas comerciales o mediante un sistema alternativo a satisfacción de los **FLETADORES** y sin gastos adicionales, el producto combustible que hay en las líneas submarinas, hasta las tuberías terrestres o tanques de tierra, bombeando agua a través de las mismas a una presión de 100 PSIG, en el manifold de la nave, de ser el caso o mediante un sistema alternativo a satisfacción de PETROPERÚ S.A, con una Presión mínima de 50 PSIG.

Cláusula Adicional N°. 10: OPERACIONES DE LASTRE / DESLASTRE

Es por cuenta del Armador los tiempos de lastre y deslastre de la nave, que retrase las operaciones comerciales; es decir, cuando las operaciones de lastre/deslastre generen demoras en las operaciones de carga y/o descarga o que no permitan iniciar estas operaciones y/o que se desarrollen durante la navegación de la nave y/o afecten la velocidad contractual de la misma.

Cláusula Adicional N°. 11: LIMPIEZA DE LOS TANQUES

El tiempo, requerido por la nave, así como, el combustible necesario para la limpieza/lavado de los tanques comerciales de la nave como consecuencia de las exigencias de los **FLETADORES** de cambiar/alterar los diferentes productos limpios y/o sucios a ser transportados durante el período de vigencia del presente Contrato serán reconocidos por los **FLETADORES**. La mano de obra y materiales para estas operaciones serán por cuenta de los **ARMADORES**. Las especificaciones para volver los tanques a condiciones adecuadas serán impartidas por los inspectores de los **ARMADORES**.

Cláusula Adicional N°. 12: LIQUIDACIÓN DE LA AVERÍA GENERAL

La Avería General se declarará y establecerá en la Ciudad de Londres, de conformidad con el Reglamento York/Amberes de 1974, en su versión enmendada de 1990. El Armador designará Ajustadores de Avería, quienes liquidarán la Avería General con sujeción al conocimiento y aprobación de los **FLETADORES**

Cláusula Adicional N°. 13: PLAZO DE EJECUCIÓN

25 días calendarios ó hasta completar el monto total contractual, con alternativa de reducción a opción de los **FLETADORES**. La fecha de inicio del servicio será comunicada por PETROPERÚ.

Cláusula Adicional 14: GARANTÍA

Los **ARMADORES** entregan a los **FLETADORES** en Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato, la Carta Fianza N° 16797, emitida por el Banco Santander Perú S.A., por US\$ 41,595.00 (Cuarenta y un mil quinientos noventa y cinco con 00/100 Dólares Americanos), con vigencia hasta el 02 de noviembre de 2021.

Cláusula Adicional 15: SEGUROS

Los **ARMADORES** tienen contratados todos los seguros señalados en la Cláusula XI. *Pólizas* de las Condiciones Técnicas.

Cláusula Adicional 16: INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO

Si alguna de las partes falta al cumplimiento de sus obligaciones, la parte perjudicada deberá requerirla mediante carta notarial para que la satisfaga en un plazo no mayor a quince (15) días calendario, bajo apercibimiento de resolver el contrato. En caso el incumplimiento continuara, la parte perjudicada enviará una segunda carta notarial resolviendo el contrato.

El presente contrato podrá resolverse sin expresión de causa y de conformidad con el artículo 76 del Reglamento de Contrataciones de PETROPERÚ S.A., aprobado mediante Acuerdo de Directorio N° 039-2021-PP.

Los ARMADORES podrán resolver el contrato cuando los FLETADORES incumplan injustificadamente sus obligaciones esenciales, contempladas en las Condiciones Técnicas o en el contrato, pese a haber sido requerida para corregir tal situación.

Cláusula Adicional 17: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS EN EJECUCIÓN CONTRACTUAL

Ver Cláusula 41 del presente contrato.

Cláusula Adicional 18: PROHIBICIÓN DE CESIÓN CONTRACTUAL DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

Las partes no pueden ceder su posición contractual que ocupan en el presente contrato bajo ningún concepto.

Cláusula Adicional 19: TRIBUTOS

El Armador asumirá como de su exclusiva responsabilidad, el pago de todos los tributos creados o por crearse, que de acuerdo a Ley le corresponda pagar y que graven la prestación del servicio que suministra a los FLETADORES

Cláusula Adicional 20: PREVENCIÓN DE LAVADO DE ACTIVOS Y FINANCIAMIENTO DEL TERRORISMO, DE DELITOS DE CORRUPCIÓN Y DE SOBORNO

En virtud de la presente cláusula, los **ARMADORES** declaran haber recibido y leído la Política de Prevención de Lavado de Activos y Financiamiento del Terrorismo, de Delitos de Corrupción y de Gestión Antisoborno de PETROPERÚ adjunta al presente contrato; manifestando comprenderla y comprometiéndose a cumplirla, conjuntamente con sus socios o asociados, directores, integrantes de los órganos de administración, representantes legales, apoderados, y toda persona natural o jurídica que actúa por su cuenta o beneficio, por su encargo o en su representación; con énfasis en los siguientes aspectos:

1. Utilizar recursos en la ejecución del presente contrato y la totalidad de pagos o cualquier otra transferencia de recursos, incluyendo garantías reales, efectuadas en favor de los **FLETADORES**, que proceden de fondos lícitos.
2. No incurrir en delitos de Lavado de Activos, Financiamiento del Terrorismo, o Corrupción bajo las formas de: Cohecho Activo Genérico, Específico o Transnacional, Tráfico de Influencias, Colusión Simple o Agravada, entre otros delitos que las leyes de la materia establezcan, tales como la Ley N° 30424 y sus normas modificatorias, en relación con la celebración y la ejecución del presente contrato.
3. No realizar, ofrecer, autorizar, solicitar o aceptar cualquier pago indebido o ilegal o, en general, cualquier beneficio indebido o ilegal o soborno, en relación con la celebración y la ejecución del presente contrato.
4. Que ni el, ni sus socios o asociados (con la titularidad del 10% o más de acciones o participaciones), directores y gerentes: a) Tienen condena, mediante sentencia firme, por delito de Lavado de Activos, Financiamiento del Terrorismo, delitos precedentes como Narcotráfico, Delitos Tributarios o Aduaneros, Minería Ilegal, Corrupción u otros que genere ganancias ilegales; Cohecho Activo Genérico, Específico y Transnacional, Tráfico de Influencias, Colusión Simple y Agravada o Soborno; en el ámbito nacional o internacional; b) Se encuentran comprendidos en la Lista OFAC (Oficina de Control de Activos Extranjeros del departamento de Tesoro de los Estados Unidos de América), Lista de Terroristas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, Lista relacionada con el Financiamiento de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva emitida por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

5. Prevenir el soborno, adoptando medidas técnicas, organizativas o de personal apropiadas para evitar acto o práctica indebidos o conductas ilícitas; en la materia sobre la que versa el presente contrato.
6. Poner a disposición de los FLETADORES información veraz y completa, y en caso ésta sufra variaciones, presentar la información actualizada en un plazo de quince (15) días hábiles. Los FLETADORES puede solicitar la información que considere pertinente en cumplimiento de la legislación de lavado de activos y financiamiento del terrorismo.
7. Comunicar a los FLETADORES y las autoridades competentes, de manera directa y oportuna, cualquier acto o práctica indebidos o conductas ilícitas de la que tuviera conocimiento en relación con la celebración y la ejecución del presente contrato. Los FLETADORES puede resolver en cualquier momento el presente Contrato de pleno derecho, mediante notificación escrita a los ARMADORES si, respaldado por evidencias, considera que los ARMADORES han incumplido cualquiera de los compromisos mencionados en esta cláusula, situando a los FLETADORES frente a un riesgo legal, patrimonial o reputacional o que pueda generarle sanciones administrativas, civiles, penales; sin perjuicio de que los FLETADORES brinde información a las autoridades competentes e inicie las acciones legales pertinentes, incluyendo las indemnizatorias que resulten aplicables”.

Cláusula Adicional 21: SISTEMA DE INTEGRIDAD DE PETROPERÚ

“El Sistema de Integridad tiene como finalidad gestionar la ética e integridad en PETROPERÚ, asumiendo un compromiso con las normas del sistema, así como fortalecer la cultura ética basada en la política de tolerancia cero frente al fraude, a la corrupción y a cualquier acto irregular, proporcionando así las directrices a seguir para desarrollar acciones preventivas y detectar actos irregulares.

En ese sentido, el CONTRATISTA se obliga al cumplimiento de lo dispuesto en: i) el Código de Integridad de PETROPERÚ; ii) la Política Corporativa de Integridad y Lucha contra la Corrupción y el Fraude; y, iii) los lineamientos del Sistema de Integridad, en lo que le sea aplicable a las obligaciones a su cargo.

El Código de Integridad de PETROPERÚ, la Política Corporativa de Integridad y Lucha contra la Corrupción y el Fraude; así como los lineamientos del Sistema de Integridad se encuentran publicados en el portal de PETROPERÚ, en el siguiente enlace: <https://www.petroperu.com.pe/buen-gobierno-corporativo/nuestro-sistema-de-integridad/>”.

Cláusula Adicional 22: INTEGRANTES DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

Forman parte del presente Contrato de Fletamento por tiempo determinado, las Partes “A”, “B” y “C” adjuntos al mismo, las Condiciones Técnicas y la cotización final de los **ARMADORES**.

Redactado y suscrito por duplicado, en dos copias idénticas, una para los **ARMADORES** y otra para los **FLETADORES** en la Ciudad de Lima, Perú, el 23 de Agosto del 2021.

ARMADORES

Álvaro Valdez Sanchez-Gutiérrez

Gerente General

Naviera Transoceánica S.A.

FLETADORES

Carola Iris Palacios Toledo

Gerente (i) Cadena de Suministro

PETROPERÚ S.A.

PARTE B

1.0 DESCRIPCION DEL B/T ""

Construido: 1999
Clase: Lloyds Register
DWT: 41,990 Tons
GRT: 27,530 Tons
Eslora: 183,40 mt
Calado: 11.51 mt

2.0 RENDIMIENTO

Durante el presente Contrato de fletamento, ambas partes analizarán la Performance, basados en los siguientes parámetros:

A) Velocidad promedio Garantizada 13.60 Nudos
(incluyendo Beaufort 5)

B) Presión mínima de descarga
En manifold de la nave : 100 PSIG

C) Tiempo inoperativo : Se considera Off Hire pasada las cuatro (04) horas continuas o discontinuas durante la operación de la nave de un puerto a otro (Para la evaluación se considerará el tiempo transcurrido desde el arribo de la nave a un Puerto/Terminal o Refinería hasta el arribo de la nave al siguiente Puerto/Terminal o Refinería).

Se aclara, que cualquier gasto (agenciamiento, inspectoría, otros) que se origine por estos eventos serán asumidos por los **ARMADORES**.

D) Consumo promedio de Búncers.

	I.F.O 380	Diesel Marino N ° 2
Navegando	27.00 M.T./Día	0.37 M.T./Día
En puerto	5.72 M.T./Día	0.172 M.T./Día
Inertizando	0.0 M.T./Día	6.00 M.T./Día
Lavando	0.00 M.T./Día	0.00 M.T./Día

E) Consumo de Calderos.

Volumen a bordo	I.F.O. 380	Diesel Marino N ° 2
Hasta 40,000 Bls.	5.2 M.T./ Día	0.00 M.T./Día
Más de 40,000 hasta 80,000 Bls	8.10 M.T./ Día	0.00 M.T./Día
Más de 80,000 hasta 120,000 Bls.	11.00 M.T./ Día	1.25 M.T./Día
Más de 120,000 Bls.	13.00 M.T./ Día	1.25 M.T./Día

Los **FLETADORES** no pagarán importe alguno por mejor rendimiento en el consumo real de combustibles, en relación a los consumos garantizados navegando y en puerto.

El Rendimiento garantizado por el Armador en este Anexo está sujeto a condiciones normales de clima durante la travesía de la nave.

ARMADORES

Álvaro Valdez Sanchez-Gutiérrez

Gerente General

Naviera Transoceánica S.A.

FLETADORES

Carola Iris Palacios Toledo

Gerente (i) Cadena de Suministro

PETROPERÚ S.A.

PARTE C

CONTAMINACIONES

La responsabilidad de la nave comienza o termina, en el manifold de la nave, desde el cual o hasta el cual los **FLETADORES** asumirán todos los riesgos y gastos inherentes a la operación. Durante la operación de carga y/o descarga los **FLETADORES** o sus representantes al detectar cualquier mezcla o contaminación de los productos combustibles embarcados, emitirán una Carta Protesto contra la nave, junto con el correspondiente Certificado de Análisis, si lo hubiere disponible en ese momento.

En caso de discrepancias, el Capitán entregará al Inspector independiente una muestra sellada del producto contenido en el compartimiento posiblemente contaminado, de tal modo que pueda efectuarse el análisis del caso. En caso que el producto se encuentre en especificación o no exista la supuesta contaminación, los gastos resultantes de los servicios del Inspector correrán por cuenta de los **FLETADORES**. En caso contrario, correrán por cuenta del Armador.

A) CONTAMINACIÓN EN EL PUERTO DE CARGA:

1. INSPECCIÓN DE LOS TANQUES DE LA NAVE

Al arribo de un buque tanque y antes de iniciar las operaciones de cargamento, el Inspector independiente, junto con el oficial de la nave encargado del cargamento procederán a verificar si los tanques de la nave están secos, sin residuos y en buenas condiciones para la recepción del cargamento. En caso de existir remanente de un producto deberá verificarse las condiciones y calidad del mismo. El Armador tiene la obligación de limpiar los tanques cuando éstos no se encuentren en condiciones adecuadas para recibir el cargamento.

De encontrarse conforme los tanques de la nave, se emitirá el Certificado respectivo debidamente suscrito por ambas partes. En caso de discrepancias, el inspector independiente exigirá las medidas correctivas del caso y; si no, emitirá la Carta de Protesto respectiva.

Teniendo en consideración que los tanques de la nave normalmente se encuentran inertizados (con gas inerte) la inspección se hará mediante el equipo de medición de interfase (UTI) con el que cuenta la nave. En caso de ser necesario, se harán inspecciones físicas del interior de los tanques.

La aceptación de los **FLETADORES** de las condiciones de los tanques de la nave no exonerará a los **ARMADORES** de su responsabilidad, de cualquier contaminación originada por las citadas condiciones de los tanques, al momento de recibir el cargamento.

2. SUPERVISIÓN DEL CARGAMENTO

En caso que los tanques se encuentren en buen estado para iniciar las operaciones de carga, sin posibilidad aparente de contaminación, el inspector independiente ordenará a la refinería o terminal que proceda con la carga, de conformidad con las coordinaciones previamente efectuadas entre el inspector independiente y el oficial de la nave encargado del cargamento.

El inspector independiente es responsable de detallar la secuencia completa de carga en el Reporte de Estadía, indicando el número de tanque o tanques de tierra de donde se está cargando el producto; así como, la línea y tanques a bordo en los cuales se está cargando el producto, de acuerdo con lo indicado por el oficial de la Nave encargado del cargamento.

3. TOMA DE MUESTRAS/CONTRAMUESTRAS

El inspector independiente junto con el oficial de la nave encargado de la carga sacarán muestras periódicas de los productos del cargamento, en cada línea del manifold de la nave obtenida con el muestreador continuo instalado por la nave por donde se está cargando antes del ingreso a los tanques de la nave y luego en los tanques donde se recibe la carga (al inicio, durante la carga de cada producto y/o cuando estimen necesario y al final de la carga). Estas muestras/contramuestras deberán estar selladas y precintadas, dejando constancia el número de precinto en el Certificado de Recepción correspondiente, el cual será firmado por ambas partes. Las muestras serán distribuidas de la siguiente manera: un juego para los **FLETADORES** y otro para la nave.

4. ACCIONES A EMPRENDER CUANDO SE DETECTE UNA CONTAMINACIÓN O POSIBLE CONTAMINACIÓN

El inspector independiente ordenará a la nave que detenga de inmediato la carga de los productos implicados en una posible contaminación y, si fuere necesario, detener toda la carga, informando por escrito al Capitán u oficial a cargo, tan pronto como sea posible y por escrito, indicando los Volúmenes (toneladas y barriles), así como la razón de tal contaminación aparente si fuere posible determinarla en tales circunstancias.

El oficial de la nave a cargo de las Operaciones de Carga junto con el inspector independiente deberá obtener las muestras y/o contramuestras, de acuerdo a lo siguiente:

Del tanque y/o tanques de la nave que contengan el producto posiblemente contaminado y/o fuera de especificación, sacando una muestra de acuerdo a la norma ASTM correspondiente, obteniéndose al final una muestra compósita de cada tanque involucrado en la posible contaminación.

Estas muestras deberán distribuirse de la siguiente manera:

- Dos juegos, uno para los **FLETADORES** y otro para el Inspector independiente (muestras).
- Un juego para el oficial de la nave (contramuestras).

Las partes suscribirán el correspondiente Certificado de Recepción de las muestras/contramuestras. El inspector independiente conjuntamente con el oficial de la nave determinará, el volumen del producto contaminado, el mismo que será descargado y/o ha conservado, según las instrucciones de los **FLETADORES**, elaborándose el informe complementario respectivo.

Cada muestra/contramuestra será sellada, precintada y rotulada con la siguiente información en cada paquete:

- Nombre de la nave
- Número de la travesía
- Puerto de carga
- Nombre del producto
- Número del tanque de la nave o la línea del manifold o de la línea del puerto (según sea el caso)
- Fecha/hora de la toma de muestras/contramuestras
- Identificación de la empresa inspectora de los **FLETADORES** o su representante, y su número de identificación (precinto).
- Número del tanque terrestre de donde proviene el producto
- Observaciones (las que se consideren convenientes)

Los **FLETADORES**, en coordinación con los **ARMADORES** impartirán las instrucciones necesarias para que se proceda a retirar las muestras y contramuestras para su análisis en un Laboratorio Nacional debidamente certificado.

Para efectos de análisis bastará únicamente analizar un juego de las muestras o contramuestras obtenidas, independientemente quien sea el portador o responsable de su custodia. Este análisis se llevará a cabo durante un período no mayor de 45 días después de la fecha de la aparente contaminación, el mismo que se hará en presencia del representante de los **FLETADORES y ARMADORES**. Posterior al plazo antes señalado, se podrán efectuar análisis siempre y cuando se sustente las razones de la demora.

Cabe indicar que la muestra obtenida en el muestreador continuo instalado en la nave, a ser analizada en el Laboratorio acordado por las Partes, será la muestra que determine la responsabilidad de las Partes, frente a una contaminación.

CERTIFICACIÓN DEL ANÁLISIS

El Laboratorio emitirá los certificados de los resultados del análisis de las muestras o contramuestras, cuyo valor es decisivo para determinar la responsabilidad de las partes implicadas.

5. SOLICITUD PARA REPARACIÓN ECONÓMICA

Los **FLETADORES** mediante carta presentarán a los **ARMADORES** la tasación correspondiente a los gastos originados por la contaminación.

6. MUESTRAS/CONTRAMUESTRAS

Estas muestras/contramuestras tomadas al final del proceso de carga servirán como evidencia de la calidad del producto que se encuentra a bordo en los tanques de la nave al momento de partir del puerto de carga y deberán conservarse durante un período no menor de cuarenta y cinco (45) días.

En caso que los **FLETADORES** presenten algún reclamo sobre el particular, adicional a los documentos y al procedimiento antes señalado, en la parte que corresponde, la nave deberá conservar las contramuestras mientras sea necesario hasta el análisis posterior en el laboratorio y deberá garantizar la integridad de las mismas hasta el momento del análisis. (El plazo máximo para presentar reclamo será de 45 días).

Posterior al plazo antes señalado, se podrán efectuar análisis siempre y cuando se sustente las razones de la demora.

B) CONTAMINACIÓN EN EL PUERTO DE DESCARGA

Se aplicará lo señalado en el Literal "A" de este Anexo, en todo aquello que corresponda.

1. TOMA DE MUESTRAS

Al inicio de las operaciones de descarga de cada producto, el Inspector independiente, en presencia del Capitán o del Oficial responsable de la nave, tomarán muestras de la línea de descarga de la nave, entregando una muestra a la nave, los **FLETADORES**, inspector independiente y al Terminal.

ARMADORES

Álvaro Valdez Sanchez-Gutiérrez
Gerente General
Naviera Transoceánica S.A.

FLETADORES

Carola Iris Palacios Toledo
Gerente (i) Cadena de Suministro
PETROPERÚ S.A.

POLITICA DE PREVENCIÓN DE LAVADO DE ACTIVOS Y DE FINANCIAMIENTO DEL TERRORISMO, DE DELITOS DE CORRUPCIÓN Y DE GESTIÓN ANTISOBORNO

El Directorio de Petróleos del Perú (en adelante PETROPERÚ S.A.) dedicada a la refinación, distribución y comercialización de combustibles y productos derivados de los hidrocarburos, expresa su rechazo a todo acto o intento de Lavado de Activos y Financiamiento del Terrorismo; de Corrupción, bajo las formas de Cohecho Activo Genérico, Específico y Transnacional, Tráfico de Influencias, Colusión Simple y Agravada y otros; así como prohíbe todo acto o intento de Soborno; por parte de sus funcionarios, trabajadores y/o clientes, proveedores, socios o terceros relacionados; estando comprometido a que la Empresa cumpla las leyes de Prevención de Lavado de Activos y Financiamiento del Terrorismo; de lucha contra la Corrupción y Antisoborno tales como la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero de los Estados Unidos de 1977 (FCPA); así como los requisitos del Sistema de Gestión Antisoborno; manteniendo y cautelando la mejora continua del Sistema de Prevención de Lavado de Activos y Financiamiento del Terrorismo en su calidad de Sujeto Obligado, conforme a la Ley 27693 y su Reglamento; del Sistema de Prevención de Delitos de Corrupción bajo los alcances de la Ley No. 30424 y normas modificatorias y reglamentarias; así como del Sistema de Gestión Antisoborno conforme a la Norma ISO 37001:2016; así como cualquier otra normativa que resulta aplicable.

En dicho marco, PETROPERÚ declara que no iniciará relaciones contractuales, laborales ni comerciales, con personas naturales o jurídicas, si éstas o algunos de sus Socios (con la titularidad del 10% o más de acciones o participaciones), Directores o Gerentes; han sido: i) Condenados, mediante sentencia firme, por delito de Lavado de Activos, Financiamiento del Terrorismo, delitos precedentes como Narcotráfico, Delitos Tributarios o Aduaneros, Minería Ilegal, Corrupción u otros que genere ganancias ilegales; Cohecho Activo Genérico, Específico y Transnacional, Tráfico de Influencias, Colusión Simple y Agravada, Soborno; en el ámbito nacional o internacional, durante el tiempo que dure la pena impuesta en la sentencia; y/o hubieran aceptado haber cometido tales delitos en dichos ámbitos, durante el lapso de 15 años desde la aceptación, salvo disposición legal en contrario; o, ii) Comprendidos en la Lista OFAC (Oficina de Control de Activos Extranjeros del departamento de Tesoro de los Estados Unidos de América), Lista de Terroristas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, Lista relacionadas con el Financiamiento de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva emitida por el Consejo de Seguridad de la ONU; o, iii) Han presentado documentación falsa u omisiones en Declaración Jurada entregada a la Empresa, según lo previsto en el Código Penal Peruano, por el lapso de 6 años desde que se produjo el hecho.

El Directorio ha encargado al Oficial de Cumplimiento, para que juntamente con el ente colegiado; ejerza la supervisión de la implementación y el mantenimiento de los referidos Sistemas de Prevención y/o Gestión; debiendo velar porque goce de autoridad, autonomía e independencia para el ejercicio de sus funciones; reportándole el Oficial, de cualquier actuación, conducta, información o evidencia que pueda vulnerar la presente Política.

La Empresa promueve y garantiza la implementación y funcionamiento del Procedimiento de Planteamiento de Inquietudes (denominado "*Línea de Integridad*"), mediante consultas o denuncias de buena fe ante hechos o conductas sospechosas; garantizando la confidencialidad de estas, así como la protección ante cualquier tipo de represalias al denunciante.

Los trabajadores y/o terceros o partes interesadas que incumplan cualquiera de las disposiciones de esta Política serán sujetos, previa investigación, a las medidas administrativas, civiles, penales y/o acciones contractuales correspondientes.

Acuerdo de Directorio N° 031-2021-PP de fecha 18.03.2021

LA EMPRESA