

TRASMEDITERRANEA

CONDICIONES GENERALES

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE DE LÍNEA REGULAR

1.-Definiciones

“Comerciante” incluye al cargador, al receptor, al remitente, al consignatario de la carga, al tenedor del Conocimiento de Embarque, al propietario de la mercancía y a cualquier otra persona facultada para la posesión del cargamento o al agente de cualquiera de las personas anteriormente citadas que actúe en su nombre.

“Naviera”. Se entiende como tal a Compañía Trasmediterranea, S.A., que realiza el transporte por vía marítima con sus buques, bien sean propios, arrendados o fletados.

“Contenedor”. Se considera como tal a cualquier unidad de carga, bien sea propiedad de la Naviera o del Comerciante.

2.-Notificación

Cualquier mención en este Conocimiento de Embarque de las partes que deban ser notificadas de la llegada del cargamento es exclusivamente para información de la Naviera y la falta en dar dicha notificación no implicará a la Naviera en responsabilidad alguna ni relevará al Comerciante de cualquiera de las obligaciones que se contienen en este Conocimiento.

3.-Responsabilidad de la Naviera entre el puerto de carga y el puerto de descarga

(a) En los transportes que la Naviera realice en régimen de cabotaje entre puertos españoles, el sistema de responsabilidad será el contenido en el Código de Comercio español y normativa complementaria aplicable a dicho régimen.

Para los transportes internacionales que la Naviera efectúe, se aplicará el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a los Conocimientos de Embarque firmado el 25 de agosto de 1924 (Reglas de La Haya), enmendado por el Protocolo firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968 (Reglas de La Haya-Visby) tal como ha sido promulgado en el país en que se efectúe el embarque. Si las Reglas de La Haya-Visby no estuvieran en vigor en el país de embarque de la mercancía, se aplicará la legislación correspondiente del país de destino, y ello con independencia de si dicha legislación pueda regular únicamente los embarques. Cuando se apliquen las Reglas de La Haya-Visby también se aplicará el Protocolo firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979, relativo a la aplicación del Derecho Especial de Giro.

En ningún caso será responsable la Naviera de pérdidas o daños a los cargamentos que se produzcan antes de la carga, después de la descarga, o en relación con mercancías cargadas sobre cubierta y con animales vivos.

(b) Si la Naviera fuera considerada responsable en relación con retraso, daños o pérdidas consecuenciales distintos a los daños o pérdidas a las mercancías, la responsabilidad de la Naviera estará limitada al importe del flete del transporte cubierto por este Conocimiento de Embarque, o a la cantidad de limitación que se determine con arreglo al apartado (a), lo que más bajo resulte.

(c) La responsabilidad global de la Naviera y/o de cualquiera de sus empleados, agentes o contratistas independientes bajo el presente contrato, no excederá en ninguna circunstancia de los límites de responsabilidad por pérdida total del cargamento resultante de conformidad al apartado (a) precedente o, de ser aplicable, de la Cláusula Adicional.

4.-Legislación y jurisdicción aplicables

Todas las disputas que resulten de o en conexión con este Conocimiento de Embarque serán dirimidas exclusivamente por los Juzgados y Tribunales y de acuerdo con la legislación del lugar donde la Naviera tenga su lugar principal de negocios, salvo pacto expreso en contrario.

5.- Ámbito del transporte

El viaje objeto del contrato no se limitará a la ruta directa ya que se entenderá que incluye cualesquiera medidas, retornos, paradas, retardos o supresión de puertos o lugares por cualquier propósito razonable relacionado con el transporte, incluyendo suministro de combustible, carga, descarga, u otras operaciones relacionadas con la carga y el mantenimiento del buque y de la tripulación.

6.- Sustitución del buque

La Naviera estará en libertad de transportar el cargamento o parte de él al puerto de descarga por el buque designado o por otro buque o buques de su propiedad u otros, o por otros medios de transporte, que procedan directa o indirectamente a dicho puerto.

7.- Transbordo

La Naviera tendrá libertad de transbordar el cargamento, traspasarlo a gabarras, situarlo en tierra y almacenarlo, en tierra o a flote, y a reembarcarlo y a remitirlo al puerto de descarga.

8.- Responsabilidad por las fases anteriores y posteriores al transporte marítimo

Cuando la Naviera organice la fase anterior al transporte marítimo de la carga desde un lugar distinto del puerto de carga del buque o desde la descarga del cargamento a un lugar diferente del puerto de descarga del buque, la Naviera contratará como agente del Comerciante exclusivamente y no será responsable por cualquier pérdida o daño que se produzca durante cualquier parte del transporte que no sea entre el puerto de carga y el puerto de descarga, incluso aunque el flete por el transporte completo haya sido calculado por él.

9.- Carga y descarga

- (a) La carga y la descarga del cargamento se organizará por la Naviera o su Agente.
- (b) El Comerciante se hará cargo y cuidará de la carga, por su cuenta y riesgo, antes de la carga y después de la descarga.
- (c) La carga y la descarga comenzarán sin previo aviso.
- (d) El Comerciante o su Agente presentarán el cargamento cuando el buque esté listo para cargar y tan rápido como el buque pueda recibirlo, incluyendo, si la Naviera lo solicita, la realización de horas extraordinarias aun cuando no sea costumbre del puerto. Si el Comerciante no pusieran el cargamento a disposición cuando el buque esté listo para cargar o no efectuaran la carga tan rápido como el buque puede hacerla, el buque podrá abandonar el puerto sin aviso o noticia alguna y el Comerciante será responsable frente a la Naviera por falso flete, costes de horas extras, pérdidas, costos y gastos incurridos por la Naviera.
- (e) El Comerciante se hará cargo del cargamento tan rápido como el buque pueda descargar, incluyendo, si lo solicitara la Naviera, horas extraordinarias aun cuando no sea costumbre del puerto. Si el Comerciante no se hiciera cargo de la mercancía, se entenderá que la Naviera ha dado cumplimiento al contrato de transporte en cuanto se termine la descarga. En el caso de que el Comerciante debiera retirar el cargamento de a bordo y no lo hiciera, será facultad de la Naviera el hacerlo. En este caso, la Naviera cargará al Comerciante todos los gastos en que haya incurrido para desalojar la mercancía del buque. Si la mercancía no fuera retirada dentro de un período razonable, la Naviera podrá solicitar judicialmente el depósito de la misma. Si el Comerciante no se hiciera cargo de la mercancía tan rápidamente como el buque puede descargar, el Comerciante será responsable frente a la Naviera de cualquier coste de horas extras, pérdidas, costos y gastos incurridos por la Naviera.

10.- Flete, precios, costes, gastos, derechos, impuestos y multas

- (a) El flete, se haya pagado o no, se considerará completamente ganado a la carga y no se devolverá en ningún caso. A menos que se determine otra cosa, el flete y demás conceptos bajo este contrato se pagarán por el Comerciante a la Naviera a primer requerimiento de ésta. En el caso de que el Comerciante no pague la cantidad debida en el plazo acordado entre las partes o a primer requerimiento, según corresponda, se le cargará a partir del decimocuarto día de demora contado a partir de la fecha en que el flete y demás conceptos sean debidos, un interés mensual igual al MIBOR (o unidad financiera que lo sustituya) más dos puntos.
- (b) Si una vez cargado el contenedor e iniciado el transporte del mismo, el Comerciante decidiera descargar las mercancías en lugar distinto al primero dentro del itinerario del buque, la Naviera podrá exigirle el pago del flete convenido además de los gastos que las operaciones de descarga originen.
- (c) El Comerciante será responsable de todos los costos y gastos de fumigación, agrupamiento y reunión de la carga esparcida y su pesaje a bordo, de reparar los daños y sustituir embalajes, así como de cualquier manipulación extra del cargamento por algunas de las razones mencionadas.
- (d) El Comerciante será responsable por cualquier deuda, derechos, impuestos y cargas que bajo cualquier denominación puedan ser girados, entre ellos los relativos al flete, peso de la mercancía o tonelaje del buque.
- (e) El Comerciante será responsable por todas las multas, sanciones, costes, gastos y pérdidas que la Naviera, el buque o la carga puedan incurrir como consecuencia de la inobservancia por su parte de la normativa aduanera o de importación o exportación.
- (f) En caso de declaración incorrecta de contenido, peso, medidas o valor de la mercancía, la Naviera está facultada para reclamar el doble de la cantidad de flete que hubiera sido debida si dicha declaración se hubiera formulado correctamente. A efectos de comprobar los datos verdaderos, la Naviera tiene derecho a obtener del Comerciante la factura original y a verificar mediante las comprobaciones pertinentes el cargamento y su contenido, peso, medida o valor. En cualquier caso, el Comerciante será responsable de todas las consecuencias que se deriven de este hecho.
- (g) El Comerciante que no completara la totalidad de la mercancía que convino transportar no tendrá derecho a reducción alguna en el precio del transporte, quedando por tanto obligado al pago total del mismo. Del mismo modo, no tendrá derecho a reducción alguna en el precio del transporte en el caso de que contratado el transporte de un contenedor, no fuera completada la capacidad del mismo (limitado por su volumen y peso, según las características del contenedor).
- (h) Corresponde al Comerciante entregar la documentación necesaria para el transporte de la mercancía.
- (i) El Comerciante estará obligado a despachar las mercancías con la debida diligencia, e indemnizar a la Naviera de las demoras que se produzcan como consecuencia del retraso en el cumplimiento de los trámites aduaneros correspondientes. Asimismo, será de su exclusiva responsabilidad los daños y averías que se produzcan en la mercancía como consecuencia de dicha demora.

11.- Depósito del cargamento

Con arreglo a lo prevenido en el artículo 665 del Código de Comercio español, el capitán tiene derecho a solicitar

el depósito judicial del cargamento para resarcirse de cualquier cantidad debida en virtud del presente contrato y de los costes inherentes a dicho depósito y a solicitar la venta judicial de las mercancías para satisfacer dichas reclamaciones.

12.- Avería Gruesa y Salvamento

La Avería Gruesa se regulará, declarará y liquidará de acuerdo con las Reglas de York y Amberes de 1974, enmendadas en 1994, o por sus revisiones o modificaciones posteriores, en relación con todos los cargamentos, sean cargados bajo o sobre cubierta. En caso de accidente, peligro, daño o desastre antes o después del comienzo del viaje resultante de la causa que sea, debido a negligencia o no, por la cual o por las consecuencias de la cual la Naviera no es responsable de acuerdo con la ley, contrato o por cualquier otro medio, el Comerciante contribuirá con la Naviera en la Avería Gruesa al pago de cualquier sacrificio, pérdidas o gastos de tal naturaleza que puedan ser hechos o incurridos, y pagará salvamento y gastos especiales incurridos en relación con el cargamento. Si un buque salvador es propiedad u operado por la Naviera, se pagará salvamento como si el buque fuera propiedad de extraños.

En uso de la facultad que concede el art. 846 Código de Comercio, queda convenido que la calificación, liquidación y reparto de las averías que pueda sufrir el buque y/o el cargamento durante el viaje se practicará privada y extrajudicialmente en Madrid cualesquiera que sean los puertos de embarque y destino del cargamento, renunciando los interesados a la opción relativa a la intervención de la autoridad judicial contemplada en los artículos 847, 851 y 865 del citado Código y prestando desde ahora su conformidad a lo practicado por el liquidador que la Naviera libremente designe.

En garantía de la efectividad de la contribución a la avería gruesa, el Comerciante depositará en poder de la Naviera la cantidad que el liquidador estime pueda corresponderles en la liquidación de la avería. El Comerciante no podrá hacer transmisión ni abandono de sus derechos a la carga, sino que quedan obligados a recoger la salvada en cuanto sea puesta a su disposición, así como a cumplir con todas las diligencias y formalidades exigidas en esta clase de accidentes hasta pagar en su día la parte que le corresponda por gastos de salvamento o por la contribución a la avería gruesa.

La carga no recogida oportunamente por el Comerciante se reconocerá por Peritos y almacenará por su cuenta y riesgo.

Las protestas de mar que se formulen por avería ante los Cónsules de España en el extranjero dispensarán al Capitán de todas las formalidades prescritas por las legislaciones extranjeras.

13.- Cláusula de ambos culpables de abordaje

Si el buque tuviera una colisión con otro buque como resultado de negligencia del otro buque y cualquier acto, descuido o defecto del capitán, marinero, práctico o servidores de la Naviera en la navegación o en el manejo del buque, el Comerciante indemnizará a la Naviera contra toda pérdida o responsabilidad al otro o buque no porteador o sus Armadores hasta donde dicha pérdida o responsabilidad represente pérdida de, o daño a, o cualquier reclamación de los propietarios de dichas mercancías, pagada o pagadera por el otro o por el no porteador o sus Armadores a los propietarios de dichas mercancías y que se recupere o recobre por el otro o por el buque no transportista o sus Armadores como parte de su reclamación contra el buque porteador o transportista. Lo anterior se aplicará también cuando los Armadores, operadores o aquellos que estén a cargo de cualquier buque o buques o bienes diferentes, o en adición a, los buques abordados u objetos están en falta en relación con una colisión o contacto.

14.- Ordenes de Gobiernos, Guerra, Epidemias, Hielo, Huelgas, etc.

(a) El capitán y la Naviera tendrán libertad de cumplir cualesquiera órdenes, instrucciones o recomendaciones en relación con el transporte sujeto a este contrato dadas por cualquier Gobierno o Autoridad, o Entidad que actúe en nombre de dicho Gobierno o Autoridad, o que bajo los términos del contrato de seguro del buque tenga derecho a dar dichas órdenes, instrucciones o recomendaciones.

(b) Si sucediera que el cumplimiento del transporte expusiera al buque o a cualquiera de los cargamentos a bordo a riesgo de detención, daño o retraso, como consecuencia de guerra, operaciones bélicas, bloqueo, disturbios, conmociones civiles o piratería, o a riesgo de pérdida de vida o de libertad a cualquier persona a bordo, o si cualquiera de dichos riesgos aumentara, el capitán puede descargar el cargamento en el puerto de carga o en cualquier otro puerto seguro y accesible.

(c) Si se produjeran epidemias, cuarentena, hielo, conflictos laborales, huelgas, lockouts (a bordo o fuera del buque), dificultades en la carga o descarga que impidan al buque salir del puerto de carga o alcanzar o entrar en el puerto de descarga o descargar en él en la forma usual o salir de él, todo ello con seguridad y sin retrasos no razonables, el capitán puede descargar el cargamento en el puerto de carga o en cualquier otro seguro y accesible.

(d) Cuando se den las circunstancias a las que se refiere la presente condición general, se entenderá que la Naviera ha cumplido las condiciones de transporte que le unen al Comerciante una vez finalizada la descarga.

(e) Si en relación con el ejercicio de cualquier libertad bajo esta cláusula se incurriera en cualesquiera gastos extras, los mismos serán pagados por el Comerciante en adición al flete, juntamente con el flete de retorno, en su caso, y con una compensación razonable por cualquier servicio extraordinario prestado al cargamento.

15.- Defensas y límites de responsabilidad para la Naviera, sus encargados y agentes

(a) Se conviene expresamente que ningún encargado o agente de la Naviera (que a los efectos de esta Cláusula

incluye también a cualquier contratista independiente empleado ocasionalmente por la Naviera) será responsable bajo ninguna circunstancia frente al Comerciante en virtud del presente contrato de transporte por toda pérdida, daño o retraso de cualquier naturaleza que se produzca o resulte directa o indirectamente de cualquier acto, descuido o falta por su parte actuando durante el transcurso o en relación con su empleo.

(b) Sin perjuicio de la generalidad de las prevenciones contenidas en la presente cláusula, toda exención de responsabilidad, limitación, condición y libertad contenida en la misma y todo derecho, defensa e inmunidad de cualquier naturaleza aplicable a la Naviera o de la cual la Naviera sea titular, será también aplicable y se extenderá para proteger a cada uno de dichos encargados y agentes de la Naviera actuando en el ejercicio de sus funciones.

(c) El Comerciante se obliga a no efectuar reclamación contra cualquier empleado o agente de la Naviera y, si no obstante, se formulara alguna reclamación, a indemnizar a la Naviera contra todas sus consecuencias.

(d) A los efectos de las previsiones que anteceden de la presente Cláusula, la Naviera es o será considerado como agente o administradora actuando en nombre o en beneficio de todas las personas que puedan ser ocasionalmente sus empleados o agentes y dichas personas serán consideradas partes del presente contrato de transporte.

16.- Estiba

(a) La Naviera tendrá derecho a estibar las mercancías en contenedores, trailers, tanques transportables, plataformas, pallets, o elementos similares de transporte usados para agrupar mercancías.

(b) La Naviera tendrá derecho a transportar bajo o sobre cubierta sin previo aviso al Comerciante, contenedores, trailers, tanques transportables y plataformas cubiertas, bien sean estibados por la Naviera, bien recibidos por ella estibados por el Comerciante.

17.- Contenedores, trailers, tanques transportables, plataformas y pallets cargados por el Comerciante.

(a) Si un contenedor no ha sido cargado, llenado o estibado por la Naviera, ésta no será responsable por cualquier pérdida o daño a su contenido y el Comerciante cubrirá toda pérdida o gasto incurrida por la Naviera, si dicha pérdida, daño o gasto ha sido causado por:

(i) carga, llenado o estiba negligente del contenedor;

(ii) los contenidos son inapropiados para ser transportados en contenedor; o

(iii) la inadecuación o condición defectuosa del contenedor, a menos que el contenedor sea suministrado por la Naviera y la inadecuación o condición defectuosa no hubiera sido aparente tras una inspección razonable antes o al tiempo en que el contenedor fue cargado, llenado o estibado.

(b) Las previsiones del apartado

(i) de la presente Cláusula serán también de aplicación respecto de los trailers, tanques transportables, plataformas y pallets que no hayan sido cargados, llenados o estibados por la Naviera.

(c) La Naviera no aceptará responsabilidad por daños debidos a inadecuación o condición defectuosa de equipos frigoríficos o trailers suministrados por el Comerciante, ni aquellos que hubieran podido evitarse si el Comerciante se hubiera dotado de los adecuados recursos humanos o técnicos.

18.- Devolución de contenedores

(a) Los contenedores, pallets o equipos de transporte similares suministrados por o en nombre de la Naviera serán devueltos en el mismo estado y condición en que fueron entregados al Comerciante, exceptuados el uso y desgaste natural, con sus interiores limpios y dentro del plazo establecido en las condiciones de transporte pactadas entre el Comerciante y la Naviera, o, en su defecto, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la entrega del contenedor al Comerciante para su carga en origen, debiéndose retornar en ese plazo para su embarque a bordo del buque de la Naviera. Del mismo modo, una vez realizada la descarga del contenedor, el Comerciante dispondrá de cuarenta y ocho horas para devolver el contenedor a la Naviera. Transcurrido dicho plazo sin que dicha devolución se hubiera producido, el Comerciante estará obligado a pagar a la Naviera por cada día de demora el uno por mil del valor del contenedor.

(b) El Comerciante será responsable frente a la Naviera de cualquier pérdida, daño o retraso, incluyendo demoras y detención incurrida o sufrida por los contenedores, pallets o equipos similares de transporte durante el período que media entre su entrega al Comerciante y su devolución a la Naviera.

19.- Otras normas no recogidas en estas Condiciones Generales

En lo no específicamente mencionado, el presente contrato se regirá por las normas del Código de Comercio, de la normativa complementaria, así como por las prevenciones de los Convenios internacionales aplicables a las materias concretas de que se trate que puedan resultar aplicables.

20.- Aceptación de estas Condiciones Generales por parte del Comerciante

El Comerciante declara conocer y estar conforme en su totalidad de las condiciones a las que se hace mención en las presentes Condiciones Generales, que están a su disposición en las oficinas centrales de la Naviera y en su página web, aun cuando no estén impresas o estampilladas en los conocimientos de embarque emitidos.

CLAUSULA ADICIONAL

Tráficos con Estados Unidos – Período de responsabilidad

(i) En el supuesto de que el contrato contenido en este conocimiento de embarque esté sujeto a la Ley de Transporte de Mercancías por Mar de los Estados Unidos de América de 1936 (Carriage of Goods by Sea Act, US COGSA, 1936), serán las previsiones de dicha Ley las que rijan los momentos anteriores a la carga y posteriores

a la descarga y todo el tiempo en que las mercancías permanecen bajo la custodia de la Naviera y en qué momento el flete será pagadero cuando las mercancías sean entregadas a la Naviera para su custodia.

(ii) Si las expresadas U.S. COGSA fueran de aplicación, y a menos que la naturaleza y el valor de la mercancía hayan sido declarados por el Comerciante antes de que la misma haya sido puesta a disposición de la Naviera y figuren en este conocimiento de embarque, la Naviera no será en ningún caso responsable de cualquier pérdida o daño en el cargamento por una cantidad que exceda de 500 USD por bulto o unidad de carga.