

Condiciones Generales de Contratación Cargo

1.-Definiciones

“Comerciante”: Por comerciante se entiende e incluye al cargador, al receptor, al remitente, al destinatario de la carga, al tenedor de la carta de porte o conocimiento de embarque, al propietario de la mercancía y a cualquier otra persona facultada para ostentar la posesión de la mercancía o su recepción, al agente o al representante de cualesquiera de las personas anteriormente citadas que actúe en su nombre y representación y/o con su intermediación, incluyendo pero no limitándose a los operadores logísticos y transportistas que pudieran intervenir en los transportes sucesivos y multimodales.

“Porteador”: se entiende como tal a Compañía DFDS IBERIA S.L.U., en adelante DFDS, que realiza el transporte por vía marítima con sus buques, bien sean propios, arrendados o fletados, en cualquier régimen de explotación y/o gestión.

“Carga Rodada”: se entiende como tal cualquier tipo vehículos autopropulsados o no, incluyendo vehículos articulados, cabezas tractoras, remolques o semirremolques, sean del tipo que sean.

“Mercancías”: Carga rodada o unidad de carga, autopropulsada o no, ya sea cargada o vacía.

“Unidades de carga”: Se entenderá como tal cada uno de los vehículos embarcados, ya sean autopropulsados o no, incluidos pero no limitados a coches, autobuses, camiones, vehículos de dos ruedas o similares, remolques, semiremolques, trailers, MAFIs, RTAs con o sin contenedores, y en general cualquier otro vehículo similar o elemento susceptible de embarcar rodando sobre sus ejes a bordo del buque.

“Sirviente” (servant): Se entenderá como tal cualquier persona física o jurídica empleada por, o en nombre del Porteador, o cuyos servicios o equipos hayan sido usados para ejecutar este contrato ya sea mediante un contrato directo con el Porteador o no, incluyendo pero no limitado a los armadores, managers, gestores, navieros y operadores de los buques (distintos del Porteador); transportistas efectivos; estibadores y operadores de terminales; y cualquier sirviente, empleado, agente o subcontratista (incluidos sus propios subcontratistas) del Porteador o de cualesquiera de sus sirvientes conforme a esta definición.

2.-Notificación

La notificación de la llegada de las mercancías a destino a la persona designada en el epígrafe “dirección de notificación” tiene como objeto facilitar las operaciones de descarga del Porteador. La emisión de esta notificación no constituye obligación alguna para el Porteador y la falta de la misma no implicará responsabilidad alguna para el Porteador ni exonerará al Comerciante de ninguna de sus obligaciones nacidas de la presente carta de porte.

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

(a) El régimen de responsabilidad del porteador bajo la presente carta de porte se regulará por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima,

por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y los protocolos que lo modifican de los que España sea estado parte.

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

(b) Si el Porteador fuera considerado responsable por retraso, la responsabilidad del Porteador quedará limitada a una cifra equivalente a dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por dicho retraso, pero nunca excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud de la presente Carta de Porte.

(c) La responsabilidad global del Porteador bajo el presente contrato y/o de cualesquiera de sus empleados, dependientes, agentes o subcontratistas, no excederá bajo ninguna circunstancia de los límites de responsabilidad por pérdida total de las mercancías de conformidad el apartado (a) precedente.

4.-Ley aplicable y jurisdicción. Las partes expresamente acuerdan que la ley aplicable al presente contrato de transporte o Carta de Porte será la Ley Española. Todas las disputas que resulten de la interpretación del contrato, su validez, aplicación o cumplimiento, así como cualquier discrepancia respecto al mismo serán sometidas a los Juzgados y Tribunales del lugar donde el Porteador tenga su domicilio social, esto es, los Juzgados de Algeciras (España). A los efectos de notificaciones, las partes acuerdan como domicilio de notificaciones el indicado en la presente Carta de Porte.

5.-Ámbito del transporte.

El porteador tendrá libertad para ejecutar el transporte siguiendo la ruta e itinerario que considere conveniente, salvo pacto en contrario. Dicha ruta no se tendrá que limitar a la ruta directa entre los puertos de carga y descarga, pudiendo el porteador modificar dicha ruta a fin de incluir o eliminar paradas o escalas intermedias, pudiendo el porteador desviarse de su ruta para salvar o intentar salvar vidas humanas o bienes en la mar, cargar o descargar otras cargas, realizar suministro de combustible u otras operaciones relacionadas con la carga, el mantenimiento del buque y de la tripulación, no siendo el porteador responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte.

6.-Sustitución del buque.

El Porteador tiene la libertad de transportar las mercancías al puerto de descarga bien en el buque designado en la presente carta de porte, bien en otro buque o buques de su propiedad o en cualesquiera otros bajo su gestión o fletamento; o por cualesquiera otros medios de transporte, con destino directo o indirecto a dicho puerto de descarga.

7.-Transbordo.

La Porteador tendrá la libertad de transbordar las mercancías, descargarlas

y almacenarlas, en tierra o a bordo de otro buque, reembarcarlas y remitirlas al puerto de descarga.

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

En caso de que el Porteador organice la fase anterior al transporte marítimo de las mercancías desde un lugar distinto de la zona de atraque del buque en el puerto de carga o desde la descarga de las mercancías a un lugar diferente de la zona de atraque del buque en el puerto de descarga, el Porteador contratará con terceros por cuenta y riesgo del comerciante, actuando en calidad agente del Comerciante exclusivamente. El Porteador no será responsable de cualquier pérdida, daño o demérito que se produzca a las mercancías durante dichos transportes previos y/o posteriores al transporte marítimo entre los puertos de carga y descarga, aun cuando los portes devengados por dichos transportes hayan sido cobrados por el Porteador.

9.-Carga y descarga.

(a) Tanto la carga como la descarga de las mercancías o unidades de carga, ya sean llenas o vacías, se organizará por el Porteador o su Agente.

(b) Las unidades de carga deberán estar puestas a disposición del Porteador, en la zona portuaria designada por el Porteador, para su carga y posterior estiba a bordo del buque con un mínimo de cuarenta minutos (40') de antelación a la hora prevista de salida del buque.

Cuando el puerto de carga sea el Puerto de Tánger Med, las unidades de carga deberán ser puestas a disposición del Porteador para el comienzo de las operaciones de carga con un mínimo de cuarenta minutos (40') previos a la hora prevista para la salida del buque (40') en la zona de atraque del citado Puerto, y en ningún caso, en la zona de escáner con la que cuenta el citado Puerto de Tánger Med.

(c) El Comerciante se hará cargo y cuidará de las unidades de carga, por su cuenta y riesgo, antes de la carga y después de la descarga del buque siendo responsabilidad exclusiva del Comerciante la correcta estiba de las mercaderías dentro de las unidades de carga sin que quepa responsabilidad del Porteador por una incorrecta estiba, trincaje o disposición de las mercaderías dentro de dichas unidades de carga. A tales efectos, el comerciante declara conocer y aceptar los riesgos del transporte marítimo.

(d) La carga y la descarga comenzarán sin previo aviso.

(e) El Comerciante o su Agente presentarán las unidades de carga para su embarque respetando los tiempos establecidos en el apartado (b) y tan pronto como el buque pueda cargar y tan rápido como el buque pueda recibirlas, incluyendo, si el Porteador lo solicita, la realización de horas extraordinarias, ya sean costumbre en el puerto o no lo sean. Si el Comerciante no pusiera las unidades de carga a disposición del Porteador en tiempo y forma cuando el buque esté listo para

cargar, o no efectuase la carga tan rápido como el buque puede hacerla, el buque podrá abandonar el puerto sin previo aviso, siendo el Comerciante responsable frente al Porteador por falso flete, costes y horas extras incurridas, pérdidas, gastos y costos incurridos por el Porteador.

(f) El Comerciante se hará cargo de la unidad de carga tan rápido como el buque pueda descargar. Si llegado el momento, el Comerciante no se hiciera cargo de las unidades de carga cuando se le requiera por el Porteador, se entenderá que el Porteador ha dado cumplimiento al contrato de transporte existente entre ambas partes tan pronto como termine la descarga de las unidad(es) de carga amparada(s) por el presente contrato transporte. En el caso de que el Comerciante debiera retirar la(s) unidad(es) de carga de a bordo y no lo hiciera, será facultad del Porteador el proceder con la descarga por cuenta y riesgo del Comerciante. Si la(s) unidad(es) de carga no fueran retirada dentro de un período razonable, el Porteador podrá solicitar el depósito y venta de estas incluidas las mercaderías en ellas contenidas de acuerdo con la Ley española. Si el Comerciante no se hiciera cargo de la(s) unidad(es) de carga tan rápido como el buque puede descargar, o no retirara las mismas en el puerto de destino en un periodo razonable, el Comerciante será responsable frente al Porteador de cualquier coste de horas extras, pérdidas, costos y gastos, sean de la naturaleza que sean, incurridos por el Porteador, incluyendo los judiciales y los de destrucción de la mercancía, en su caso.

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

(a) El flete, se haya pagado o no, se considerará completamente ganado y debido a la carga y no se devolverá en ningún caso. Asimismo, y en la medida en que no se determine otra cosa, el flete y demás conceptos bajo este contrato se pagarán por el Comerciante a la Porteador a primer requerimiento de éste y en todo caso, dentro de los 30 días siguientes a la fecha de la factura emitida, mediante Domiciliación Bancaria SEPA B2B. 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 día treinta (30) desde la fecha de factura un interés de demora igual al interés legal del dinero incrementado en dos (2) puntos, diario, aplicable al resto de gastos ocasionados al Porteador en cualquier caso.

El precio del flete será remitido al comerciante cuya oferta será mantenida hasta la confirmación o rechazo, en el mismo correo electrónico remitido por el Porteador.

A los efectos mencionados más arriba, se considerarán obligados solidariamente al pago el comerciante, el agente y en definitiva, cualquiera de los intervinientes y operadores identificados por la Porteador en los tratos y en el contrato que se soporta a través del presente documento.

(b) Una vez cargadas e iniciado el transporte de las mercancías, el Comerciante no podrá descargar la(s) unidad(es) de carga en lugar distinto al puerto de descarga dentro del itinerario del buque.

(c) El Comerciante será responsable de todos los costos y gastos de cualquier manipulación extra de las unidades de carga objeto del presente contrato.

(d) El Comerciante será responsable por cualquier deuda, derechos, impuestos y cargas que bajo cualquier denominación puedan ser girados o cargados con ocasión de este transporte, entre ellos los relativos al flete.

(e) El Comerciante será responsable por todas las multas, sanciones, costes, gastos y pérdidas que el Porteador, el buque o la carga puedan incurrir como consecuencia de la inobservancia por su parte de la normativa aduanera o de importación o exportación y en general, de la normativa aplicable en el puerto de origen y/o destino.

(f) En caso de declaración incorrecta de contenido, peso, medidas o valor de la mercancía, el Porteador está facultado 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, el Porteador tiene derecho a obtener del Comerciante cuanta documentación sea menester y que acompañe al transporte 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) Corresponde al Comerciante entregar la documentación necesaria para el transporte de la mercancía.

(h) El Comerciante estará obligado a despachar las mercancías ante Aduanas con la debida diligencia, e indemnizar al Porteador por 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.

(i) El conductor de la(s) unidad(es) de carga no podrá permanecer en la bodega del buque, mucho menos en las cabinas de las unidades de carga, utilizar instrumentos o manipular material inflamable, y deberá observar escrupulosamente las normas de seguridad y seguir con especial atención las ordenes e instrucciones dirigidas por la tripulación del buque y el personal de tierra, siendo el Comerciante responsable civil en todo caso de los daños y perjuicios que se pueda ocasionar por la inobservancia o incumplimiento de las ordenes e instrucciones del Porteador, de la tripulación del buque o del personal de tierra.

11.- Depósito del cargamento.

Con arreglo a lo previsto en los artículos 228 y 512, siguientes y concordantes, de La Ley 14/2014 de 24 de Julio, de Navegación Marítima y normas concordantes, el Porteador tiene derecho a solicitar el depósito y venta de las mercancías transportadas en los casos en el que Comerciante no abone el flete y/o sus gastos conexos, incluyendo el flete sobre vacío, las demoras y/o paralizaciones y/o detenciones “detentions” debidos, o no se presente a retirar las mercancías transportadas, así como cuando el transporte no pueda concluir a causa de una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciera imposible, ilegal o prohibida su continuación.

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, vigentes en el lugar de liquidación de la Avería, en relación con todas las mercancías, sean cargados bajo o sobre cubierta. En caso de accidente, peligro, daño o desastre, sean de la naturaleza que sean, antes o después del comienzo del viaje, debido a negligencia o no, y por el cual o por las consecuencias del cual el Porteador no sea responsable de acuerdo con la ley, contrato o de cualquier otra manera, el Comerciante contribuirá a la liquidación de la Avería Gruesa procediendo al pago de cualquier sacrificio, pérdida o gastos que sean clasificables como acto o daño de Avería Gruesa y que hayan sido ocasionados o incurridos, pagando además el salvamento y los gastos, especiales o no, que se hayan incurrido en relación con sus mercancías. Si un buque salvador es propiedad u operado por el Porteador, se pagará salvamento como si el buque fuera propiedad de terceros. En uso de la facultad que concede el artículo 352 y concordantes de la Ley de Navegación Marítima, queda convenida 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 Londres (Reino Unido), mediante la designación por parte del Porteador o armador del buque (para el caso de que no sea el Porteador) del correspondiente liquidador, cualesquiera que sean los puertos de embarque y destino del cargamento, renunciando los interesados al procedimiento contemplado en los artículos 506 a 511 de la Ley de Navegación Marítima, siendo la liquidación así practicada vinculante para las partes y ejecutiva. En garantía de la efectividad de la contribución a la avería gruesa, el Comerciante depositará o garantizará la cantidad que el liquidador de la Avería Gruesa estime pueda corresponderle en la liquidación de la Avería Gruesa por el liquidada.

13.- Cláusula de ambos culpables de abordaje “both to blame collision clause”.

Si el buque colisiona con o aborda a otro buque como resultado de la negligencia del otro buque y cualquier acción, negligencia o fallo del Capitán, Oficial, Marinero, Práctico o empleados del Porteador en la navegación o en la gestión del buque, los propietarios de la carga transportada bajo el presente contrato indemnizarán al Porteador por cualquier

pérdida o responsabilidad al otro buque no porteador o su propietario en tanto tal pérdida o responsabilidad represente pérdida de o daños a, o cualquier reclamación de los propietarios de dicha mercancía, pagada o pagadera por el otro buque no porteador o su propietario a los propietarios de dichas mercancías y haya sido compensada, recuperada o recobrada por el otro buque no porteador o su propietario como parte de su reclamación contra el buque porteador o el porteador. La disposición anterior aplicará también cuando los propietarios, operadores o aquellos a cargo de cualquier buque, buques u objetos que no sean, o además de, los buques del abordaje u objetos, culpables respecto del abordaje o contacto.

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

(a) El capitán y el Porteador tendrán la libertad de cumplir cualesquiera órdenes, instrucciones o recomendaciones dadas en relación con el transporte sujeto a este contrato por cualquier Gobierno, Autoridad o Administración competente ya sea nacional o supranacional, o cualesquiera que actúen en nombre de dicho Gobierno o Autoridad o Administración, 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, sanción o detención, daño o retraso, como consecuencia de guerra, operaciones bélicas, bloqueo, disturbios, conmociones civiles o piratería, revueltas populares 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, circunstancias meteorológicas extraordinarias, conflictos laborales, huelgas, cierre o paro patronal (a bordo o fuera del buque), dificultades en la carga o descarga tanto en el puerto de carga como en el de descarga que impidan al buque salir del puerto de carga o llegar 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) Con la descarga de las mercancías, cuando se den las circunstancias a las que se refiere la presente cláusula, se entenderá que el Porteador ha cumplido con todas las obligaciones que le unen con el Comerciante bajo este contrato de transporte.

(e) Si en relación con el ejercicio de cualesquiera derechos 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, si lo hubiera, y con una compensación razonable por los servicios extraordinarios prestados por el Porteador a las mercancías.

15.- Defensas y límites de responsabilidad para la Porteador, sus empleados, encargados agentes y subcontratistas. "Himalaya Clause de BIMCO/Grupo Internacional de P&I".

(b) Se conviene expresamente que ningún sirviente o agente del Porteador será, bajo ninguna circunstancia, responsable frente al Comerciante o cualquier otra parte de este contrato (de ahora en adelante "el Comerciante") por cualquier pérdida, daño o retraso de cualquier naturaleza que se produzca o resulte directa o indirectamente de cualquier acto, descuido o falta del sirviente durante el transcurso o en relación con la ejecución de este contrato.

(c) Sin perjuicio de la todos los artículos contenidas en la presente cláusula, toda exención de responsabilidad, limitación, condición y liberalidad contenida en la misma (distintos a las del Art III regla 8 de las Reglas de la Haya-Visby que han sido incorporadas por medio de la ley aplicable al contrato) y todo derecho, defensa e inmunidad de cualquier naturaleza aplicable al Porteador o de la cual el Porteador sea titular, incluido el derecho a someter cualquier controversia o cuestión a la Jurisdicción acordada en este contrato, será también aplicable y se extenderá para proteger a cada uno de dichos sirvientes y agentes del Porteador actuando en el ejercicio de sus funciones.

(d) I.- El Comerciante se compromete a no efectuar reclamación alguna nacida del presente contrato, garantía, responsabilidad extracontractual o de cualquier otro modo contra frente a cualquier sirviente o agente del Porteador y por el que se imponga o trate de imponer frente a ellos cualquier tipo de responsabilidad, sea de la naturaleza que sea, con ocasión del presente contrato y que traiga su causa o no en cualquier tipo de responsabilidad de dichos sirvientes. Los sirvientes quedan expresamente facultados para invocar la presente cláusula frente al Comerciante; y

II.- El Comerciante se compromete a indemnizar al Porteador por todos los daños y perjuicios causados en el caso de que se interponga cualquier reclamación frente a los sirvientes y agentes del Porteador.

(e) A los efectos de las previsiones que anteceden de la presente Cláusula, la Porteador es o será considerado como agente, representante o actuando en nombre o en beneficio de todas las personas que puedan ser ocasionalmente sus empleados o agentes, siendo consideradas todas ellas como partes del presente contrato de transporte.

16.- Cláusula New Jason.

En el caso de accidente, peligro o desastre antes o después del comienzo del viaje, cualquiera que sea la causa, ya sea debido a negligencia o no, respecto del cual, o de cuyas consecuencias, el porteador no sea responsable, ya sea por ley, contrato o de otra manera, las mercancías, los embarcadores, los receptores o los propietarios de las mercancías contribuirán con el Porteador

y/o armador en la avería gruesa al pago de cualesquiera sacrificios, pérdidas o gastos de avería gruesa que se puedan haber realizado o incurrido y pagará el salvamento y los cargos especiales incurridos con respecto de las mercancías. Si el buque salvador es propiedad o está operado por el porteador, el salvamento será pagado en su totalidad como si el buque salvador fuere propiedad de terceros. Las mercancías, embarcadores, receptores o propietarios de las mercancías deberán pagar antes de la entrega el depósito que el porteador y/o armador, o sus agentes, consideren suficientes para cubrir la estimada contribución de las mercancías y cualquier otro coste especial de salvamento.

17.- Estiba en las unidades de carga.

- El comerciante conoce los riesgos del transporte marítimo. El Porteador no será responsable por cualquier pérdida o daño causado a las unidades de carga y/o a su contenido y el Comerciante cubrirá toda pérdida o gasto incurrida por el Porteador, si dicha pérdida, daño o gasto ha sido causado por:
 - (i) carga, llenado, estiba y/o trínca negligente del contenido de la unidad de carga;
 - (ii) deficiente estiba, embalaje y/o trínca de las mercancías dentro de la unidad de carga;
 - (iii) los contenidos son inapropiados para ser transportados en la unidad de carga de que se trate; y/o
 - (iii) la inadecuación o condición defectuosa o avería, sea de la naturaleza que sea, de la unidad de carga embarcada.
- El Porteador no aceptará responsabilidad por daños debidos a inadecuación, condición defectuosa o avería de los equipos frigoríficos o de los semi-remolques 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.- Transporte de Mercancías Peligrosas.

- No podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza al Porteador y sin el consentimiento expreso y previo de éste para su transporte, debiendo en cualquier caso ser marcadas y etiquetadas por el Cargador conforme a las normas vigentes para cada clase de estas mercancías.
- Si el Comerciante embarcase mercancías peligrosas con violación de lo dispuesto en el apartado anterior, será responsable frente al Porteador y ante los demás cargadores y/o comerciantes de todos los daños y perjuicios causados; además, dichas mercancías podrán en todo momento ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas según lo exijan las circunstancias, sin derecho a indemnización.
- Incluso en el caso de embarque de

mercancías peligrosas correctamente declarado, éstas podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas si llegan a constituir un peligro real para las personas o las cosas, sin derecho a indemnización, a no ser que el Porteador sea responsable de dicha situación de peligro, o bien cuando proceda su abono en avería gruesa.

19.- Sanciones impuestas por Naciones Unidas, Unión Europea, Estados Unidos y/o cualquier otro Organismo supranacional u Organización Internacional.

El Comerciante garantiza al Porteador así como a sus empleados y/o dependientes y/o agentes y/o subcontratistas y/o sirvientes según la definición contenida en la cláusula 1 de este contrato, que a fecha de emisión de esta carta de porte y durante la duración del viaje objeto de la misma, ni el Comerciante ni sus a sus empleados y/o dependientes y/o agentes y/o subcontratistas y/o sirvientes ni sus mercancías han sido objeto de sanción, prohibición, restricción que les prohíba o impida la ejecución del presente transporte marítimo. En el caso de que el Comerciante incumpliera esta garantía o el Porteador tuviera conocimiento de dicho incumplimiento, el Porteador deberá cumplir con cuantas órdenes o directrices sean dictadas por los organismos y/o Autoridades competentes para ejecutar las sanciones impuestas incluidas las Autoridades del país de la bandera del buque porteador. En ausencia de dicha órdenes, directrices, leyes o regulaciones, el Porteador podrá a su discreción, dar por concluido y resuelto el presente contrato o, si la carga se encuentra a bordo del buque, dirigirse a cualquier puerto seguro y de su elección para proceder a la descarga, total o parcial, de las mercancías. Si este fuera el caso, dicha arribada no será considerada como desviación ni como incumplimiento alguno de las obligaciones nacidas de este contrato. El Comerciante será responsable y deberá indemnizar al Porteador por cuantas reclamaciones, pérdidas, daños, costes o multas que pudiera sufrir con causa o con relación a su incumplimiento con lo dispuesto en esta cláusula.

20.- Tiempo de acompañamiento del vehículo a bordo

Por motivos de seguridad, y de acuerdo con el Capítulo II-1, Parte B-4, Regla 23 del anexo del Convenio SOLAS, y el apartado 2.4.4 Política de acceso a las cubiertas de vehículos y estiba segura de vehículos del Sistema de Gestión de la Seguridad del Buque, se prohíbe a todo conductor permanecer dentro del vehículo una vez estacionado en la bodega. Asimismo, queda prohibido a todo transportista acceder a la cubierta para vehículos una vez iniciada la navegación y hasta que el barco llegue a destino.

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

El Comerciante declara conocer y estar conforme en su totalidad con los términos y condiciones de las presentes Condiciones Generales, que están además a su disposición en las oficinas centrales del Porteador y en su página web.

22.- Declaración ENS en nombre del porteador.

Según lo establecido en la Nota de la Agencia Tributaria – Aduanas, de fecha 21 de noviembre de 2025, mediante la petición del embarque o reserva de embarque al porteador en los buques RO-RO, el transportista por carretera acuerda con este, aceptar la responsabilidad de declarar en su nombre la ENS, realizándose así una delegación expresa en el transportista por carretera de la obligación de la declaración de la ENS, todo ello, con estricto cumplimiento de los términos recogidos en la normativa ICS2.