

RFS Conditions Générales de Transport de Marchandises

1.-Définitions

« Commerçant » : Le terme « commerçant » désigne et inclut l'armateur, le destinataire, l'expéditeur, le destinataire de la cargaison, le détenteur de la lettre de transport ou du connaissement, le propriétaire des marchandises et toute autre personne habilitée à détenir les marchandises ou leur réception, l'agent ou le représentant de l'une des personnes susmentionnées agissant en leur nom et représentation et/ou avec leur intermédiation, y compris, mais sans s'y limiter, les opérateurs logistiques et les transporteurs qui peuvent être impliqués dans les transports successifs et multimodaux.

« Transporteur » : désigne RED FISH SPEEDLINES SARL, ci-après dénommé RFS, qui effectue des transports maritimes avec ses propres navires, des navires loués ou affrétés, sous tout régime d'exploitation et/ou de gestion.

« Cargaison RoRo » : désigne tout type de véhicule, autopropulsé ou non, y compris les véhicules articulés, les tracteurs, les remorques ou semi-remorques, de quelque type qu'il soit.

« Marchandises » : Cargaison ou charge unitaire roulante, autopropulsée ou non, chargée ou vide.

« Unités de chargement » : Désigne chaque véhicule à bord, qu'il soit autopropulsé ou non, y compris, mais sans s'y limiter, les voitures, autobus, camions, véhicules à deux roues ou similaires, remorques, semi-remorques, trailers, MAFI, RTA avec ou sans conteneurs, et généralement tout autre véhicule ou élément similaire susceptible d'être chargé en roulant sur ses essieux à bord du navire.

« Préposé » : Toute personne physique ou morale employée par ou pour le compte du Transporteur, ou dont les services ou les équipements ont été utilisés pour l'exécution du présent contrat, qu'elle soit sous contrat direct avec le Transporteur ou non, y compris, mais sans s'y limiter, les armateurs, les gestionnaires, les gérants, les affréteurs et les exploitants de navires (autres que le Transporteur) ; les transporteurs effectifs ; les armateurs et les opérateurs de terminaux ; et tous les préposés, employés, agents ou sous-traitants (y compris leurs propres sous-traitants) du transporteur ou de l'un de ses préposés au sens de cette définition.

2.-Notification

La notification de l'arrivée de la marchandise à destination à la personne désignée sous la rubrique « adresse de notification » est destinée à faciliter les opérations de déchargement du Transporteur. L'émission de cette notification ne constitue pas une obligation de la part du Transporteur et son absence n'implique aucune responsabilité de la part du Transporteur et ne libère le Commerçant d'aucune de ses obligations découlant de la présente lettre de transport.

3.-Responsabilité du transporteur entre le port de chargement et le port de déchargement.

(a) Le régime de responsabilité du transporteur en vertu de la présente lettre de transport est régi par la loi 14/2014, du 24 juillet, sur la navigation maritime,

par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, et les protocoles la modifiant auxquels l'Espagne fait partie.

En aucun cas le Transporteur ne sera responsable des pertes ou dommages aux marchandises survenant avant le chargement ou après le déchargement du navire, ou en ce qui concerne les marchandises chargées sur le pont et les animaux vivants.

(b) Si le Transporteur est tenu responsable d'un retard, sa responsabilité sera limitée à un montant égal à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises affectées par ce retard, sans toutefois dépasser le montant total du fret payable en vertu de ce Connaissement.

(c) La responsabilité globale du Transporteur en vertu du présent contrat et/ou de l'un de ses employés, préposés, agents ou sous-traitants ne dépassera en aucun cas les limites de responsabilité pour la perte totale des marchandises conformément au paragraphe (a) ci-dessus.

4.-Loi applicable et juridiction. Les parties conviennent expressément que la loi applicable à ce contrat de transport ou au connaissement est la loi espagnole. Tous les litiges découlant de l'interprétation du contrat, de sa validité, de son application ou de son exécution, ainsi que toute divergence à leur sujet, seront soumis aux Cours et Tribunaux du lieu où le Transporteur a son siège social, c'est-à-dire les Tribunaux d'Algésiras (Espagne). Aux fins des notifications, les parties conviennent que l'adresse indiquée dans la présente lettre de transport sera l'adresse des notifications.

5.- Domaine de transport.

Le transporteur est libre d'effectuer le transport par le trajet et l'itinéraire qu'il juge appropriés, sauf accord contraire. Cet itinéraire ne doit pas nécessairement se limiter à l'itinéraire direct entre les ports de chargement et de déchargement, et le transporteur peut modifier cet itinéraire afin d'inclure ou de supprimer des arrêts intermédiaires ou des escales, le transporteur pouvant dévier de son itinéraire pour sauver ou tenter de sauver des vies humaines ou des marchandises en mer, charger ou décharger d'autres marchandises, effectuer des opérations de soutage ou d'autres opérations liées à la cargaison, à l'entretien du navire et à l'équipage, et le transporteur ne sera pas responsable des pertes ou dommages qui en résultent.

6.- Substitution du navire.

Le Transporteur est libre de transporter la marchandise jusqu'au port de déchargement soit dans le navire désigné dans la présente lettre de transport, soit dans un ou plusieurs autres navires lui appartenant ou dans un ou plusieurs autres navires sous sa direction ou son affrètement ; soit par tout autre moyen de transport, à destination directe ou indirecte du port de déchargement.

7.- Transbordement.

Le Transporteur est libre de transborder les

marchandises, de les décharger et de les stocker, à terre ou à bord d'un autre navire, de les réexpédier et de les envoyer au port de déchargement.

8.- Responsabilité des phases précédant et suivant le transport maritime.

Dans le cas où le Transporteur organise la phase préalable au transport maritime de la marchandise à partir d'un lieu autre que la zone d'accostage du navire dans le port de chargement ou du déchargement de la marchandise vers un lieu autre que la zone d'accostage du navire dans le port de déchargement, le Transporteur emploiera des tiers pour le compte et aux risques du commerçant, agissant en tant qu'agent du Commerçant exclusivement. Le Transporteur ne sera pas responsable de toute perte, dommage ou préjudice survenant aux marchandises au cours de ce transport avant et/ou après le transport maritime entre les ports de chargement et de déchargement, même si les frais de transport pour ce transport ont été perçus par le Transporteur.

9.- Chargement et déchargement.

(a) Le chargement et le déchargement des marchandises ou des unités de chargement, qu'elles soient pleines ou vides, sont organisés par le Transporteur ou son Agent.

(b) Les unités de chargement seront mises à la disposition du Transporteur, dans la zone portuaire désignée par le Transporteur, pour chargement et arrimage ultérieur à bord du navire, au moins quarante minutes (40') avant l'heure prévue de départ du navire.

Lorsque le port de chargement est le Port de Tanger Med, les unités de chargement doivent être mises à la disposition du Transporteur pour le début des opérations de chargement au moins quarante minutes (40') avant l'heure prévue de départ du navire (40') dans la zone d'accostage dudit Port, et en aucun cas dans la zone de scanner dudit Port de Tanger Med.

(c) Le Commerçant prendra en charge et prendra soin des unités de chargement, à ses propres risques et frais, avant le chargement et après le déchargement du navire, le Commerçant étant seul responsable du bon arrimage des marchandises dans les unités de cargaison sans que le Transporteur ne soit responsable du mauvais arrimage, du saisinage ou de la disposition des marchandises dans lesdites unités de cargaison. À cet effet, le commerçant déclare connaître et accepter les risques du transport maritime. Le Transporteur expédie les unités de cargaison sous le régime « STC ». (« SAID TO CONTAIN » ou DIT CONTENIR) et ne voit donc pas les marchandises ni ne compte les colis et n'est pas responsable de leur arrimage pour le transport maritime.

(d) Le chargement et le déchargement commenceront sans préavis.

(e) Le Commerçant ou son Agent doit présenter les unités de cargaison pour le chargement dans les délais prévus au paragraphe (b) et dès que le navire peut les charger et aussi vite que le navire peut

les recevoir, y compris, si le Transporteur le demande, les heures supplémentaires, qu'elles soient habituelles au port ou non. Si le Commerçant ne met pas les unités de cargaison à la disposition du Transporteur en temps utile lorsque le navire est prêt à charger, ou s'il ne charge pas aussi vite que le navire peut le faire, le navire peut quitter le port sans préavis, et le Commerçant sera responsable envers le Transporteur du faux fret, des coûts et des heures supplémentaires encourus, des pertes, des dépenses et des coûts encourus par le Transporteur.

(f) Le Commerçant prend en charge l'unité de cargaison dès que le navire est en mesure de décharger. Si le Commerçant ne prend pas en charge la ou les unités de cargaison lorsque le Transporteur le lui demande, le Transporteur sera réputé avoir exécuté le contrat de transport entre les deux parties dès que le déchargement de la ou des unités de cargaison faisant l'objet du présent contrat de transport aura été achevé. Au cas où le Commerçant devait retirer la ou les unités de cargaison du navire et ne le fait pas, le Transporteur sera en droit de procéder au déchargement aux risques et frais du Commerçant. Si la ou les unités de chargement ne sont pas enlevées dans un délai raisonnable, le Transporteur peut demander le dépôt et la vente de la ou des unités de chargement, y compris les marchandises qu'elles contiennent, conformément à la législation espagnole. Si le Marchand ne prend pas en charge la ou les unités de cargaison aussi vite que le navire peut les décharger, ou ne les enlève pas au port de destination dans un délai raisonnable, le Commerçant sera responsable envers le Transporteur de tous les frais supplémentaires, pertes, coûts et dépenses, de quelque nature que ce soit, encourus par le Transporteur, y compris les frais juridiques et ceux de la destruction des marchandises, le cas échéant.

10.- Fret, prix, coûts, charges, dépenses, droits, taxes et pénalités.

(a) Le fret, qu'il soit payé ou non, est considéré comme entièrement acquis et dû sur la cargaison et ne sera en aucun cas remboursé. En outre, et dans la mesure où il n'en a pas été décidé autrement, le fret et les autres éléments du présent contrat seront payés par le Commerçant au Transporteur à première demande et, en tout état de cause et sauf accord explicite, dans un délai de 30 jours à compter de la date d'émission de la facture, par prélèvement bancaire SEPA B2B. Au cas où le Commerçant ne payait pas le montant dû dans le délai convenu entre les parties ou à première demande, selon le cas, un intérêt de retard égal à l'intérêt légal de l'argent majoré de deux (2) points, journalier, applicable au reste des frais engagés par le Transporteur sera facturé au Commerçant à partir du trentième (30ème) jour à compter de la date de facturation.

Le prix du fret sera envoyé au commerçant dont l'offre sera maintenue jusqu'à confirmation ou rejet, dans le même e-mail envoyé par le Transporteur.

Aux fins susmentionnées, le commerçant, l'agent et, finalement, tous les participants

et opérateurs identifiés par le Transporteur dans les transactions et dans le contrat qui est établi dans ce document, seront considérés comme solidairement responsables du paiement.

(b) Une fois que les marchandises ont été chargées et que le transport des marchandises a commencé, le Commerçant ne peut pas décharger la ou les unités de cargaison à un autre endroit que le port de déchargement dans le cadre de l'itinéraire du navire.

(c) Le Commerçant est responsable de tous les coûts et dépenses de toute manutention supplémentaire des unités de cargaison couvertes par le présent contrat.

(d) Le Commerçant est responsable de toutes les dettes, droits, taxes et charges sous quelque nom que ce soit qui peuvent être prélevés ou facturés en rapport avec ce transport, y compris ceux relatifs au fret.

(e) Le Commerçant sera responsable de toutes les amendes, pénalités, coûts, dépenses et pertes que le Transporteur, le navire ou la cargaison pourraient subir du fait du non-respect des réglementations douanières ou d'importation ou d'exportation et généralement des réglementations applicables dans le port d'origine et/ou de destination.

(f) En cas de déclaration incorrecte du contenu, du poids, des mesures ou de la valeur des marchandises, le Transporteur est en droit de réclamer le double du montant du fret qui aurait été dû si la déclaration avait été faite correctement. Afin de vérifier les indications exactes, le Transporteur est en droit d'obtenir du Commerçant tous les documents nécessaires accompagnant le transport et de vérifier par des contrôles appropriés la cargaison et son contenu, son poids, ses mesures ou sa valeur. En tout état de cause, le Commerçant sera responsable de toutes les conséquences qui en découlent.

(g) Il incombe au commerçant de fournir les documents nécessaires au transport des marchandises.

(h) Le Commerçant sera tenu de dédouaner les marchandises avec la diligence requise et d'indemniser le Transporteur pour tout retard résultant de l'accomplissement des formalités douanières pertinentes. En outre, il est seul responsable de tout dommage ou avarie de la cargaison résultant de ce retard.

(i) Le conducteur de l'unité ou des unités de chargement ne peut pas rester dans la cale du navire, et encore moins dans les cabines de l'unité ou des unités de chargement, utiliser des instruments ou manipuler des matières inflammables, et doit respecter scrupuleusement les règles de sécurité et suivre avec une attention particulière les ordres et instructions donnés par l'équipage du navire et le personnel à terre, le Commerçant étant civilement responsable dans tous les cas de tous les dommages qui pourraient être causés par l'inobservation ou le non-respect des ordres et instructions du

Transporteur, de l'équipage du navire ou du personnel à terre.

11.- Dépôt de la cargaison.

Conformément aux dispositions des articles 228 et 512, suivants et concordants, de la Loi 14/2014 du 24 juillet, sur la Navigation Maritime et des règlements concordants, le Transporteur a le droit de demander le dépôt et la vente des marchandises transportées dans les cas où le Commerçant ne paie pas le fret et/ou ses frais connexes, y compris le fret à vide, les retards et/ou arrêts et/ou retenues dus, ou ne se présente pas pour retirer les marchandises transportées, ainsi que lorsque le transport ne peut être conclu en raison d'une circonstance fortuite survenant au cours du voyage, qui rend sa poursuite impossible, illégale ou interdite.

12.- Avarie commune et sauvetage.

L'avarie commune est réglementée, déclarée et réglée conformément aux règles d'York et d'Anvers de 1974, telles que modifiées en 1994, ou à toute révision ou modification ultérieure de celles-ci, en vigueur au lieu de règlement de l'avarie, pour toutes les marchandises, qu'elles soient chargées en dessous ou sur le pont. En cas d'accident, de péril, de dommage ou de catastrophe, de quelque nature que ce soit, avant ou après le début du voyage, qu'ils soient dus à une négligence ou non, et pour lesquels ou les conséquences desquels le transporteur n'est pas responsable en vertu de la loi, du contrat ou autre, le Commerçant doit contribuer au règlement de l'avarie commune en payant tout sacrifice, perte ou dépense qui peut être classé comme acte ou dommage d'avarie commune et qui a été occasionné ou encouru, et en payant le sauvetage et les dépenses, spéciales ou autres, encourues en rapport avec ses marchandises. Si un navire de sauvetage appartient ou est exploité par le transporteur, le sauvetage sera payé comme si le navire appartenait à un tiers. En vertu du pouvoir conféré par les articles 352 et suivants de la loi sur la marine marchande, il est convenu que l'évaluation, le règlement et la répartition de tout dommage pouvant être subi par le navire et/ou la cargaison au cours du voyage seront effectués de manière privée et à l'amiable à Londres, au Royaume-Uni, par la désignation par le transporteur ou l'armateur du navire (au cas où il ne serait pas le transporteur) du liquidateur correspondant, quels que soient les ports d'embarquement et de destination de la cargaison, les parties intéressées renonçant à la procédure prévue aux articles 506 à 511 de la loi sur la navigation maritime, la liquidation ainsi effectuée étant obligatoire pour les parties et exécutoire. En garantie de l'effectivité de la contribution à l'avarie commune, le Commerçant dépose ou garantit le montant que le liquidateur en avarie commune estime pouvoir lui revenir dans la liquidation de l'avarie commune par le liquidateur.

13.- Clause de responsabilité partagée en cas d'abordage

Si le navire entre en collision avec un autre navire par suite de la négligence de l'autre navire et de tout acte, négligence ou défaut du capitaine, de l'officier, du marin, du pilote ou des employés du transporteur dans la navigation ou la gestion du navire, les propriétaires de la cargaison transportée

en vertu des présentes indemniseront le transporteur de toute perte ou responsabilité envers l'autre navire non transporteur ou son propriétaire dans la mesure où cette perte ou responsabilité représente une perte ou un dommage pour, ou toute créance des propriétaires de ces marchandises, payée ou payable par l'autre navire non transporteur ou son propriétaire aux propriétaires de ces marchandises et a été compensée, récupérée ou recouvrée par l'autre navire non transporteur ou son propriétaire dans le cadre de sa créance sur le navire transporteur ou le transporteur lui-même. La disposition qui précède s'applique également lorsque les propriétaires, les opérateurs ou les responsables d'un navire, de navires ou d'objets autres que les navires ou objets entrés en collision, ou en plus de ceux-ci, sont en faute en ce qui concerne l'abordage ou le contact.

14.- Ordres du gouvernement, guerre, épidémies, grèves, etc.

(a) Le Capitaine et le Transporteur seront libres de se conformer à tous les ordres, instructions ou recommandations donnés en relation avec le transport objet du présent contrat par tout Gouvernement, Autorité ou Administration compétent, qu'il soit national ou supranational, ou toute personne agissant au nom de ce Gouvernement, de cette Autorité ou de cette Administration, ou qui, aux termes du contrat d'assurance du navire, est habilité à donner de tels ordres, instructions ou recommandations.

(b) S'il arrive que l'exécution du transport expose le navire ou toute cargaison à bord à un risque de détention, de sanction ou d'arrestation, de dommage ou de retard, par suite de guerre, d'opérations militaires, de blocus, d'émeute, de troubles civils ou de piraterie, de soulèvement populaire, ou à un risque de perte de vie ou de liberté pour toute personne à bord, ou si un tel risque s'accroît, le capitaine peut décharger la cargaison au port de chargement ou à tout autre port sûr et accessible.

(c) En cas d'épidémies, de quarantaine, de glace, de circonstances météorologiques extraordinaires, de conflits du travail, de grèves, de lock-out (à bord ou à l'extérieur du navire), de difficultés de chargement ou de déchargement au port de chargement ou de déchargement qui empêchent le navire de quitter le port de chargement ou d'arriver au port de déchargement ou d'y entrer ou d'en sortir de la manière habituelle, le tout en toute sécurité et sans retard déraisonnable, le capitaine peut décharger la cargaison au port de chargement ou à tout autre port sûr et accessible.

(d) Lors du déchargement des marchandises, lorsque les circonstances mentionnées dans la présente clause se produisent, le Transporteur sera réputé avoir exécuté toutes les obligations liant le Commerçant en vertu du présent contrat de transport.

(e) Si l'exercice des droits prévus par la présente clause entraîne des frais supplémentaires, ceux-ci seront payés par le Commerçant en plus du fret, ainsi

que du fret de retour, le cas échéant, et d'une compensation raisonnable pour les services supplémentaires rendus par le Transporteur aux marchandises.

15.- Défenses et limites de responsabilité pour le transporteur, ses employés, agents et sous-traitants. « Clause Himalaya de BIMCO/ Groupe International de P&I ».

(b) Il est expressément convenu qu'aucun préposé ou agent du Transporteur ne sera, en aucune circonstance, responsable envers le Commerçant ou toute autre partie au présent contrat (ci-après dénommé « le Commerçant ») de toute perte, dommage ou retard de quelque nature que ce soit découlant ou résultant directement ou indirectement de tout acte, négligence ou défaut du préposé dans le cadre ou à l'occasion de l'exécution du présent contrat.

(c) Sans préjudice de tous les articles contenus dans cette clause, de toutes les clauses de non-responsabilité, limitations, conditions et libertés contenues dans les présentes (autres que celles de l'article III règle 8 des règles de La Haye-Visby qui ont été incorporées de plein droit dans le contrat) et de tous les droits, toute défense et immunité de quelque nature que ce soit applicable au Transporteur ou dont le Transporteur peut se prévaloir, y compris le droit de soumettre tout litige ou question à la Juridiction convenue dans le présent contrat, s'appliquera et s'étendra également à la protection de chacun de ces préposés et agents du Transporteur agissant dans l'exercice de ses fonctions.

(d) I.- Le Marchand s'engage à ne faire aucune réclamation au titre du présent contrat, de la garantie, de la responsabilité non contractuelle ou autre à l'encontre de tout préposé ou agent du Transporteur par laquelle une responsabilité de quelque nature que ce soit leur serait imposée ou chercherait à leur être imposée en relation avec le présent contrat et qu'elle résulte ou non d'une quelconque responsabilité de ces préposés. Les préposés sont expressément autorisés à invoquer la présente clause à l'encontre du Commerçant ; et

II.- Le Commerçant s'engage à indemniser le Transporteur de tous les dommages causés en cas de réclamation contre les préposés et agents du Transporteur.

(e) Aux fins des dispositions précédentes de la présente Clause, le Transporteur est ou sera réputé être l'agent, le représentant ou agissant au nom ou pour le compte de toutes les personnes qui peuvent être ses préposés ou agents, toutes étant réputées être parties au présent contrat de transport.

16.- Clause New Jason.

En cas d'accident, de péril ou de désastre avant ou après le début du voyage, quelle qu'en soit la cause, qu'il soit dû à une négligence ou non, pour lequel, ou pour les conséquences duquel, le transporteur n'est pas responsable, que ce soit en vertu de la loi, d'un contrat ou autre, les marchandises, les expéditeurs, les receveurs ou les propriétaires des marchandises

contribueront avec le transporteur et/ou l'armateur en avarie commune au paiement de tous les sacrifices, pertes ou dépenses d'avarie commune qui ont pu être faits ou encourus et paieront les frais de sauvetage et les frais spéciaux encourus à l'égard des marchandises. Si le navire de sauvetage appartient au transporteur ou est exploité par lui, le sauvetage doit être payé intégralement comme si le navire de sauvetage appartenait à un tiers. Les marchandises, les expéditeurs, les destinataires ou les propriétaires des marchandises doivent verser avant la livraison une caution que le transporteur et/ou l'armateur, ou leurs agents, jugent suffisante pour couvrir la contribution estimée des marchandises et les frais spéciaux de sauvetage.

17.- Arrimage dans les unités de cargaison.

1. Le Commerçant est conscient des risques du transport maritime. Le Transporteur ne sera pas responsable de toute perte ou dommage causé aux unités de cargaison et/ou à leur contenu et le Commerçant couvrira toute perte ou frais encourus par le Transporteur, si cette perte, ce dommage ou ce frais a été causé par :
 - (i) la négligence dans le chargement, l'arrimage, le saisinage et/ou la fixation du contenu de l'unité de cargaison ;
 - (ii) mauvais arrimage, emballage et/ou saisinage des marchandises à l'intérieur de l'unité de cargaison ;
 - (ii) le contenu n'est pas approprié au transport dans l'unité de cargaison concernée ; et/ou
 - (iii) l'inadaptation ou l'état défectueux ou le dommage, de quelque nature que ce soit, de l'unité de cargaison embarquée.
2. Le Transporteur n'accepte pas la responsabilité des dommages dus à l'inadéquation ou à l'état défectueux ou aux dommages des équipements frigorifiques ou des semi-remorques ou remorques fournis par le Commerçant, ni des dommages qui auraient pu être évités si le Commerçant s'était doté de moyens humains ou techniques adéquats.

18.- Transport de marchandises dangereuses.

1. Les marchandises dangereuses ne peuvent être expédiées sans déclaration préalable de leur nature au Transporteur et sans le consentement exprès et préalable de ce dernier pour leur transport, et dans tous les cas elles doivent être marquées et étiquetées par l'Expéditeur conformément à la réglementation en vigueur pour chaque classe de ces marchandises.
2. Si le Commerçant expédie des marchandises dangereuses en violation des dispositions du paragraphe précédent, il sera responsable envers le Transporteur et les autres expéditeurs et/ou commerçants de tous les dommages causés ; en outre, lesdites marchandises pourront à tout moment être déchargées, détruites ou rendues inoffensives selon les circonstances, sans droit à indemnisation.

3. Même en cas d'expédition de marchandises dangereuses dûment déclarées, ces marchandises peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives si elles deviennent un danger réel pour les personnes ou les choses, sans droit à une indemnisation, sauf si le Transporteur est responsable de cette situation dangereuse ou si un paiement en avarie commune est dû.

19.- Sanctions imposées par les Nations unies, l'Union européenne, les États-Unis et/ou tout autre organisme supranational ou organisation internationale.

Le Commerçant garantit au Transporteur ainsi qu'à ses employés et/ou dépendants et/ou agents et/ou sous-traitants et/ou préposés tels que définis à la clause 1 du présent contrat, qu'à la date d'émission de la présente lettre de transport et pendant la durée du voyage couvert par celle-ci, ni le Commerçant ni ses employés et/ou dépendants et/ou agents et/ou sous-traitants et/ou préposés ni ses marchandises n'ont fait l'objet d'une quelconque sanction, interdiction, restriction leur interdisant ou les empêchant d'effectuer le présent transport maritime. Si le commerçant ne respectait pas cette garantie ou si le Transporteur avait connaissance d'un tel non-respect, le Transporteur se conformera à tous les ordres ou directives émis par les agences et/ou Autorités compétentes pour appliquer les sanctions imposées, y compris les Autorités du pays du pavillon du navire transporteur. En l'absence de tels ordres, directives, lois ou règlements, le Transporteur peut, à sa discrétion, résilier le présent contrat ou, si la cargaison est à bord du navire, se rendre dans tout port sûr et de son choix pour procéder au déchargement, total ou partiel, des marchandises. Si tel est le cas, cet accostage ne sera pas considéré comme une dérogation ou une violation de l'une quelconque des obligations prévues par le présent contrat. Le Commerçant sera responsable et indemniserà le Transporteur de toutes les réclamations, pertes, dommages, coûts ou pénalités qu'il pourrait subir du fait ou en relation avec son manquement aux dispositions de cette clause.

20.- Vehicle accompanying time on board

For safety reasons, and in accordance with Chapter II-1, Part B-4, Rule 23 of the annex to the SOLAS Convention, and section 2.4.4 Policy on access to vehicle decks and safe stowage of vehicles of the Ship Safety Management System, it is prohibited for any driver to remain inside the vehicle once parked in the hold. Likewise, it is prohibited for any transporter to access the vehicle deck once navigation has started and until the ship reaches its destination.

21.- Acceptation des présentes conditions générales par le Commerçant.

Le Commerçant déclare connaître et accepter dans leur intégralité les termes et conditions des présentes Conditions Générales, qui sont également disponibles au siège du Transporteur et sur son site Internet.

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.