



Polígono La Vega. C/ La Línea
de la Concepción nº3. 11380. Tarifa. Cádiz

+34 956 68 18 30

info@frs.es

www.frs.es



Condiciones Generales FRS IBERIA, S.L.U.

Buque RO-PAX// RO- RO

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 de la mercancía o su recepción, al agente o al representante de cualquiera de las personas anteriormente citadas que actúe en su nombre en España y/o con su intermediación, incluyendo pero no limitándose a los operadores logísticos y transportistas que pudieran intervenir en los transportes sucesivo y multimodales.

“**Naviera**”: se entiende como tal a Compañía FORDE REEDEREI SEETOURISTIK IBERIA SL., en adelante FRS IBERIA, que realiza el transporte por vía marítima con sus buques, bien sean propios, arrendados o fletados, en cualquier régimen.

“**Carga Rodada**”: se considera como tal a cualquier unidad de carga, bien sean vehículos autopropulsados de dos o más ejes, cabezas tractoras, remolques o semirremolques, incluyéndose pero nunca limitándose a los vehículos articulados.

“**Mercancías**”: Carga Rodada autopropulsada o no.

“**Unidades de carga**”: Carga rodada autopropulsada o no.

“**Transporte de mercancías**”: comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

“**Conductor**”: persona en posesión del título habilitante para el transporte de mercancías por carretera. A estos efectos se presume respecto de la persona que conduzca la unidad de carga, así como sus acompañantes.

2.-Notificación

Cualquier mención en estas condiciones que deban ser notificadas de la llegada de las unidades de carga, 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 documento, toda vez que el comerciante debe cumplir con las obligaciones asumidas sin que medie notificación por parte de la Naviera,

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 presente documento, el Código de Comercio español y normativa complementaria aplicable a dicho régimen, incluyendo pero no limitándose a las previsiones contenidas en la Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima, la igual que para los transportes internacionales, con expresa aplicación, en su caso, del 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 esta Carta de Porte, 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 Contrato, tanto su interpretación, validez, aplicación o cumplimiento así como cualquier desavenencia entorno al mismo serán dirimida de acuerdo a la legislación española y serán sometidas a

(i) un procedimiento de arbitraje, designándose a estos efectos la Corte Arbitral de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla, a la que se encomienda la organización del arbitraje y la designación de un árbitro único, de conformidad con el reglamento que rige las actuaciones de la propia Corte y del procedimiento arbitral correspondiente y en idioma español. En todo caso, las partes se



Polígono La Vega. C/ La Línea
de la Concepción nº3. 11380. Tarifa. Cádiz



+34 956 68 18 30



info@frs.es



www.frs.es



comprometen expresamente a respetar y cumplir con el laudo que se dicte por el correspondiente tribunal arbitral. A estos efectos, se considerará también como lugar de notificaciones válido entre las partes, en todo caso, el de la parte que conste domiciliada en España de las que figuren en el contrato de transporte, cualquiera que sea su intervención o naturaleza de representación.

(ii) Alternativamente, para el caso en que las partes no llegaran a un acuerdo respecto del anterior, se someterán a los Juzgados y Tribunales de España y del lugar donde la Naviera tenga su lugar principal de negocios, esto es, los Juzgados de Algeciras. A estos efectos, se considerará también como lugar de notificaciones válido entre las partes, en todo caso, el de la parte que conste domiciliada en España de las que figuren en el contrato de transporte, cualquiera que sea su intervención o naturaleza de representación.

(iii) Para los supuestos de impago del flete por parte del Comerciante, las partes acuerdan que se someten a los Juzgados y Tribunales españoles, en concreto, aquellos comprendidos en la demarcación del lugar donde la Naviera tiene su sede social, esto es, los Juzgados de Algeciras. A estos efectos, se considerará también como lugar de notificaciones válido entre las partes, en todo caso, el de la parte que conste domiciliada en España de las que figuren en el contrato de transporte, cualquiera que sea su intervención o naturaleza de representación.

Las partes acuerdan expresa e inequívocamente que, el presente contrato y la resolución de las controversias que afecten al mismo se registrarán por la legislación española, y cuantos Convenios Internacionales resulten de aplicación a través de la misma, por ser el lugar principal de negocios de la Naviera.

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 y causa razonable, no limitado a razones de fuerza mayor, relacionado con el transporte, incluyendo suministro de combustible u otras operaciones relacionadas con la carga y el mantenimiento del buque y de la tripulación, junto con cuantas sean menester para la puesta en seguridad del buque y de la tripulación.

6.- **Sustitución del buque.**

La Naviera estará en libertad de transportar al puerto de descarga bien por el buque designado, bien por otro buque o buques de su propiedad u otros bajo su gestión en cualquier forma de ésta, o por otros medios de transporte, con destino directo o indirecto a dicho puerto.

7.- **Transbordo.**

La Naviera podrá transbordar las unidades de carga, situar la carga rodada en tierra y almacenarla, en tierra o a bordo de otro buque, y a reembarcarlo y a remitirlo al puerto de descarga.

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

En caso de que la Naviera organice la fase anterior al transporte marítimo de la carga desde un lugar distinto de la zona de atraque del puerto de carga del buque o desde la descarga del cargamento a un lugar diferente de la zona de del puerto de descarga del buque, la Naviera contratará en calidad agente del Comerciante exclusivamente y no será responsable por cualquier pérdida, daño o demérito que se produzca en la mercancía o su contenido durante cualquier parte del transporte que no sea entre el puerto de carga y el puerto de descarga, o el destino en caso de concurrir causas de fuerza mayor u otras que por motivos de puesta en seguridad del buque motiven la descarga en puerto diferente al de descarga acordado, aun cuando el flete por el transporte completo, incluyendo las diferentes fases, haya sido establecido por la Naviera, quedando en todo caso su responsabilidad limitada a las previsiones contenidas en las presentes condiciones generales concernientes al transporte marítimo.

9.- **Carga y descarga.**

(a) Tanto la carga como la descarga de las unidades de carga, llenas o vacías, se organizará por la Naviera o su Agente.

(b) Las unidades de carga deberán estar puestas a disposición para la estiba con un mínimo de cuarenta minutos (40') previos a la hora prevista de salida del buque.

Cuando el puerto de carga sea el Puerto de Tánger Med, las unidades de carga deberán estar puestas a disposición para el comienzo de las operaciones de carga con un mínimo de tiempo de cuarenta minutos 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 la carga, por su cuenta y riesgo, antes de la carga y después de la descarga en el buque siendo responsabilidad en todo caso del comerciante la correcta estiba de las mercaderías dentro de las unidades de carga sin que quepa responsabilidad de la naviera por una incorrecta estiba, trincaje o disposición de las mercaderías a bordo de las unidades de carga. A tales



Polígono La Vega. C/ La Línea
de la Concepción nº3. 11380. Tarifa. Cádiz

+34 956 68 18 30

info@frs.es

www.frs.es



efectos, el comerciante conoce los riesgos del transporte marítimo.

(d) La carga y la descarga comenzarán sin previo aviso, por lo que la no puesta a disposición de la unidad de carga en las condiciones arriba indicadas es considerada como un incumplimiento esencial del contrato y, conllevará la resolución del contrato de transporte, en lo referente a esa partida no puesta a disposición, sin que se derive ninguna responsabilidad para la naviera ni el derecho a la devolución del flete cuyo importe queda afecto a la indemnización por daños y perjuicios al quedar libre dicho espacio de la capacidad de carga total del buque. Por tanto, si el Comerciante no pusiera 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, costes y gastos incurridos por el citado incumplimiento.

(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 la mercancía, se entenderá que la Naviera ha dado cumplimiento al contrato de transporte existente entre ambas partes tan pronto como termine la descarga de la unidad de carga amparada por el presente contrato transporte. En el caso de que el Comerciante debiera retirar la unidad de carga de a bordo y no lo hiciera, será facultad de la Naviera el proceder con la descarga. En este caso, la Naviera cargará al Comerciante todos los gastos en que haya incurrido. 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, 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 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 Naviera a primer requerimiento de ésta 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 a la Naviera 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 la Naviera.

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 Naviera en los tratos y en el contrato que se soporta a través del presente documento que tuvieran domicilio social en España o en territorio EEE.

(b) Una vez cargado e iniciado el transporte de la mercancía, el Comerciante no podrá descargar la unidad 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, entre ellos los relativos al flete.

(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 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 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.



Polígono La Vega. C/ La Línea
de la Concepción nº3. 11380. Tarifa. Cádiz

+34 956 68 18 30

info@frs.es

www.frs.es



(i) El conductor no podrá permanecer en la bodega, mucho menos en las cabinas de las unidades de carga, utilización de instrumentos o manipulación de 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 responsable civil en todo caso el Comerciante de los actos de inobservancia de los anteriores normas, ordenes e instrucciones

11.- Depósito del cargamento.

Con arreglo a lo prevenido en el artículo 228 de La Ley 14/2014 de 24 de Julio, de Navegación Marítima y normas concordantes, la Naviera 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, vigentes en España, 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.352 y concordantes de la Ley de Navegación Marítima, queda convenida a 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 Algeciras, 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 506 511 de la Ley de Navegación Marítima, en concordancia con el artículo 353 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 (o representante de la Naviera) 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, 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 Administración competente que actúe 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, 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.



Polígono La Vega. C/ La Línea
de la Concepción nº3. 11380. Tarifa. Cádiz

+34 956 68 18 30

info@frs.es

www.frs.es



(c) Si se produjeran epidemias, cuarentena, circunstancias meteorológicas extraordinarias, conflictos laborales, huelgas, lockouts (a bordo o fuera del buque), tanto en el puerto de carga como el de descarga, 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 en las unidades de carga.

1.- EL comerciante conoce los riesgos del transporte marítimo. La Naviera 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 contenido de la unidad de carga.;

(ii) los contenidos son inapropiados para ser transportados en la unidad de carga de que se trate.; o

(iii) la inadecuación o condición defectuosa del remolque o semirremolque.

2.- 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.

17.- Transporte de Mercancías Peligrosas.

1. No podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza a la Naviera, y sin el consentimiento 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.

2. Si el fletador embarcase mercancías peligrosas con violación de lo dispuesto en el apartado anterior, será responsable ante la Naviera 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.

3. Incluso en el caso de embarque correctamente declarado de mercancías peligrosas, 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 la Naviera sea responsable de la situación de peligro conforme a lo dispuesto en las previsiones en la Ley de Navegación Marítima, o bien cuando proceda su abono en avería gruesa.



Polígono La Vega. C/ La Línea
de la Concepción nº3. 11380. Tarifa. Cádiz

+34 956 68 18 30

info@frs.es

www.frs.es



18.- Otras normas no recogidas en estas Condiciones Generales.

En lo no específicamente mencionado, el presente contrato se regirá por las normas de la Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima, el Código de Comercio, y cuanta normativa complementaria e integradora del Ordenamiento jurídico español, que sea de aplicación. así como por las prevenciones de los Convenios internacionales aplicables a las materias concretas de que se trate que puedan resultar aplicables, y de los que España sea parte.

19.- 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 estampadas en los conocimientos de embarque emitidos.