

CLÁUSULAS Y CONDICIONES DEL TÍTULO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Art. 1 - El presente contrato se rige por la ley del 18 de junio de 1966 y sus decretos de aplicación o por la Convención internacional del 25 de agosto de 1924, tal como fue enmendada por el Protocolo del 23 de febrero de 1968 con fecha del 21 de diciembre de 1979, pero solo en la medida en que los textos anteriormente citados se aplican obligatoriamente al presente contrato; y también por las cláusulas y estipulaciones escritas, impresas o estampadas con un sello de tinta en las dos páginas o insertadas de otra forma en el Título de Transporte Marítimo. En el caso de que una de estas condiciones contractuales esté prohibida total o parcialmente por la legislación aplicable, será considerada como no escrita, pero solo en esta medida. Valiéndose de este título de transporte, el cargador y el destinatario reconocen su vinculación a estas estipulaciones, exoneraciones, cláusulas y condiciones impresas, mecanografiadas, insertadas mediante sello o manuscritas en el anverso, a pesar de todas las leyes o usos contrarios.

Art. 2 - El Armador o el Transportista no son responsables de los daños, averías y pérdidas causadas:

1° - Por fuerza mayor, peligros del mar, incendio, explosión, abordaje, encalladura y cualquier otro accidente de navegación.

2° - Por explosión, estallido o rotura de alguna de las instalaciones de a bordo, y en general por cualquier vicio del buque, de sus equipos, máquinas y accesorios.

3° - Por las guerras civiles e internacionales, la piratería, el pillaje, la baratería, el robo, por órdenes o limitaciones de los gobiernos y autoridades, por lanzamiento al mar de la carga o por su sustracción, por medidas sanitarias u otras ordenadas por la autoridad, revueltas o disturbios civiles, boicoteo, cierre patronal, huelgas totales, parciales u otras causas.

4° - Por el vicio propio de la mercancía, por el embalaje insuficiente, demasiado escaso o contrario a las normas, por ausencia o insuficiencia o marcado inadecuado de dirección de marca y números de asignación, incluso si los errores o las faltas del Capitán o de sus empleados han contribuido a originar o agravar los daños, accidentes o pérdidas enumerados anteriormente.

Incluso en estos casos, el Armador o el Transportista tienen derecho a exigir a los interesados su contribución a las averías gruesas.

Art. 3 - El Armador o el Transportista no son responsables de los daños, pérdidas y averías causadas por deterioro, podredumbre, deformación, derrame o su consecuencia, contacto o evaporación de otras mercancías, salvo en el caso en que hubiera una falta comercial de sus empleados.

Art. 4 - El buque está facultado para navegar sin piloto, cargar mercancías de todo tipo, remolcar a otros buques o a prestarles asistencia, desviarse de su ruta para salvar vidas o bienes, hacer escala en puertos -sin importar el orden ni la finalidad- aunque tenga que apartarse de su ruta habitual, transbordar las mercancías, transportarlas en cualquier tipo de buque hacia el lugar de destino, entrar en dique seco con su cargamento, cargar o descargar mercancías o transbordarlas con ayuda de gabarras, pontones o chalanas. En estos casos, al igual que en los demás, la seguridad de las mercancías no es responsabilidad del Armador o del Transportista.

Art. 5 - Cuando, como consecuencia de cuarentenas, bloqueos, guerras civiles o internacionales, órdenes o limitaciones de las autoridades, revueltas o disturbios civiles, huelgas, cierres patronales, boicoteos u otros motivos del mismo tipo, el Capitán se vea obligado a plantearse si podrá alcanzar con toda seguridad su puerto de destino, descargar en él las mercancías como es habitual y, desde allí, continuar su viaje sin contratiempos, tendrá la facultad de desembarcar las mercancías en cualquier otro lugar o puerto que le parezca adecuado y declarar el viaje concluido, cumpliendo de esta forma con sus obligaciones. En este caso, el destinatario o el cargador asumirán todos los gastos y riesgos de las mercancías que se deriven de estas circunstancias.

Si por cualquier motivo no pueden descargarse o encontrarse las mercancías en el puerto de destino, el buque tiene libertad para descargarlas en su viaje de regreso o enviarlas a su puerto de destino por cualquier otro medio, por cuenta pero sin riesgo del buque.

Art. 6 - Los fletes y todos los demás gastos complementarios a los fletes, embarque, desembarque, transbordo, reexpedición, peajes y tasas diversas, desembolsos, multas, cantidades exigibles por averías gruesas no abonadas por los receptores, pueden ser reclamados al cargador que se declara solidariamente responsable del pago. Por derogación expresa de todas las disposiciones contrarias, los fletes impagados y los gastos o cantidades enumeradas anteriormente se pueden exigir hasta un año después de terminado el viaje.

Art. 7 - El Armador, el Capitán o el Transportista tienen derecho de prelación sobre todas las mercancías para el pago de los fletes y para el pago de los gastos complementarios a los fletes, embarque, desembarque, transbordo, reexpedición, peajes y tasas diversas, desembolsos, reembolsos por multas, daños y gastos mencionados en las presentes normas y las cantidades exigibles por averías gruesas. Además, el buque tiene derecho a exigir un recurso contra el cargador por la diferencia entre el importe total de las cantidades que se le deben y el producto neto de la venta de las mercancías.

Art. 8 - El buque no se hace responsable del oro, plata, metales preciosos, dinero en metálico, títulos, joyas, obras de arte y objetos de valor análogos a menos que se haya firmado un Título de Transporte Marítimo regular con indicación expresa del valor de dichos objetos. Los gastos de seguros complementarios derivados de esta declaración correrán íntegramente a cargo del cargador o de sus derechohabientes.

Art. 9 - Los cargadores y receptores son responsables de cualquier infracción y daño resultante para el Armador, el Transportista, el buque o el cargamento, y de la inobservancia de las prescripciones aduaneras o de la importación de mercancías prohibidas, o del hecho de que el marcado de las mercancías o el peso y el valor del contenido de los bultos transportados que se indican en dicho marcado o en el Título de Transporte Marítimo sean inexactos o sean considerados insuficientes por las autoridades competentes.

Art. 10 - En caso de reclamación por perjuicios que no sean materiales directos, como el retraso en la entrega, la privación de uso, la inmovilización de vehículos, la pérdida de clientela u otros, y cuya aparición sea consecuencia de una falta del Armador y/o del Capitán y/o del Transportista, la responsabilidad de estos queda limitada, como máximo, al importe de los fletes del (de los) bulto(s) o remolque(s) objeto(s) de la reclamación.

Art. 11 - Un bulto no se considerará perdido hasta que hayan transcurrido cuatro meses desde la llegada al puerto de destino de la buque en el que había sido cargado.

Art. 12 - En caso de falta, aunque sea producto de robo, pérdidas, averías o entrega incompleta o irregular, el Capitán y/o la Compañía no podrán ser obligados a reembolsar más que el valor intrínseco en el puerto de carga, calculado sobre la factura original emitida más los fletes y los gastos pagados por adelantado, pero sin ningún beneficio, ni daños y perjuicios, ni comisiones, ni corretajes ni intereses. No obstante, la indemnización no podrá superar en ningún caso los límites legales de limitación de responsabilidad.

A consecuencia de averías o de faltas parciales de las que fuesen responsables, y en los mismos casos y condiciones que las anteriores, el Capitán y/o la Compañía sólo estarán obligados a pagar una indemnización calculada a prorrata de la cantidad que se debería en caso de pérdida total de acuerdo con las diferentes estipulaciones precedentes.

Art. 13 - Las fechas de salida indicadas en los Títulos de Transporte Marítimo o puestas en conocimientos del público mediante circulares o anuncios no podrán dar lugar a reclamación en caso de retraso o incluso de anulación del viaje. El transporte de mercancías se realiza sin ninguna garantía de plazo.

El Capitán y la Compañía no están obligados en ningún caso a notificar al destinatario la llegada de las mercancías, pero los consignatarios están obligados a recibir la entrega de la mercancía inmediatamente.

El almacenamiento en la aduana de oficio constituye una entrega.

Art. 14 - No los gastos de embarque y desembarque, salvo tarificación de los fletes, se establecen sobre la base muelle/muelle, a cargo de la mercancía, al igual que, en todos los casos, los gastos de estacionamiento, vigilancia u otros ocasionados antes del embarque o después del desembarque.

La responsabilidad del Transportista comienza cuando la Compañía se hace cargo de la mercancía en el puerto de carga y cesa con la entrega en el puerto de destino. La recepción se lleva a cabo al comenzar el embarque de las mercancías de los rolls, y la entrega, cuando se deposita en el muelle, por lo que los riesgos de permanencia en tierra antes de hacerse cargo de la mercancía o después del desembarco corren siempre a cargo de la mercancía o de los rolls.

Después del desembarque, los rolls corren por cuenta y riesgo de los receptores en los emplazamientos puestos a su disposición de forma gratuita, por lo que el Armador y/o el Transportista rechazan la calidad de depositario y declinan cualquier responsabilidad en caso de pérdida, robo o deterioro.

Cuando las operaciones de recepción de las mercancías antes del embarque, o de entrega después de la descarga se realicen obligatoriamente por un organismo público o semipúblico o por una sociedad estatal que posee un monopolio de derecho, o si se hace cargo de ellas una empresa de manutención designada por el cargador o el receptor, el transporte regido por el Título de Transporte Marítimo comienza a partir de la entrega material de las mercancías por dicho organismo, dicha sociedad o dicha empresa de manutención al Transportista, y concluye en destino en el momento en que se hace cargo de ellas el organismo, la sociedad o la empresa de manutención.

En caso de incurrir el organismo de la sociedad o de la empresa de manutención, el transporte regido por el presente Título de Transporte Marítimo concluirá con el depósito de las mercancías en el muelle.

Art. 15 - De conformidad con las disposiciones previstas en el artículo 30 de la ley del 18 de junio de 1966, el Armador y el Capitán o el Transportista no asumen ninguna responsabilidad en las operaciones de desembarque y desembarque de los animales vivos confiados al buque, y no responden de las enfermedades ni de la mortandad que se produzcan durante el viaje, cualesquiera que sean las causas. No están obligados a proporcionar a los animales embarcados agua, alimento, cama, ni ninguno de los objetos, cuidados o servicios que puedan ser necesarios.

En caso de cuarentena u otras medidas sanitarias impuestas por las autoridades en cualquier lugar, los riesgos corren íntegramente a cargo del expedidor y del destinatario que, además, se comprometen solidariamente a reembolsar al Transportista todos los gastos.

El Capitán, el Armador o el Transportista no son responsables del deterioro de las plantas vivas, frutas y verduras frescas, ni del deterioro de carnes, quesos y demás productos perecederos.

Art. 16 - El Armador o el Transportista tienen derecho a cargar, en cualquier momento, todo tipo de mercancía peligrosa, inflamable, corrosiva y explosiva sin que los cargadores o receptores puedan exigir por este hecho ninguna indemnización, con independencia de la causa.

El Armador, el Capitán y/o el Transportista tienen derecho a transportar en gabarras, mahonas o chalanas las mercancías citadas anteriormente embarcadas de forma regular. Toda mercancía inflamable, explosiva o peligrosa solo puede ser descargada con una autorización de la Compañía para cada carga.

En caso de falsa declaración de las mercancías cargadas, el cargador es responsable de toda infracción, penalización y daños resultantes para el Armador, el Transportista, la buque o el cargamento sin perjuicio de todos los demás daños y perjuicios.

El Capitán está autorizado a arrojar al mar las mercancías sin que el cargador pueda reclamar ninguna indemnización por este motivo.

Art. 17 - Los cargadores son los únicos responsables de cualquier daño derivado por los bienes transportados. En caso de que el Capitán, el Armador o el Transportista Marítimo tuvieran la responsabilidad de estos bienes frente a terceros, tendrían pleno derecho a recurrir contra los cargadores para obtener el reembolso íntegro de todas las cantidades que hubieran debido reembolsar por este concepto. Lo mismo sucedería por todas las consecuencias resultantes de una declaración falsa o errónea del peso o de la naturaleza de la mercancía.

Art. 18 - En caso de transportar mercancías que, con el consentimiento del expedidor, se depositan en el puente, el cargador asume todos los riesgos y está obligado a suscribir un seguro particular.

En caso de navegación de pequeño cabotaje, tal como se define en los decretos vigentes en cuyo marco se inscriben los transportes entre Córcega y el continente, toda carga de mercancía en el puente se considerará realizada con el consentimiento del cargador.

Art. 19 - Los bultos deben estar marcados de forma que se distingan y, además de las marcas y los números, deben indicar el nombre del puerto de destino.

Los fletes siempre son el peso, la cubicación y la longitud que se declaran en el Título de Transporte Marítimo. No obstante, el Armador, el Transportista, el Capitán y sus empleados se reservan el derecho de verificar el peso, cubicación, longitud o contenido de los remolques, vehículos rodantes y bultos.

Cuando sea necesario realizar un pesaje, un recuento o una cubicación de las mercancías en el embarque o en el desembarque, todos los gastos resultantes correrán a cargo del cargador o del destinatario si no existe un acuerdo en contrario.

En caso de declaración inexacta con el propósito de que la expedición disfrute de un precio de transporte más reducido que el que resulta de la tarifa normalmente aplicable, junto a la tasa de transporte, y sin perjuicio del incremento de dicha tasa, se percibirá el suplemento estipulado por la conferencia marítima vigente en el momento del transporte.

Art. 20 - Los vehículos que viajan en roll on/roll off serán introducidos y sacados del buque por sus conductores o propietarios; por este motivo, estos asumen toda la responsabilidad de los daños derivados de maniobras fallidas, ya sea en dicho material automóvil y su carga como en el personal del Armador del Transportista Marítimo o de terceros o incluso en el propio buque, sus accesorios o su cargamento.

En caso de que el cargador o el receptor no estuvieran presentes para proceder a las maniobras de entrada o salida del vehículo, estas serán efectuadas por su cuenta, sobrentendiéndose que los gastos y riesgos existentes correrán a su cargo.

La declaración del contenido de estos vehículos se realiza bajo la responsabilidad exclusiva de los cargadores a falta de cualquier control en el embarque que contradiga este contenido.

Si la carga y la estiba de las mercancías en el interior de estos vehículos es efectuada por el cargador o por sus empleados, la Compañía no será responsable de las averías o pérdidas sufridas por dichas mercancías, ni de los daños causados por estas (desestiba u otras causas) tanto al personal del Armador, del Transportista Marítimo o de todos los terceros o incluso al propio buque, a sus accesorios y a su cargamento. El cargamento del vehículo antes mencionado debe estibar y sujetarse adecuadamente para su transporte por mar según las directivas de la OMI (Organización Marítima Internacional) -resolución A/714 (XVII)- y las directivas de la reglamentación francesa en materia de seguridad de buques - División 410.

Vehículos frigoríficos:

La Compañía no es responsable de las averías de la mercancía que puedan producirse por defectos o fallos del grupo frigorífico del vehículo o de su termostato. Si la energía eléctrica se suministra desde el buque, el cargador debe velar para que el voltaje suministrado corresponda al voltaje solicitado; por otra parte, la conexión se efectuará por su cuenta, ya que la Compañía solo está obligada a suministrar la corriente eléctrica.

En caso de que un funcionamiento anómalo en el grupo frigorífico desconecte una toma de corriente, la Compañía queda excluida de responsabilidad.

Art. 21 - El Armador, el Capitán y/o el Transportista quedan excluidos de responsabilidad por las pérdidas o averías sufridas por las mercancías en los contenedores o remolques de carretera, si estas pérdidas o averías se derivan de un embalaje defectuoso o insuficiente o de una estiba inadecuada y siempre que la estiba haya sido realizada por el cargador, sus empleados o agentes.

Art. 22 - Las reclamaciones deberán presentarse cumpliendo las formas y los plazos legales, y no se admitirán, ni siquiera en caso de robo o pérdida parcial o total del contenido de un bulto, si en la salida se han realizado reservas por un embalaje escaso o insuficiente.

Art. 23 - Con independencia de que se hayan pagado por adelantado o se paguen en destino, los fletes siempre se adquieren o deben ante cualquier hecho, ya sea que el buque o la mercancía lleguen a buen puerto o se pierdan durante el viaje, así como que se produzca la interrupción forzosa del viaje. Para establecer las contribuciones por averías gruesas, los fletes deben añadirse al valor de las mercancías.

Art. 24 - Las averías gruesas se establecerán conforme a las normas de York y de Amberes de 1994.

En todos los casos en los que se produzca el pago de averías gruesas, dicho pago se efectuará en Francia en un lugar designado por el Armador o el Transportista. El pago se establecerá judicialmente o de forma amistosa, en cuyo caso, el Armador o el Transportista podrán designar a los expertos y al informador, tanto para el buque como para la mercancía.

Para establecer sus contribuciones a las averías gruesas, los destinatarios deben indicar el valor de las mercancías y, según la elección del Armador o del Transportista, firmar un compromiso para realizar un abono o proporcionar una garantía suficiente.

Por cláusula expresa, se acuerda que el Armador o el Transportista se reservan el derecho de retención de la mercancía hasta se efectúe el pago completo de las contribuciones de averías gruesas, provisionales e incluso eventuales y se suscriba un compromiso a este respecto.

También por cláusula expresa y por derogación de todas las disposiciones contrarias de las normas de York y de Amberes de 1994, se consideran como averías gruesas y se clasifican como tales todos los gastos, desembolsos y sacrificios realizados, arriesgados o contrados como consecuencia de las medidas adoptadas con vistas al interés común del buque y del cargamento, incluso en ausencia de un peligro real o inminente.

Art. 25 - Por acuerdo expreso, la ausencia de firma en el Título de Transporte Marítimo no afectará el valor de las cláusulas y condiciones que aquí se estipulan y que el cargador declara conocer. El solo hecho de que el cargador, el receptor o cualquier otro titular reciban o posean este Título de Transporte Marítimo conllevará la aceptación implícita de todas estas cláusulas y condiciones.

Art. 26 - Si una o varias de las estipulaciones del presente contrato y su anexo son consideradas inválidas o se declaran como tales en aplicación de una ley o un reglamento o como consecuencia de una resolución definitiva de una jurisdicción competente, las demás estipulaciones mantendrán todo el vigor que les corresponde.

Art. 27 - Todas las acciones contra el Transportista prescriben al cabo de un año.

Art. 28 - Todas las dificultades y litigios relativos a la interpretación de las presentes condiciones o a la ejecución de los transportes deberán presentarse ante el Tribunal de Comercio de Marsella, cuya competencia exclusiva aceptan formalmente los cargadores y destinatarios, incluso en caso de solicitud de garantía o de pluralidad de demandados.