

## CONDICIONES GENERALES APLICABLES AL CONTRATO DE TRANSPORTE EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

1. Definiciones:
  - Porteador: se entiende como tal a BALEÀRIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.
  - Buque: se entiende por tal el buque cuyo nombre aparece en el anverso del presente Conocimiento de embarque así como cualquier otro buque sustituto del mismo utilizado por el Porteador para el transporte marítimo bajo el presente Conocimiento de Embarque, que puede ser tanto un Buque feeder como un Buque oceánico.
  - Cargador: se entiende como tal a la persona que concierta el presente contrato de transporte con el Porteador.
  - Consignatario: se entiende como tal a la persona facultada para recibir las Mercancías del Porteador.
  - Comerciante: se refiere e incluye al cargador, el embarcador, el consignatario, el tenedor del Conocimiento de Embarque, el receptor, el propietario de las mercancías y cualquier otra persona con derecho a detentar las mercancías o este Conocimiento de Embarque o cualquier persona que actúe en su nombre.
2. El Porteador no responde del peso medidas, calidad, contenido y valor, aunque se declaren en el conocimiento de embarque, a menos que se reconozca y se acuerde lo contrario. El buque no responde del cambio en la entrega de bultos, como resultado de error, falta de claridad, defectos de marcas o números o por marcas o números ilegibles, o por cualquier reclamación que resultase por diferencia entre las marcas entregadas y las indicadas en el Conocimiento de Embarque, o por cualquier pérdida o perjuicio que surgiese por la diferencia de marcas, error o descuido de Estibadores, confrontas u otras personas empleadas por el Porteador o fletadores del buque o de sus Agentes respectivos. Si se indican marcas en los conocimientos de embarque, es solamente por conveniencia de los propietarios de los géneros respectivos y el buque no responde de los mismos. No se pueden basar reclamaciones en las marcas indicadas eventualmente en este conocimiento de embarque.
3. La carga se recibe y entrega al costado del buque porteador, o a bordo estibado, según se haya convenido, siendo los impuestos establecidos, así como los derechos de carga y descarga, de cuenta del cargador o receptor. Las operaciones de carga y descarga se realizarán por el Porteador o sus Agentes, por cuenta y riesgo del cargador o receptor, que pagará según la tarifa establecida en cada puerto, o cuando no exista por la que fije el Armador, salvo condiciones estipuladas en contrario.
4. La descarga de las mercancías se hará a las horas autorizadas por las Aduanas y que permita el estado de la mar, siendo obligación de los receptores el hacerse cargo de ellas inmediatamente, previa la entrega de este conocimiento y no respondiendo el buque de las averías y extravíos que la carga sufra después de puesta sobre muelle o gabarra. El Porteador se reservan el derecho a acudir al procedimiento fijado en los arts. 512 a 515 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima en el supuesto de que no le sea abonado el flete, pasaje o gastos conexos al transporte o no se presente la persona legitimada a retirar los efectos porteados en el puerto de destino.
5. Con carácter previo a la entrega de la mercancía, el Porteador o sus Agentes, podrán exigir al receptor, el presente Conocimiento de embarque en el que conste el pago del flete correspondiente.
6. Si por temporal, equivocación en la estiba o cualquier otra causa, parte o la totalidad de la carga consignada en un conocimiento no se entregase en el punto de destino, será

conducida a él, por el primer buque del Porteador u otro buque que pueda tomarla a bordo, sin aumento del flete pero a riesgo del cargador o receptor que se somete a esta condición renunciando a toda reclamación.

7. La responsabilidad civil o criminal resultante de una declaración no exacta de la carga o de la falta de la debida documentación de la misma, será exclusiva del cargador que, además, queda obligado a resarcir al Porteador del daño y perjuicios que por tales causas se originen.
8. Los perjuicios y gastos provenientes de cuarentenas y observaciones son siempre por cuenta y riesgo del cargador o receptor. Si el buque no fuera admitido a libre plática su arribo, las mercancías serán transbordadas a otro buque o desembarcadas en un lazareto o depósito. Si esto fuera impracticable, serán desembarcadas en el puerto limpio más inmediato del itinerario que los admita, quedando desde este momento por cuenta y riesgo de los receptores.

Si después de embarcada una mercancía fuese declarado sucio o sospechoso el puerto de destino, el buque se reserva el derecho de descargarla en el puerto limpio de su itinerario más inmediato, quedando la empresa obligada a conducirla a su destino a la primera oportunidad, pero de cuenta y riesgo del cargador.

El cargador, y/o receptor y sus agentes, serán responsables de los costos y gastos de fumigación, grupaje y consolidación de la carga esparcida y su pesaje a bordo, de reparar los daños y sustituir embalajes, así como de cualquier manipulación extra del cargamento por algunas de las razones mencionadas.

9. El buque no responde de las consecuencias que resultasen por captura, aprehensión o detención, por las hostilidades de guerra, bloqueo, revolución o motín, huelga, epidemia u otra causa que impida al buque realizar su navegación normal y tiene libertad para zarpar del puerto de destino si el Capitán la considera aconsejable, sin esperar a que esté completamente descargado, quedando, en libertad para efectuar la descarga de la totalidad de la mercancía o parte de ella en otro puerto que juzgue seguro, por cuenta y riesgo de cargadores o receptores. Se tendrá por entrega final la descarga de las mercancías en el puerto que el Capitán haya considerado como seguro, aunque no fuese el destino, quedando el flete devengado en su totalidad. El buque puede libremente aplazar o anticipar su salida con o sin práctico, piloto, variar su ruta, tocar en otros puertos que los anunciados, y asistir, remolcar y auxiliara cualquier otro, sin que por dichos actos pueda el cargador o receptor hacer reclamación alguna
10. Los cargadores o receptores contribuirán a prorrata del valor de sus mercancías, a los gastos de salvamento del buque que hayan de satisfacerse por fallo de Tribunales nacionales o extranjeros, o por convenio privado con cuantos hayan intervenido en el salvamento.
11. Cualquier acto de avería gruesa se regulará y liquidará de conformidad con la versión vigente más reciente de las Reglas de York- Amberes, y dicha avería gruesa incluirá todas las Mercancías transportadas, hayan sido embarcadas bajo o sobre cubierta. A estos efectos, la liquidación de la Avería Gruesa se llevará a cabo en el lugar elegido por el Porteador por un liquidador designado por el Porteador de acuerdo con lo estipulado en las mencionadas Reglas de York- Amberes y el Comerciante, en consecuencia, renuncia a cualquier otro procedimiento de liquidación de la avería gruesa que pudiera ser de aplicación por la normativa o costumbre local. En caso de avería gruesa declarada en un Buque que no sea operado por el Porteador la misma se liquidará según los requerimientos del operador del Buque. El Comerciante vendrá obligado a contribuir a la Avería Gruesa e indemnizará consiguientemente al Porteador por las reclamaciones de avería gruesa que se insten contra éste y asimismo proporcionará las garantías que determine el liquidador de

la Avería Gruesa designado de conformidad con lo anteriormente previsto y dicha determinación en cuanto a la responsabilidad por contribución a la Avería Gruesa y su cálculo será concluyente, definitiva y vinculante para todas las partes implicadas en la aventura. En casos de salvamento, si el buque salvador es propiedad del Porteador el premio por salvamento se abonará del mismo modo que si el buque salvador perteneciera a terceros.

12. Si el cargador que debe embarcar la carga comprometida dentro del término para ello señalado por el Porteador no la embarca pagará su flete coma si la hubiese embarcado: el Comerciante renuncia a la aplicación de los artículos 230, y 224 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
13. Salvo pacto en contrario, el flete y los demás conceptos bajo este contrato se pagarán por anticipado. El flete se haya pagado o no, se considerará completamente ganado a la carga y no se devolverá más que en el caso de que en el buque no pueda, por falta de cabida, llevar la mercancía. Si se hubiese convenido en pagarlo en el punto de destino, el consignatario del buque podrá detener la entrega de la carga hasta la satisfacción de su importe, y si se hubiese levantado la carga sin hacerlo y los receptores interpusiesen cualquier reclamación por faltas, averías u otras causas, es obligación previa el pago del flete, dilucidándose después la cuestión.. A menos que se determine otra cosa, el flete y demás conceptos bajo este contrato se pagarán por el Comerciante al Porteador a primer requerimiento de este. 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 séptimo día de demora contado a partir de la fecha en que el flete y demás conceptos sean debidos, un interés mensual igual al índice Euribor (o unidad financiera que lo sustituya) más tres puntos. Con arreglo a lo prevenido en el artículo 237 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, el capitán tiene derecho a solicitar el depósito notarial 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. Se pacta expresamente que este privilegio del Porteador se extiende a cualquier cantidad debida por el Comerciante por otros conceptos.
14. El Capitán puede, en todo caso confrontar el peso, medida o cabida de cada bulto, y si resultase más del declarado en el Conocimiento, el Porteador podrán exigir al cargador o receptor doble flete del convenido, más los gastos de repeso o medición.
15. Se prohíbe cargar mercancías fácilmente inflamables, explosivas, corrosivas, peligrosas o nocivas, líquidos envasados en botella que no hayan sido previamente declarados a la Compañía y admitidos expresamente por ésta, siendo responsables los cargadores, civil y criminalmente según proceda, de todas las averías, perjuicios, multas y cualesquiera consecuencias que resulten de que el contenido de los bultos, sea diferente a lo declarado por ellos, teniendo el Capitán facultad de hacerlos desembarcar todo tiempo a costa y riesgo, de sus dueños o confiscarlos, destruirlos y arrojarlos al mar, si hay lugar a ello, quedando el flete devengado.
16. Si por omisión u otra causa no apareciese en este Conocimiento la firma del cargador, por el hecho de haber entregado su carga al buque se entenderá sometido a todas las cláusulas y condiciones impresas, manuscritas o estampilladas al frente o dorso de este Conocimiento (no obstante, cualquier costumbre del puerto en contra).
17. Se tendrá por subsistentes las prescripciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima en lo relativo al transporte marítimo, en cuanto no invaliden las cláusulas, condiciones o pactos especiales estipulados en este Conocimiento.

18. El embarcador y/o el receptor serán responsables de las multas y perjuicios en que incurra o sufra el buque por inexactitud o insuficiencia en la declaración de las marcas, descripción, peso o contenido de los bultos.
19. En cuanto a las frutas verdes, vegetales, carnes y cualquier otra clase de mercancías perecederas o que puedan ser fácilmente averiadas, el porteador no aceptará responsabilidad por daños debidos a inadecuación o condición defectuosa de equipos frigoríficos o tráileres suministrados por el cargador, ni aquellos que hubieran podido evitarse si el cargador se hubiera dotado de los adecuados medios humanos y técnicos. Cuando tales mercancías de naturaleza perecedera sean suministradas por el cargador en vehículos y plataformas no refrigeradas, el cargador da a entender que las mercancías no necesitan cualquier otra clase de trato, si no el que se le da a la carga ordinaria imperecedera, no asumiendo ninguna responsabilidad el buque en caso de avería. Tales mercancías viajan solamente por cuenta y riesgo de los embarcadores y con la condición expresa de ellos y los receptores indicados en el Conocimiento de Embarque renuncian a toda garantía de estado marinerío del buque, maquinaria (frigorífica u otra) o dependencia de dicho buque; y los embarcadores tienen libertad para inspeccionar los espacios destinados a estibar estas cargas antes del embarque de las mismas. La exención de obligación del Porteador se extiende a toda pérdida o daño, que resulte por defecto, falta o avería de maquinaria, aislamiento u otros aparatos: tanto si tal defecto, falta u avería es resultado de no estar en buen estado marinerío el buque, existente o no al momento del embarque de dichos géneros o al principio del viaje o en cualquier otro momento. Los oficiales de a bordo tienen libertad (sin ser por eso una obligación) de quitar y/o echar al mar los géneros averiados para evitar que se contaminen las otras mercancías. El Porteador puede descargar sin previo aviso tales géneros o artículos inmediatamente el buque esté listo: no obstante, el peligro que puedan sufrir tales géneros o artículos por causa de heladas u otras condiciones meteorológicas. Tales géneros o artículos se reciben supeditados al riesgo de tal descarga y si no se acepta la entrega sin previo aviso desde los puntales del buque o sobre el muelle, por cuenta y riesgo de los embarcadores, consignatarios y/o cesionarios.
20. Los bultos que contengan oro, plata o piedras preciosas, se recibirán precisamente sellados, estampándose el mismo sello en este Conocimiento.
21. Cuando el Conocimiento de Embarque venga gravado con un reembolso a cobrar en destino, el Porteador o sus Agentes harán, todo lo posible para hacerlo efectivo, pero sin aceptar responsabilidad si no pueden cobrarlo y no lo pagarán en tanto no hayan recibido aviso de cobro del puerto de destino.
22. Transporte animales vivos. El propietario y cargador que los animales objeto del traslado serán responsables de que los animales estén al día de las correspondientes vacunas y controles veterinarios pertinentes, haciéndose totalmente responsables de la manutención y cuidado de los animales transportados durante la travesía, así como, en consecuencia, de todo daño que por cualquier causa, se pueda ocasionar durante la carga, descarga y travesía, tanto a los propios animales, como a los vehículos y demás usuarios del citado buque. El cargador autoriza expresamente al transportista marítimo a descargar, en cualquier lugar que considerase apropiado, por cuenta y riesgo del que suscribe, los animales vivos cuyo desembarque fueren rechazados por las autoridades del puerto de destino y a destruirlos, igualmente por cuenta y riesgo del cargador y/o receptor, en caso de muerte en el curso del transporte, de enfermedad en el caso que representasen un riesgo para la seguridad de la expedición o de la tripulación.
23. Cuando las mercancías amparadas por este Conocimiento de Embarque, sean objeto de un Contrato de Fletamento, todas las condiciones, de transporte, estipulaciones y excepciones que figuren en el mismo se considerarán incorporadas a cada Conocimiento de Embarque,

siendo de aplicación las contenidas en este, en cuanto no contradigan las estipuladas en Contrato de Fletamento.

24. Los cargadores y receptores se someten expresamente, con renuncia de su fuero propio, a la jurisdicción de los jueces y Tribunales de Madrid, en todos los litigios a que diera lugar el presente contrato y sus incidencias, no obstante, cualquier disposición contraria de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima o de las leyes de Enjuiciamiento en materias de competencia. Esta cláusula se entenderá siempre en vigor, aún en el caso de que las diferencias que surjan se hayan tratado de zanjarlas en principio y por cualquier medio que fuere entre los consignatarios del buque y los interesados en la carga. Se tendrá por subsistentes las persecuciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima en lo relativo al transporte marítimo en cuanto no invaliden los pactos especiales estipulados en este Conocimiento, que constituye contrato de fletamento entre el Porteador; comerciante, embarcadores y receptores.
25. El buque, además de todos sus privilegios, tendrá libertad, como parte del viaje y en cualquier etapa del mismo, para proceder a cualquier puerto o puertos (aunque tales puertos estén o no en la ruta o rutas directas y/o habituales de los puertos de carga y descarga indicados en este Conocimiento), para tomar suministros, combustible en cualquier cantidad a discreción del Porteador y hasta la total capacidad de sus tanques o carboneras permanentes y de reserva y en cualquier otra compartimiento en los cuales pueda transportar combustible, aunque tal cantidad sea o no necesaria para el viaje objeto del presente Conocimiento de Embarque.
26. No se responderá de las averías producidas en la mercancía transportada en vehículos o elementos frigoríficos propiedad de la empresa portadora o alquilados por la misma, o de propiedad del cliente o alquilado por el mismo, por causa de prolongación de viaje en tiempo o distancia.
27. Baleària en ningún caso será responsable de los eventuales daños y perjuicios que se puedan producir como consecuencia de la transmisión de enfermedades infecciosas, tales como COVID-19, pero sin limitación, o como consecuencia de las decisiones y/o medidas que adopten/instruyan las Autoridades estatales, autonómicas o municipales para combatir los efectos de cualquier pandemia.
28. Los vehículos cargados que no sea propiedad del Porteador deberán ser asegurados por el Comerciante como si fuera una mercancía, no siendo el buque responsable de los desperfectos o averías que sufran los vehículos por no tener condiciones para la navegación. El Porteador tiene libertad de colocar, por cuenta del dueño del vehículo, los elementos que se considerarán necesarios para el trincaje y seguridad de la navegación. El buque no será responsable de los desperfectos que por esta razón se ocasionen.
29. El Porteador tiene libertad de llevar cualquier mercancía en cubierta, sin previo aviso, y estas mercancías deberán contribuir en avería gruesa.
30. Cláusula NEW JASON y Cláusula BOTH TO BLAME COLLISION se consideran incorporadas a las condiciones generales de este Conocimiento.
31. Cláusula de ambos buques culpables de abordaje: Si el buque tuviera una colisión o situación asimilada a ésta con otro buque como resultado de negligencia del otro buque y cualquier acto, descuido o defecto del capitán, marinero, práctico o servidores del Porteador en la navegación o en el manejo del buque, el Comerciante indemnizará al Porteador contra toda pérdida o responsabilidad al otro buque no porteador o su Porteador 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

su Porteador a los propietarios de dichas mercancías y que se recupere o recobre por el otro o por el buque no transportista o su Porteador 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 situación asimilada.

### 32. Defensas y limitación de la responsabilidad del Porteador, sus encargados y agentes

- a) Se conviene expresamente que ningún encargado o agente del Porteador (que a los efectos de esta cláusula incluye también a cualquier contratista independiente empleado ocasionalmente por el Porteador) 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 o actividad.
- 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, excepción e inmunidad de cualquier naturaleza aplicable al Porteador o de la cual el Porteador sea titular, será también aplicable y se extenderá para proteger a cada uno de dichos encargados y agentes del Porteador actuando en el ejercicio de sus funciones
- c) El Comerciante se obliga a no efectuar reclamación contra cualquier empleado o agente del Porteador y, si no obstante, se formulara alguna reclamación, a indemnizar al Porteador de todas sus consecuencias.

### 32. Legislación aplicable

- a. En los transportes que el Porteador realice en régimen de cabotaje entre puertos españoles, el sistema de responsabilidad será el contenido en este Conocimiento de Embarque, y en lo no regulado, en lo contenido en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y normativa complementaria aplicable a dicho régimen. Para los transportes internacionales que el Porteador efectúe, en lo no contenido en este Conocimiento de Embarque, se aplicará el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a los Conocimientos de Embarque firmado el 25 de agosto de 1924 (Reglas de la Haya), enmendado por el Protocolo firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1963 (Reglas de La Haya-Visby) tal como ha sido promulgado en el país en que se efectúe el embarque. Si las Reglas de La Haya-Visby no estuvieran en vigor en el país de embarque de la mercancía, se aplicará la legislación correspondiente del país de destino, y ello con independencia de si dicha legislación pueda regular únicamente los embarques. Cuando se apliquen las Reglas de La Haya-Visby también se aplicará el Protocolo firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979, relativo a la aplicación del Derecho Especial de Giro. En ningún caso será responsable el Porteador 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 el Porteador fuera considerada responsable en relación con retraso, daños o pérdidas consecuentes distintos a los daños o pérdidas a las mercancías, la responsabilidad del Porteador estará limitada al importe del flete del transporte cubierto por este Conocimiento de Embarque, o a la cantidad de limitación que se determine con arreglo al apartado (a), lo que más bajo resulte.

- c. La responsabilidad global del Porteador 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 correspondiente.

**34. CARGADOR Y RECEPTOR DE LA MERCANCÍA RESPONDEN SOLIDARIAMENTE DEL PAGO DEL FLETE**

NOTA: Caso de que el cliente no asegure las mercancías transportadas en la póliza flotante facilitada por la empresa, dichas mercancías viajarán por cuenta y riesgo de aquel a todos los efectos y se hace constar que el precio del transporte se ha fijado teniendo en cuenta su explícita renuncia a cualquier clase de responsabilidades que pudieran derivarse.

CONFORME CON LAS-ANTEDICHAS CONDICIONES,  
EL CARGADOR  
Fdo.-

RECIBÍ LA MERCANCÍA A QUE SE REFIERE ESTE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE  
EL RECEPTOR  
Fdo.-