

Combined Transport Bill of Lading

I. General Conditions

1. Applicability

These general conditions shall apply to all freight contracts including the carriage of goods by land, air or sea. These general conditions shall also apply if the transport is performed by only one means of transportation.

2. Definitions

- "Carrier" means the contracting party on whose behalf the front page of this Bill of Lading has been signed;
- "Container" includes any container, transportable tank, pallet, flat, trailer, lift, van or any other package that is used to consolidate goods for transport.
- "Goods" means the cargo supplied by the Consignor for transport;
- "Combined transport" means a carriage under this Bill of Lading which includes two different means of transportation;
- "Hague Rules" means the provisions of the International Convention for Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924;
- "Hague Visby Rules" means the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968;
- "Montreal Convention" means the convention for modification of certain Rules relating to the international carriage by air;
- "Taken in charge" means the receipt of goods by the Carrier or his subcontractor in order to effect the transport from the Consignor to the Consignee;
- 3. Performance of the contract** according to these conditions the Carrier is entitled to perform the transport and all additional services related in any reasonable manner and by any appropriate means of transportation of his choice.

4. Optional stowage

The Carrier is entitled to pack, stow or stuff the goods in containers of his choice as defined above.

The Carrier is entitled to stow and transport the container on or under deck without giving notice to his principals or obtain their consent, regardless whether he received the container(s) – as defined above – pre-packed by the Consignor or whether he packed the containers himself.

5. Hindrances Affecting Performance the Carrier commits himself towards his principals to deliver the goods at the place designated for delivery as stated on the face of this B/L. In case the delivery of the goods to the place designated for delivery as stated on the face of this B/L is not possible or delivery is delayed or connected with any risk whatsoever, without the Carrier being responsible for the aforementioned, the Carrier shall not be committed to fulfill his contractual obligations. In this case he has the right to:

- consider this contract terminated and stow the goods at the Consignor's disposal at any place which shall deem safe and appropriate;
- if the Consignor does not take possession of the goods within a reasonable period of time after being informed of their stowage the Carrier shall be entitled to stow the goods at a safe and appropriate place in the name and at the expense and risk of his principals.

The Carrier shall be entitled to charge his principals the pro-rata freight and all related expenses for such storage. Unless these charges are paid by his principals, the Carrier shall have lien on the stored goods he has taken into his custody. He may auction the goods and thereby satisfy his freight costs as well as expenses for freight, stowage and the public auction.

6. Notice in case of damage to or loss of the goods If the goods are delivered at the place designated for delivery stated on the face of this B/L and a clean receipt is issued by the Consignee, it is considered a prima facie evidence in favour of the Carrier for the complete delivery of the goods in sound condition. In case of hidden damages said prima facie evidence shall also apply, unless the Carrier has been given notice in writing of any damage to the goods within a period of 5 days – including Sundays and bank or public holidays – after completion of the delivery.

7. Extent of liability

Unless national or international law, such as the Hague Visby Rules, The Warsaw Convention or The Montreal Convention, compulsory regulates the Carrier's liability, his liability for the goods, from their takeover to the delivery to the designated Consignee, is limited as follows:

- in case the Carrier shall be liable for the loss of the goods or damage to the goods his liability and indemnity shall be limited to the value of the goods at the date of their takeover at the contractual place of their departure by the Carrier.
 - the value of the goods shall be calculated by its contractually agreed price or if there be no such agreement of price, by its current value or the value of goods of the same kind and quality.
- Regardless of the aforementioned, the maximum liability of the Carrier shall be limited to 2 Special Drawing Rights (SDR) per kilogram of the gross weight of the damaged or lost goods;
- in case of a delayed delivery the Carrier's liability shall be limited to the contractually agreed freight costs for said transport, provided the Claimant proves the damage to be a result of the delay;
 - the Carrier shall not be liable for any kind of consequential damages to the goods;
 - the Claimant shall be entitled to claim a higher indemnity than the amount as defined under 7 b) above from the Carrier if such increased liability has been agreed upon with the Carrier before the beginning of the transport and if an additional charge has been paid (by the Consignor).

The increased liability is to be stated on the face of the B/L and signed by the Carrier.

8. Liability for third parties the Carrier shall be responsible to the same extent for the acts and omissions of his agents or servants, or by any other party of whose services he makes use for the performance of the carriage as if they were his own acts and omissions provided that these persons are acting on the performance of the contract.

9. Exemption of Liability the Carrier shall not be liable if the damage, the loss or exceeding the delivery deadline may result from one of the following reasons:

- stipulated use, or use of open vehicles with no canvas cover in a common manner of transport, or loading on deck;
- insufficient or inadequate packing by the Consignor;
- handling, loading or unloading of the goods by the Consignor, the Consignee or a third party not acting on behalf of the Carrier;
- natural condition of the goods which are likely to be affected by damage, especially by breakage, rust, inherent vice, dehydration, leakage or normal shrinkage;
- insufficient labelling of the goods by the Consignor or third parties acting on his behalf;
- transport of living animals; in case of a damage which, according to the circumstances could have resulted from one of the aforementioned risks, it is assumed that said risk was causative for the damage.

10. Lapse of liability exemptions and limitations the liability exemptions and limitations as stated in point 9. shall not apply if the damage was caused by acts or omissions of the Carrier or any party acting on his behalf as stated in point 8. if same acted in the awareness that a damage is likely to happen whether intentionally or with gross negligence.

The damage is not presumed to be caused by gross negligence if the Carrier has taken all necessary measures to avoid such damage to, loss of the goods or delayed delivery assuming that these measures were suitable to avoid such damage at the time of the specific incident.

In case of a claim against the agents, servants or any other party acting on behalf of the Carrier whilst fulfilling their contractual obligations or in connection with their noncontractual liability, the aforementioned shall be entitled to refer to the liability exemptions and limitations of this B/L provided they did not act intentionally or with gross negligence in the awareness that a damage is most likely to happen. The burden of proof for the intentional or negligent acting lies with the Claimant.

11. Liability of the Consignor the Consignor shall be obliged to pack and label the goods properly before handing them over to the Carrier for transport. In case of dangerous goods he shall comply with all national and international laws regarding the transport of such dangerous goods and inform the Carrier in writing at the latest upon placing the order.

The Consignor shall be obliged to indemnify the Carrier for any damages arising from insufficiently packed, inadequately labelled or dangerous goods handed over for transport without any notification in writing to the Carrier.

Provided that the Carrier was not informed about the dangerous nature of the goods prior to transport, he shall at any time be entitled to unload, destroy or store such dangerous goods at another place as stated on the face of this B/L at the expenses and disposal of the Consignor.

The Carrier shall not be liable for any kind of damage to the goods resulting from faulty stowage or inadequate packing or if other goods were consolidated – provided that the container was been packed and handed over for transport by the Consignor himself.

12. Costs arising from surveyors If it is deemed necessary to instruct a surveyor in order to ascertain the extent of a damage, the Consignor shall be charged with all costs incurred by and connected with this survey.

13. Freight and Lien the freight is due once the goods are taken over by the Carrier. The Carrier shall have a lien on all goods, taken over by him for transport as long as they are in his custody or in the custody of his subcontractor.

The Carrier shall be entitled to have a lien on these goods as long as the Consignor is behind schedule with payment of the freight for this transport or a previous transport. The Carrier's terms and conditions of rate, as stipulated at the time of shipping, are subject matter of the conditions of this B/L. A copy of the relevant conditions of rate can be provided by the Carrier on request. In case of a contradiction between the conditions of rate and the conditions in this B/L the conditions of this B/L shall overrule the conditions of rate.

14. Limitation Of Liability In Time provided that no compulsory national or international law such as the Hague Visby Rules, The Warsaw Convention or The Montreal Convention shall apply, all claims against the Carrier shall become time-barred within a period of 9 months. This period of time shall start with the delivery of the goods or part of the goods or with the date the goods were contractually agreed upon for delivery.

15. Place of jurisdiction any legal proceedings based on the conditions of this B/L shall exclusively be initiated at the court of law in the city, where the Carrier has his principal place of business.

Conocimiento de embarque Multimodal

I. Condiciones generales

1. Campo de aplicación

Las condiciones generales del presente contrato se aplicarán a todos los contratos de flete, incluyendo el transporte terrestre, aéreo o marítimo. También se aplicarán en los casos en que el flete se realice mediante un solo medio de transporte.

2. Definiciones

- El "Transportista" es la parte que celebra el contrato, por cuenta del cual se firma el presente Conocimiento de Embarque;
- El "Contenedor" incluye todo contenedor, tanque transportable, pallet, flat, remolque, medio de elevación, van, o todo otro medio utilizado para consolidar mercaderías a ser transportadas;
- La "mercadería" es la carga provista por el consignador para su transporte;
- El "transporte combinado" es el transporte cubierto por este Conocimiento de Embarque, que incluye, al menos, dos medios de transporte diferentes;
- Las "Normas de La Haya" son las disposiciones de la Convención Internacional para la Unificación de Determinadas Normas relacionadas con los Conocimientos de Embarque, aprobadas en Bruselas el 25 de agosto de 1924;
- Las "Normas de Visby La Haya" son las "Normas de La Haya", según enmienda por el Protocolo aprobado en Bruselas el 25 de febrero de 1968;
- La "Convención de Montreal" es la convención celebrada para modificar determinadas normas relacionadas con el transporte aéreo internacional;
- El "tomado a cargo" significa la recepción de la mercadería por parte del transportista o su sub-contratista, para realizar el transporte desde el consignador hasta el consignatario.

3. Cumplimiento del contrato

De acuerdo con las presentes condiciones, el transportista tiene derecho a realizar el transporte y todos los servicios relacionados con este de forma razonable y por el medio de transporte apropiado que elija.

4. Estiba opcional

El transportista tiene derecho a embalar, estibar o guardar la mercadería que le fuera entregada para ser transportada en los contenedores que elija, según definición incluida en el artículo 2b).

El transportista tiene derecho a estibar y transportar el/los contenedores/s sobre o debajo de la cubierta, sin necesidad de notificar a sus representados u obtener su consentimiento, ya sea que hubiera recibido el/los contenedores/s – según definición del artículo 2b) – pre-embalados por el consignador o el/los hubiera embalado.

5. Entrega

El transportista se compromete con el administrador a entregar la mercadería en el lugar de entrega estipulado en el anverso del presente Conocimiento de Embarque.

En el caso en que la entrega de la mercadería en el lugar estipulado en el anverso del presente Conocimiento de Embarque no fuera posible o se retrasara por alguno de los riesgos, y el transportista no fuera responsable de dicho hecho, este no deberá cumplir sus obligaciones contractuales. En este caso, tendrá derecho a:

- considerar terminado el contrato y almacenar la mercadería en un lugar seguro y apropiado, a disposición de sus representados;
- almacenar la mercadería en un lugar seguro y apropiado por cuenta y riesgo y a nombre de sus representados, si éstos no hubieran recuperado la posesión de la mercadería en un plazo razonable, con posterioridad a la notificación de su almacenamiento por parte del transportista.

El transportista tendrá derecho a cobrar el flete a pro-rata y todos los gastos relacionados con dicho almacenaje a sus representados. A menos que dichos gastos fueran abonados por sus representados, el transportista tendrá un derecho prendario sobre la mercadería a su cargo. Podrá rematar la mercadería y saldar de esta forma los costos del flete, así como todos los gastos realizados en virtud del almacenamiento y el remate público.

6. Notificación de pérdida o daño

Si se entregara la mercadería en el lugar de entrega estipulado en el anverso del presente Conocimiento de Embarque y el consignatario emitiera un recibo sin objeciones, este se considerará prueba prima facie a favor del transportista en cuanto a que ha completado su responsabilidad máxima de la mercadería en la condición establecida. En caso de daño oculto, dicha prueba prima facie también se aplicará, a menos que el transportista hubiera sido notificado por escrito de un daño a la mercadería dentro de un plazo de cinco días, incluyendo domingos y feriados bancarios o generales, después de realizada la entrega.

7. Alcance de la responsabilidad

Durante el período en que el transportista se hace cargo de la mercadería hasta su entrega al consignatario estipulado y, siempre que no se aplicara ninguna ley obligatoria nacional o internacional como las "Normas Visby de La Haya", la "Convención de Viena" o la "Convención de Montreal", la responsabilidad del transportista se verá limitada de la siguiente manera:

- en el caso en que el transportista sea responsable por la pérdida de, y/o daño a la mercadería, su responsabilidad e indemnización se limitará al valor que la mercadería tenía en la fecha y en el lugar en que el transportista se hiciera cargo de ella;
- se calculará el valor de la mercadería de acuerdo con el precio acordado en el contrato y, si dicho acuerdo no existiera, con el valor razonable de mercado o el valor de mercadería del mismo tipo y calidad;
- A pesar de lo anterior, la responsabilidad máxima del transportista se limitará a 2 Derechos Especiales de Giro (SDR) por kg de peso bruto de mercadería dañada o perdida;
- En caso de entrega demorada, la responsabilidad del transportista se limitará a los costos de flete acordados en el contrato para dicho transporte, siempre que el reclamante pruebe que el daño se produjo como resultado del retraso;
- El transportista no será responsable por ningún daño consecutivo a la mercadería;
- La parte que reclame tendrá derecho a exigir al transportista una indemnización mayor al monto determinado en el artículo 7b), si dicho aumento en la responsabilidad hubiera sido acordado con el transportista con anterioridad al comienzo del transporte y se hubiera abonado un monto extra (por parte del consignador).

El aumento en la responsabilidad debe declararse en el anverso del Conocimiento de Embarque y estar firmado por el transportista.

8. Responsabilidad por terceros

El transportista será responsable de los actos y omisiones de sus agentes, dependientes u otros, cuyos servicios hubiera contratado para la realización del transporte, como si se tratara de sus propios actos y omisiones, siempre que dichas partes las hubieran realizado en cumplimiento del contrato.

9. Exención de responsabilidad

- El transportista no será responsable si el daño, pérdida o entrega fuera de término pueden atribuirse a incidentes que el transportista no podría evitar, aunque actúa con la mayor diligencia, y cuyas consecuencias no podría impedir. El transportista no será responsable por el daño, pérdida o pérdida por entrega fuera de término, especialmente en el caso en que éste fuera causado por alguna de las siguientes razones:
- uso estipulado o uso de vehículos abiertos sin cubierta de lona en un medio de transporte común, o carga en cubierta;
 - embalaje insuficiente o inadecuado por parte del consignador;
 - manejo, carga o descarga de la mercadería por parte del consignador, el consignatario o un tercero que no lo hiciera por cuenta del transportista;
 - defecto intrínseco de la mercadería, que pueda causar daños como rotura, oxidación, descomposición interna, deshidratación, escape de líquido o encogimiento normal;
 - etiquetado insuficiente de la mercadería por parte del consignador o un tercero que lo hiciera por cuenta de este;
 - el transporte de animales vivos;

En caso de un daño que, de acuerdo con las circunstancias, podría haber sido causado por uno de los riesgos mencionados, se considerará que dicho riesgo fue la causa del daño.

10. Cese de las exenciones y limitaciones a la responsabilidad

Las exenciones y limitaciones a la responsabilidad, según se las define en el artículo 9, no se aplicarán si el daño fuera causado por los actos u omisiones del transportista o un tercero, que actúe por cuenta de este, de acuerdo con el artículo 8, si éste lo hiciera en forma intencional o con negligencia manifiesta, con pleno conocimiento de que un daño puede producirse. Si el transportista hubiera tomado todas las medidas pertinentes para evitar el daño a, pérdida o entrega fuera de término de la mercadería con anterioridad a cualquier incidente y estas medidas fueran las adecuadas para evitar los daños en el momento del incidente, no se considerará que dicho daño fue causado por negligencia manifiesta. Si se produjera un reclamo contra los agentes, empleados o terceros durante el cumplimiento de sus relaciones contractuales con el transportista o con relación a su responsabilidad no contractual, las partes mencionadas también tendrán derecho a invocar las excepciones y limitaciones de responsabilidad del presente Conocimiento de Embarque, siempre que no hubieran actuado intencionalmente o con negligencia manifiesta sabiendo que era muy posible que se produjera un daño. El peso de la prueba por intencionalidad o negligencia manifiesta le corresponde a la parte que realiza el reclamo.

11. Responsabilidad del Consignorador

Será obligación del consignador empacar y etiquetar la mercadería en forma adecuada antes de entregársela al transportista para que realice el transporte. En el caso de mercaderías peligrosas, el consignador deberá cumplir todas las leyes nacionales e internacionales relacionadas con el transporte de mercaderías peligrosas e informar al transportista por escrito al realizar el pedido, como último plazo.

El consignador deberá indemnizar al transportista por los daños causados por el empaque o etiquetado insuficiente o inadecuado de la mercadería, y por los que resultaran del transporte de mercadería peligrosa, si esta hubiera sido entregada sin información previa.

Si el transportista no fuera informado acerca de la peligrosidad de la mercadería con anterioridad a su transporte, podrá, en cualquier momento, descargarla, destruirla o almacenarla en un lugar que no fuera el declarado en el anverso de presente Conocimiento de Embarque, por cuenta del consignador, y quedará a disposición del mismo. El transportista no será responsable por ningún daño a la mercadería que fuera causado por el empaque inadecuado, la estiba defectuosa o la consolidación con otra mercadería, siempre que el contenedor hubiera sido empacado y entregado para su transporte por el consignador mismo.

12. Costo del Liquidador de Averías

Si se considerara necesario solicitar un Liquidador de Averías para determinar el alcance del daño, el consignador deberá abonar los gastos realizados y relacionados con dicha verificación.

13. Flete y prendas

Se considerará que se ha cumplido el flete cuando el transportista se haga cargo de la mercadería. Este sacará una prenda sobre todas las mercaderías, de las que se hace cargo para su transporte, por el período en que estén bajo su custodia o la de un sub-contratista.

El transportista tendrá derecho a mantener la prenda sobre dicha mercadería en tanto el consignador se retrase con el pago del flete para este transporte u otros previos.

Los términos y condiciones del costo del transportista, según se estipularan en el momento del embarque, son el título de las condiciones del presente Conocimiento de Embarque. Si se las solicitaran, el transportista entregará copia de las condiciones importantes del costo. En caso de una contradicción entre las condiciones del costo y las que figuran en el presente Conocimiento de Embarque, las últimas serán las que prevalecerán.

14. Límite de tiempo

En todos los casos en que no se aplique ninguna ley obligatoria nacional o internacional como las "Normas Visby de La Haya", La "Convención de Viena" o la "Convención de Montreal", todos los reclamos contra el transportista que surjan del presente contrato prescribirán en un período de 9 meses a partir de la entrega de la mercadería o parte de ella, o de la fecha acordada en el contrato en que la mercadería debería haberse entregado.

15. Jurisdicción

Toda acción legal que se base en las condiciones del presente Conocimiento de Embarque solo podrá iniciarse en un tribunal de la ciudad en la que el transportista tiene su casa matriz.