

MSC BILL OF LADING  
STANDARD TERMS AND CONDITIONS  
SPANISH-RUSSIAN-CHINESE

# Table of Contents

BILL OF LADING STANDARD TERMS SPANISH

BILL OF LADING STANDARD TERMS RUSSIAN

BILL OF LADING STANDARD TERMS CHINESE

BL SPANISH VERSION

-----  
La traducción al español de los términos del conocimiento de embarque de MSC debe ser considerada a efectos meramente orientativos. Si existiere alguna discrepancia entre la versión original inglesa y la traducción al español, prevalecerá la versión original inglesa.  
-----

## **MSC - CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

### **ANVERSO**

Recibidas y embarcadas a bordo del Buque, las mercancías que se detallan en este Conocimiento de Embarque (C/E) en el Puerto de Carga, en aparente buen estado y condición (excepto si se especifica lo contrario), para ser transportadas, de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en este documento, desde el Puerto de Carga, o Lugar de Recepción de la Mercancía, al Puerto de Descarga o al Lugar de Entrega, cualquiera que sea la opción establecida, la cantidad de Contenedores, bultos o unidades que se especifican en la casilla Recepción del Transportista. AL ACEPTAR ESTE C/E, EL COMERCIANTE ACEPTA EXPRESAMENTE, COMO SI ESTUVIERAN RUBRICADOS, TODOS LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES (ESTÉN IMPRESOS, EN SELLOS O AÑADIDOS POR CUALQUIER OTRO MEDIO A CUALQUIERA DE LAS CARAS DE ESTE DOCUMENTO) DE ESTE C/E. ASIMISMO, TAMBIÉN ACEPTA LAS CONDICIONES DE LA TARIFA DEL TRANSPORTISTA. En caso que este Conocimiento de Embarque sea negociable (a la Orden / a la Orden de), el Comerciante deberá facilitar al Transportista un C/E original debidamente endosado (junto con el detalle del Flete y los costes) al recibo de la Mercancía o de la Orden de Entrega. Si por el contrario, es un Conocimiento no

negociable, el Transportista deberá entregar la Mercancía o emitir una Orden de Entrega (posteriormente al abono de los gastos del Flete y los costes) a contra entrega de un Conocimiento de Embarque original o de acuerdo con las disposiciones legales locales del Puerto de Descarga, cualquiera que sea la opción aplicable. EN FE DE LO CUAL, el Transportista, o su Agente, ha firmado el número de Conocimientos de Embarque indicados a continuación, todos de este tenor y fecha, de los cuales, ejecutado el primer original, los restantes quedarán sin efecto.

**[Firmado]**

**TÉRMINOS Y CONDICIONES EN EL REVERSO** [Aquí aparece una flecha pequeña señalando hacia el lado derecho.]

## REVERSO

### Términos y condiciones de MSC Mediterranean Shipping Company S.A.

#### CONTRATO DE TRANSPORTE CONTINUADO DEL ANVERSO.

##### 1. DEFINICIONES

Las siguientes definiciones serán aplicables en el presente Conocimiento de Embarque:

**Transportista:** se refiere a la Compañía MSC Mediterranean Shipping Company S. A.

**Ley COGSA:** se refiere a la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías de EEUU (*Carriage of Goods by Sea Act, 1936*).

**Transporte combinado:** sólo aplicable en caso de que el Transportista haya indicado un Lugar de Recepción y/o Lugar de Envío en las casillas destinadas a tal función en el anverso de este documento. El transporte combinado consiste en un transporte Puerto-a-Puerto junto con un transporte terrestre.

**Contenedor:** se refiere a todo Contenedor, remolque, cisterna transportable, plataforma, palé, y a cualquier otro artículo de la misma naturaleza utilizado para fijar la carga, bultos y cualquier otro equipo auxiliar.

**Flete:** se refiere al flete y a todos los pagos, costas y gastos pagaderos al Transportista según las Tarifas aplicables y este Conocimiento de Embarque, incluyendo los gastos de almacenaje, *per diem* y demora.

**Mercancía:** se refiere tanto al todo como a cualquier parte de la mercancía transportada según este Conocimiento de Embarque, incluyendo los embalajes, el material de embalaje y los Contenedores propiedad del Comerciante o alquilados por éste.

**Normas de La Haya:** se refiere a toda disposición relacionada con los Conocimientos de Embarque de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Normas en Materia de Conocimientos, suscrita en Bruselas en fecha de 25 de agosto de 1924; con la exclusión expresa del Artículo 9.

**Reglas de La Haya-Visby:** se refiere, donde sean de obligada aplicación, a las disposiciones de las Normas de La Haya de 1924, reformadas por el Protocolo adoptado

en Bruselas el 23 de febrero de 1968 y el 21 de diciembre de 1979 (Protocolo SDR). En caso de que no se especifique lo contrario, por la presente se acuerda expresamente que las Reglas de La Haya-Visby sólo se aplicarán en este Conocimiento de Embarque cuando sean preceptivas según la legislación bajo la que se enmarca este Conocimiento de Embarque.

**Transporte Terrestre:** se refiere a todo transporte realizado durante el proceso de “transporte combinado” excepto al trayecto entre el Puerto de Carga y el Puerto de Descarga.

**Comerciante:** incluye al Embarcador, al Consignatario, al tenedor de este Conocimiento de Embarque, al receptor de las mercancías y cualquier otra persona (o a su representante) que posea, tenga derechos sobre, o reclame, la posesión de la Mercancía especificada en este Conocimiento de Embarque.

**Persona:** incluye a las personas físicas y a cualquier sociedad, empresa, compañía o cualquier otra organización con personalidad jurídica.

**Lugar de Entrega:** Si este lugar no es el Puerto de Descarga, se refiere al lugar en el que el Transportista se ha comprometido a entregar la Mercancía.

**Lugar de Recepción de la Mercancía:** Si este lugar no es el Puerto de Carga, se refiere al lugar en el que el Transportista se ha comprometido a recibir la Mercancía.

**Ley Pomerene:** se refiere a la Ley Federal de Conocimientos de Embarque de los EEUU (*United States Federal Bill of Lading Act, 1916 49 U.S.C. 801*) y a todas sus enmiendas.

**Transporte Puerto-a-Puerto:** se refiere al transporte entre el Puerto de Carga y el Puerto de Descarga.

**Subcontratista:** se refiere, entre otros, a los armadores, fletadores, operarios de(l) (los) Buque(s), aparte del Transportista; así como a estibadores, operarios de terminal y grupaje, operarios de transporte por ferrocarril o carretera, operarios de almacén y a cualquier otro contratista independiente contratado por el Transportista para llevar a

cabo el transporte; y cualquier otro Subcontratista directo o indirecto, empleado o Agente del anterior, tanto si existiera vínculo contractual directo como si no.

**Buque:** se refiere al buque cuyo nombre aparece en el presente documento o cualquier otro buque sustituto, buque de aporte (servicio *feeder*), gabarra o cualquier otro medio de transporte utilizado para el transporte marítimo por el Transportista.

## **2. PARTES CONTRATANTES Y GARANTÍA**

**El contrato evidenciado por este Conocimiento de Embarque será entre el Transportista y el Comerciante. Toda persona incluida en la definición de “Comerciante” será responsable solidario ante el Transportista de todos los compromisos y responsabilidades directamente establecidos en, o derivados de este conocimiento de embarque. Asimismo, deberá abonar el flete correspondiente sin descuentos ni compensaciones. El Comerciante, aceptando los términos y condiciones de este Conocimiento de Embarque, garantiza ser el propietario de la Mercancía o ser el derechohabiente sobre ella o sobre este Conocimiento de Embarque.**

## **3. TARIFAS DEL TRANSPORTISTA**

Los términos y condiciones de la Tarifa aplicable del Transportista están reflejados en este Conocimiento de Embarque. Debe prestarse particular atención a los términos y condiciones relativos a los gastos adicionales, incluyendo los gastos por demora, *per diem*, costes de almacenaje, tasas, etc. El Transportista, o su(s) Agente(s), facilitará una copia de la Tarifa aplicable en caso de que así se le solicite. El Comerciante deberá conocerla y aceptarla. En caso de contradicción o incompatibilidad entre los términos de la Tarifa aplicable y los del Conocimiento de Embarque, se acuerda, por la presente, que prevalecerán los términos y condiciones del Conocimiento de Embarque.



#### **4. SUBCONTRATAS E INDEMNIZACIONES**

4.1 El Transportista podrá realizar subcontratas bajo los términos que considere oportunos para realizar total o parcialmente el transporte, permitiéndose las segundas subcontratas.

4.2 El Comerciante se compromete a no interponer ninguna alegación o reclamación derivada del contrato, depósito, de un ilícito extracontractual o de cualquier otra fuente, contra ningún empleado, Agente o Subcontratista del Transportista; en la que se responsabilice, o se intente responsabilizar, a alguno de ellos o a cualquier Buque propiedad o fletado por cualquiera de ellos de cualquier incidente en lo que se refiere a la Mercancía, o al transporte de ésta, ya sea, o no, causado por negligencia de dicha Persona. Si, pese a lo anterior, se interpusiera alguna reclamación o alegación, el Comerciante, por la presente, pacta y conviene indemnizar al Transportista por las consecuencias derivadas. Sin perjuicio de lo anterior, todos y cada uno de los empleados, Agentes o Subcontratistas serán derechohabientes en los términos y condiciones del presente documento, cualquiera que fuera su naturaleza; en caso de no estarles reconocido un derecho, el titular será el Transportista como si tales supuestos estuviesen recogidos en los términos y condiciones del presente Conocimiento de Embarque.

Mediante la aceptación de este contrato, en la medida de lo contemplado en el presente documento, el Transportista expresa que lo hace en su representación y como Agente y fiduciario de los empleados, Agentes y Subcontratistas.

4.3 Las disposiciones de la cláusula 4.2, incluyendo los compromisos adquiridos por el Comerciante bajo dicha cláusula, aunque no limitándose a ellos; serán extensibles a todas las reclamaciones y alegaciones de cualquier naturaleza interpuestas contra cualquier otra Persona que haya pagado por un espacio en el Buque.

4.4 Asimismo, el Comerciante también se compromete a que ninguna Persona que responsabilice, o intente responsabilizar al Transportista de cualquier incidente en lo que se refiere a la Mercancía, o al transporte de esta, fuera de los términos y

condiciones de este Conocimiento de Embarque, independientemente de si es o no causado por negligencia o error en la entrega del Transportista; interponga reclamación o alegación alguna en contra del Transportista en lo relativo a la Mercancía. Si, pese a lo anterior, se interpusiera alguna reclamación o alegación, el Comerciante deberá indemnizar al Transportista por las consecuencias derivadas.

## **5. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA**

5.1 **Transporte Puerto-a-Puerto** – Si el transporte detallado en este Conocimiento de Embarque es de la modalidad Puerto-a-Puerto:

(a) El periodo de responsabilidad del Transportista por daños o pérdidas comenzará a partir del momento en que la Mercancía esté a bordo del buque y expirará cuando haya sido descargada del mismo.

(b) Este Conocimiento de Embarque estará sujeto bien a las Normas de la Haya o a la legislación preceptiva si ésta estableciera la jurisdicción de las Normas de la Haya o de las Reglas de La Haya-Visby. En este último caso, dicha legislación será la aplicada a este Conocimiento de Embarque sólo en la medida en que fuera de obligado cumplimiento.

(c) En caso de la existencia de alguna ley local, acuerdo contractual, sentencia judicial, uso o costumbre que ampliaran el periodo de responsabilidad del Transportista hasta, bien sea total o parcialmente, el periodo de antes de la carga o de después de la descarga, incluyendo los errores en la entrega, tanto si la ampliación se derivara de un contrato, depósito, ilícito extracontractual o de cualquier otra fuente; éste podrá ejercer todos sus derechos, atenuantes, inmunidades, prescripciones y exenciones previstas en las Normas de la Haya durante dicho periodo adicional, independientemente de que las pérdidas, errores en la entrega y daños no tuvieran lugar durante el transporte marítimo.

5.2 **Transporte combinado** – La responsabilidad jurídica del Transportista será como sigue:

5.2.1 Si las pérdidas o daños durante el transporte tuvieren lugar en una etapa de transporte Puerto-a-Puerto, se aplicará la cláusula 5.1.

5.2.2 Si las pérdidas o daños durante el transporte tuvieren lugar en una etapa de transporte terrestre, la responsabilidad jurídica del Transportista vendrá determinada por:

(a) las disposiciones estipuladas por las convenciones internacionales, legislación local o toda regulación aplicable a los medios de transporte utilizados, en caso de que existiera un contrato por separado en el que se recojan los términos del transporte durante esta etapa en particular y dichas normativas fueran de preceptivo cumplimiento para la vigencia de tal contrato; o

(b) en caso de que ninguna convención internacional, legislación local o regulación alguna fuera aplicable; el contrato de transporte emitido por el Transportista Subcontratista para esa etapa del transporte, aprobado y asumido tanto por el Comerciante como por el Transportista, incluyendo cualquier limitación o excepción contenida en aquel documento que obliga a las partes a equiparar en derechos y obligaciones del Transportista y al Transportista Subcontratista, no pudiendo exceder la responsabilidad del Transportista, sea de la naturaleza que sea, la cantidad de GBP 100 (cien libras esterlinas) por bulto; o

(c) en caso de que un tribunal determinase la no obligatoriedad de aplicación de las convenciones internacionales, las leyes locales o cualquier regulación en general y, por tanto, el Transportista no pudiera determinar su responsabilidad jurídica, si la tuviese, en referencia al contrato de transporte aplicable al Subcontratista, o en caso de no existencia de tal contrato se pacta y conviene entre el Comerciante y el Transportista, que la responsabilidad jurídica del Transportista se determinará de acuerdo con las disposiciones para las pérdidas y/o daños en el transporte Puerto-a-Puerto de la cláusula 5.1, no pudiendo exceder la responsabilidad del Transportista, sea de la naturaleza que sea, la cantidad de GBP 100 (cien libras esterlinas) por bulto.

(d) En caso de que el Comerciante no pueda determinar el lugar donde se han producido las pérdidas o daños, se asumirá que han ocurrido en la etapa del Transporte Puerto-a-Puerto y se determinará la responsabilidad del Transportista según la cláusula 5.1.

5.2.3 Todo transporte organizado por el Transportista para el Comerciante que no esté reflejado en este Conocimiento de Embarque se realizará bajo la sola responsabilidad, tiempo, riesgo y coste del Comerciante. El Transportista sólo actuará como Agente del Comerciante.

5.3 **Entrega a las Autoridades Aduaneras o a las Portuarias** – En caso de que la legislación vigente del Puerto de Descarga o Lugar de Entrega estipule que la entrega de la Mercancía al Comerciante se vea afectada, o pueda verse afectada, por las autoridades aduaneras o portuarias en el Puerto de Descarga o en el Lugar de Entrega, a no ser que se especifique lo contrario; el Transportista efectuará debidamente la entrega de la Mercancía a las mencionadas autoridades y este hecho será equiparable a la entrega del Transportista al Comerciante; por lo que el Transportista no será responsable de cualquier pérdida o daño que pudiese acaecer a la Mercancía una vez realizada dicha entrega.

## **6. CLÁUSULA PARA EL TRANSPORTE DE EEUU**

6.1 Sin perjuicio de lo estipulado en la cláusula 5, todo transporte hacia o desde cualquier puerto de los Estados Unidos, sean territorios o dominios, o bien todo litigio interpuesto en territorio de los Estados Unidos; estarán sujetos a las disposiciones de la Ley COGSA y de la Ley Pomerene, incluidos aquellos supuestos en que la Ley Pomerene pueda aplicarse de oficio. Las disposiciones de la Ley COGSA, dondequiera que sean aplicables, se incorporarán y aplicarán en este documento, a no ser que se especifique lo contrario, y serán aplicables durante todo el periodo en el que la Mercancía esté bajo la custodia del Transportista, incluyendo el tiempo previo al embarque y el posterior a la descarga, siempre que la Mercancía, teniendo en cuenta también aquella estibada sobre cubierta, esté en custodia del Transportista o de alguno

de sus Subcontratistas. Ninguna de estas disposiciones podrá ser considerada una renuncia del Transportista a sus derechos, inmunidad, exoneraciones o limitaciones. Tampoco podrá considerarse un incremento en sus obligaciones o responsabilidades basándose en la COGSA. Excepto en lo referente a la cláusula 5, todos los demás términos, condiciones, limitaciones, atenuantes y libertades en general contenidos en este Conocimiento de Embarque serán aplicables a las rutas de transporte en los Estados Unidos.

6.2 Con propósito de limitación, y bajo el amparo de la COGSA, se acuerda que el significado de la palabra “bulto” sea “cualquier unidad sobre palés y/o aquella unidad apilada con cartón sobre palés y/o fijada a conveniencia del Comerciante, a menos que dicho palé o unidad estén especificados en el anverso de este documento”.

## **7. DISPOSICIONES DE COMPENSACIÓN Y RESPONSABILIDAD JURÍDICA**

7.1 Teniendo en cuenta siempre el derecho del Transportista a limitar su responsabilidad, tal y como se recoge en este documento, si el Transportista tuviese que compensar por alguna pérdida o daño a la Mercancía, la compensación se calcularía tomando como referencia su valor facturado más el importe del Flete y el seguro, si fuese el caso. En caso de que no haya valor facturado de la Mercancía, o la factura no fuese válida, la compensación se calculará teniendo en cuenta el valor de mercado de la Mercancía en el lugar y fecha en el que se realiza, o en que se debería haber realizado la entrega al Comerciante. El valor de mercado de la Mercancía se fijará de acuerdo con el precio del mercado atendiendo al valor medio de otras mercancías del mismo tipo y calidad.

7.2 Teniendo en cuenta lo establecido en la cláusula 7.3:

7.2.1 (a) En los supuestos en los que bien las Normas de la Haya bien Las Reglas de La Haya-Visby sean de obligatoria aplicación al presente Conocimiento de Embarque, siempre en la medida en que fuera de obligado cumplimiento, y en virtud de las cláusulas 5.1, 5.2.1 o 5.2.2 (c) o (d), o cualquier otra; las obligaciones del Transportista por incumplimiento o agravio no podrán exceder del capital

determinado por las Normas de la Haya o las Reglas de La-Haya Visby según la que fuera de obligada aplicación.

(b) En el caso en que se apliquen contractualmente las Normas de la Haya de acuerdo con la cláusula 5, y siempre en la medida en que fuera de obligado cumplimiento, la responsabilidad del Transportista no podrá exceder en ningún caso la cantidad equivalente a GBP 100 (cien libras esterlinas) por bulto o unidad.

7.2.2 En los supuestos recogidos en la cláusula 6 en los que sea aplicable la COGSA, no podrá responsabilizarse ni al Transportista ni al Buque por una suma mayor a la cantidad equivalente a USD 500 (quinientos dólares americanos) por bulto o por unidad de flete habitual.

7.3 El Comerciante conoce, y acepta, que el Transportista desconoce el valor de la Mercancía. Asimismo, asume la posibilidad de que se solicite una compensación mayor al valor reflejado en este Conocimiento de Embarque si, y sólo si, con previa confirmación por escrito del Transportista, el valor de la Mercancía declarada por el Embarcador en la entrega al Transportista ha sido especificado en la casilla “Valor Declarado” del anverso del presente Conocimiento de Embarque y los gastos *ad valorem* han sido abonados en su totalidad. Cualquier daño o pérdida parcial se prorrateará sobre la base de dicho Valor Declarado.

7.4 Ninguna disposición de este Conocimiento de Embarque mermará o anulará las garantías, defensas o limitaciones de responsabilidad estatutarias del Transportista que hayan sido autorizadas por los reglamentos, por los estatutos o por legislación vigente del país; y que serán aplicables en ausencia de algún término o condición establecidos en este Conocimiento de Embarque. El Transportista, por tanto, gozará de los mismos beneficios que el fletador del Buque derivándose estos de dichas normativas.

7.5 En caso de que el Transportista abone cualquier reclamación al Comerciante, todos los derechos del Comerciante sobre terceras partes quedarán subrogados de

inmediato a favor del Transportista. El Comerciante deberá entonces firmar un recibo de subrogación, ceder e indemnizar de inmediato si así lo requiriese el Transportista.

## **8. ALCANCE DEL VIAJE, RETRASOS Y DAÑOS RESULTANTES**

El alcance del viaje contratado por la presente puede, o no, incluir puertos de escala habituales, usuales o previstos tanto si aparecen reflejados en este contrato de Conocimiento de Embarque como si no y puede incluir el transporte de la Mercancía desde o hacia cualquier instalación utilizada por el Transportista como parte integrante del transporte incluyendo, aunque no limitándose a, el almacenaje a la intemperie. El Transportista ni garantiza ni se compromete a cargar, transportar o descargar la Mercancía a bordo de, o utilizando, un Buque en particular en una fecha u hora determinadas. Los trayectos previstos y las horas de llegada son sólo estimaciones, por lo que podrán verse adelantados, retrasados o cancelados sin previo aviso. El Transportista no será responsable en ningún caso ni de posibles daños resultantes ni de los retrasos acaecidos en las salidas programadas de cualquier Buque, o de cualquier otro medio de transporte, marítimo o no. Si el Transportista fuera considerado responsable por alguna pérdida o daño, directos o indirectos, acaecidos por el mencionado retraso, sus obligaciones nunca superarán los gastos de flete abonados para el transporte.

## **9. MÉTODOS Y RUTAS DE TRANSPORTE**

9.1 El Transportista podrá en cualquier momento, y sin previo aviso al Comerciante:

- (a) servirse de cualquier medio de transporte o almacenaje;
- (b) transferir la Mercancía de un medio de transporte a otro, incluyendo la realización de trasbordos, sustitución del Buque especificado en este documento por otro Buque o por, en general, cualquier otro medio de transporte que considere oportuno; pese a que dichos trasbordos o transferencias no estén recogidos en este Conocimiento de Embarque;
- (c) navegar sin prácticos, escoger la ruta que estime oportuna (tanto si fuera o no la más corta, fuera más directa o habitual, o estuviera programada), elegir la velocidad

adecuada y dirigirse a, volver, o atracar en el puerto o lugar que considere más adecuado (incluyendo el Puerto de Carga especificado en este documento), sea una o más veces; así como a desviarse de, o incorporarse a la ruta, pudiendo navegar incluso en dirección contraria al Puerto de Descarga o pasarlo de largo, bien sea una o más veces;

(d) cargar o descargar la Mercancía en el Puerto o lugar que estime oportuno (independientemente de si ese lugar aparece reflejado en el anverso de este documento como Puerto de Carga o Puerto de Descarga) y almacenarla allí, incluyendo, aunque no limitándose a, el almacenaje a la intemperie;

(e) cumplir con las órdenes o recomendaciones proporcionadas por cualquier gobierno, autoridad competente o por cualquier otra Persona, organismo o entidad que pretenda actuar en nombre de o como representante de dicha autoridad. Asimismo, cumplir con las órdenes y directrices dadas por alguien con potestad para hacerlo de acuerdo con los términos de una póliza de seguro sobre los medios de transporte utilizados por el Transportista.

9.2 El Transportista podrá acogerse a las libertades recogidas en la cláusula 9.1 con cualquier propósito, independientemente de si lo hace en lo relativo a la Mercancía o no, incluyendo, entre otros, la carga o descarga de otra Mercancía, el repostaje, el embarque o desembarque de Personas, la realización de reparaciones y/o el amarre en dique seco; remolcar o ser remolcado, ayudar a otros buques, realizar viajes de prueba y ajustar los instrumentos. Cualquier cosa realizada, o no realizada, según la cláusula 9.1, así como cualquier retraso derivado, se considerará dentro de los términos del contrato de transporte por lo que no entrará en conflicto con éstos.

## **10. NOTIFICACIÓN DE RECLAMACIONES, PLAZO Y JURISDICCIÓN**

10.1 **Notificaciones** - Las notificaciones de pérdida de la Mercancía, o daños infligidos a ésta, se comunicarán por escrito al Transportista o a su Agente, en el Puerto de Descarga y en el momento de la entrega o con anterioridad a ella. Si dichas pérdidas o daños no quedan patentes en el momento de la entrega o antes de



que ésta se produzca, la notificación deberá entregarse al Comerciante o a su Agente en un plazo de tres (3) días a contar desde el momento de la entrega. Las reclamaciones del Comerciante se efectuarán por escrito y se dirigirán al Agente del Transportista en el Puerto de Descarga.

10.2 **Plazo** - El Transportista quedará exento de toda responsabilidad si —en un plazo de un (1) año a partir de la entrega de la Mercancía o desde la fecha en que dicha Mercancía tendría que haberse entregado— no se presenta demanda alguna por reclamaciones relativas a pérdidas o daños acontecidos durante el transporte Puerto-a-Puerto o durante el transporte terrestre, en el plazo más breve de los siguientes: nueve (9) meses o cualquier otro límite temporal establecido por los convenios internacionales, la legislación nacional, los reglamentos o los contratos aplicables, a tenor de lo dispuesto en las cláusulas 5.2.2 (a) o (b).

10.3 **Jurisdicción** - Por la presente se acuerda de manera expresa que las demandas entabladas por el Comerciante y —con la salvedad de lo que adicionalmente se dispone más adelante— las demandas presentadas por el Transportista se someterán al fuero del Tribunal Superior de Justicia de Londres y será de exclusiva aplicación la legislación británica. La salvedad mencionada constituirá la circunstancia de que el transporte contratado en virtud del presente documento tuviese como punto de partida o de llegada los Estados Unidos de América; en este caso, la demanda se presentará únicamente ante el Tribunal de Distrito del Distrito Sur de Nueva York (Estados Unidos) y será de exclusiva aplicación la legislación estadounidense. El Comerciante acuerda no entablar demanda alguna en ningún otro juzgado o tribunal y se compromete a abonar las costas legales razonables del Transportista para cancelar cualquier demanda interpuesta en otro foro. El Comerciante renuncia a cualquier objeción contra la jurisdicción personal del Comerciante del foro pactado anteriormente.

En caso de disputa relativa al Flete o cualquier otra cantidad que deba el

Comerciante al Transportista, éste estará autorizado a presentar una demanda contra el Comerciante, según su arbitrio, tanto en el foro pactado previamente como en el país donde esté situado el Puerto de Carga, el de Descarga o el Lugar de Entrega; o en cualquier jurisdicción en que el Comerciante cuente con un centro de negocios.

## **11. CONTENEDORES CARGADOS POR EL COMERCIANTE**

En caso de que un Contenedor no haya sido cargado por el Transportista o en su nombre, serán de aplicación las siguientes disposiciones:

11.1 Antes de cargar el Contenedor, el Comerciante inspeccionará dicho Contenedor para verificar que resulta apropiado para el transporte de las Mercancías. El uso del Contenedor por parte del Comerciante constituirá *prima facie* evidencia del buen estado de dicho Contenedor y su idoneidad para ser operativo.

11.2 El Transportista no será responsable de la pérdida de la Mercancía o los daños infligidos a ésta que se deriven de los siguientes factores:

(a) el modo en que se haya cargado, estibado, apilado o asegurado la Mercancía en el Contenedor;

(b) el hecho de que la Mercancía no sea apropiada para su transporte en el Contenedor que se ha suministrado, o para ser transportada en Contenedor entre los puertos o lugares especificados en el presente documento;

(c) el hecho de que el Contenedor no sea apropiado o esté defectuoso, o sus controles de refrigeración se hallen mal dispuestos, siempre y cuando —si el Contenedor ha sido suministrado por el Transportista o en su nombre— tal inadecuación o defecto hubieran quedado patentes en una inspección llevada a cabo por el Comerciante antes o en el momento de llenar el Contenedor; o

(d) carga de Mercancías refrigeradas que no se hayan refrigerado previamente a la temperatura apropiada para su transporte, o que se hayan cargado antes de que el Contenedor frigorífico se hubiera refrigerado previamente a la temperatura de transporte adecuada.

11.3 El Comerciante será responsable del llenado y precintado de todos los Contenedores que estén a su cargo; y, si el Transportista entrega un Contenedor cargado por el Comerciante y en el que conste un precinto original e intacto, tal y como fue aplicado por el Comerciante, por la aduana o por el control de seguridad, o si el Transportista puede acreditar que el precinto original se reemplazó por otro de buena fe, en caso de que falten Mercancías en el momento de la entrega dicho Transportista no será responsable.

11.4 El Comerciante compensará al Transportista por todas las pérdidas y daños, obligaciones o costes de cualquier naturaleza que se deriven, de cualquier modo, de uno o más factores de los referidos en la cláusula 11.2, comprendidos, entre otros, los daños ocasionados al Contenedor, a otras Mercancías o al Buque.

## **12. REFRIGERACIÓN, CALEFACCIÓN Y AISLAMIENTO**

12.1 No se suministrarán Contenedores especiales dotados de sistemas de refrigeración, calefacción o aislamiento, a menos que se contraten específicamente en el presente Conocimiento de Embarque y se abone un precio de Flete adicional. En caso de que se establezca en este documento una temperatura de transporte, el Comerciante entregará la Mercancía al Transportista a una temperatura con un margen de dos grados Celsius por encima o por debajo de la indicada, y el Transportista ejercerá la debida diligencia para mantener esa temperatura en el suministro de aire, con un margen de dos grados Celsius por encima o por debajo mientras las Mercancías obren en su poder. EL COMERCIANTE TENDRÁ LA OBLIGACIÓN DE DETERMINAR O COMPROBAR QUE LOS CONTROLES DE

TEMPERATURA DEL CONTENEDOR SE ENCUENTREN A LA TEMPERATURA DE TRANSPORTE REQUERIDA Y, ASIMISMO, DEBERÁ ACONDICIONAR APROPIADAMENTE LOS CONDUCTOS DE VENTILACIÓN. El Transportista no se compromete a entregar al Comerciante los Contenedores frigoríficos vacíos a ninguna temperatura concreta. El Transportista tiene el derecho, pero no la obligación, de negarse a aceptar Contenedores que haya cargado el Comerciante para su transporte cuando la Mercancía no sea o no haya sido cargada en ellos a la temperatura de transporte indicada en el contrato, con un margen de variación de dos grados Celsius por encima o por debajo.

12.2 El Comerciante tendrá en cuenta que los Contenedores frigoríficos no están concebidos para los siguientes usos:

(a) para refrigerar o congelar mercancías cargadas en un Contenedor a una temperatura superior a la temperatura de transporte indicada y adecuada. Si la carga de la mercancía para su transporte se realiza a una temperatura superior a la adecuada, el Transportista no será responsable de las consecuencias; ni

(b) para realizar un seguimiento de los niveles de humedad ni para controlar dichos niveles, aun si se cuenta con el dispositivo apropiado; y, dado que la humedad depende de un gran número de factores externos, el Transportista no garantiza el mantenimiento de nivel alguno de humedad en el interior de los Contenedores ni se hace responsable del mismo.

12.3 El Transportista no se hará responsable de ninguna pérdida de Mercancía ni de los daños infligidos a éstas que se deriven de vicios ocultos, fallos, descongelación, parada del sistema de refrigeración o de otro tipo de máquinas, plantas, sistemas de aislamiento y/u otros aparatos especializados de los Contenedores u otras instalaciones, siempre y cuando el Transportista haya ejercido la debida diligencia antes de entregar el Contenedor vacío al Embarcador.

12.4 El Transportista no garantiza que cuente con un sistema de refrigeración o calefacción, pero lo manipulará y mantendrá con el debido cuidado mientras se halle en su poder. Asimismo, el Transportista no aceptará la responsabilidad de registrar las temperaturas de ningún modo que no sea en el cuaderno de bitácora de a bordo. El Transportista tampoco aceptará la obligación de registrarse por un programa o protocolo gubernamental, a menos que así se disponga en el presente documento y se abone un precio de Flete adicional.

### **13. INSPECCIÓN DE LA MERCANCÍA Y CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES**

**Inspección** - El Transportista tendrá el derecho, pero no la obligación, de abrir y/o examinar los bultos o Contenedores en cualquier momento, así como de inspeccionar, comprobar y pesar su contenido sin previo aviso al Comerciante.

**Circunstancias especiales** - Si en alguna circunstancia queda patente que no se puede garantizar la seguridad de la Mercancía durante su transporte, su correcto transporte o la posibilidad de seguir transportándola —ya sea en términos absolutos, sin incurrir en gastos adicionales o sin tomar medidas referidas al Contenedor o la Mercancía—, el Transportista, sin previo aviso al Comerciante (pero sólo en calidad de Agente suyo), podrá adoptar las medidas oportunas y/o incurrir en gastos adicionales que estén dentro de lo razonable a fin de transportar la Mercancía o continuar con su transporte, venderla o enajenarla, desistir del transporte y/o almacenar la Mercancía en tierra o a flote, bajo techo o a cielo abierto y en cualquier lugar que el Transportista, a su absoluta discreción, juzgue más apropiado; y se considerará que dichas operaciones para vender la Mercancía, deshacerse de ella, abandonarla o almacenarla equivaldrán a efectuar la entrega debida según lo dispuesto en el presente Conocimiento de Embarque. El Comerciante compensará al Transportista por todo gasto adicional en que haya incurrido al realizar estas operaciones; y el Transportista, a la hora de tomarse las libertades contenidas en

esta cláusula, no estará sujeto a la obligación de adoptar ninguna medida específica, ni será responsable de las pérdidas, retrasos o daños de cualquier naturaleza que se deriven de estas acciones o de la ausencia de ellas, de acuerdo con las estipulaciones de la presente cláusula.

#### **14. DESCRIPCIÓN DE LA MERCANCÍA Y RESPONSABILIDAD DEL COMERCIANTE**

14.1 El presente Conocimiento de Embarque constituirá un indicio *prima facie* de que el Transportista ha recibido, aparentemente en buen estado (excepto si se señala lo contrario), la cantidad total de Contenedores u otros bultos o unidades indicados en la sección "Recepción del Transportista" de este documento.

14.2 El Transportista no realiza aseveración alguna acerca del peso, contenido, medidas, cantidad, calidad, descripción, estado, temperatura, marcas, números o valor de la Mercancía, y no tendrá responsabilidad alguna sobre esas descripciones o detalles.

14.3 El Comerciante garantiza al Transportista que los detalles relativos a la Mercancía han sido revisados por él o por alguien en su nombre, según lo estipulado por la presente, al recibir este Conocimiento de Embarque; y asevera, asimismo, que éstos y cualesquiera otros datos proporcionados por el Comerciante o en su nombre son suficientes y correctos. El Comerciante da fe de que la Mercancía se halla cargada en el Contenedor a salvo de daño y con medidas de seguridad.

14.4 Por otra parte, el Comerciante asevera que la Mercancía y/o los Contenedores cargados por él son legales, no contienen material de contrabando, drogas ni otras sustancias ilegales, ni en ellos van ocultos polizones; que se han dado a conocer todas las características de la Mercancía que supongan un riesgo o sean potencialmente peligrosas, y que no van a causar pérdidas, daños o gastos al

Transportista ni a otros cargamentos, Contenedores, Buques o Personas durante el transporte.

14.5 En caso de que en el anverso del presente documento se hagan constar los detalles de alguna carta de crédito, licencia de importación, contrato de compraventa, factura o número de pedido y/o datos de un contrato del que el Transportista no sea parte, tales detalles se mostrarán por cuenta y riesgo del Comerciante y para su comodidad. El Comerciante acepta que estos datos no supondrán una declaración de valor y bajo ningún concepto aumentará la responsabilidad que recae sobre el Transportista de acuerdo con lo dispuesto en este Conocimiento de Embarque; y el Comerciante, asimismo, se compromete a compensar al Transportista por todo aumento de la responsabilidad que pueda recaer sobre él debido a lo anteriormente expuesto, incluyendo los gastos y costas legales razonables que pudieran derivar.

14.6 El Comerciante respetará todos los reglamentos o requisitos establecidos por las autoridades aduaneras, portuarias y otras; y se hará cargo de y abonará todos los derechos, impuestos, penalizaciones, contribuciones, gastos o pérdidas (incluido, sin perjuicio de las generalidades antes expuestas, el Flete correspondiente a toda actividad de transporte adicional) en que se incurra o que se produzcan a causa de lo indicado al principio de esta cláusula, o que se deriven de declaraciones, marcas, numeraciones o direcciones ilegales, incorrectas o insuficientes de la Mercancía; por todo lo cual el Comerciante deberá indemnizar al Transportista, incluyendo las costas legales razonables.

14.7 Si, por orden de las autoridades de cualquier jurisdicción, se retiene y/o confisca la Mercancía, y/o hay que abrir un Contenedor para permitir la inspección de ésta por cualquier motivo, incluyendo, aunque no limitándose a, violación o quebrantamiento de una marca registrada, patente o cualquier otro derecho de propiedad intelectual; el Transportista no será responsable de ninguna pérdida o daño que se haya

derivado de la apertura, descarga, inspección, nueva carga, retención, destrucción o retraso de la Mercancía. El Transportista tendrá derecho a reclamar al Comerciante el pago de los cargos, penalizaciones, costes, pérdidas y gastos (incluyéndose las costes legales razonables) que resulten de tales acciones del Comerciante, incluidos, aunque no limitándose a, los gastos de retención, demora y almacenaje de la Mercancía y/o del Contenedor.

14.8 El Transportista concederá un plazo de periodo libre para el uso de los Contenedores y el equipo, según lo dispuesto por el derecho aduanero y lo que indique el Agente de MSC en los puertos de carga y descarga. Dicho periodo libre comenzará a contar a partir del día en que el Comerciante retire el Contenedor y el equipo, o desde la fecha en que éste sea descargado del Buque o depositado en el lugar de entrega, según proceda. El Comerciante tendrá la obligación y la responsabilidad de devolver el Contenedor y el equipo a un lugar designado por el Transportista, antes o al final del plazo de periodo libre concedido en el Puerto de Descarga o lugar de entrega. Después de ello, los gastos de demora, *per diem*, y retención serán recaudados y abonados por el Comerciante, conforme a Tarifa.

14.9 El Comerciante devolverá los Contenedores y el equipo a un lugar designado por el Transportista, en buen estado, intactos, vacíos, inodoros, limpios, libres de residuos, entramados de estiba u otros desechos, una vez retirados todos los accesorios instalados por el Comerciante. Éste deberá indemnizar al Transportista por todos los gastos en que se incurra al devolver los Contenedores y el equipo a su estado original, o al reemplazarlos por otros si no son devueltos en el estado arriba descrito. Se incluirán aquí las costes legales razonables de los procedimientos incoados para obtener el pago de dichos gastos y los intereses devengados.

## **15. MERCANCÍAS PELIGROSAS O DE RIESGO**

15.1 El Transportista no aceptará mercancías cuya naturaleza suponga un peligro o



riesgo, si previamente no se le ha informado por escrito de todas sus características específicas y si el Transportista, también por escrito, no ha aceptado su transporte. Cuando el Comerciante entregue al Transportista mercancías de la naturaleza arriba indicada, le proporcionará por escrito todos los datos precisos y específicos relativos a la Mercancía así como sus precauciones y condiciones de manipulación. A fin de indicar sus características, ésta deberá contar con marcas distintivas en la parte externa del Contenedor y de los embalajes contenidos en él, marcas que reunirán los requisitos establecidos por los reglamentos aplicables, incluidos aquellos que estén contenidos en los tratados o convenios internacionales pertinentes.

15.2 El Comerciante será íntegramente responsable de las pérdidas o daños, retrasos, daños personales, muertes o gastos —comprendidas multas, penalizaciones y costas legales razonables— que afecten al Transportista, Buque, cargamento u otros bienes situados a bordo o en tierra, y que se deriven de la Mercancía y/o del incumplimiento de la cláusula 15.1, tanto si el Comerciante era consciente de la naturaleza de la Mercancía como si no. Asimismo, indemnizará, librará de responsabilidad y defenderá al Transportista, a sus trabajadores, Agentes y transportistas efectivos, así como a terceras partes, en caso de sobrevenida de los acontecimientos indicados en la presente cláusula.

15.3 Ninguna de las disposiciones de esta cláusula privará al Transportista de los derechos que lo amparan en virtud de otras disposiciones.

## **16. FLETE Y COSTES**

16.1 El precio del Flete se ha calculado en función de los datos que se hallan en posesión del Embarcador. En caso de que esta información resultase ser errónea y hubiera de pagarse un Flete adicional, el Comerciante correrá con el precio y

cualquier otro gasto de ello derivado.

16.2 El Flete se devengará y será pagadero al recibir el Transportista la Mercancía, tanto si dicho Flete se ha abonado por adelantado como si se hace efectivo a la entrega de la Mercancía. El Transportista tendrá derecho a cobrar todo el Flete que se le deba en cualquier circunstancia, tanto si el Buque y/o la carga se han perdido como si no e independientemente de que se haya abandonado la travesía. El Flete se abonará al vencer su plazo de pago, sin que haya lugar a compensaciones, reconvencciones o deducciones.

16.3 Toda persona definida como “Comerciante” en la cláusula 1 será responsable ante el Transportista, tanto de manera conjunta como individual, del pago del Flete y de los costes, así como del cumplimiento de las obligaciones que le correspondan en virtud de lo dispuesto en el presente documento. Cualquier persona contratada por el Comerciante para la prestación de servicios de transporte de la Mercancía tendrá la consideración de Agente del Comerciante exclusivamente a todos los efectos, y el hecho de abonar el Flete a tal persona no equivaldrá, en ningún caso, a efectuar el pago al Transportista. Si esta tercera parte no abona el precio de Flete debido al Transportista, se considerará que el Comerciante ha incurrido en impago.

## **17. DERECHOS DE RETENCIÓN DEL TRANSPORTISTA**

EL TRANSPORTISTA, SUS EMPLEADOS Y AGENTES TENDRÁN DERECHO DE RETENCIÓN SOBRE LA MERCANCÍA Y SOBRE TODOS LOS DOCUMENTOS RELATIVOS A ÉSTA POR VENCIMIENTO DEL FLETE Y DE LAS CONTRIBUCIONES A LA AVERÍA GRUESA, QUIENQUIERA QUE SEA EL ACREEDOR DE ESTOS PAGOS. EL TRANSPORTISTA, SUS EMPLEADOS Y AGENTES GOZARÁN, ASIMISMO, DE UN DERECHO DE RETENCIÓN CONTRA EL COMERCIANTE SOBRE LA MERCANCÍA Y TODOS LOS DOCUMENTOS RELATIVOS A ÉSTA POR CUALQUIER CANTIDAD DE DINERO DEBIDA POR EL

COMERCIANTE AL TRANSPORTISTA EN VIRTUD DE LO ESTIPULADO EN CUALQUIER OTRO CONTRATO. El Transportista podrá ejercer este derecho a su discreción, en cualquier momento y lugar, por medio de sus empleados, Agentes o transportistas efectivos, tanto si el servicio de transporte contratado se ha completado con éxito como si no. Este derecho del que disfruta el Transportista se ampliará, asimismo, a la cobertura de los gastos necesarios para obtener toda cantidad de la que sea acreedor, incluyendo costes legales. El Transportista estará autorizado a poner a la venta la Mercancía sujeta a tal derecho de retención, en subasta pública o mediante instrumento privado y sin informar de ello previamente al Comerciante. Ninguna disposición del presente documento impedirá que el Transportista exija al Comerciante la diferencia entre la suma que se le debe a dicho Transportista y la cantidad neta obtenida de la venta antes mencionada.

#### **18. OPCIONES DE ESTIBA, CARGA SOBRE CUBIERTA Y GANADO**

18.1 La Mercancía, tanto si va cargada en Contenedores como si no, podrá transportarse sobre cubierta o bajo ella sin previo aviso al Comerciante, excepto si en el presente documento se estipula que los Contenedores o la Mercancía se transportarán bajo cubierta. En caso de que se estiben sobre cubierta, el Transportista no tendrá la obligación de declararlo en modo alguno mediante notas, marcas o sellos dispuestos en el Conocimiento de Embarque. Sin perjuicio de lo establecido en la cláusula 18.2, la Mercancía (a excepción del ganado) transportada sobre o bajo cubierta, tanto si se ha declarado como si no, contribuirá a la Avería Gruesa y se considerará incluida en la definición de "Mercancía" para los efectos de las Normas de La Haya, la COGSA o cualquier otra legislación aplicable y de obligado cumplimiento; y dicha Mercancía, asimismo, se transportará con sujeción a tales Reglas o Leyes, según proceda.

18.2 En lo referente a la Mercancía Sobredimensionada y/o estibada sobre o en

Contenedores *open-top*, *flatracks* o plataformas, y que, según lo indicado en el anverso de la presente, vaya a transportarse sobre cubierta, así como en lo referente al transporte de ganado —tanto si se lleva sobre cubierta como si no—; el Transportista no asumirá responsabilidad alguna por pérdidas o daños de cualquier naturaleza ni por los retrasos experimentados durante el transporte, ya sean debidos a la falta de condiciones del buque para navegar, a una negligencia o a cualquier otra causa. A este respecto, no serán de aplicación las Normas de La Haya o la COGSA.

#### **19. FACTORES ADVERSOS QUE PUEDAN AFECTAR AL CUMPLIMIENTO DE LOS DEBERES DEL TRANSPORTISTA**

19.1 Si en algún momento el transporte se ve afectado o pudiera ser afectado por impedimentos, riesgos, peligros, retrasos, dificultades o perjuicios de cualquier clase y derivados de cualquier acontecimiento, y el Transportista no puede evitarlos aun haciendo un esfuerzo razonable (aunque las circunstancias que den pie a tales impedimentos, riesgos, peligros, retrasos, dificultades o perjuicios ya existiesen en el momento de formalizar este documento o de recibir de la Mercancía para su transporte), el Transportista —a su discreción, sin previo aviso al Comerciante y tanto si se ha iniciado el transporte como si no— tendrá los siguientes derechos:

(a) a llevar la Mercancía al Puerto de Descarga o al Lugar de Entrega indicados en el contrato, según proceda, por una ruta alternativa a la indicada en el presente Conocimiento de Embarque o a la que habitualmente se siga para transportar Mercancías hasta dicho Puerto de Descarga o Lugar de Entrega;

(b) a suspender el transporte y almacenar la Mercancía en tierra o a flote, en los términos y condiciones estipulados en el presente Conocimiento de Embarque, y a hacer todo lo posible por entregarlos cuanto antes, pero sin dar ninguna garantía sobre el plazo máximo de suspensión; o

(c) a desistir del transporte de la Mercancía y poner ésta a disposición del Comerciante en cualquier lugar o puerto que el Transportista considere seguro y conveniente, o desde el cual el Transportista, aun haciendo un esfuerzo razonable, sea incapaz de proseguir con el transporte; circunstancias en las cuales cesará la responsabilidad que tenga el Transportista sobre la Mercancía. Sin perjuicio de lo anterior, el Transportista tendrá derecho a percibir el total del Flete correspondiente a la Mercancía que haya recibido para su transporte, y el Comerciante abonará todos los gastos adicionales derivados del abandono de la Mercancía. Si el Transportista decide seguir una ruta alternativa, según lo dispuesto en la cláusula 19.1 a), o suspender el transporte de acuerdo con la cláusula 19.1 b), ello no afectará a su derecho a desistir del transporte en un momento posterior.

19.2 Si el Transportista decide invocar los términos de la presente cláusula 19, sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 9 dicho Transportista tendrá derecho a percibir el Flete y gastos adicionales que él mismo pueda determinar.

## **20. NOTIFICACIÓN Y ENTREGA**

20.1 Cualquier mención hecha en este Conocimiento de Embarque de la notificación a cualquiera de partes de la llegada de la Mercancía será válida sólo a efectos informativos para el Transportista. La ausencia de notificación de llegada no implicará ningún tipo de responsabilidad civil para el Transportista ni eximirá al Comerciante de ninguna de sus obligaciones contractuales.

20.2 El Comerciante se hará cargo de la Mercancía entregada dentro del plazo establecido en la tarifa del Transportista que sea de aplicación, o bien según lo acordado. En caso de que el Comerciante incumpla esta disposición, el Transportista, sin previo aviso, podrá descargar la Mercancía, si se hallaba cargada en Contenedores, y/o almacenarla en tierra, a flote, bajo techo o a cielo abierto y por cuenta y riesgo del Comerciante. El hecho de almacenarla en estas condiciones se

considerará entrega de la Mercancía efectuada según lo exigido en el presente contrato. A partir de entonces, cesará toda responsabilidad que pudiese tener el Transportista sobre la Mercancía (incluyendo los casos de error en la entrega o Mercancía no entregada), y el Comerciante, a petición del Transportista, abonará inmediatamente a éste los gastos de dicho almacenamiento.

20.3 Si no se reclama la Mercancía en un plazo razonable, o cuando ésta, en opinión del Transportista, corra peligro de deteriorarse, estropearse o perder su valor, o causar gastos de almacenamiento o de otro tipo que vayan a sobrepasar el valor de dicha Mercancía, el Transportista —a su discreción y sin perjuicio de cualesquiera otros derechos que pueda tener contra el Comerciante, sin previo aviso y sin incurrir en ninguna responsabilidad—, podrá vender o abandonar la Mercancía o disponer de ella de otro modo, por cuenta y riesgo del Comerciante, y recurrir a cualquier procedimiento de venta destinado a reducir las cantidades debidas por el Comerciante al Transportista de acuerdo o en conexión con lo estipulado en el presente Conocimiento de Embarque.

20.4 En el caso en que el Comerciante se niegue a aceptar la entrega de la Mercancía según los términos de esta cláusula y/o a mitigar las pérdidas o daños que haya sufrido dicha Mercancía, estará dispensando en su totalidad al Transportista y renunciando a cualquier reclamación relativa a la Mercancía o a su transporte. El Transportista tendrá derecho a recibir del Comerciante una indemnización por los gastos a los que haya tenido que hacer frente (incluyéndose los gastos legales), sea cual sea su naturaleza, y que se deriven de la limpieza o enajenación de la Mercancía rechazada y/o abandonada por el Comerciante.

## **21. CLÁUSULA DE CORRESPONSABILIDAD EN EL ABORDAJE**

En caso de que el Buque sea abordado por otro a resultas de la negligencia de éste y de cualquier acción, inobservancia o falta del capitán, la tripulación, el práctico o los

operarios del Comerciante, producidas en la navegación o en el manejo del Buque, los propietarios de la Mercancía transportada según los términos del presente documento indemnizarán al Transportista por todo siniestro o responsabilidad que tenga para con el otro Buque o para con sus armadores; y ello en la medida en que dicho siniestro o responsabilidad entrañen la pérdida de la Mercancía o daños a ésta, o den lugar a una reclamación, de cualquier naturaleza, presentada por los propietarios de la Mercancía y pagada o pagadera por el otro Buque o por sus armadores a favor de los propietarios de dicha Mercancía, junto con una compensación para el otro Buque o sus armadores como parte de la reclamación por ellos presentada contra el primer Buque o su Transportista. Estas disposiciones se aplicarán, asimismo, en el caso de que el abordaje o contacto sea debido a los armadores del Buque o Buques, a sus operadores o a las Personas que estén a cargo de ellos o a cargo o de objetos que no sean los Buques u objetos abordados, o que vengan a añadirse a éstos.

## **22. AVERÍA GRUESA Y SALVAMENTO**

La Avería Gruesa se liquidará, se declarará y se resolverá en cualquier puerto o lugar, según la decisión del Transportista, de acuerdo con las Reglas de York y Amberes de 1994, a excepción de la Regla XXII; y, en lo relativo a cuestiones no reguladas en ellas, serán de aplicación las leyes y costumbres del puerto o lugar escogido por el Transportista. En caso de Avería Gruesa de un Buque que no sea de alquiler, no estando operado por el Transportista, se liquidará en función de lo requerido por el propietario o por el operador del Buque. Antes de la entrega o expedición de la Mercancía, se otorgará un acuerdo o póliza que garantice el pago de los gastos de avería, así como una fianza (pagadera en el momento en que así lo decida el Transportista y en dólares americanos), que el Transportista podrá exigir como garantía adicional por su contribución a la Mercancía, el salvamento y los costes especiales aplicables.

Si antes del comienzo de la travesía o una vez iniciada ésta sobreviniese un accidente, peligro, daño o catástrofe derivados de cualquier causa, por negligencia o no, y de los cuales o de cuyas consecuencias el Transportista no fuese responsable según lo establecido en disposiciones legislativas, contractuales o de otra índole, la Mercancía y el Comerciante contribuirán conjunta e individualmente con el Transportista, en la Avería Gruesa, al pago de los sacrificios, pérdidas o gastos causados por dicha Avería Gruesa, y abonarán el servicio de salvamento y los costes especiales derivados de la Mercancía y de acuerdo con lo determinado por un liquidador de averías gruesas, independiente y designado en debida forma por el Transportista. El dictamen del liquidador acerca de la responsabilidad por contribución a la Avería Gruesa, así como su cálculo de la cuantía de ésta, serán definitivos y vinculantes para todas las partes implicadas.

En caso de que el Transportista posea o explote un Buque de salvamento, el salvamento se abonará íntegramente y del mismo modo que si dicho Buque o Buques pertenecieran a terceros.

Antes de realizarse la entrega, y si así se les solicita, la Mercancía, los Embarcadores, los consignatarios o los propietarios de la Mercancía presentarán al Transportista, en concepto de depósito, la cantidad que dicho Transportista o sus Agentes consideren suficiente para cubrir la contribución a las Mercancías, el salvamento y los costes especiales derivados de ellos.

### **23. DIVISIBILIDAD Y ALTERACIÓN DE LOS TÉRMINOS. CONTRATO DEFINITIVO**

Los términos del presente Conocimiento de Embarque serán válidos aun después de la exclusión de alguna cláusula viciada y, si alguno de los términos o disposiciones de este documento o una parte de ellos fuesen nulos en cierta medida, sólo en esa medida se entenderá su nulidad y no más allá, y esa circunstancia no afectará a la



validez o aplicabilidad de los demás términos y disposiciones de este documento.

El presente Conocimiento de Embarque constituye el contrato definitivo formalizado entre las partes y sustituye a todos los acuerdos o pactos anteriores, otorgados por escrito o de palabra (salvo si este documento se emite en virtud de otro contrato formalizado entre el Comerciante y el Transportista, caso en el cual dicho contrato y el Conocimiento de Embarque serán de aplicación conjunta). El presente Conocimiento de Embarque, sus términos y condiciones no podrán ser verbalmente alterados.

BL RUSSIAN VERSION

-----

Перевод коносамента Эм-Эс-Си на русский язык сделан исключительно для руководства и, в случае противоречий между оригинальной версией на английском языке и русскоязычным переводом, оригинальная версия на английском языке имеет преимущественную силу.

-----

## ЭМ-ЭС-СИ МЕДИТЕРРАНЕАН ШИППИНГ КАМПАНИ С. А                    ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ

УСЛОВИЯ И ПОЛОЖЕНИЯ ЭМ-ЭС-СИ МЕДИТЕРРАНЕАН ШИППИНГ КАМПАНИ С. А.

ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ, ПРОДОЛЖАЮЩИЙСЯ С ЛИЦЕВОЙ СТОРОНЫ

### 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Следующие определения применимы в данном Коносаменте:

**Перевозчик:** означает «Эм-Эс-Си Медитерранеан Шиппинг Кампании С.А.»

**COGSA** означает Закон о морских перевозках грузов США 1936 года.

**Комбинированная перевозка:** возникает, если Перевозчик указал Пункт получения и/или Пункт доставки на лицевой стороне настоящего документа в соответствующих графах.

Комбинированная перевозка включает перевозку «из порта в порт» и внутренние перевозки.

**Контейнер:** включает любой контейнер, трейлер, передвижной резервуар, платформу или паллету, или любой подобный предмет, используемый для консолидации Товаров, и любое связанное с этим или дополнительное оборудование.

**Фрахт:** включает фрахт и все сборы, издержки и расходы любого рода, выплачиваемые Перевозчику в соответствии с действующим Тарифом и настоящим Коносаментом, включая ежесуточное хранение и демерредж.

**Товары:** включают весь или любую часть груза, перевозимого по настоящему Коносаменту, включая любые упаковки или упаковочный материал, и Контейнеры, принадлежащие или арендованные Торговцем.

**Гаагские правила:** означают положения Международной конвенции по унификации некоторых правил о коносаменте, подписанные в Брюсселе 25 августа 1924 года, за четким исключением Статьи 9.

**Гаагско-Висбийские правила:** означают положения Гаагских правил 1924 года, с поправками, внесенными Протоколом, принятым в Брюсселе 23 февраля 1968 года и 21 декабря 1979 (СДР Протокол), где они применимы. Четко предусматривается, что ничто из содержащегося в данном документе не должно в силу договора предусматривать применение Гаагско-Висбийских правил к данному Коносаменту, и они должны применяться, только где их применение является обязательным, согласно законодательству, применимому к данному Коносаменту.

**Внутренние перевозки:** означают транспортировку во время Комбинированной перевозки, не являющейся перевозкой между Портом погрузки и Портом разгрузки.

**Торговец:** включает Грузоотправителя, Грузополучателя, держателя данного Коносамента, получателя Товаров и любое Лицо, владеющее, имеющее право или заявляющее свое право на владение Товарами или настоящим Коносаментом, или любое, действующее от его имени Лицо.

**Лицо:** включает физическое лицо, корпорацию, компанию или любое иное юридическое лицо.

**Пункт доставки:** означает место, в которое Перевозчик по договору должен доставить Товары, если такое место не является Портом разгрузки.

**Пункт получения:** означает место, в котором Перевозчик по договору должен получить Товары, если такое место не является Портом погрузки.

**Акт Померена:** означает Федеральный закон о коносаментах США, 1916 49 U.S.C. 801 или любые поправки к нему.

**Перевозка «из порта в порт»:** означает перевозку между Портом погрузки и Портом разгрузки.

**Субподрядчик:** включает, не ограничиваясь этим, владельцев, фрахтователей и операторов Судна (ов), не являющихся Перевозчиком, а также стивидоров, терминалы, сборных групповых операторов, операторов автодорожного и железнодорожного транспорта, кладовщиков и любых независимых подрядчиков, нанятых Перевозчиком, осуществляющим перевозку, и любых прямых или косвенных субподрядчиков, их служащих и агентов, независимо от того, имеются прямые договорные отношения или нет.

**Судно:** включает судно, указанное в данном документе, или любое другое заменяющее судно, загрузочное судно, лихтер или иное судно, используемое Перевозчиком для морской транспортировки.

## **2. ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ И ГАРАНТИЯ**

Договор, доказательством которого является настоящий Коносамент, заключен между Перевозчиком и Торговцем. Каждое лицо, определенное выше в качестве “Торговца”, несет коллективную и отдельную ответственность перед Перевозчиком за все различные гарантии, обязательства и ответственность Торговца по настоящему коносаменту или в связи с ним, и за оплату Фрахта, причитающегося по нему без каких-либо вычетов и зачетов. Торговец гарантирует, что дает согласие на условия и положения настоящего Коносамента, являясь владельцем Товаров, или делает это с санкции владельца Товаров или Лица, имеющего право на владение Товаром или настоящим Коносаментом.

## **3. ТАРИФ ПЕРЕВОЗЧИКА**

Условия и положения Тарифа, применяемого Перевозчиком, включены в настоящий Коносамент. Особое внимание обращается на условия и положения, касающиеся дополнительных сборов, включая демерредж, суточные, расходы на хранение, юридические расходы и т.д. Копию действующего Тарифа можно получить у Перевозчика или его агента по требованию, и считается, что Торговец знает и принимает такой Тариф. Стороны договорились, что в случае противоречий или несоответствия между настоящим Коносаментом и действующим Тарифом, настоящий Коносамент будет иметь преимущество.

## **4. СУБДОГОВОРЫ И ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА**

4.1 Перевозчик имеет право на заключение субдоговоров на любых условиях на всю или любую часть перевозки, включая свободу заключения последующих субдоговоров.

4.2 Торговец обязуется, что против любого служащего, агента или Субподрядчика Перевозчика не будет предъявлено никаких претензии или заявлений, возникающих по договору, в связи с ответственным хранением, вследствие правонарушения или иным образом, которые накладывают или пытаются наложить на любого из них или на любое Судно, принадлежащее или зафрахтованное любым из них, какое-либо обязательство в связи с Товарами или перевозкой Товаров, независимо от того, возникли ли они из-за халатности со

стороны такого Лица или нет. Если любая такая претензия или заявление все-таки будут предъявлены, то Торговец согласен возместить Перевозчику все последствия, вызванные ими. Без ущерба для вышеизложенного, каждый такой служащий, агент или Субподрядчик может пользоваться преимуществами всех условий и положений любого рода, содержащихся в данном документе, или иным образом применяемыми в пользу Перевозчика в соответствии с настоящим Коносаментом, как если бы такие правила и положения были четко изложены в их пользу. При заключении настоящего договора Перевозчик, в рамках настоящих условий и положений, делает это от своего имени, а также в качестве агента и доверенного лица таких служащих, агентов и Субподрядчиков.

4.3 Положения пункта 4.2, включая, но, не ограничиваясь обязательствами Торговца, предусмотренными в том пункте, распространяются на все претензии или заявления любого рода, сделанные против других Лиц, фрахтующих место на Судне.

4.4 Торговец далее гарантирует, что никакое Лицо не предъявит никакой претензии или заявления против Перевозчика в отношении Товаров, которые налагают или пытаются наложить на Перевозчика какую-либо ответственность в связи с Товарами или перевозкой Товаров за исключением тех, которые соответствуют условиям и положениям настоящего Коносамента, независимо от того, возникли они из-за халатности со стороны Перевозчика или нет, и если любая такая претензия или заявление все-таки будет предъявлены, то возместить Перевозчику все последствия, вызванные ими.

## **5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА**

5.1 **Перевозка «из порта в порт»** – Если перевозка по настоящему Коносаменту осуществляется «из порта в порт»:

(a) Срок ответственности Перевозчика за какой-либо ущерб или повреждение Товаров начнется только в момент погрузки Товаров на борт Судна и закончится тогда, когда Товары будут выгружены с Судна.

(b) Ответственность Перевозчика должна определяться в соответствии с Гаагскими правилами, если применимое законодательство не предписывает обязательное применение Гаагских или Гаагско-Висбийских правил, тогда такие Гаагские или Гаагско-Висбийские

правила будут применяться к настоящему Коносаменту только в той мере, в какой они применимы в обязательном порядке.

(с ) Несмотря на вышеизложенное, в случае если, и в той мере, в которой применимое законодательство, или договор, или обычай и практика, или любое решение суда или трибунала продлевает срок ответственности Перевозчика, либо по договору, в связи с гражданским правонарушением, ответственным хранением или по какой либо другой причине, на весь или какую-либо часть периода перед погрузкой или на период после разгрузки, включая неправильную доставку, тогда Перевозчик имеет возможность воспользоваться любым правом, защитой, ограничением и свободой действий, предписанным в Гаагских правилах, в течение такого дополнительного обязательного срока ответственности, несмотря на то, что ущерб или убыток или неправильная доставка произошли не во время морской перевозки.

**5.2 Комбинированная перевозка** – ответственность Перевозчика за Комбинированную перевозку следующая:

5.2.1 Если убыток или ущерб нанесен во время перевозки «из порта в порт», то ответственность Перевозчика наступает в соответствии с пунктом 5.1 выше.

5.2.2 Если убыток или ущерб нанесен во время Внутренней перевозки, то ответственность Перевозчика будет определена:

(а) положениями, содержащимися в любой международной конвенции, национальном законе или предписании, применимом к использованному транспортному средству, если такая конвенция, национальный закон или предписание были бы обязательными для применения в случае заключения отдельного договора в отношении определенного этапа соответствующей перевозки, или

(b) если не было обязательной для применения конвенции, национального закона или предписания, то по договору перевозки, выданному перевозчиком Субподрядчика на такой этап перевозки, включая любые ограничения и исключения, содержащиеся в нем, и такой договор Торговец и Перевозчик утверждают и применяют по ссылке; стороны договорились, что права и ответственность Перевозчика будут такими же, что и у перевозчика Субподрядчика, но ни в коем случае ответственность Перевозчика не превысит 100 британских фунтов стерлингов законной валюты за упаковку, или

(c) если какой-либо суд определит, что никакая международная конвенция, национальный закон или предписание не были обязательными для применения, и что Перевозчик не может определять свою ответственность, если она имеет место, по ссылке на применимый договор перевозки Субподрядчика, или если у указанного перевозчика Субподрядчика нет договора перевозки, то Торговец и Перевозчик договорились о том, что ответственность Перевозчика будет определена, как если бы заявленный ущерб/убыток произошел во время этапа перевозки «из порта в порт», как определено в пункте 5.1 выше, но ни в коем случае ответственность Перевозчика не превысит 100 британских фунтов стерлингов законной валюты за упаковку.

(d) Если Торговец не может установить место ущерба или убытка, то будет считаться, что убыток или ущерб был нанесен в период этапа перевозки «из порта в порт», и ответственность Перевозчика будет определяться согласно пункта 5.1 выше.

5.2.3 Любая транспортировка, организованная Перевозчиком для Торговца, которая не является частью перевозки по настоящему Коносаменту, осуществляется под собственную ответственность, время, риск и расходы Торговца, и Перевозчик выступает только в качестве агента Торговца.

5.3 **Доставка до Таможни или Портовых властей** – Если какой-либо закон или предписание, применяемое в Порту разгрузки или в Пункте доставки, предусматривает, что доставка Товаров Торговцу должна или может быть осуществлена таможней или портовыми властями в Порту разгрузки или Пункте доставки, то, без учета противоречащих этому положений в настоящем документе, доставка Товаров Перевозчиком на такую таможню или к таким портовым властям будет считаться законной доставкой Товаров Перевозчиком Торговцу, и Перевозчик не несет ответственность за какой-либо ущерб или повреждение Товаров, которое произошло по какой-либо причине после доставки Товаров Перевозчиком на таможню или портовым властям.

## **6. ПОЛОЖЕНИЕ О ТОРГОВЫХ ПУТЯХ США**

6.1 Несмотря на положения пункта 5, для перевозки в, из или через какой-либо порт США, их территории и владения, или если иск предъявлен в США, настоящий Коносамент должен иметь силу в соответствии с положениями COGSA и положениями Акта Померена, независимо от того



применим денный Акт на его собственной основе или нет. Положения COGSA являются включенными в данный документ, и, за исключением оговорок об обратном, содержащихся в данном документе, применяются в течение всего периода нахождения Товаров под опекой Перевозчика, включая время до погрузки и после разгрузки, до тех пор, пока Товары находятся под опекой Перевозчика или его Субподрядчиков, включая груз, перевозимый на палубе. Ничто из содержащегося в данном документе не должно толковаться как отказ Перевозчика от своих прав, привилегий, освобождений или ограничений или как увеличение его обязательств или ответственности в соответствии с COGSA. За исключением пункта 5, любое другое положение, условие, ограничение, средство защиты и свобода действий, содержащиеся в настоящем Коносаменте, применяются к перевозкам по торговым путям США.

6.2 Для целей ограничения в соответствии с GOGSA, стороны договорились, что значение слова “упаковка” должно означать любой собранный на паллету и/или объединенный в грузовую единицу набор коробок, который был собран на паллету и/или объединен для удобства Торговца, независимо от того, указана ли такая паллета и/или грузовая единица на титульной странице данного документа.

## **7. ПОЛОЖЕНИЕ О КОМПЕНСАЦИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

7.1 Всегда при условии права Перевозчика на ограничение ответственности, предусмотренное в данном документе, если Перевозчик несет ответственность за компенсацию убытка или ущерба Товарам, то такая компенсация должна рассчитываться со ссылкой на стоимость Товаров, указанную в инвойсе, плюс Фрахт и страховку, если они были оплачены. Если в инвойсе нет стоимости Товаров, или если такой инвойс недобросовестный, то такая компенсация должна рассчитываться со ссылкой на стоимость таких Товаров в месте и во время, в которое они доставлены или должны были быть доставлены Торговцу. Рыночная стоимость Товаров устанавливается в соответствии с действующей рыночной ценой, со ссылкой на нормальную стоимость товаров такого же рода и/или качества.

7.2 За исключением предусмотренного в пункте 7.3:

7.2.1 (a) Если, и в той мере, в какой Гаагские или Гаагско-Висбийские правила обязательно применимы к настоящему Коносаменту на основании пунктов 5.1, 5.2.1 или 5.2.2 (c) или (d),

или на каком-либо другом основании, то ответственность Перевозчика за неисполнения или нарушения, происшедшие в такой период обязательного применения, ни при каких обстоятельствах не должна превышать сумм, предусмотренных в Гаагских или Гаагско-Висбийских правилах, в зависимости от того, какие из них применимы в обязательном порядке.

(b) Если, и в той мере, в какой Гаагские правила применяются только по договору в соответствии с пунктом 5, максимальная ответственность Перевозчика ни при каких обстоятельствах не должна превышать 100 британских фунтов стерлингов, законной валюты за упаковку или единицу.

7.2.2 Если, применяется COGSA на основании пункта 6, то ни Перевозчик, ни Судно, ни при каких обстоятельствах не несут и не должны нести ответственность в сумме, превышающей 500 долл. США за упаковку или за обычную грузовую единицу.

7.3 Торговец соглашается и признает, что Перевозчик не знает о стоимости Товаров. Более высокая компенсация, чем предусмотренная в настоящем Коносаменте, может быть потребована, только если с письменного разрешения Перевозчика стоимость Товаров, заявленная Отправителем при доставке к Перевозчику, была указана Перевозчиком в графе “Заявленная стоимость” на титульной странице Коносаamenta и пошлина со стоимости оплачена. В этом случае сумма Заявленной стоимости должна заменить лимиты, предусмотренные настоящим Коносаментом. Любой частичный ущерб или убыток должен быть скорректирован пропорционально на основании такой Заявленной стоимости.

7.4 Ничто в настоящем Коносаменте не должно ограничивать или лишать Перевозчика какой-либо законной защиты, охраны, освобождения от или ограничения ответственности, предусмотренных любыми действующими законами, законодательными актами или правилами любой страны, или которые применялись бы при отсутствии любого из условий, изложенных в настоящем Коносаменте. Перевозчик имеет право на выгоду от указанных законов, законодательных актов или правил, как если бы он был владельцем Судна.

7.5 Если какое-либо требование оплачивается Перевозчиком Торговцу, то Перевозчик автоматически получает все права Торговца против любой третьей стороны. Торговец должен

незамедлительно подписать документ о суброгации, освобождении и компенсации когда об этом потребует Перевозчик.

## **8. ОБЪЕМ РЕЙСА, ЗАДЕРЖКА, ПОСЛЕДУЮЩИЙ УЩЕРБ**

Объем рейса по настоящему договору может включать или не включать обычные или привычные или объявленные порты захода, независимо от того, указаны они в договоре Коносамента или нет, и может включать перевозку Товаров в и из любых помещений, используемых Перевозчиком как часть перевозки, включая но, не ограничиваясь хранением не в доке. Перевозчик не дает обещания или обязательства погрузить, перевезти или выгрузить Товары на или каким-либо конкретным Судном, в конкретный день или время. Объявленное время отплытия и прибытия только ориентировочное, и в таких расписаниях может иметь место более ранний срок, задержка или отмена без уведомления. Перевозчик, ни при каких обстоятельствах, не несет ответственности за последующий ущерб или за какую-либо задержку в прибытии и отбытии Судна по расписанию, или за любые перевозочные средства, используемые для транспортировки Товаров морем или иным образом. Однако если на Перевозчика все-таки будет возложена ответственность за какой-либо прямой или косвенный или последующий ущерб или убыток, вызванный такой предполагаемой задержкой, то такая ответственность ни при каких обстоятельствах не должна превышать Фрахт, оплаченный за перевозку.

## **9. МЕТОДЫ И МАРШРУТЫ ПЕРЕВОЗКИ**

9.1 Перевозчик может в любое время и без уведомления Торговца:

- (a) использовать любое средство транспорта или хранения;
- (b) передать Товары с одного перевозочного средства на другое, включая перегрузку или перевозку Товаров на Судне, ином, чем Судно, указанное на титульной странице данного документа, или любым иным транспортным средством, даже если перегрузка или экспедирование Товаров такими средствами не могли быть предусмотрены или обеспечены настоящим документом;

(с) плыть без лоцманов, следовать любым маршрутом (будь то ближайшим, или самым прямым, или обычным, или объявленным маршрутом или нет) на любой скорости и следовать, возвращаться и вставать на стоянку в любом порту или месте (включая Порт погрузки, предусмотренный в данном документе) один раз или чаще, и в любом порядке, по маршруту или вне маршрута, или в противоположном направлении, или за пределы Порта разгрузки один раз или чаще;

(d) грузить и разгружать Товары в любом месте или порту (независимо от того, указан ли такой порт на титульной странице данного документа в качестве Порта погрузки или Порта разгрузки) и складировать Товары в любом таком порту или месте, включая, но, не ограничиваясь, использованием складов за пределами дока в любом порту;

(e) выполнять любые приказы или рекомендации, данные любым правительством или органом власти, или любым Лицом или органом, подразумеваемо действующим в качестве или от имени такого правительств или органа, или имеющего по условиям страхования любой транспортировки, нанятой Перевозчиком, право давать приказы и указания.

9.2 Свобода действий, указанная в пункте 9.1, может быть использована Перевозчиком для любых целей, независимо от того, связано это или нет с перевозкой Товаров, включая, но, не ограничиваясь, погрузкой и разгрузкой других товаров, бункеровкой или посадкой или высадкой любого Лица (лиц), ремонтом или/и докованием, буксировкой кого-либо или кем-либо, помощью другим судам, совершением пробного плавания или регулировкой приборов. Все, сделанное или не сделанное в соответствии с пунктом 9.1, или любая задержка, связанная с вышеуказанным, считается входящей в договорную перевозку, и не считается отклонением.

## **10. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ УБЫТКАХ, ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ И ЮРИСДИКЦИЯ**

10.1 **Уведомление** - об убытке или ущербе, нанесенном Товарам, должно направляться в письменной форме Перевозчику или его агенту в Порт разгрузки до или во время доставки. Если убыток или ущерб неочевиден до или во время доставки, то уведомление должно быть дано в течение трех (3) дней с момента доставки Торговцу или его агенту. Претензии должны

предъявляться в письменной форме, адресованные Торговцем агенту Перевозчика в Порту разгрузки.

**10.2 Исковая давность** - В любом случае Перевозчик освобождается от всякой ответственности, если судебная тяжба не начинается в течение одного (1) года после доставки Товаров или с даты, когда Товары должны были быть доставлены по претензиям, связанным с убытком или ущербом во время перевозки «из порта в порт»; а по претензиям, связанным с ущербом или убытками во время Внутренней транспортировки, в девять (9) месяцев или любой временной лимит, предусмотренный любой действующей международной конвенцией, национальным законодательством, правилами или договором на основании пунктов 5.2.2 (a) или (b), какой из них является более коротким.

**10.3 Юрисдикция** - Настоящим стороны особо договорились, что любой иск Торговца, за исключением дополнительного предусмотренного ниже любого иска Перевозчика, должен подаваться исключительно в Высший Суд Лондона, и должно применяться исключительно английское законодательство, если перевозка, предусмотренная настоящим документом, не осуществляется в или из Соединенных Штатов Америки, поскольку в этом случае, иск должен подаваться исключительно в Окружной суд Соединенных Штатов Южного Округа Нью-Йорка, и должно применяться законодательство США. Торговец соглашается, что он не будет подавать иск в какой-либо другой суд и соглашается нести ответственность за разумные юридические расходы и издержки Перевозчика, вызванные устранением иска, поданного в другой суд. Торговец отказывается от всех возражений касательно персональной юрисдикции выше оговоренных судов над Торговцем.

В случае каких-либо споров, связанных с Фрахтом или иными суммами, причитающимися от Торговца Перевозчику, Перевозчик может, по единоличному своему усмотрению, возбудить иск против Торговца в судах, оговоренных выше, или в странах Порта погрузки, Порта разгрузки, Пункта доставки или в любой другой стране, где Торговец осуществляет свою деятельность.

## **11. КОНТЕЙНЕРЫ, УПАКОВАННЫЕ ОТПРАВИТЕЛЕМ**

Если Контейнер не был упакован Перевозчиком или от его имени:

11.1 Торговец должен проверить Контейнер на годность его к перевозке Товаров перед его упаковкой. Использование Контейнера Торговцем будет являться доказательством, достаточным при отсутствии опровержения, того, что он прочный и подходит для использования.

11.2 Перевозчик не несет ответственности за ущерб или убыток, нанесенный Товарам:

(а) способом, которым Товары упаковывались, укладывались, наполнялись или закреплялись в Контейнере, или

(b) непригодностью Товаров для транспортировки в поставленном Контейнере, или для транспортировки в Контейнере между Портами и Пунктами, указанными в данном документе, или

(с) непригодностью или дефектным состоянием Контейнера или неправильной установкой низкотемпературного контроля в нем, при условии, что если Контейнер был поставлен Перевозчиком или от его имени, то такая непригодность или дефектное состояние были очевидными при проверке Торговцем во время упаковки Контейнера или до нее, или

(d) Упаковкой охлажденных Товаров, которые небыли предварительно охлаждены надлежащим образом до нужной температуры для перевозки, или до того, как контейнер-холодильник был надлежащим образом охлажден до нужной температуры перевозки.

11.3 Торговец несет ответственность за упаковку и опломбирование всех Контейнеров, упакованных Торговцем, и если Контейнер, упакованный Торговцем, доставляется Перевозчиком с нетронутой первоначальной пломбой, поставленной Торговцем или таможенной или контролем безопасности, или Перевозчик может добросовестно установить обстоятельства, в который первоначальная пломба была заменена, то Перевозчик не несет ответственность за недостачу Товаров, установленную при доставке.

11.4 Торговец должен возместить Перевозчику любые убытки, ущерб, ответственность или расходы любого рода и вида, вызванные одним или более обстоятельствами, указанными в пункте 11. 2, включая, но, не ограничиваясь, повреждением Контейнера, другого груза и Судна.

## **12. ОХЛАЖДЕНИЕ, НАГРЕВАНИЕ, ИЗОЛЯЦИЯ**

12.1 Специальные Контейнеры с охлаждением, нагреванием или изоляцией не должны поставляться, если об этом не указано на титульной странице настоящего Коносамента, и не оплачен дополнительный Фрахт. Если температура перевозки отмечена на титульной странице Коносамента, то Торговец должен доставить Товары Перевозчику при температуре плюс или минус 2 градуса по Цельсию к указанной температуре, и Перевозчик должен приложить разумные старания для поддержания такой температуры воздуха, плюс или минус 2 градуса по Цельсию, пока Товары находятся в его ведении. **ТОРГОВЕЦ ОБЯЗАН УСТАНОВИТЬ И/ИЛИ ПРОВЕРИТЬ РЕГУЛИРОВКУ ТЕМПЕРАТУРЫ В КОНТЕЙНЕРЕ, ЧТОБЫ УБЕДИТЬСЯ, ЧТО ПОДДЕРЖИВАЕТСЯ ТРЕБУЕМАЯ ТЕМПЕРАТУРА И УСТАНОВЛЕНА НАДЛЕЖАЩАЯ ВЕНТИЛЯЦИЯ.** Перевозчик не обязуется доставлять пустые Контейнеры-холодильники Торговцу с определенной температурой. Перевозчик имеет право, но не обязан отказываться от принятия какого-либо Контейнера, нагруженного Торговцем для отправки, если Товары не погружены или не были погружены в Контейнер в пределах плюс минус 2 градуса по Цельсию к договорной температуре перевозки.

12.2 Торговец должен обратить внимание на то, что Контейнеры-холодильники не предназначены для:

(a) охлаждения или замораживания Товаров, которые были погружены в Контейнер при температуре выше, чем предписанная температура перевозки. Перевозчик не несёт ответственности за последствия того, что Товары были погружены при температуре, выше, чем предписанная температура для перевозки, и

(b) мониторинга и контроля уровней влажности, даже если имеется такой прибор, и поскольку на влажность влияют многие внешние факторы, Перевозчик не гарантирует и не несет ответственности за поддержание какого-либо определенного уровня влажности внутри любого Контейнера.

12.3 Перевозчик не несёт ответственности за убыток или ущерб Товарам, возникший из-за скрытых дефектов, поломки, разморозки, остановки охлаждения или любого иного специального механизма, оборудования, изоляции и/или аппарата Контейнера или любого

иного оборудования, при условии, что Перевозчик приложил разумное усердие перед тем, как передать порожний Контейнер Отправителю.

12.4 Перевозчик не гарантирует работу холодильной или нагревательной установки, но должен заботиться о ее работоспособности и поддерживать её в работоспособном состоянии, пока она находится в фактическом распоряжении Перевозчика. Перевозчик не принимает ответственность за регистрацию температур в любой форме, кроме журнала судна-рефрижератора, ведущегося на борту Судна. Перевозчик не обязуется соблюдать какую-либо правительственную программу или протокол, если это не указано на титульной странице данного документа, и если не оплачен дополнительный Фрахт.

### **13. ПРОВЕРКА ТОВАРА И ОСОБЫЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА**

**Проверка** - Перевозчик имеет право, но не обязан, открывать и/или сканировать любую упаковку или Контейнер в любое время, и проверять, сверять и взвешивать содержимое без уведомления Торговца.

**Особые обстоятельства** - Если в какое-то время окажется, что невозможно безопасно и надлежащим образом перевозить или перевозить дальше Товары, вообще или без дополнительных расходов, или без принятия мер в отношении Контейнера или Товаров, то Перевозчик может, без направления уведомления Торговцу (но только как его агент), принять любые меры и/или понести любые разумные дополнительные расходы для перевозки или продолжения перевозки Товаров, и/или продать или избавиться от них, и/или отказаться от перевозки, и/или складировать их на берегу или на плаву под крышей или под открытым небом в любом месте, которое Перевозчик, по полному своему усмотрению, сочтет наиболее подходящим, и любая такая продажа, избавление, отказ или складирование будут считаться надлежащей доставкой по настоящему Коносаменту. Торговец должен возместить Перевозчику любые, таким образом, понесенные расходы. Перевозчик, пользуясь свободой действия, предоставленной настоящим пунктом, не обязан принимать никакие определенные меры, и не несет ответственности за любой убыток, задержку или ущерб любого рода, возникший из-за действия или бездействия на основании данного пункта.



#### **14. ОПИСАНИЕ ТОВАРОВ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ТОРГОВЦА**

14.1 Настоящий Коносамент является достаточным доказательством, при отсутствии опровержения, получения Перевозчиком в очевидно хорошем порядке и состоянии, если нет отметки об ином, общего количества Контейнеров или других упаковок или единиц, указанных в графе “Расписка Перевозчика” на титульной странице данного документа.

14.2 Перевозчик не делает никаких заявлений в отношении веса, содержимого, размеров, количества, качества, описания, состояния, маркировок, номеров или стоимости Товаров, и Перевозчик не несет никакой ответственности за такое описание или сведения.

14.3 Торговец гарантирует Перевозчику, что сведения, касающиеся Товаров, указанные на титульной странице данного документа, были проверены Торговцем или от его имени при получении Коносамента, и что такие сведения и любые другие сведения, предоставленные Отправителем или от его имени, являются адекватными и верными. Торговец гарантирует, что Товары безопасно и надежно упакованы в Контейнер .

14.4. Торговец также гарантирует, что Товары и/или Контейнеры, упакованные Торговцем, являются законными, не содержат контрабанды, наркотиков, других незаконных веществ или безбилетных пассажиров, и что опасные или потенциально опасные свойства Товаров были полностью раскрыты Торговцем или от его имени, и что они не вызовут убыток, ущерб или расходы для Перевозчика или для любого другого груза, Контейнеров, Судна или Лица во время перевозки.

14.5 Если какие-либо сведения любого аккредитива и/или лицензии на импорт и/или договора продажи, и/или номер инвойса или заказа, и/или данные о любом контракте, в котором Перевозчик не является стороной, указаны на титульной странице данного документа, то такие сведения включаются исключительно на риск Торговца и для его удобства. Торговец согласен, что включение таких сведений не считается объявлением стоимости, и ни в коей мере не увеличивает ответственность Перевозчика по настоящему Коносаменту, и Торговец согласен возместить Перевозчику любое увеличение ответственности, вызванное этим, включая разумные юридические расходы и издержки.

14.6 Торговец должен выполнять все предписания и требования таможенных, портовых и иных органов, и должен нести и оплачивать все пошлины, налоги, штрафы, импортные пошлины, расходы или убытки (включая, без ущерба для общего значения вышеуказанного, Фрахт за дополнительную осуществленную перевозку), причиненные или понесенные по причине указанного, или в связи с незаконной, неверной или недостаточной декларацией, маркировкой, нумерацией или адресацией Товаров, и должен возместить их Перевозчику, включая разумные юридические расходы и издержки.

14.7 Если по распоряжению органов власти в каком-либо месте Товары задерживаются и/или арестовываются, и/или Контейнер должен быть открыт для проверки Товаров по какой-либо причине, включая, без ограничения, за нарушение или посягательство на товарный знак, патент или право интеллектуальной собственности, то Перевозчик не будет нести ответственность за какой-либо убыток или ущерб, понесенный в результате открытия, распаковки, проверки, переупаковки, задержания, уничтожения или задержки. Перевозчик имеет право на возмещение Торговцем всех сборов, штрафов, расходов, убытков и издержек, включая разумные юридические расходы и издержки, возникших в результате такого действия, включая, но, не ограничиваясь этим, любые сборы за задержание, демерредж и хранение Товаров и/или Контейнера.

14.8 Перевозчик предоставляет бесплатный период использования Контейнеров и другого оборудования в соответствии с Тарифом, сообщаемый местным агентом MSC в Портах погрузки и разгрузки. Бесплатное время начинается со дня, когда Контейнер и другое оборудование, забрано Торговцем или разгружено с Судна или доставлено в Пункт доставки, в зависимости от обстоятельств. Торговец должен и несет ответственность за возвращение Контейнера и другого оборудования перед или по окончании бесплатного периода, предоставленного в Порту разгрузки или Пункте доставки на место, указанное Перевозчиком. После этого, ежедневный демерредж и сборы за задержание будут взыскиваться с, и оплачиваться Торговцем в соответствии с Тарифом.

14.9 Торговец должен доставить в место, указанное Перевозчиком, Контейнеры и иное оборудование в таком же хорошем порядке и состоянии, неповрежденными, пустыми, убранными, и все приспособления, установленные Торговцем, должны быть удалены, и без

какого-либо мусора, остатков креплений или иных отходов внутри. Торговец несет ответственность за возмещение Перевозчику любых и всяких расходов, понесенных по восстановлению или замене Контейнеров и иного оборудования, не возвращенного в вышеуказанном состоянии, включая разумные юридические расходы и издержки, потраченные на взыскание понесенных расходов и процентов по ним.

## **15. ОПАСНЫЕ ТОВАРЫ**

15.1 Перевозчик не примет никакие Товары опасного свойства без предварительного письменного уведомления с их полными и верными данными, и письменного разрешения Перевозчика на их перевозку.

Когда Торговец доставляет опасные Товары Перевозчику, Торговец должен в полной мере сообщить Перевозчику в письменной форме точные и верные данные о Товарах и специальные меры предосторожности или обращения, необходимые для Товаров. Такие Товары должны быть отчетливо отмечены снаружи Контейнера, а также на наружной стороне упаковки внутри Контейнера, с обозначение их характера, и маркировка должна соответствовать требованиям любых действующих правил, включая положения, содержащиеся в любом, относящемся к делу, международном договоре или конвенции.

15.2 Торговец несет полную ответственность и должен возместить, охранять и защищать Перевозчика, его служащих, агентов и субподрядчиков и любых третьих лиц от всяческих убытков, ущерба, задержки, телесного повреждения, смерти или расходов, включая штрафы и неустойки, и за все разумные юридические расходы и издержки, понесенные Перевозчиком, Судном, любым грузом и иным имуществом, на борту или на берегу, возникающие в связи с такими Товарами и/или нарушением пункта 15.1, независимо от того, знал Торговец о характере таких Товаров или нет.

15.3 Ничто из содержащегося в данном пункте не лишает Перевозчика каких-либо прав, предоставленных в каком-либо другом месте.

## **16. ФРАХТ И СБОРЫ**

16.1 Фрахт рассчитан на основании данных, предоставленных Отправителем, а если такие данные окажутся ошибочными и должен оплачиваться дополнительный Фрахт, то Торговец несет ответственность за него, а также и за любые расходы, вызванные этим.

16.2 Весь Фрахт заработан и причитается при получении Товаров Перевозчиком, независимо от того, был ли Фрахт предоплачен или должен быть получен, и Перевозчик имеет право на весь причитающийся Фрахт при любых обстоятельствах, потерян или не потерян корабль и/или груз, или при отказе от рейса. Весь Фрахт должен быть выплачен в срок без каких-либо зачетов, встречных требования или вычетов.

16.3 Каждое Лицо, определенное как “Торговец” в пункте 1, несет совместную и раздельную ответственность перед Перевозчиком за оплату всего Фрахта и сборов и за выполнение обязательств каждого из них. Любое Лицо, нанятое Торговцем для выполнения экспедиторских услуг в отношении Товаров, должно считаться эксклюзивным агентом Торговца для всех целей, и любая оплата Фрахта такому Лицу в любом случае не должна считаться платежом Перевозчику. Неуплата Фрахта такими третьими лицами Перевозчику считается невыполнением обязательства по оплате Фрахта Торговцем.

## **17. ЗАЛОГОВОЕ ПРАВО ПЕРЕВОЗЧИКА**

ПЕРЕВОЗЧИК, ЕГО СЛУЖАЩИЕ ИЛИ АГЕНТЫ ИМЕЮТ ПРАВО НА ЗАЛОГ НА ТОВАРЫ И ЛЮБОЙ ДОКУМЕНТ, СВЯЗАННЫЙ С НИМИ, ПО ФРАХТУ И ВОЗМЕЩЕНИЮ УБЫТКОВ ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ, КОМУ БЫ ОНИ НИ ПРИЧИТАЛИСЬ. ПЕРЕВОЗЧИК, ЕГО СЛУЖАЩИЕ ИЛИ АГЕНТЫ ТАКЖЕ ИМЕЮТ ПРАВО НА ЗАЛОГ В ОТНОШЕНИИ ТОРГОВЦА НА ТОВАРЫ И ЛЮБОЙ ДОКУМЕНТ, СВЯЗАННЫЙ С НИМИ, ПО ВСЕМ СУММАМ, ПРИЧИТАЮЩИМСЯ ОТ ТОРГОВЦА ПЕРЕВОЗЧИКУ ПО ЛЮБОМУ ДРУГОМУ ДОГОВОРУ. Перевозчик может использовать свое залоговое право в любое время и в любом месте по полному своему усмотрению через действия любого служащего, агента или Субподрядчика, независимо от того, закончена ли договорная перевозка или нет. Право Перевозчика на залог распространяется также на расходы и юридические издержки по взысканию каких-либо причитающихся сумм. Перевозчик имеет

право продать любые Товары, по которым используется право на залог на публичном аукционе или по частному соглашению, без уведомления Торговца. Ничто из содержащегося в настоящем документе не препятствует Перевозчику взыскать с Торговца разницу между суммой, причитающейся Перевозчику, и чистой суммой, полученной от такой продажи.

## **18. ФАКУЛЬТАТИВНАЯ УКЛАДКА, ПАЛУБНЫЙ ГРУЗ И ЖИВОЙ ГРУЗ**

18.1 Товары, упакованные в Контейнеры или нет, могут перевозиться на палубе или под палубой без уведомления Торговца, если не будет специально предусмотрено на титульной странице данного документа, что Контейнеры или Товары будут перевозиться под палубой. При перевозке на палубе Перевозчику не требуется помечать, маркировать или ставить штамп на Коносаменте о такой перевозке на палубе. За исключением предусмотренного в пункте 18.2, такие Товары (за исключением живого груза), перевозимые на или под палубой, независимо от того, обозначена ли перевозка на палубе, должны участвовать в общей аварии, и считаются входящими в определение Товаров для целей Гаагских правил или COGSA или любого обязательного к применению законодательства, и перевозятся в соответствии с такими правилами или законом, в зависимости от того, что применяется.

18.2. Не стандартные Товары и/ или те, уложенные на или в открытые Контейнеры платформы и указанные на лицевой стороне данного документа как перевозимые на палубе, и весь живой груз, независимо от того, перевозится ли он на палубе или нет, перевозятся без какой-либо ответственности со стороны Перевозчика за убытки или ущерб любого рода или задержку, возникшую во время перевозки, независимо от того, вызвано ли это непригодностью для плавания или халатностью, или какой-либо другой причиной, и Гаагские правила или COGSA не применяются.

## **19. ВОПРОСЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА**

19.1 Если в какое-либо время на перевозку влияет или может повлиять какое-либо возникшее препятствие, риск, опасность, задержка, сложность или неблагоприятное условие любого рода, возникшее любым образом, которое Перевозчик не может избежать, прилагая разумные усилия (даже если обстоятельства, вызывающие такое препятствие, риск, опасность,

задержку, сложность или неблагоприятное условие, существовали на момент заключения настоящего договора или при получении Товаров для перевозки), то Перевозчик может, по единоличному своему усмотрению и без уведомления Торговца, независимо от того, начата ли перевозка или нет:

(а) перевезти Товары в договорной Порт разгрузки или Пункт доставки, в зависимости от того, что применимо, по маршруту, альтернативному тому, что указан в данном Коносаменте или который обычен для Товаров, направляемых в такой Порт разгрузки или Пункт доставки; или

(b) приостановить перевозку Товаров и складировать их на берегу или на плаву на условиях и положениях настоящего Коносамента и стараться отправить их как можно быстрее, но Перевозчик не дает никаких заверений в отношении максимального срока приостановки; или

(с) прекратить перевозку Товаров и предоставить их в распоряжение Торговца в любом месте или порту, который Перевозчик может счесть безопасным и удобным, или из которого Перевозчик не в состоянии разумными усилиями продолжать перевозку, после чего ответственность Перевозчика за Товары прекращается. Однако Перевозчик имеет право на получение полного Фрахта за Товары, полученные для перевозки, и Торговец должен оплатить любые дополнительные расходы, понесенные в связи с отказом от Товаров. Если Перевозчик предпочтет использовать альтернативный маршрут в соответствии с пунктом 19.1

(а) или приостановить перевозку в соответствии с пунктом 19.1 (b), он делает это без ущерба его последующему праву прекратить перевозку.

19.2 Если Перевозчик предпочтет использовать условия, предусмотренные в данном пункте 19, то, несмотря на положения пункта 9, Перевозчик имеет право на такой дополнительный Фрахт и расходы, которые может определить Перевозчик.

## **20. УВЕДОМЛЕНИЕ И ДОСТАВКА**

20.1 Любое упоминание в данном Коносаменте о сторонах, которые должны быть уведомлены о прибытии Товаров, делается исключительно с целью информирования Перевозчика. Не уведомление не будет накладываться на Перевозчика какую-либо

ответственность или освободить Торговца от какого-либо обязательства по данному документу.

20.2 Торговец должен получить поставку Товаров в сроки, предусмотренные в действующем Тарифе Перевозчика, или согласованные иным образом. Если Торговец не сделает этого, то Перевозчик может, без уведомления, распаковать Товары, если они уложены в Контейнеры, и/или складировать Товары на берегу, на плаву, на открытом воздухе или под крышей исключительно на риск Торговца. Такое складирование будет считаться надлежащей доставкой по данному коносаменту, после чего вся ответственность Перевозчика в отношении Товаров прекращается, и стоимость такого хранения незамедлительно по первому требованию должна быть выплачена Торговцем Перевозчику.

20.3 Если Товары не востребованы в течение разумного срока, или если, по мнению Перевозчика, Товары, скорее всего, испортятся, разрушаться или станут ничего не стоящими, или будет взыскана плата за хранение или иное сверх их стоимости, то Перевозчик может, по своему усмотрению и без ущерба каким-либо другим правам, которые он может иметь против Торговца, без уведомления и без какой-либо ответственности, продать, оставить или иным образом избавиться от Товаров исключительно на риск и за счет Торговца и использовать любые поступления от продажи для сокращения сумм, причитающихся Перевозчику от Торговца по Коносаменту.

20.4 Отказ Торговца от принятия Товаров в соответствии с условиями данного пункта и/или уменьшения какого-либо ущерба или убытков, является отказом Торговца от предъявления каких-либо претензий Перевозчику, связанных с Товарами или их перевозкой. Перевозчик имеет право на получение от Торговца возмещения всех понесенных расходов, включая юридические расходы, расходы на уборку и избавление от Товаров, отклоненных и/или брошенных Торговцем.

## **21. ОГОВОРКА О РАВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ СУДОВ**

Если Судно сталкивается с другим кораблем в результате халатности другого корабля и любого действия, халатности или невыполнения обязательств капитаном, моряком, лоцманом или служащими Перевозчика при навигации или при управлении Судном, то владельцы Товаров,

перевозимых по настоящему документу, возместят Перевозчику все убытки или обязательства перед другим или не перевозящим кораблем, или его владельцами, в той мере, в которой такой убыток или обязательство представляет убыток или ущерб, или какие – либо требования владельцев указанных Товаров, оплаченные или подлежащие оплате другим, не перевозящим кораблем или его владельцами владельцам Товаров, зачтенные, компенсированные или взысканные другим, не грузовым кораблем или его владельцами в качестве части их претензии в отношении Судна или Перевозчика. Вышеприведенные положения должны также применяться, когда владельцы, операторы или те, кто управляет каким-либо кораблем или кораблями, или объектами, не являющимися, или дополнительными к сталкивающимся кораблям или объектам, виновны в столкновении или контакте.

## **22. ОБЩАЯ АВАРИЯ И СПАСЕНИЕ**

Общая авария должна быть оценена, обозначена и урегулирована в любом порту или месте по выбору Перевозчика в соответствии с Йоркскими-Антверпенскими правилами 1994 года, за исключением Правила XXII, а в отношении вопросов, не предусмотренных в них, в соответствии с законами и использованием в любом порту или месте по выбору Перевозчика за исключением того, что Общая авария на Судне, зафрахтованном в бэрбоуте Перевозчиком, должна быть оценена в соответствии с требованиями владельца или оператора такого Судна. Перед доставкой или экспедированием должно быть предоставлено аварийное соглашение или гарантия или такой денежный депозит (выплачиваемый, по выбору Перевозчика, в валюте США), которые Перевозчик может потребовать в качестве дополнительного обеспечения для взноса по Товарам и для спасения, и специальные начисления на них.

При наступлении несчастного случая, опасности, повреждения или бедствия, до или после начала рейса, вызванного любой причиной, будь то из-за халатности или нет, за которое или за последствия которого Перевозчик не несет ответственности по закону, договору или иным образом, Товары и Торговец должны, совместно и отдельно, внести аварийный взнос с Перевозчиком для оплаты любых недостач, убытков или расходов по Общей аварии, которые могут быть сделаны или понесены, и должны внести сбор для расходов по спасению и специальные сборы, понесенные в отношении Товаров, которые определены независимым



оценщиком Общей аварии, надлежащим образом назначенным Перевозчиком, и его решение об ответственности по взносу по Общей аварии и его расчет такого взноса являются окончательными и обязательными для всех сторон предприятия. Если спасательное судно принадлежит или управляется Перевозчиком, расходы по спасению должны быть оплачены так полно и таким образом, как если бы такое спасательное судно или суда принадлежали другим. Такой депозит, который Перевозчик или его агенты сочтут достаточным для покрытия расчетных взносов за товары, и любые расходы по спасению и специальные сборы по нему, если потребуются, должны быть сделаны Товарами, Отправителями, Грузополучателями или владельцами Товаров Перевозчику перед доставкой.

### **23. РАЗДЕЛЬНОСТЬ И ИЗМЕНЕНИЕ УСЛОВИЙ, ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ДОГОВОР**

Условия настоящего Коносамента должны быть отдельными, и, если какое-либо положение данного документа или какая-либо часть любого условия или положения станет недействительным в какой-то степени, оно будет недействительным только в этой степени, и не больше, и это обстоятельство не повлияет на действительность или выполнимость любого другого условия или положения данного документа. Настоящий Коносамент является окончательным договором между сторонами, который отменяет любые предшествующие соглашения или обязательства, сделанные в письменной или устной форме, за исключением случаев, когда Коносамент был выдан в соответствии с другим договором между Торговцем и Перевозчиком, и тогда такой другой договор и Коносамент должны толковаться вместе. Настоящий Коносамент и его условия и положения не могут быть изменены в устной форме.

BL CHINESE VERSION

-----  
地中海航运公司提单条款的中译文仅供参考之用。若英文原文与中文译文有任何不符，请以英文原文为准。  
-----

## 地中海航运公司提单

### 提单正面

承运人收到表面状况良好的（除本提单另有说明），于承运人接收运输货物一栏所示的全部数量的集装箱或其它货物包装或单位，从货物接收地或装船港运往卸货港或货物交付地，以具体适用的为准，受本提单的所有条款约束。货方接受本提单，意味着明确接受并同意本提单正面与背面的所有条款与条件，无论其是否被打印、签章或被另外并入。关于承运人适用的运费率的条款与条件，视为已由货方签字确认。如果本提单是可转让（凭指示）提单，货方必须向承运人提交一份经适当背书的正本提单（同时付清未支付的运费和费用），以换取货物或提货单。如果本提单是不可转让（记名）提单，承运人在收到一份正本提单（同时收到未支付的运费和费用）时或按照卸货港或交货地点国家的法律的规定，以具体适用的为准，交付货物或签发提货单。兹证明承运人或其代理人已按本提单顶部所示的提单份数签发提单，各份提单的内容与签发日期一致，其中一份提单被收回，其它各份提单即行失效。

（签字）

提单条款续于提单背面

## 提单背面

### 地中海航运公司运输合同条款

#### 续提单正面条款

##### 1. 定义

以下定义适用于本提单：

**承运人**：指地中海航运公司

**COGSA**：指《美国 1936 年海上货物运输法》

**联合运输**：如果承运人在提单正面相应栏显示收货地和/或交货地，则产生联合运输。联合运输由港至港运输和内陆运输构成。

**集装箱**：包括任何集装箱、拖车、运输罐、平板或托盘、或用于集中货物的任何类似工具以及任何连接或附属设备。

**运费**：包括依据所适用的运价表和本提单应当向承运人支付的运费，以及一切收费、成本和费用，包括每天的堆存费和滞期费。

**货物**：包括本提单项下承运的全部或部分货物，包括任何包装或包装材料以及货方自有或租赁的集装箱。

**海牙规则**：指 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签署的《统一提单的若干法律规则的国际公约》的规定，但明确排除第 9 条。

**海牙 - 维斯比规则**：指经 1968 年 2 月 23 日和 1979 年 12 月 21 日(特别提款权议定书)(以适用者为准)在布鲁塞尔通过的议定书修正后的 1924 年海牙规则的规定。尽管本提单中有任何其它相反规定，兹明确约定本提单任何条款不得约定对本提单适用海牙 - 维斯比规则，除非调整本提单的法律有强制规定，该规则才适用于本提单。

**内陆运输**：指联合运输中除装货港与卸货港之间运输以外的运输。

**货方**：包括托运人、收货人、提单持有人、货物接收人以及拥有、享有或声称占有货物或本提单的任何人，或代表该人行事的任何人。

**人**：包括个人、团体、公司或任何其他法律实体。

**交货地**：指承运人约定的交货地点。如果这个地点不是卸货港。

**收货地**：指承运人约定的收货地点。如果这个地点不是装货港。

**波默林法**：指《美国 1916 年联邦提单法》(《美国法典》第 49 卷 801)或其任何修订案。

**港至港运输**：指装货港和卸货港之间的运输。

**分包人**：包括但不限于承运人以外的船舶所有人、承租人和经营人，

以及装卸公司，码头和拼箱运输经营人，公路和铁路运输经营人，仓库管理人，承运人雇佣的履行运输的任何独立承包人和任何直接或间接的分包人以及其雇员和代理人，无论他们是否有直接的关系。

**船舶：**包括本提单指明的船舶或任何替代船舶、支线船舶、驳船或承运人用于海上运输的其他水运工具。

## 2. 订约方和保证

本提单证明的合同双方为承运人和货方。按上述条款定义为“货方”的每个人都应就货方在本提单项下或与本提单有关的各种保证、责任和义务对承运人承担连带责任，并须支付本提单项下的应付运费，不得扣减或抵销。货方保证：在他同意本提单条款时，他是作为本提单项下货物的所有权人，或是经该票货物的所有权人或有权拥有该票货物或本提单的人授权对本提单的条款予以同意。

## 3. 承运人的运价表

承运人适用的运价表的条款已并入本提单。有关附加费用（包括滞期费、超期费、堆存费及法律费用等）的条款须予以特别注意。经请求可以从承运人或其代理处获取适用的运价表的副本，货方被视为了解并接受该运价表。如果本提单和适用的运价表有任何冲突或不一致，兹同意以本提单为准。

## 4. 分包和赔偿

4.1 承运人有权以任何条款分包（转包）全部或任何部分运输，包括进行进一步分包（转包）的权利。

4.2 货方保证，不会对承运人的任何雇员、代理或分包商提起任何无论是基于违约、委托、侵权或其他原因的索赔或主张，将与该提单货物有关的或者与该提单货物运输有关的任何责任施加或企图施加给他们之中的任何人或他们任何人所有或租赁的任何船舶，不论此种责任是否是由于上述人员自身的疏忽而产生，同时货方还同意：保证如果还是提出了任何此类索赔或主张，那么将赔偿承运人因此遭受的一切后果。在不损害上述规定的前提下，各该雇员、代理和分包商享有本提单所含无论任何性质的所有条款的或使本提单项下承运人受益的其他条款的利益，如同这些条款就是为了他们的利益而订立的。承运

人，在订立该条款时，在该条款范围内，视为代表其自己，同时也作为该雇员、代理和分包商的代理及受托人。

4.3 第 4.2 条的规定，包括但不限于该条款所规定的货方保证，应扩展适用于对租赁船舶舱位的其他人提出的无论任何性质的一切索赔或主张。

4.4 货方进一步保证：除非依据本提单条款的规定，任何人都不会向承运人提起任何与货物有关的索赔或主张，将与货物有关的或者与货物运输有关的任何责任施加或企图施加给承运人，不论该责任是否由承运人自身的疏忽或错误交货所产生；同时也保证：如果还是提出了任何此类索赔或主张，那么将赔偿承运人因此遭受的一切后果。

## 5. 承运人的责任

5.1 港至港运输 - 如果本提单项下的运输为港至港运输，

(1) 承运人对任何货物灭失或损坏的责任期间自货物装上船舶那一刻起至货物卸下船舶时止。

(2) 本提单受《海牙规则》调整，除非提单适用法规定强制适用《海牙规则》或《海牙 - 维斯比规则》，那么上述《海牙规则》或《海牙 - 维斯比规则》将在强制适用的范围内适用于本提单。

(3) 尽管有上述规定，如果提单适用法或合同安排或习俗、惯例或任何法院或仲裁裁决将承运人的责任期间扩展至装货之前，或卸货包括错误交货之后的全部或部分期间，且承运人的责任不论是基于合同、侵权、托管还是其它原因，则在此额外的强制责任期间内并以此为限，承运人享有《海牙规则》所规定的各项权利、抗辩、免责、限制和特权的利益，尽管货物的灭失、损坏或错误交货并未发生在海上运输期间。

5.2 联合运输 - 承运人对联合运输的责任如下：

5.2.1 如果货物灭失或损坏发生于港至港运输段，承运人的责任应依据上述 5.1 条确定。

5.2.2 如果货物灭失或损坏发生于内陆运输段，承运人的责任应按照

以下规则确定：

(1) 如果在就相关特定运输段订立了某个独立合同，致使国际公约、国内法律或法规应予强制适用，那么，则依照适用于使用的运输工具的任何国际公约、国内法律或法规中的规定来确定承运人的责任；

(2) 如果没有国际公约、国内法律或法规强制适用的，则依据分包承运人为该段运输所签订的、货方和承运人接受和并入的运输合同之约定，包括其中的任何限制和除外责任，双方同意：承运人的权利、责任与分包承运人的权利、责任相同。但在无论任何情况下，承运人的责任不得超过每件法定货币 100 英镑。

(3) 如果任何法院认定没有任何国际公约、国内法律或法规应予强制适用，并且认定通过援引适用的分包承运人的运输合同也无法确定承运人的责任（如有），或上述分包承运人并没有运输合同，则货方和承运人双方约定：承运人的责任按照上述 5.1 条规定，按所称的货物灭失和/或损坏发生于港至港运输段时来确定。但在无论任何情况下，承运人的责任不得超过每件法定货币 100 英镑。

(4) 如果货方不能确定货物灭失或损坏的地点，则推定灭失或损坏发生于港至港运输区段，承运人的责任将按照上述 5.1 条款的规定确定。

5.2.3 如果承运人为货方安排非本提单项下运输的任何部分运输，那么该运输段内的责任、时间、风险和费用均由货方自己承担，承运人仅作为货方代理。

5.3 交货给海关或港务局 - 如果卸货港或交货地适用的任何法律或法规规定向货方交货应由或可以由卸货港或交货地的海关或港务局进行，尽管本提单有任何相反规定，承运人向该海关或港务局交货应视为承运人已依法向货方交货，承运人对其向海关或港务局交货后因无论任何原因发生的任何货物灭失或损坏不承担责任。

## 6. 美国贸易路线条款

6.1 尽管有第 5 条的规定，对于运至、运自或途经美国任何港口、领土或属地的运输，或者在美国提起诉讼，本提单效力依据 COGSA 的规定以及波默林法的规定，不论波默林法是否有权予以适用。除本提单另有其它规定，COGSA 的规定并入本提单，且适用于货物在承运人保管下的整个期间，包括装货前和卸货后，只要货物在承运人或其分包人的保管之下，包括货物装在甲板上。本提单条款所含任何内容均不得视为承运人对其权利、豁免、免责或限制的放弃，或对其在 COGSA 下任何责任或义务的增加。除了第 5 条以外，本提单所含各其他条款、条件、限制、抗辩和特权均应适用于美国和加拿大的贸易中的运输。

6.2 为适用 COGSA 所规定的责任限制，兹同意“包装”一词的意义指为货方方便而装上托盘和/或归为一组的任何组装的纸箱，无论是否在本提单正面显示了上述托盘或组合。

## 7. 赔偿和责任规定

7.1 在承运人始终享有本提单条款规定的责任限制权利的条件下，如果承运人对本提单项下货物的灭失或损坏负有赔偿责任，则该赔偿应参考货物发票价值，加上运费和保费（如已支付）予以计算。如果没有货物发票价值或者如果该发票是不真实的，则该赔偿的计算应参考货物在交付地当时的市场价值或应当交付给货方的地点当时的市场价值。货物的市场价值应根据现行市场价格确定，同时参考相同种类和/或相同质量货物的正常价值来确定。

### 7.2 除非第 7.3 条另有规定

7.2.1 (1) 如果《海牙规则》或《海牙维斯比规则》强制适用于，且仅在强制的范围内适用于本提单，依据本提单第 5.1、5.2.1 或 5.2.2(c)、(d)或其它规定，在《海牙规则》或《海牙维斯比规则》强制适用的期间内，承运人因违约或错误行为所导致的责任在无论任何情况下决不应超过该规则规定的金额。

(2) 如果依据本提单第 5 条约定适用，且仅在约定的范围内适用《海牙规则》，则在无论任何情况下，承运人的最大责任决不应超过每件



或每单位英国法定货币 100 英镑。

7.2.2 当运输包括运至、运自或途径美国某一港口的运输，且依据第 6 条适用 COGSA 的，则在任何情况下，承运人和船舶承担责任的金额均不应超过本提单第 6.2 条所规定的每件或每习惯运费单位 500 美元。

7.3 货方同意并承认，承运人对货物的价值并不知晓。只有在得到承运人书面确认，且在向承运人交货时，托运人所申报的货物价值已经由承运人在提单正面的“申报价值”栏内予以注明，并且从价费已支付的情况下，才可以索赔高于本提单所规定的赔偿数额。在这种情况下，申报价值的金额应代替本提单所规定的赔偿限额。任何部分灭失或损坏应依据该申报价值按比例调整。

7.4 本提单任何规定的实施，均不得限制或剥夺承运人依照任何国家的任何可适用的法律、法令或法规所享有的，或在提单没有规定任何条款的情况下本应适用的任何法律、法令或法规所享有的，任何法定保护、抗辩、责任免除或限制。承运人享有上述法律、法令或法规的利益，如同其就是船东。

7.5 承运人向货方赔付任何索赔的，货方对任何第三人所享有的一切权益应自动转让给承运人。如果承运人提出要求，货方应立即签署权益转让书、责任免除书。

## **8. 航程范围、延误、间接损害**

本提单约定的航程范围可能包括或不包括通常或习惯或告知中所称的中途挂靠港，可能包括将货物远往或货物运自作为承运人运输部分的任何设施，包括但不限于近码头仓库。不论他们是否在本提单合同中载明。承运人不允诺也不保证由任何特定船舶、在特定日期或某特定时间进行货物装载、运输或卸载的。告知的开航或抵达时间只是预计时间，该船期可能未经通知即予以提前、延后或取消。在任何情况下，对间接损害或对任何船舶或用于海上或其他运输方式的其他运输工具的任何预定开航或抵达的延误，承运人均不承担责任。如果依法承运人仍应对由所称的延误而引起的直接或间接灭失或损坏承担法

律责任，则该责任在任何情况下也不应超过为该次运输支付的运费。

## 9. 运输方法和路线

9.1 承运人可以不经通知货方，在任何时间：

- (a) 使用任何运输或储存工具；
- (b) 将货物从一个运输工具转移至另一运输工具，包括转船或将货物搬运到本提单正面载明的船舶以外的船舶上或使用任何其他运输工具运输，即使本提单没有打算或规定通过该运输工具对货物进行转船或转运；
- (c) 在没有引航员的情况下航行，以任何航速经由任何路线（无论是否经由最近或最直接或最通常或如广告所述的路线）航行，一次或多次驶向、返回和停靠任何港口或地点（包括本提单载明的装货港），以任何次序进出航线或一次或多次向卸货港相反方向行驶或行驶超过卸货港；
- (d) 在任何地点或港口装载和卸载本提单项下货物（无论该港口是否在本提单正面被指定为装货港或卸货港）并在该港口或地点存放该货物，包括但不限于使用任何港口的近码头仓库；
- (e) 遵从由任何政府或当局作出的，或声称作为或代表该政府或当局行事的人或单位作出的，或依据对承运人使用的任何运输工具所投保的保险的条款有权给出指令或指示的任何人或单位作出的任何指令或建议。

9.2 承运人可以出于任何目的援引第 9.1 条所规定的特权，无论该目的是否与货物运输有关，包括但不限于装载或卸载其他货物、装燃料或让任何人上下船，进行维修和/或入坞、拖带或被拖带、救助其他船舶、进行试航或调试设备。根据第 9.1 条所做或未做的任何行为，或由此引起的任何延误应被视为在合同运输范围内，不应被视为绕航。

## 10. 索赔通知、诉讼时效及管辖权

10.1 索赔通知：货物灭失或损坏的通知应于交货前或交货时，以书面形式提交给承运人或其卸货港的代理。如果货物灭失或损坏在交货前或交货时并不明显，则必须在货物交付给货方或其代理后三（3）日内提交通知。索赔应由货方以书面形式向承运人在卸货港的代理提

交。

10.2 诉讼时效：任何情况下，对于与港至港运输过程中发生的灭失或损坏有关的索赔，如果自交货或应当交货之日起一（1）年内未提起诉讼的，和与内陆运输过程中发生的灭失或损坏有关的索赔，如果在九（9）个月内或依据本提单第 5.2.2(a)或(b)条的规定予以适用的任何国际公约、国内法、法规或合同规定的任何时限内（以两者中较短的为准）未提起诉讼的，承运人将解除所有责任。

10.3 管辖权：兹特别同意，货方提起的任何诉讼（以下面另行规定承运人提起的任何诉讼除外），只能排他地向伦敦高等法院起诉，并排他地适用英国法律，除非本提单所约定的运输是运至或运自美利坚合众国。如属此种情况，诉讼只能向纽约南区的联邦地区法院提起，并排他地适用美国法律。货方同意不在任何其他法院提起诉讼，并同意承担承运人将其在其他法院起诉的案件撤诉所产生的合理法律费用。货方放弃对上述所同意的管辖法院对货方的管辖权的任何反对意见。

在发生与运费或与货方应向承运人支付的其他金额相关的纠纷时，承运人可以选择上述同意的法院，或在装货港、卸货港、交货地所在国或在货方有营业地点的任何其他管辖地点对货方提起诉讼。

## 11. 货方装箱的集装箱

如果集装箱不是由承运人或代表承运人装箱：

11.1 货方应在装箱前检查集装箱是否适于货物运输。货方对集装箱的使用应当构成集装箱完好且适于使用的初步证据。

11.2 承运人对因以下原因造成的货物灭失或损坏不承担责任：

- (a) 货物在集装箱中包装、积载、填充或系固的方式；
- (b) 货物不适合用提供的集装箱运输或不适合在本提单载明的港口或地点间用集装箱运输；
- (c) 集装箱不合适或有缺陷或其中的任何冷藏控制设置有误，前提是集装箱是由承运人或代表承运人提供的，而且只要货方在集装箱装箱时或装箱前通过检验，本可明显发现集装箱不合适或有缺陷；
- (d) 将事先未适当冷却至运输所要求的正确温度的冷舱货物进行装箱的，或者在冷藏集装箱事先冷却到正确的运输温度前将冷藏货物装箱的。

11.3 货方负责对所有货方装箱的集装箱进行装箱和施封。如果在承运人交付时，由货方装箱的集装箱上的由货方或海关或安保贴的原始封条完好无损，或承运人可以确定原始封条被替换的真实情况，则承运人无需对交货时确定的任何货物短少承担责任。

11.4 货方应赔偿承运人因本提单第 11.2 条中所规定的一项或多项事宜而以无论任何方式引起的任何灭失、损坏、责任或费用，包括但不限于集装箱、其他货物和船舶的损坏。

## 12. 冷藏、加热、隔热

12.1 除非在本提单正面约定并支付了额外运费，否则不提供冷藏、加热或隔热的特殊集装箱。如果在本提单正面注明了运输温度，则货方应当按照注明的温度（允许上下 2 摄氏度）将货物交付给承运人，承运人在接管货物期间，应当谨慎处理以维持该供气温度（允许上下 2 摄氏度）。货方有义务设定和/或检查集装箱上的温度调节装置，使其达到要求的运输温度，同时有义务妥善地设定通风口。承运人不负责向货方交付任何特定温度的冷藏集装箱空箱，并且当货物不是以约定的运输温度 $\pm 2$  摄氏度装箱时，承运人有权，而不是有义务，拒绝接受由货方装箱的任何集装箱。

12.2 货方必须注意，冷藏集装箱不是用来：

- (a) 冷却或冷冻以高于指定运输温度装入集装箱的货物的。若有货物以高于运输所要求的温度装箱，由此而造成的后果，承运人不承担责任；
- (b) 监控湿度水平的，即便有设定的设备。因为湿度受很多外部因素影响，因此承运人不保证也不负责保持任何集装箱内的任何预定的湿度水平。

12.3 只要在向托运人发放空集装箱前承运人谨慎处理，那么对因集装箱和任何其他设备的冷藏或任何其他专门机械、设备、隔热材料和/或装置的潜在缺陷、故障、解冻、停机导致的任何货物灭失或损坏，承运人都不承担责任。

12.4 承运人不保证冷藏机械或增温机械的质量，但是在承运人实际占有该机械期间，承运人应当谨慎操作和维护。除了在船上保留的任何冷藏柜日志中记录温度外，承运人不接受以任何其他方式记录温度的责任。除非在本提单正面注明并且支付了附加运费，否则承运人不接受遵守任何政府计划或规程。

### **13.货物检查与特殊情况**

**货物检查：**承运人有权但并无义务不经通知货方，即在任何时候打开和/或扫描任何包装或集装箱，检查、核对和称重内装货物。

**特殊情况：**如果在任何时候出现根本不能或者如果不就集装箱或货物支付任何额外费用或采取任何措施就无法安全妥善地运输或继续运输的情况的，承运人可以按照其绝对自主的判断，在不通知货方的情况下（但只作为货方的代理），采取任何措施和/或支付任何合理的额外费用进行或继续货物运输，和/或在承运人认为最适当的任何地点出售或者处理货物和/或放弃运输和/或将货物储存在岸上或船上，加以遮盖或不加遮盖。并且任何出售、处理、放弃或储存应当被视为构成已根据本提单正确交付。货方应就因此发生的任何额外费用，给予承运人赔偿。承运人在行使本条规定的特权时没有义务采取任何特殊措施，然而对本条规定下的作为或不作为而引起的任何灭失、延迟或损坏，承运人不承担责任。

### **14.货物描述和货方责任**

14.1 除另有注明外，本提单应为承运人收到表面状况良好的、如本提单正面“承运人接受栏”所示总数的集装箱或其他包装或单位货物的初步证据。

14.2 承运人对货物的重量、内容、尺寸、数量、质量、种类、条件、温度、标记、数目或者价值均不加陈述。承运人对此种描述或详细情况不负任何责任。

14.3 货方向承运人保证，其在收到本提单时检查了或由其他人代表货方检查了本提单正面所列的与货物有关的详细情况，并且该详细情况以及货方提供的或代表货方提供的其他详细情况均正确充分。货方保证货物已安全牢固地装载于集装箱中。

14.4 货方同时保证，货物和/或货方装箱的集装箱都是合法货物，其中不含违禁品、毒品、其他非法物质或偷渡者，保证货方或其他人代表货方已经充分披露了货物的任何危害或潜在危险性，保证其货物不会在运输期间给承运人或任何其他货物、集装箱、船舶或人员造成损失、损坏或费用。

14.5 如果在本提单正面显示了任何信用证和/或进口许可证和/或销售合同和/或发票中的任何细节或者承运人不是合同当事人的任何合同中的订单编号和/或细节，那么以上细节均是为了货方的方便而加入的，风险由货方独自承担。货方同意，此类细节的加入不得被视为价值申报，并且在无论任何情况下决不得增加承运人在本提单项下的责任，如果因此增加了承运人责任的，货方同意对承运人给予赔偿，包括赔偿合理的法律费用。

14.6 货方应当遵守海关、港口和其他机关的一切规章或要求，承担并支付按照上述规章或要求，或者因货物申报、标记、计数或地址书写不合法、不正确或不充分而产生或遭受的所有关税、税金、罚款、捐税、费用或损失（包括，但不得损害前述任何额外运输运费的一般规定），并赔偿承运人由此产生的费用和损失，包括合理的法律费用。

14.7 如果因任何原因，包括但不限于侵犯或侵害商标权、专利权或其它知识产权，根据任何地方当局的命令，货物被扣留和/或扣押和/或开箱验货的，对于因开箱、拆包、检验、重新包装、滞留、销毁或延误而引起的任何损失或损害，承运人不承担责任。承运人有权向货方追偿因上述行为所产生的一切费用、罚款、成本、损失和费用，包括合理的诉讼费用，包括但不限于货物和/或集装箱的滞留费、滞期费和堆存费。

14.8 依据运价表和地中海航运公司在装货港和卸货港的代理的通知，承运人给予一定期间的集装箱和其他设备免费使用期。免费期自集装箱和其他设备由货方提取之日或从船上卸下之日或交付至交货地之日（视具体情况而定）开始。货方被要求并有责任在卸货港或交货地所给予的免费期结束前或结束时，将集装箱和其他设备退还至承

运人指定的地点。此后退箱的，货方应当根据运价表支付每日的滞期费和滞留费。

14.9 货方应当将状况相似的、未受损的、空的、无气味的、干净的，并已拆除了货方安装的所有附属物且内部没有任何垃圾、垫料或其他碎片的集装箱和其他设备交还至承运人指定的地点。货方应当负责赔偿承运人因为恢复或置换没有按照以上规定的状况退还的集装箱和其他设备而发生的所有和任何费用，包括为追回因此发生的费用及其利息而产生的法律费用。

## **15. 危险货物**

15.1 对于任何具有危险性或风险性的货物，如果事先没有得到关于其全部真实详细情况的书面通知，并且没有承运人运输此类货物的书面批准，承运人将不予接受。货方向承运人交付具有危险性或风险性的货物时，应当以书面形式将货物精确和准确的情况以及货物所要求的特别预防或处置要求充分告知承运人。在这些货物的集装箱外面和集装箱内的包装外面都应当清晰地标记，以便表明这些货物的性质。所有这些标记都必须遵守任何适用规章的要求，包括任何相关国际条约或公约中的规章。

15.2 不论货方是否知道该货物的性质，对于因该货物和/或因违反本提单第 15.1 条而给承运人、本船舶、船上或岸上的任何货物、其他财产带来的一切灭失、损坏、迟延、人身伤害、死亡或费用，包括罚金和罚款、各种合理的法律费用，货方应向承运人、其雇员、代理和分包人以及任何第三方承担责任，给予赔偿、消除损害并提供抗辩。

15.3 本条的任何规定不得剥夺承运人依据其他条款享有的任何权利。

## **16. 运费和费用**

16.1 运费已经按托运人提供的详细情况予以计算，如果发现该详细情况有误并且应当支付额外运费，则货方应当负责支付该额外运费以及由此发生的任何费用。

16.2 不论运费是预付还是到付，运费在承运人接收货物时就被视为到期应付并且已被收取。承运人在任何情况下都有权收取所有到期应付的运费，不论船舶和/或货物是否灭失或者航次是否被放弃。到期应付的运费应当全部支付，不得进行任何抵销、反索赔或扣减。

16.3 依据本提单第 1 条定义为“货方”的每个人都应当就所有运费和费用的支付以及他们每个人在本提单条款下的义务的履行向承运人承担连带责任。代表货方履行与货物有关的运输服务的任何人都应当被视为货方的全权独家代理，在无论任何情况下，向该人支付运费不应当被视为向承运人支付运费。如果该第三方没有向承运人支付任何部分运费的，应当视为货方未履行运费支付义务。

### **17.承运人的留置权**

承运人、其雇员或代理可以就运费和就应向无论任何人摊付的共同海损分摊，而对货物及与货物有关的任何单证行使留置权。承运人、其雇员或代理也可以因货方基于任何其他合同应向承运人支付的所有款项，而针对货方对货物及与货物有关的任何单证行使留置权。承运人可以自由决定，在任何时间、任何地点通过任何雇员、代理或分包人的行为行使他的留置权，而不论合同约定的运输是否完成。承运人的留置权也将扩展至为追回任何到期款项所发生的成本和法律费用。承运人有权不通知货方，通过公开拍卖或私下交易的方式销售其留置的货物。本提单条款的任何规定不得阻碍承运人向货方追偿承运人应收款项与上述销售所得净额之间的差额。

### **18.选择性积载、舱面货和牲畜**

18.1 除非本提单正面有特别规定集装箱或货物应在装入舱内，否则货物（无论是否装载于集装箱内）都可以在舱面或舱内装运，而无需通知货方。如果在舱面装运，承运人不得被要求在提单上注明、标记或盖章该舱面运输的任何陈述。除本提单第 18.2 条规定的以外，这些货物（牲畜除外）无论是装运于舱面或舱内，不论是否载为舱面运输，都应参与共同海损，并且应被视为在《海牙规则》或 COGSA 或 COGWA 或任何强制适用的法律的对货物定义的范围之内，并应依据该规则或法律（以使用者为准）进行运输。



18.2 无法测量的货物，装载于最上层开口集装箱上或内、平板或托盘上的货物，以及本提单规定应在舱面装运的货物，及无论是否装载于舱面的牲畜，承运人对于在运输过程中发生的无论任何性质的灭失或损坏或迟延都不承担责任，不论上述灭失或损坏或迟延是由于不适航、过失还是由于任何其他原因造成的，《海牙规则》、COGSA 或 COGWA 都不得适用。

## 19.对承运人的合同履行产生不利影响的事项

19.1 如果在任何时候，本提单的运输由于或者可能由于通过承运人的合理努力仍无法避免的无论任何种类且无论任何原因所引起的任何障碍、风险、危险、延迟、困难或不利情况而受到影响，(即使导致该障碍、风险、危险、延迟、困难或不利的情况在本合同订立时或货物被接收以便进行运输时就已经存在)承运人可以自行选择在不通知货方的情况下，以及无论运输是否开始：

- (a) 通过提单上约定的航线以外的航线或运输货物至卸货港或交货地的通常航线将货物运至合同约定的卸货港或交货地(以适用者为准)；
- (b) 按照本提单条款，中止货物运输并将其储存在岸上或船上，同时争取尽快转运货物，但是承运人对中止运输的最大期限不作表述。
- (c) 放弃货物运输，并将货物置于承运人认为安全方便的任何地方或港口，或置于承运人通过合理努力仍无法自该地或该港继续运输的任何地方或港口，交给货方处置，此后承运人对货物的责任即行中止。但承运人仍然有权收取其所接收的货物的全部运费，同时货方应当支付因放弃货物而发生的任何额外费用。如果承运人选择依据本提单第 19.1(a)条走其它可选的航线或依据第 19.1(b)条中止运输，均不得损害承运人此后放弃运输的权利。

19.2 如果承运人选择援引本提单第 19 条的规定，尽管有第 9 条的规定，承运人有权收取其确定的此类额外运费和成本。

## 20.通知和交货

20.1 本提单中提及的到货通知的通知方，只是为承运人提供的信息。未能发出到货通知的，不得使承运人承担任何责任，也不解除货方在本提单下应承担的任何义务。

20.2 货方应在所适用的承运人的运价表中规定的或另外约定的期限内提取货物。如果货方未能在上述期限内提取货物，承运人可以不经通知将货物从集装箱中取出（如货物装载于集装箱内）和/或将货物储存在岸上或船上，露天储存或加以遮盖，风险由货方独自承担。此种储存应构成按本提单交付货物，此后承运人对货物的任何赔偿责任包括错误交货、不交货的责任即行终止。货方一经请求应立刻向承运人支付此项储存费用。

20.3 如果在一个合理的期间内无人领取货物，或者在承运人认为货物有可能变质、腐烂或失去价值或因储存或其他原因发生超过其自身价值的费用时，承运人可以自行决定，在不损害承运人对货方所可能享有的任何其他权利的情况下，不经通知，出售、抛弃或以其他方式处理货物而不承担任何责任，风险和费用由货方独自承担，并且承运人可以将任何销售收益用于扣减本提单下或与本提单有关的货方就本提单应向承运人支付的款项。

20.4 货方拒绝根据本条规定提取货物和/或拒绝减轻任何货物灭失或损坏的，将构成货方绝对放弃与抛弃其享有的与货物或货物运输有关的对承运人的任何索赔。承运人有权要求货方赔偿由此造成的一切损失，包括诉讼费用以及为了清理和处理被货方拒收和/或被抛弃的货物所发生的费用。

## **21. 双方互有过失碰撞条款**

如有船舶由于他船疏忽以及本船船长、船员、引航员或承运人的受雇人在驾驶或管理船舶中的任何行为、疏忽或不履行职责而与他船碰撞，则本船的货物所有人应就他船亦即非本船货物所有人所载货物的船舶或该船舶所有人所受一切损失或所负一切赔偿责任，给予本船承运人赔偿。但此种赔偿应以上述损失或赔偿责任所体现的已由或应由他船亦即非载货船舶或该船舶所有人付给上述货物所有人所受货物灭失或损坏或其提出的任何索赔的数额为限，且这种损失或赔偿责任已由他船亦即非载货船舶作为其向载货船舶或承运人提出的索赔的一部分，予以抵销、补偿或收回。上述规定在非属碰撞船舶或物体的，或在碰撞船舶或物体之外的任何船舶或物体的所有人、经营人或主管

人在碰撞或触碰中犯有过失的，上述规定亦应适用。

## 22. 共同海损和救助

共同海损应在承运人选择的任何港口或地点根据《1994年约克-安特卫普规则》(XXII条除外)进行理算、说明和结算。对于上述规则中未规定的事项，应根据承运人选择的任何港口或地点的法律或惯例进行理算、说明和结算。非承运人光租的船舶的共同海损应根据船舶所有人或经营人的要求进行理算。海损协议书或海损担保函和承运人所可能要求的作为货物分摊、救助报酬和特殊费用的额外担保的保证金(按照承运人的选择以美元支付)应当在交货前或续运前提交。

如果在航次开始之前或之后，由于无论是疏忽与否的任何原因引起意外事故、危险、损坏或灾难，而根据法令、合同或其他规定，承运人对此及其后果不负责任，则货物及货方应在共同海损中与承运人连带分摊可能支付或发生的具有共同海损性质的任何牺牲、损失或费用。并应支付承运人指定的独立的共同海损理算师所确定的就货物发生的救助报酬和特殊费用。该共同海损理算师对共同海损分摊责任的认定及计算对参与该航程的各方具有最终约束力。如果救助船舶为承运人所有或由其经营，则救助费犹如该救助船舶系他人所有一样，应全额支付。承运人或其代理认为足以支付货物的预计共同海损分摊额及任何救助报酬和特殊费用的保证金，如经要求，应由货物、托运人、收货人或货物所有人在提货之前付给承运人。

## 23. 条款的可分割性及其变更，最终合同

本提单中的条款是可分割的。如果本提单任何条款或规定或任何条款或规定的任何部分在任何范围内失效，则仅在该范围内无效，并且该失效的情形不得影响本提单任何其他条款或规定的有效性和强制性。本提单是双方之间的最终合同，它代替了任何事先协议和理解，无论此种协议和理解是书面的还是口头的，但本提单是根据货方和承运人之间的其他合同签发的除外。在该情况下，该其他合同和本提单应一起进行解释。本提单及其条款不可以口头形式加以变更。