

**WARUNKI**

SCHENKEROcean Ltd., 35F Skyline Tower, 39 Wang Kwong Road,  
Kowloon Bay, Hong Kongu, Chińska Republika Ludowa

PRZYJĘTA przez Przewoźnika w dobrym, jak można sądzić, stanie zewnętrznym – jeśli nie stwierdza się inaczej – liczba kontenerów, paczek lub innych zwyczajowych jednostek transportowych do przewozu do uzgodnionego miejsca, z upoważnienia lub w oparciu o wyrażone w niniejszym zezwolenie oraz z zastrzeżeniem wszelkich warunków w formie pisma, druku, pieczęci lub w innej formie określonych na przedniej i odwrotnej stronie niniejszego Konosamentu, które Kupiec – akceptując niniejszy Konosament – przyjmuje na siebie jako dlań wiążące.

1. OKREŚLENIA

**"Przewóz"** oznacza całą operację lub jakąkolwiek część operacji i usług podjętych lub wykonanych przez lub w imieniu Przewoźnika, w odniesieniu do Towaru objętego niniejszym Konosamentem.

**"Przewoźnik"**, w imieniu którego niniejszy Konosament został podpisany, oznacza firmę SchenkerOcean Ltd., 35F Skyline Tower, 39 Wang Kwong Road, Kowloon Bay, Hong Kongu, Chińska Republika Ludowa.

**"Opłaty"** obejmują fracht, wszelkie wydatki, koszty, zatrzymanie statku, przestoje oraz wszelkie inne zobowiązania pieniężne podjęte i płatne przez Kupca, a także wszelkie koszty dotyczące inkasa z tytułu frachtu i inne koszty należne od Kupca, w tym koszty adwokackie i sądowe.

**"COGSA"** oznacza Ustawę o Przewozach Towarów Drogą Morską Stanów Zjednoczonych Ameryki zatwierdzoną 16 kwietnia 1936 r.

**"Przewóz wiązany"** ma miejsce, gdy Przewóz przewidziany niniejszym Konosamentem nie odbywa się w relacji z portu do portu.

**"Kontener"** oznacza jakikolwiek kontener, przyczepę, zbiornik transportowy, wagon wysoki lub platformę kolejową, paletę lub inne podobne urządzenie transportowe używane do konsolidacji towarów oraz wszelki związany z nimi lub dodatkowy sprzęt.

**"Towar"** obejmuje cały ładunek lub jakąkolwiek część ładunku dostarczonego przez Kupca i oznacza każdy Kontener lub paczkę lub sprzęt, jakie zostały dostarczone nie przez Przewoźnika ani w jego imieniu.

**"Reguły Haskie"** oznaczają przepisy Międzynarodowej Konwencji dla Unifikacji Reguł Konosamentowych podpisanej w Brukseli 25 sierpnia 1924 r.

**"Reguły Hagi i Visby"** oznaczają Reguły Haskie poprawione Protokołem podpisanym w Brukseli w dniu 23 lutego 1968 r. (z zastrzeżeniem, iż nic, co zawiera niniejszy Konosament nie będzie interpretowane jako umownie stosujące rzeczono Reguły w wersji z poprawkami zawartymi w Protokole).

**"Kupiec"** znaczenie tego określenia obejmuje załadowcę, odbiorcę, indosatariusza, przyjmującego Towar, posiadacza niniejszego Konosamentu, każdą osobę posiadającą lub upoważnioną do posiadania niniejszego Konosamentu, importera, eksportera, każdą osobę związaną obecnie lub w przyszłości z Towarem, a także każdą osobę występującą w imieniu którejkolwiek z wyżej wymienionych osób.

**"Osoba"** oznacza osobę fizyczną, spółkę cywilną, spółkę posiadającą osobowość prawną lub inny podmiot gospodarczy.

**"Przewóz z portu do portu"** zachodzi wtedy, gdy Miejsce Odbioru i Miejsce Dostawy nie zostały określone na pierwszej stronie niniejszego Konosamentu lub gdy zarówno wskazane Miejsce Odbioru jak i Miejsce Dostawy są portami, zaś Konosament nie określa we wskazaniu Miejsca Odbioru i Miejsca Dostawy na przedniej stronie niniejszego Konosamentu jakiegokolwiek miejsca lub portu w obszarze tak określonego portu.

"SDR" oznacza Specjalne Prawa Ciągnięcia w rozumieniu Międzynarodowego Funduszu Walutowego.

"Jednostka ładunkowa" obejmuje jednostkę frachtową i określenie "jednostka" w rozumieniu Reguł Haskich oraz Reguł Hagi i Visby.

"Załadowany(a)" oznacza – wypełniony(a), skonsolidowany(a), zapakowany(a), załadowany(a) lub zabezpieczony(a).

"Statek" oznacza użytą do Przewozu w ramach Konosamentu jednostkę pływającą, która może być statkiem dowozowym lub pełnomorskim.

## 2. TARYFA PRZEWOŹNIKA

Postanowienia Taryfy Przewoźnika, jeśli będą miały zastosowanie, włączone zostały do niniejszego i można je uzyskać na życzenie od Przewoźnika lub jego agenta; w niektórych przypadkach Taryfę można uzyskać od organizacji rządowej. W razie rozbieżności pomiędzy Konosamentem a mającą zastosowanie Taryfą – wiążące będą określenia zawarte w niniejszym Konosamencie.

## 3. GWARANCJE

Kupiec ręczy, iż wyrażając zgodę na warunki zawarte w niniejszym:

- (1) Jest Osobą lub reprezentuje i posiada upoważnienie Osoby będącej w posiadaniu lub upoważnionej do posiadania Towaru bądź jest Osobą związaną obecnie lub w przyszłości z Towarem i niniejszym Konosamentem.
- (2) Towar umieszczony przez Kupca w jakimkolwiek Kontenerze nadaje się do przewozu w Kontenerze.
- (3) Kontener, jeśli nie został on dostarczony przez lub w imieniu Przewoźnika, spełnia wszelkie stosowne normy bezpieczeństwa, krajowe lub międzynarodowe, i pod każdym względem nadaje się do Przewozu przez Przewoźnika.

## 4. ZBYWALNOŚĆ I TYTUŁ WŁASNOŚCI TOWARU

- (1) Niniejszy Konosament będzie zbywalny, jeśli nie zostanie on oznaczony jako "niezbywalny" oraz stanowić będzie tytuł własności Towaru, a jego posiadacz uprawniony będzie do otrzymywania lub przenoszenia prawa własności Towaru w nim określonego.
- (2) Niniejszy Konosament stanowić będzie dowód *prima facie* przejęcia przez Przewoźnika opieki nad Towarem w nim opisanym. Jednakże, dowód stwierdzający, iż jest przeciwnie nie będzie dopuszczalny w razie, gdy niniejszy Konosament został przeniesiony lub dokonano jego cesji za należyte świadczenie wzajemne na działającą w dobrej wierze stronę trzecią.

## 5. PODZLECANIE

- (1) Przewoźnik ma prawo podzlecić na dowolnych warunkach całość lub jakąkolwiek część Przewozu.
- (2) Kupiec zobowiązuje się, iż jakiegokolwiek roszczenia lub zarzuty mające swe źródło w umowie, czynie niedozwolonym, powierzeniu Towaru do Przewozu lub zgłaszane z innej przyczyny nie będą kierowane przeciwko jakiegokolwiek osobie lub statkowi, innej niż Przewoźnik, włączając w to – lecz bez ograniczenia do agentów lub pośredników Przewoźnika – wszelkich niezależnych kontrahentów oraz ich agentów lub pośredników, robotników portowych, operatorów terminali lub ładunków zbiorowych, operatorów drogowych i kolejowych oraz wszystkie inne osoby, przez które całość lub jakąkolwiek część Przewozu, bezpośrednio lub pośrednio, została zaaranżowana, wykonana lub podjęta, co nakłada lub stanowi podjęcie kroków mających na celu nałożenie na jakąkolwiek z tych osób lub na statek będący w posiadaniu lub czarterowany przez którąkolwiek z tych osób lub statek, którym został przewieziony Towar – wszelkiej odpowiedzialności związanej z Towarem lub Przewozem Towaru, niezależnie od tego, czy wynika ona z zaniedbania czy też nie, ze strony takiej osoby bądź statku; jeśli mimo

to zostanie wysunięte jakiegokolwiek roszczenie lub postawiony zostanie zarzut – zobowiązuje się bronić i ochraniać Przewoźnika przed wszelkimi konsekwencjami takich posunięć. Bez uszczerbku dla powyższego, każda taka osoba lub statek będzie korzystał z wszelkich przewidzianych niniejszym dokumentem postanowień działających na dobro Przewoźnika, tak jakby postanowienia te zostały w sposób wyraźny określone dla jego pożytku; jednocześnie, zawierając niniejszą umowę, Przewoźnik, w zakresie wspomnianych postanowień, czyni to nie tylko w swoim imieniu, ale także jako agent i powiernik tychże osób i statków – przy czym osoby te i statki będą występować jako albo też będą uważane w tym zakresie za strony niniejszej umowy.

- (3) Kupiec zobowiązuje się bronić i zabezpieczyć (ubezpieczyć) Przewoźnika przed wszelkimi roszczeniami i rodzajami odpowiedzialności (oraz wszelkimi kosztami i konsekwencjami tychże) dotyczącymi Przewozu Towaru, w takim zakresie, w jakim roszczenia te i odpowiedzialność nie powstały z tytułu warunków Konosamentu lub wtedy, gdy przekraczają one odpowiedzialność Przewoźnika w ramach niniejszego Konosamentu.
- (4) Przewidziane Konosamentem formy ochrony i granice odpowiedzialności będą miały zastosowanie w każdym wystąpieniu przeciwko Przewoźnikowi – czy to z tytułu umowy, czynu niedozwolonego, powierzonego do Przewozu Towaru czy w inny sposób.

## 6. ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

### (1) KLAUZULA NADRZĘDNOŚCI

- (A) Z zastrzeżeniem poniższej Klauzuli 15, niniejszy Konosament – w takim zakresie, w jakim odnosi się on do przewozów morskich jakimkolwiek statkiem, nazwanym w niniejszym bądź nie – będzie mieć zastosowanie z zastrzeżeniem Reguł Haskich lub innych regulacji przewidujących, iż Reguły te lub Reguły Hagi i Visby, włącznie z wszelkimi oficjalnymi zmianami ich redakcji, będą w odniesieniu do niniejszego Konosamentu uważane za obligatoryjne, przy czym przepisy Reguł Haskich i inne regulacje przewidujące, iż Reguły te lub Reguły Hagi i Visby będą miały zastosowanie – będą traktowane tak, jakby były zawarte w niniejszym. W razie braku takich przepisów lub innych przepisów o podobnym znaczeniu i traktowanych jako obligatoryjne, zastosowanie będzie miał niniejszy Konosament z zastrzeżeniem Reguł Haskich lub COGSA – w razie przewozu z do i ze Stanów Zjednoczonych Ameryki. Reguły Haskie, Reguły Hagi i Visby lub COGSA będą stosować się do przewozu Towaru drogami wodnymi śródlądowymi, zaś odniesienie w tychże Regulach lub innych regulacjach do przewozu drogą morską uważać się będzie, iż obejmują one wodne drogi śródlądowe.
- (B) Jeżeli – w zakresie, w jakim nie mają obligatoryjnego zastosowania postanowienia Ustawy *Harter Act* Stanów Zjednoczonych Ameryki z 1893 r. regulujące odpowiedzialność Przewoźnika za Towar w okresie przed załadunkiem lub po wyładunku ze statku – odpowiedzialność Przewoźnika ustalana będzie w oparciu o przepisy poniższej Klauzuli 6(3), jeśli jednak stwierdzi się, iż nie posiadają one mocy prawnej – odpowiedzialność tę określać będą postanowienia COGSA.
- (C) Przewoźnikowi przysługują (i nic, co wiąże się z niniejszym Konosamentem nie pozbawi go ani nie ograniczy tych praw) pełne korzyści oraz prawa do wszelkich ograniczeń i wyłączeń odpowiedzialności, a także wszelkie prawa przysługujące mu z odnośnych regulacji jakiegokolwiek kraju (włączając w to, lecz bez takiego ograniczenia, przepisy ustępów 4281-4287, włącznie, ustawy *Revised Statutes* Stanów Zjednoczonych Ameryki wraz z poprawkami oraz wszelkie odnośne regulacje USA) i – bez uszczerbku dla ogólnego charakteru powyższych postanowień – wszelkie przepisy prawne dostępne właścicielowi statku(ów), na który przewożony jest Towar.
- (D) Niniejszy Konosament podlega przepisom COGSA, jeżeli Przewóz dokonywany jest do, z lub przez port w USA, które to warunki winny być zawarte w niniejszym; warunki

te są warunkami nadrzędnymi w czasie Przewozu drogą morską ora w terminalu morskim w USA przed załadunkiem i po wyładunku ze statku, z zastrzeżeniem iż Przewoźnik nie będzie odpowiedzialny za jakiegokolwiek straty, uszkodzenia lub opóźnienia dotyczące Towaru, a mające miejsce w USA, gdy Towar znajduje się poza terminalem morskim i nie podlega ochronie ze strony Przewoźnika. W takich okolicznościach, Kupiec zgadza się, by Przewoźnik występował wyłącznie jako pośrednik Kupca aranżujący Przewóz przez Przewoźnika operującego na szlakach śródlądowych w USA stosownie do zwyczajowych warunków handlowych stosowanych przez osobę wykonującą Przewóz – i nie będzie on odpowiedzialny przed Kupcem za jakiegokolwiek straty, szkody lub opóźnienia odnośnie Towaru zaistniałe w czasie, gdy znajduje się on pod opieką osoby wykonującej Przewóz. Odpowiedzialność Przewoźnika w czasie, gdy Przewóz lub niniejszy Konosament podlega COGSA nie może przekraczać ograniczeń określonych w Klauzuli 6(4) w niniejszym.

**(2) PRZEWOZY Z PORTU DO PORTU**

- (A) Jeżeli Przewóz zachodzi w relacji z portu do portu, odpowiedzialność Przewoźnika ograniczona jest do tegoż Przewozu, od chwili i podczas załadunku statku do chwili i podczas wyładunku ze statku lub jakiegokolwiek innego statku, do którego Towar został przeładowany, zaś Przewoźnik nie odpowiada za straty, szkody lub opóźnienia, spowodowane w jakikolwiek sposób, w odniesieniu do Towarów, ani też z innych tytułów Towar znajduje się w jego faktycznym lub domniemanym posiadaniu, a Opłaty za cały Przewóz zostały zafakturowane przez Przewoźnika. Odpowiedzialność będzie ustalana zgodnie z jakimkolwiek prawem przewidującym obligatoryjny charakter Reguł Haskich oraz Reguł Hagi i Visby, zaś wobec braku takiego prawa – zgodnie z Regulami Haskimi. Kupiec mianuje Przewoźnika swoim pośrednikiem zawierającym w jego imieniu z innymi stronami umowy w sprawie transportu, składowania, operacji ładunkowych i wszelkich innych usług odnośnie Towaru przed załadunkiem oraz po wyładunku Towaru ze statku nie ponosząc odpowiedzialności za jakikolwiek czyn bądź niedopatrzanie po stronie Przewoźnika lub innych stron; jako pośrednik Przewoźnik może zawierać umowy z innymi stronami na dowolnych warunkach, włącznie z warunkami mniej korzystnymi niż warunki zawarte w niniejszym Konosamencie.
- (B) Niezależnie od zapisów w powyższym punkcie (A) w zakresie przewidującym, iż jakiegokolwiek prawo obligatoryjne czyni Przewoźnika odpowiedzialnym za każdy okres dodatkowy, we wszystkich innych przypadkach Przewoźnikowi przysługują korzyści wynikające z Reguł Haskich (i COGSA, gdy Przewóz ma miejsce w USA) odnośnie jakichkolwiek strat, szkód i opóźnień powstałych przed załadunkiem i po wyładunku ze statku, nawet jeśli nie zaistniały one na morzu lub gdy Towar znajdował się pod opieką Przewoźnika.
- (C) Jeśli stosuje się COGSA, przepisy przedmiotowej Ustawy obowiązywać będą, zależnie od sytuacji, przed załadunkiem i po załadunku statku w czasie Przewozu do lub z placu składowego kontenerów znajdującego się w lub bezpośrednio sąsiadującego z morskim terminalem kontenerowym w porcie załadunku i/lub wyładunku. Jeżeli Kupiec zażąda od Przewoźnika wykonania przewozu przez przewoźnika śródlądowego w USA, a przewoźnik ten zgodzi się to uczynić – taki przewóz zostanie wykonany przez Przewoźnika jedynie w charakterze pośrednika Kupca i jako taki podlegać będzie warunkom umowy i taryfie przewoźnika śródlądowego. Jeśli z jakichkolwiek przyczyn, Przewoźnikowi odmówi się prawa do występowania w tym czasie w charakterze pośrednika, jego odpowiedzialność za straty, szkody i opóźnienia zostanie określona zgodnie z Klauzulą 6(3) w niniejszym.
- (3) PRZEWÓZ WIĄZANY /KOMBINOWANY/**

Jeżeli Konosament nie przewiduje inaczej, zaś Przewóz wykonywany jest jako Przewóz Wiązany, Przewoźnik zobowiązuje się wykonać go lub spowodować wykonanie Przewozu, przy czym odpowiada on jedynie za straty, szkody i opóźnienia powstałe od Miejsca Odbioru lub odpowiednio od Portu Załadunku aż do Miejsca Dostawy lub odpowiednio do Portu Wyładunku, zgodnie ze wskazaniem na przedniej stronie Konosamentu, w poniżej określonym zakresie:

- (A) Jeżeli faza Przewozu, w której miała miejsce strata lub uszkodzenie nie może zostać udowodniona:
- (i) Przewoźnikowi przysługuje prawo do wszelkich wyłączeń odpowiedzialności przewidzianych w Regulach Haskich lub Regulach Hagi i Visby lub przewidzianych prawem, jakie stosowałyby się w oparciu o 6(1)(A) powyżej, gdyby strata lub szkoda lub opóźnienie miało miejsce w morzu względnie, jeżeli transport morski nie miał miejsca – w oparciu o Reguły Haskie (lub COGSA, jeśli Przewóz odbywa się do lub z USA).
  - (ii) Jeżeli w oparciu o (i) powyżej, Przewoźnik nie odpowiada w zakresie wybranych czynników powodujących stratę lub szkodę lub opóźnienie w dostawie Towaru – odpowiada on jedynie w takim zakresie, w jakim wymienione czynniki przyczyniły się do powstania przedmiotowych strat lub szkód.
  - (iii) Z zastrzeżeniem Klauzuli 7(3) poniżej, gdy Reguły Haskie lub inne prawo stosujące te Reguły (jak COGSA) lub Reguły Hagi i Visby nie są obligatoryjne, odpowiedzialność Przewoźnika nie przekracza, w żadnych okolicznościach, wartości SDR 666,67 za paczkę lub jednostkę ładunkową lub SDR 2,00 za kg wagi brutto (cokolwiek będzie mniejsze) utraconego/uszkodzonego/opóźnionego Towaru lub – jeśli przewóz obejmuje Przewóz do/z/przez port USA – USD 500 za paczkę lub jednostkę ładunku lub USD 2,00 za kg wagi brutto Towaru (cokolwiek będzie mniejsze).
- (B) Jeżeli faza Przewozu, w której miała miejsce strata lub uszkodzenie może zostać udowodniona:
- (i) Odpowiedzialność Przewoźnika będzie określana przepisami zawartymi w jakiegokolwiek konwencji międzynarodowej lub prawie narodowym, które to przepisy:
    - (a) nie mogą być pomijane w umowach prywatnych na szkodę Kupca, i
    - (b) miałyby zastosowanie, gdyby Kupiec zawarł oddzielną umowę bezpośrednią z Przewoźnikiem odnośnie konkretnej fazy Przewozu, w której strata lub szkoda lub opóźnienie miały miejsce i otrzymał na dowód tego jakikolwiek dokument, który musi być wystawiony, by wspomniana międzynarodowa konwencja lub prawo narodowe miały zastosowanie.
  - (ii) Jeżeli nie mają zastosowania ani konwencja międzynarodowa ani prawo narodowe, wtedy wszelką odpowiedzialność Przewoźnika określać będzie Klauzula 6(3)(A) powyżej.
  - (iii) W wypadku transportu to i z USA, odpowiedzialność Przewoźnika będą określać postanowienia COGSA – jeżeli wiadomo, iż strata lub uszkodzenia lub opóźnienie nastąpiło podczas Przewozu morzem do lub z USA lub podczas Przewozu do lub z placu składowego kontenerów lub miejsca postoju statku w lub w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu morskiego w Porcie Załadunku lub Porcie Wyładunku w portach USA.
  - (iv) W odniesieniu do transport do Portu Załadunku lub z Portu Wyładunku w USA, Przewoźnik odpowiedzialny jest za zorganizowanie transportu przez przewoźników (jednego lub więcej) i taki transport podlega postanowieniom umów przewozu i taryf przewoźnika krajowego, pod którego opieką znajdował się Towar w chwili zaistnienia straty lub uszkodzenia oraz postanowieniom prawa mającego zastosowanie obligatoryjne. Przewoźnik nie odpowiada za jakąkolwiek stratę, uszkodzenie lub

opóźnienie Towaru powstałe podczas takiego transportu, co określa powyższa Klauzula 6(1)(d).

(4) POSTANOWIENIA OGÓLNE

(A) Opóźnienie, Strata Wtórna

Przewoźnik nie zobowiązuje się, iż Towar lub jakiegokolwiek dotyczące go dokumenty przybędą lub będą dostępne w jakimkolwiek punkcie lub miejscu podczas Przewozu lub w Miejscu Dostawy o jakimkolwiek konkretnym czasie (niezależnie od tego, czy ogłaszano to czy nie); nie zobowiązuje się też do spełnienia jakichkolwiek konkretnych wymagań Kupca lub rynku lub jakiegokolwiek użycia towarów, zaś Kupiec wyraża zgodę, iż – wyjąwszy inne postanowienia niniejszego Konosamentu – Przewoźnik w żadnych okolicznościach nie odpowiada za jakąkolwiek bezpośrednią, pośrednią bądź wtórną stratę, utratę zysków lub utratę rynku czy umowy względnie utratę dochodu, roszczenia dotyczące użytkowania, odszkodowanie strat moralnych lub odszkodowania wynikające z opóźnień czy z jakichkolwiek innych przyczyn. Bez uszczerbku dla powyższego, jeżeli jednak mimo to Przewoźnik zostanie uznany winnym opóźnienia, jego odpowiedzialność ograniczona będzie do wysokości frachtu lub innych opłat odnoszących się do danej fazy Przewozu.

(B) Po odebraniu przez Przewoźnika Towaru do Przewozu, Kupiec nie będzie posiadał prawa do utrudniania, opóźniania, wstrzymywania wydania Towaru lub zakłócania w inny sposób zamierzonego przez Przewoźnika sposobu wykonania Przewozu lub wykorzystania swobód przysługujących mu z tytułu postanowień zawartych w Konosamencie lub wymagania dostawy Towaru do miejsca innego niż Port Wyładunku lub Miejsce Dostawy wskazane na odwrotnej stronie niniejszego lub innego portu lub miejsca wybranego przez Przewoźnika w wykonaniu przezeń przysługujących mu swobód – z jakichkolwiek powodów, włączając w to, lecz nie ograniczając do tego, prawo wstrzymania tranzytu zawarte w umowie sprzedaży Kupca lub z innego tytułu. Kupiec winien zabezpieczyć (ubezpieczyć) Przewoźnika przed roszczeniami, odpowiedzialnością, stratą, uszkodzeniami, kosztami, opóźnieniami, kosztami adwokackimi i/lub wydatkami, które miałby ponieść Przewoźnik, jego zarząd, pracownicy, podwykonawcy lub pośrednicy lub strona ładunkowa lub właściciel takiego ładunku w czasie Przewozu – wynikające z jakiegokolwiek wstrzymania Przewozu Towaru (chwilowego lub całkowitego), czy to na życzenie Kupca, wskutek naruszenia przez Kupca warunków niniejszej Klauzuli, wskutek jakiegokolwiek sporu dotyczącego Towaru (włącznie ze sporami dotyczącymi tytułu własności, jakości, ilości lub opisu Towaru i/lub zapłaty za Towar) angażującego jedną lub więcej określonych w niniejszym stron jak Kupiec, obie strony lub strony trzecie inne niż Przewoźnik.

(C) Określenie Paczki Towaru lub Jednostki Ładunkowej

Jeżeli Kontener służy do konsolidacji Towaru i taki Kontener zostaje załadowany przez Przewoźnika, liczba paczek lub jednostek ładunkowych podanych na przedniej stronie Konosamentu w odpowiednim okienku uznawana będzie za liczbę paczek lub jednostek ładunkowych dla celów jakiegokolwiek ograniczenia odpowiedzialności w odniesieniu do paczki lub jednostki ładunkowej określonej w konwencji międzynarodowej lub prawie narodowym dotyczącym przewozu Towaru drogą morską. Poza wyjątkiem wspomnianych przypadków, Kontener uznawany będzie jako paczka lub jednostka ładunkowa.

Słowa "jednostka ładunkowa" oznaczają każdą fizyczną jednostkę lub sztukę ładunku, która nie jest wysyłana w paczce, tzn. wszelkie rzeczy i artykuły, z wyjątkiem Towarów transportowanych luzem, niezależnie od tego, jakie jednostki wagowe bądź gabarytowe zostały zastosowane przy obliczaniu opłat frachtowych. Jeśli chodzi o Towar przesyłany luzem, odnośnymi ograniczeniami będą ograniczenia przewidziane w stosownych

konwencjach międzynarodowych lub prawach; w żadnym wypadku, nic co zawarte jest w niniejszym nie będzie interpretowane jako rezygnacja z ograniczenia odnośnie Towaru przesyłanego luzem.

(D) Rdza itd.

Uzgadnia się, iż rdza powierzchniowa, utlenianie się lub inne podobne warunki będące skutkiem wilgoci nie stanowią warunków do zaistnienia szkody, lecz jest cechą Towaru, a potwierdzenie przyjęcia Towaru w dobrym stanie zewnętrznym nie stanowi stwierdzenia, iż opisane warunki utleniania się i rdzewienia lub podobne nie istniały w chwili przyjęcia Towaru.

(E) Powiadomienie o Stracie lub Uszkodzeniu

Uważać się będzie, iż Przewoźnik dostarczył *prima facie* Towar opisany w Konosamencie, jeśli nie otrzymał on, lub jego przedstawiciel w Miejscu Dostawy, powiadomienia o stracie, uszkodzeniu lub opóźnieniu w dostawie z zaznaczeniem ogólnego charakteru takiej straty, uszkodzenia lub opóźnienia – przed lub w czasie, gdy Towar przechodzi pod opiekę osoby, której Towar miał być dostarczony na podstawie Konosamentu lub, jeśli strata bądź uszkodzenie nie jest widoczne – w ciągu trzech kolejnych dni.

(F) Przedawnienie

Przewoźnik zostaje zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności odnośnie Towaru, chyba że zostanie wniesione powództwo w odpowiedniej instytucji, a Przewoźnik otrzyma stosowne powiadomienie pisemne w ciągu 9 miesięcy od daty Towaru lub jeśli Towar nie został dostarczony w terminie, w której powinien zostać dostarczony. Niezależnie od tego, jeśli stosują się przepisy Reguł Haskich lub Reguł Hagi i Visby lub COGSA – czy to poprzez włączenie ich do Konosamentu czy w oparciu o obligatoryjne działanie prawa – Przewoźnik zostaje zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności odnośnie Towaru, chyba że powództwo takie zostanie wniesione w ciągu 1 roku od daty dostawy lub od daty, do której Towar miał być dostarczony.

(G) Kontrola dokonywana przez władze

Jeżeli, z polecenia właściwych władz, w jakimkolwiek momencie Przewozu, Towar lub Kontener z Towarem muszą zostać otwarte dla przeprowadzenia kontroli, Przewoźnik nie będzie odpowiedzialny za jakąkolwiek stratę, uszkodzenie lub opóźnienie w odniesieniu do Towaru, Przewozu lub dokonującego Przewozu statku, a wynikające z przeprowadzenia kontroli – łącznie z kosztami otwarcia, rozładowania, kontroli lub przepakowania, które to koszty Przewoźnik zrefunduje sobie od Kupca jako część Opłat.

## 7. ODSZKODOWANIE I ODPOWIEDZIALNOŚĆ

(1) Z zastrzeżeniem zawsze przysługującego Przewoźnikowi prawa do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z niniejszym, jeżeli Przewoźnik winien wypłacić odszkodowanie za stratę lub uszkodzenie Towaru, odszkodowanie takie będzie kalkulowane w odniesieniu do zafakturowanej wartości Towaru plus opłaty i koszty ubezpieczenia, jeśli zostały zapłacone. Jeśli nie istnieje wartość fakturowana Towaru lub jeśli faktura nie została wystawiona w dobrej wierze (w takim przypadku Przewoźnik może zakwestionować wartość faktury), odszkodowanie zostanie obliczone poprzez odniesienie do wartości Towaru w miejscu i czasie jego dostawy lub miejscu, do którego Towar powinien zostać dostarczony Kupcowi. Wartość Towaru zostanie ustalona według bieżącej ceny rynkowej, poprzez odniesienie do zwykłej wartości towaru tego samego rodzaju i/lub jakości.

(2) Jeżeli Reguły Haskie lub Reguły Hagi i Visby lub jakiegokolwiek inne prawo nadające którymkolwiek z tych Reguł charakter obligatoryjny (jak COGSA) stosują się do Konosamentu, Kupiec uznaje, iż Przewoźnik nie posiada wiedzy odnośnie wartości Towaru i nie jest ani nie będzie – jeśli wartość deklarowana nie została przyjęta do

wiadomości zgodnie z poniższą Klauzulą 7(3) – za jakąkolwiek stratę uszkodzenie Towaru lub poniesione w związku z Towarem w wysokości liczonej za paczkę lub jednostkę ładunkową powyżej limitu za paczkę lub jednostkę ładunkową w oparciu o wspomniane Reguły lub prawo. Jeżeli Przewóz odbywa się do lub z lub przez USA, limit ten, według COGSA, wynosi USD 500 za paczkę lub wysokość zwyczajowej jednostki frachtu, jeśli wartość deklarowana nie została przyjęta do wiadomości zgodnie z poniższą Klauzulą 7(3) lub jeśli wspomniane Reguły lub prawo nie są stosowane obligatoryjnie, z zastrzeżeniem wszelkich innych obligatoryjnych konwencji lub praw narodowych – limit ten nie może przekroczyć wysokości SDR 666,67 za paczkę lub jednostkę ładunkową lub SDR 2,00 za kg wagi brutto (cokolwiek będzie mniejsze) Towaru utraconego, uszkodzonego lub opóźnionego, lub jeśli Przewóz obejmuje Przewóz do, z lub przez USA – USD 500 za paczkę lub jednostkę ładunkową, lub – SDR 2,00 za kg wagi brutto Towaru, cokolwiek będzie mniejsze.

- (3) Kupiec uznaje, iż Przewoźnik nie posiada wiedzy odnośnie wartości Towaru, a odpowiedzialność Przewoźnika może zostać zwiększona do wyższej wartości wyłącznie na podstawie pisemnej deklaracji odnośnie wartości Towaru złożonej przez Kupca po dostarczeniu Przewoźnikowi Towaru do transportu, przy czym taka podwyższona wartość winna zostać podana, za zgodą Przewoźnika, w odpowiednim miejscu na przedniej stronie Konosamentu, jeśli zaś zażąda tego Przewoźnik – zapłacony zostanie dodatkowa opłata frachtowa. W takim przypadku, jeżeli faktyczna wartość Towaru przekroczy wspomnianą wartość zadeklarowaną – jako wartość Towaru uznawać się będzie mimo to wartość zadeklarowaną, a odpowiedzialność Przewoźnika, jeżeli powstanie takowa, nie będzie przekraczać wartości zadeklarowanej; wszelka częściowa strata lub uszkodzenie będzie rozliczana w dyspaszy *pro rata* na podstawie tejże wartości zadeklarowanej.

#### 8. OPIS TOWARU

- (1) Konosament stanowi dowód *prima facie* przyjęcia przez Przewoźnika, w widocznie dobrym stanie, poza odnotowanymi wyjątkami, łącznej liczby paczek lub jednostek ładunkowych lub kontenerów, do których zapakowano Towar.
- (2) Przewoźnik nie sporządza wyszczególnienia wagi, zawartości, wymiarów, ilości, jakości, stanu, znaków, numerów, pochodzenia lub wartości Towaru i nie będzie on w żaden sposób odpowiedzialny za takowe.
- (3) Opis i szczegóły dotyczące Towaru ukazane na przedniej stronie Konosamentu dostarczane są przez Kupca, który gwarantuje Przewoźnikowi, iż opis ten i szczegóły podane przez niego lub w jego imieniu, włącznie z wagą, wymiarami, ilością, jakością, stanem, oznakowaniem, numerami, pochodzeniem i wartością zostały sprawdzone i że wszelkie przedstawione przez niego lub w jego imieniu dane są prawdziwe, poprawne i dokładne. Kupiec gwarantuje ponadto, iż Towar nie posiada wad prawnych w świetle mających zastosowanie przepisów prawnych, włącznie z prawami kraju Miejsca Odbioru i Miejsca Dostawy nie stanowią (i nie zawierają) kontrabandy, substancji lub artykułów prawnie zakazanych, narkotyków lub pasażerów na gapę, oraz że ani Towar ani jego Przewóz nie spowodują jakichkolwiek strat, kosztów lub opóźnień na szkodę Przewoźnika lub statku lub innego ładunku podczas Przewozu.

#### 9. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KUPCA

- (1) Kupiec winien przestrzegać wszelkich obowiązujących praw, regulaminów i wymogów ze strony służb celnych, władz portowych i innych oraz będzie opłacać (lub wynagradzać Przewoźnikowi, jeśli Przewoźnik zmuszony będzie do dokonania zapłaty jako pierwszy) wszelkie stawki celne i podatkowe, kary grzywny, poniesione wydatki i straty oraz odpowiadać będzie za wszelkie dotyczące Towaru szkody, opóźnienia i koszty adwokackie będące skutkiem niezgodnych z prawem, niedokładnych, nieterminowych lub niedostatecznych deklaracji, oznakowania, liczb lub adresowania Towaru.



- (2) Kupiec zobowiązuje się pakować Towar w sposób – oraz, zależnie od okoliczności, ładować do Kontenera (jeśli nie został on załadowany przez lub w imieniu Przewoźnika) – odpowiedni dla przeciwdziałania zwykłym rodzajom ryzyka transportowego, z uwzględnieniem ich charakteru oraz w zgodzie z wszelkimi prawami, przepisami i wymogami, jakie mogą mieć zastosowanie.
- (3) Kupiec odpowiada za straty, szkody, zanieczyszczenie lub zabrudzenie, zatrzymanie statku lub przestojowe przed, podczas i po Przewozie własności (włącznie z Kontenerami) Przewoźnika lub jakiegokolwiek osoby (innej niż Kupiec) lub statku, o której mowa w powyższej Klauzuli 5(2), spowodowane przez Kupca lub inną osobę występującą w jego imieniu lub za które Kupiec jest odpowiedzialny. Kupiec zrekompensuje Przewoźnikowi oraz jego agentom wszelkie straty, szkody, odpowiedzialność oraz koszty poniesione przez Przewoźnika wskutek niewywiązania się przez Kupca z postanowień powyższej Klauzuli 9(2), w tym – lecz bez takiego ograniczenia – wszelkie szkody wobec środowiska naturalnego, koszty czyszczenia, usuwania materiałów lub substancji niebezpiecznych oraz kary grzywny nakładane przez organy państwowe lub władze portowe.
- (4) Kupiec oraz każda osoba Kupiec (i każda z osób mieszczących się w definicji Kupca będzie wspólnie i osobno odpowiedzialna, i pozostanie taką, niezależnie od tego, czy Konosament został przeniesiony na inne osoby) będzie bronić i zabezpieczyć (ubezpieczyć) Przewoźnika przed jakimikolwiek stratami, szkodami, roszczeniami, formami odpowiedzialności lub kosztami wynikających z naruszenia postanowień Konosamentu lub mającego zastosowanie prawa lub z innej przyczyny związanej z Towarem, za które nie odpowiada Przewoźnik.
- (5) Kupiec zobowiązuje się dostarczyć Przewoźnikowi lub jego agentom nazwę i dane kontaktowe odbiorcy, jeżeli nie zostały one podane w Konosamencie.

#### 10. DOPLATA FRACHTOWA ZA ŁADUNEK CIĘŻKI

- (1) Pojedyncze paczki o wadze przekraczającej 1.000 kg brutto, które nie zostały dostarczone Przewoźnikowi w dostarczonych Kontenerach lub kontenerach do przewozu ładunków ciężkich, winny być zadeklarowane przez Kupca pisemnie przed ich odbiorem przez Przewoźnika. Waga każdej paczki winna być wyraźnie oznakowana na zewnątrz takiej jednostki literami i znakami, których wysokość będzie nie mniejsza niż pięć (5) cm.
- (2) Jeżeli Kupiec nie zastosuje się do postanowienia Klauzuli 10(1), Przewoźnik nie odpowiada za jakiegokolwiek wynikające z tego straty lub szkody, jednocześnie Kupiec winien zabezpieczyć (ubezpieczyć) Przewoźnika przed poniesionymi w związku z tym stratami, szkodami lub odpowiedzialnością.
- (3) Kupiec zgadza się wypełniać w czasie Przewozu wszelkie mające zastosowanie przepisy prawa i regulaminy dotyczące kontenerów z nadwagą lub innych ładunków ciężkich oraz winien on zabezpieczyć (ubezpieczyć) Przewoźnika przed wszelkim stratom, szkodom lub rodzajom odpowiedzialności wynikłym wskutek niezastosowania się przez Kupca do postanowień Klauzuli 10(1).

#### 11. TOWAR NIEBEZPIECZNY

- (1) Przewoźnik nie podejmuje się Przewozu jakiegokolwiek Towaru, który jest lub może stać się niebezpieczny, łatwopalny lub szkodliwy lub jest albo może zniszczyć jakąkolwiek własność lub zaszkodzić osobie lub innym towarom, niezależnie od tego, czy figuruje on w wykazie oficjalnym lub nieoficjalnym bądź międzynarodowym lub krajowym, jeśli nie otrzyma wcześniej pisemnego powiadomienia o jego rodzaju, nazwie, sposobie oznakowania i klasyfikacji, na które odpowie również w formie pisemnej wyrażając swoją zgodę. Ponadto, Kontener lub inny pojemnik, w którym Towar ma być transportowany oraz sam Towar muszą być wyraźnie oznakowane na zewnątrz w sposób informujący

o rodzaju i charakterze takiego Towaru oraz spełniający wszelkie stosowne wymogi i przepisy prawne.

- (2) Jeżeli jakikolwiek Towar został dostarczony Przewoźnikowi bez uzyskania wspomnianej powyżej pisemnej zgody i oznakowania lub jeśli w opinii Przewoźnika Towar jest lub może stać się niebezpieczny, łatwopalny lub szkodliwy i nie może być w sposób bezpieczny transportowany, bez względu na podjęcie specjalnych kroków bądź poniesienie dodatkowych kosztów, Przewoźnik – działając według własnego uznania i nie powiadamiając o tym Kupca – (lecz wyłącznie jako agent Kupca) może w każdym miejscu i o każdym czasie podjąć kroki, jakie uzna za właściwe i/lub ponieść uzasadnione dodatkowe koszty dla kontynuowania Przewozu i/lub spowodować, na ryzyko i koszt Kupca, by Towar został wyładowany, był składowany, na lądzie lub na wodzie, pod przykryciem lub bez, sprzedany, zniszczony, zadysponowany, porzucony lub zneutralizowany bez odszkodowania dla Kupca i bez uszczerbku dla praw Przewoźnika do uzyskania Opłat. Uważać się będzie, iż działanie takie stanowić będzie dokonanie właściwej dostawy w ramach niniejszego Konosamentu, a Kupiec ureguluje wszelkie Opłaty poniesione przez Przewoźnika. Postępując w tym zakresie według własnego uznania, Przewoźnik nie będzie zobligowany do podjęcia jakichkolwiek konkretnych kroków i nie powinien odpowiadać za jakąkolwiek stratę, szkodę lub opóźnienie powstałe w jakikolwiek sposób lub odnoszący się do nich brak działania.

## 12. KONTENERY

- (1) Towar może zostać załadowany przez Przewoźnika do Kontenerów lub na Kontenery i może on być ładowany wraz z innym Towarem.
- (2) Warunki Konosamentu określają wszelkie rodzaje odpowiedzialności Przewoźnika związane z lub wynikające z dostarczenia Kontenera Kupcowi, niezależnie od tego, czy dostarczony on został przed czy po odbiorze Towaru przez Przewoźnika lub dostarczeniu ich Kupcowi, nie tylko podczas Przewozu, lecz zarówno przed i po dokonaniu Przewozu.
- (3) Jeżeli Kontener został załadowany przez lub w imieniu Kupca, a nie przez Przewoźnika:
- (A) niniejszy Konosament będzie dowodem przyjęcia tylko takiego Kontenera, a Przewoźnik nie będzie odpowiadać za straty, szkody lub opóźnienia Towaru, jakkolwiek nie byłby on przewożony, włączając w to – jednak bez uszczerbku dla ogólnego charakteru niniejszego stwierdzenia – sytuacje, gdy takowe zostały:
- (i) spowodowane sposobem załadowania Kontenera
- (ii) spowodowane tym, iż Towar nie nadawał się do przewozu w Kontenerze
- (iii) spowodowane użyciem nieodpowiedniego lub uszkodzonego Kontenera, z tym jednak zastrzeżeniem, iż jeżeli Kontener został dostarczony przez lub w mieniu Przewoźnika, niniejszy podpunkt (iii) będzie miał zastosowanie wyłącznie wtedy, gdy taka nieodpowiedniość lub uszkodzenie powstały (a) nie z braku właściwej staranności ze strony Przewoźnika lub (b) byłyby oczywiste po przeprowadzeniu przez Kupca odpowiedniego sprawdzenia podczas załadunku Kontenera lub wcześniej.
- (B) Kupiec winien zabezpieczyć (ubezpieczyć) Przewoźnika przed stratami, szkodami, roszczeniami, odpowiedzialnością lub wydatkami wynikającymi z jednej lub więcej spraw określonych w (A) powyżej, z wyjątkiem (A)(iii)(a).
- (4) Kupiec odpowiada za zapakowanie i zaplombowanie wszystkich Kontenerów, które nie zostały załadowane przez Przewoźnika, a jeżeli jakikolwiek taki Kontener zostanie dostarczony przez Przewoźnika z oryginalną plombą założoną przez Kupca w nienaruszonym stanie, Przewoźnik nie będzie odpowiadać za jakiegokolwiek manko w towarze po dokonaniu dostawy, ani też za żadne straty lub szkody powstałe w wyniku kondensacji pary wodnej lub działania wilgoci.
- (5) Jeżeli Przewoźnik otrzymał polecenie dostarczenia Kontenera w przypadku braku przeciwnego życzenia w formie pisemnej, Przewoźnik nie będzie zobowiązany do

dostarczenia Kontenera konkretnego rodzaju czy jakości. Kupiec winien sprawdzić Kontener przed jego załadowaniem, zaś fakt użycia takiego Kontenera uznawany, iż Kupiec akceptuje taki Kontener jako nieuszkodzony i nadający się do użycia. Jeżeli nie uzgodnił on inaczej z Przewoźnikiem, Kupiec odpowiada za zwrot pustych Kontenerów o czystych wnętrzach do miejsca określonego przez Przewoźnika lub jego agentów w czasie przewidzianym w odpowiedniej taryfie Przewoźnika. W razie, gdy Kontenery nie zostaną zwrócone w czasie przewidzianym w odpowiedniej taryfie Przewoźnika, Kupiec odpowiada za zatrzymanie Statku lub przestoje wg stawek określonych w odpowiedniej taryfie Przewoźnika oraz pokryje wszelkie inne straty i koszty wynikłe z takiego braku zwrotu Kontenerów, włącznie z kosztami poniesionymi przez Przewoźnika lub jego agentów z aranżowanie zwrotu Kontenerów. W razie, gdy Przewoźnik przyjmuje na siebie odpowiedzialność za zwrot pustych Kontenerów, Kupiec zgadza się zrekompensować Przewoźnikowi wszelkie opłaty, koszty lub wydatki poniesione przez Przewoźnika przy dokonywaniu zwrotu pustych Kontenerów – spowodowane jakimikolwiek czynnościami, omyłkami i/lub opóźnieniami ze strony Kupca.

### 13. ŁADUNKI ŁATWO PSUJĄCE SIĘ

- (1) Ładunki zawierające towar łatwo ulegający zepsuciu winny być przewożone w zwykłych kontenerach, chyba że w Konosamencie zaznaczono, iż wymagają one specjalnej ochrony. Kupiec zobowiązuje się nie oddawać do przewozu Towaru wymagającego chłodzenia, ogrzewania, wentylacji lub innej kontroli bez uprzedniego zgłoszenia (i wypełnienia okienka na przedniej stronie Konosamentu, jeżeli Konosament został przygotowany przez Kupca lub osobę występującą w jego imieniu) w formie pisemnej dotyczącego charakteru Towaru oraz ustawienia temperatury lub utrzymywania parametrów dotyczących wentylacji bądź innych zabiegów. W przypadku Kontenera o kontrolowanej temperaturze załadowanego przez lub w imieniu Kupca, zobowiązuje się on zapewnić odpowiednie wstępne schłodzenie Kontenera, właściwe załadowanie Towaru do Kontenera oraz właściwe ustawienie regulatorów termostatycznych przez Kupca przed przyjęciem Towaru przez Przewoźnika. W szczególności, Kupiec uznaje i akceptuje to, iż kontenery o kontrolowanej temperaturze nie dają możliwości monitorowania i kontrolowania poziomów wilgotności, a Przewoźnik nie gwarantuje utrzymania jakiegokolwiek określonego poziomu wilgotności wewnątrz jakiegokolwiek Kontenera. Jeśli powyższe wymogi nie zostaną spełnione, Przewoźnik nie odpowiada za jakiegokolwiek straty lub szkody odnośnie Towaru spowodowane w jakikolwiek sposób.
- (2) Przewoźnik nie odpowiada za straty lub uszkodzenie Towaru wynikające z wad, nieład, awarie, zatrzymanie urządzeń sterujących temperaturą, wad w izolacji aparatury Kontenera, pod warunkiem, iż Przewoźnik dołoży przed lub na początku Przewozu starań mających na celu utrzymanie Kontenera chłodzonego w stanie sprawności.

### 14. KONTROLA TOWARU

Przewoźnik lub jakakolwiek osoba upoważniona przez Przewoźnika ma prawo, aczkolwiek nie jest do tego zobligowany, do otwarcia, w każdej chwili, każdego Kontenera lub paczki dla dokonania kontroli Towaru.

### 15. CZYNNIKI MAJĄCE WPŁYW NA WYKONANIE USŁUGI

- (1) Jeżeli w jakimkolwiek momencie Przewóz, statek lub towar znajdujący się na pokładzie został albo może zostać zagrożony przez jakiegokolwiek rodzaje ryzyka lub niebezpieczeństwa, opóźnienie, trudności lub niekorzystne okoliczności (odnosi się to również do stanu Towaru), powstałe gdziekolwiek i w jakikolwiek sposób, niezależnie od tego, czy Przewóz rozpoczął się czy nie), bez powiadomienia Kupca, Przewoźnik może:
  - (A) przewieźć Towar do Miejsca Dostawy trasą alternatywnym w stosunku do szlaku określonego w Konosamencie. Jeżeli Przewoźnik uczyni tak, przysługiwać mu będzie dodatkowa zapłata, która ustali Przewoźnik; lub

- (B) wstrzymać Przewóz Towaru i złożyć go na lądzie lub przechować na wodzie z zastrzeżeniem warunków Konosamentu oraz zastosować następnie odpowiednie kroki mające na celu dostarczenie Towaru, jeśli będzie to możliwe, do celu; zaniechać Przewozu Towaru i – w przypadku, gdy jest to obiektywnie możliwe – złożyć Towar lub jego część do dyspozycji Kupca w jakimkolwiek miejscu, jakie Przewoźnik uzna za bezpieczne i dogodne, po czym odpowiedzialność Przewoźnika w odniesieniu do takiego Towaru ustanie; lub
  - (C) nie powiadamiając Kupca, zaniechać Przewozu Towaru, a w przypadku, byłoby to obiektywnie możliwe – złożyć Towar lub jego część do dyspozycji Kupca w jakimkolwiek miejscu, jakie Przewoźnik uzna za bezpieczne i dogodne, po czym odpowiedzialność Przewoźnika w odniesieniu do takiego Towaru wygasa.
  - (D) bez uszczerbku dla praw Przewoźnika, skorzystać następnie z alternatywnego szlaku przewozowego na warunkach (A) lub wstrzymać Przewóz na w oparciu o (B) lub zaniechać Przewozu w oparciu o (C) powyżej, kontynuować Przewóz. W każdym wypadku, Przewoźnikowi przysługiwać będzie prawo do otrzymania pełnych Opłat za przyjęty do przewozu Towar, a Kupiec opłaci wszelkie koszty dodatkowe wynikające z wyżej opisanych okoliczności.
- (2) Z zastrzeżeniem (1) powyżej, zakres obowiązków i odpowiedzialności Przewoźnika odnośnie Towaru w każdym wypadku ustaje z chwilą dokonania dostawy lub innego zadysponowania Towarem – zgodnie z poleceniami lub zaleceniami od jakichkolwiek władz państwowych lub administracyjnych lub jakiejkolwiek osoby występującej lub oświadczającej, iż występuje jako bądź w imieniu rządu lub takich władz.

#### 16. METODY I DROGI PRZEWOZOWE

- (1) Przewoźnik może w każdej chwili, bez powiadomienia Kupca, zastosować jakikolwiek rodzaj transportu lub składowania tudzież załadować, przenieść lub przewieźć Towar na jakimkolwiek statku innym niż statek podany na przedniej stronie Konosamentu lub innym środkiem transportu, nawet jeśli przeładunek lub spedycja nie były uprzednio planowane ani przewidziane w niniejszym, w dowolnym rozpakować i usunąć Towar zapakowany do lub na Kontener i przesłać go w Kontenerze lub w jakimkolwiek inny sposób, wykonać usługę w dowolnym tempie i jakąkolwiek drogą w swoim kierunku (niezależnie od tego, czy będzie to najbliższy lub bezpośredni lub zwyczajowy szlak) i kierować się dalej, powrócić do lub pozostać w dowolnym porcie lub miejscu (niezależnie od tego, czy takie miejsce jest portem wymienionym na przedniej stronie Konosamentu jako zamierzony Port Załadunku lub Port Wyładunku) i w jakiejkolwiek kolejności – wykonując Przewóz szlakiem lub poza szlakiem lub w przeciwnym kierunku do Portu Wyładunku, stosować się do wszelkich poleceń i zaleceń ze strony instytucji państwowych lub osób lub organizacji występujących lub podających, iż występują w imieniu takich instytucji lub posiadających – na warunkach ubezpieczenia jakichkolwiek środków transportu użytych przez Przewoźnika – prawo wydawania poleceń lub zaleceń, gestię odnośnie angażowania na statku pilotów, holowania przez statek innych jednostek lub holowania statku, dokowania z lub bez Towaru / Kontenerów, wydania zgody na przewóz statkiem żywego inwentarza, Towarów wszelakiego rodzaju – niebezpiecznych, kontrabandowych i innych, materiałów wybuchowych, amunicji lub sprzęty wojskowego, uzbrojenia statku.
- (2) Na uprawnienia, o których mowa w podpunkcie (1) powyżej, Przewoźnik może powoływać się w jakimkolwiek celu, niezależnie od tego, czy pozostaje to w związku z Przewozem Towaru, włączając w to – lecz bez takiego ograniczenia – załadunek lub rozładunek innych towarów, bunkrowanie, przyjmowanie na pokład bądź wyokrętowanie innych osób, odbywanie remontów i/lub dokowanie statku, holowanie statku lub holowanie przez statek innego statku lub niesienie pomocy innym statkom. Wszystko, co zostanie uczynione zgodnie z (1) powyżej lub jakiejkolwiek wynikię z tego opóźnienie

będzie rozumiane jako odbywające się w ramach zakontraktowanego Przewozu i nie będzie uważane za jakiegokolwiek rodzaju zboczenie z drogi.

#### 17. ŁADUNEK POKŁADOWY (I ŻYWY INWENTARZ)

- (1) Wszelkie rodzaje Towaru, załadowane do kontenerów bądź nie, mogą być przewożone na pokładzie lub pod pokładem według wyłącznego uznania Przewoźnika, bez powiadamiania Kupca, zaś takie zasztautowanie nie będzie uważane za jakiegokolwiek rodzaju zboczenie z drogi. W przypadku Przewozu na pokładzie, Przewoźnik nie jest zobligowany do odnotowania bądź zaznaczenia w Konosamencie stwierdzenia, iż Towar przewożony jest na pokładzie. Z zastrzeżeniem (2) poniżej, Towar taki – niezależnie od tego, czy przewożony jest on na pokładzie czy pod pokładem oraz niezależnie od tego, czy podaje się, iż jest on przewożony pod pokładem – będzie rozliczany w Awarii Wspólnej, ponadto Towar taki (inny niż żywy inwentarz) będzie uznawany jako mieszczący się w definicji Towaru w rozumieniu Reguł Haskich lub jakiegokolwiek innego prawa nadającego tym Regułom lub Regułom Hagi i Visby charakter obligatoryjny (jak np. COGSA), cokolwiek stosuje się do Konosamentu.
- (2) Towar (który nie jest Towarem załadowanym do Kontenerów lub na Kontenery inne niż kontenery ramowe lub palety) wskazany na przedniej stronie Konosamentu przeznaczony do przewozu na pokładzie i tak przewożony (oraz żywy inwentarz, niezależnie od tego, czy przewożony na pokładzie czy nie) przewożony jest bez ponoszenia przez Przewoźnika odpowiedzialności za jakiegokolwiek straty lub szkody lub opóźnienie powstałe podczas Przewozu – spowodowane brakiem dzielności morskiej statku lub zaniedbaniem lub z innej przyczyny występującej po stronie Przewoźnika lub jego pośredników. Tam, gdzie stosują się Reguły Haskie lub Reguły Hagi i Visby (lub COGSA, jeśli zachodzi taka okoliczność) nie mają zastosowania do takiego przewozu. Kupiec zobowiązuje się bronić i ochraniać Przewoźnika przed wszelkimi kosztami dodatkowymi ponoszonymi z jakichkolwiek powodów w związku z przewozem takiego Towaru lub żywego inwentarza.
- (3) W wypadku, gdy prawo miejscowe w Porcie Załadunku lub Miejscu Odbioru przewiduje, iż dla Towaru przewożonego na pokładzie lub nad pokładem Przewoźnik musi posiadać pisemną zgodę Kupca – Klauzule 6(1) i 6(2) zostaną w tym zakresie zmodyfikowane.

#### 18. DOSTAWA TOWARU

- (1) Jeżeli dostawa Towaru lub jakiegokolwiek jego części nie zostanie odebrana przez Kupca w czasie i w miejscu, w którym Przewoźnik ma prawo wezwać Kupca do podjęcia dostawy według zastosowanej przez Przewoźnika Taryfy, Przewoźnik upoważniony będzie – bez powiadomienia, by z Kontenera usunąć Towar lub załadowaną do niego lub na niego część Towaru – do złożenia Towaru lub jego części na lądzie lub na wodzie (bez przykrycia lub pod przykryciem) na wyłączne ryzyko i koszt Kupca. Złożenie w ten sposób Towaru stanowić będzie właściwą dostawę w ramach niniejszego, po czym ustanie wszelka odpowiedzialność Przewoźnika odnośnie Towaru lub jego części, a koszty składowania zostaną zapłacone Przewoźnikowi na żądanie przez Kupca.
- (2) Jeżeli Kupiec nie podejmie lub odmówi podjęcia Towaru w ciągu 30 dni od daty dostawy zgodnie z treścią powyższego podpunktu (1) lub w krótszym czasie, jaki przewidują jakiegokolwiek przepisy prawne, rozporządzenia, dekrety lub regulaminy mające zastosowanie w miejscu wyładunku lub – jeżeli w wyłącznej opinii Przewoźnika Towar może ulec zepsuciu lub stać się mniej wartościowy lub bezwartościowy szybciej niż w tym czasie, Przewoźnik będzie uprawniony – nie informując nadal o tym Kupca oraz bez uszczerbku dla jakichkolwiek innych środków zaradczych, jakimi może dysponować Przewoźnik w ramach niniejszego Konosamentu – do sprzedaży, w oparciu o prywatną umowę lub w drodze otwartego przetargu, do pozbycia się lub zniszczenia Towaru i

wykorzystania wszelkich wpływów ze sprzedaży na poczet sum należnych Przewoźnikowi od Kupca.

#### 19. KLAUZULA O OBOPÓLNIE ZAWINIIONYM ZDERZENIU

Klauzula o obopólnie zawinionym zderzeniu i Nowa Klauzula Jasona ogłoszone i/lub zatwierdzone przez BIMCO, które można uzyskać od Przewoźnika lub jego agenta na życzenie, włączone są do niniejszego.

#### 20. AWARIA WSPÓLNA

- (1) Przewoźnik może zadeklarować Awarię Wspólną, która zostanie rozliczona zgodnie z Regulami Jorku i Antwerpii w wydaniu z 1994 r. w dowolnym miejscu, w opcji Przewoźnika, przez dyspaszera wyznaczonego przez Przewoźnika lub w uzgodnieniu z Przewoźnikiem, zaś Kupiec przedstawi takie gwarancje, jakich w związku z tym zażąda Przewoźnik. Awaria Wspólna ogłoszona w przypadku statku, którym nie zarządza Przewoźnik, będzie rozliczana zgodnie z wymogami operatora statku.
- (2) Niezależnie od (1) powyżej, Kupiec winien bronić i ochraniać Przewoźnika odnośnie wszelkich roszczeń (i wszelkich wynikających z nich wydatków) związanych z Awarią Wspólną, jakie mogą być wysuwane wobec Przewoźnika i dostarczy Przewoźnikowi, przed dostawą Towaru, taki depozyt pieniężny lub zabezpieczenie (kaucję), jakiego ewentualnie zażąda w związku z tym Przewoźnik dla pokrycia przewidywanego udziału Towaru oraz wszelkich odnośnych opłat z tytułu ratownictwa i opłat specjalnych.
- (3) Przewoźnik nie jest zobowiązany do podejmowania jakichkolwiek kroków mających na celu pobranie zabezpieczenia (kaucji) na rzecz należnych Kupcowi udziałów w Awarii Wspólnej.

#### 21. OPŁATY

- (1) Uważa się, iż Opłaty stają się w pełni należne po odbiorze Towaru przez Przewoźnika – niezależnie od tego, czy Opłaty te lub ich część zostały wskazane na przedniej stronie Konosamentu – i winny zostać zapłacone, nie podlegając zwrotowi w jakichkolwiek okolicznościach, nawet jeśli Towar i/lub statek lub inny środek transportu zostanie utracony bądź nie. Wszelkie należne Przewoźnikowi sumy zostaną zapłacone w całości – bez potrąceń, kompensacji wzajemnych zobowiązań lub roszczeń – w dolarach USA lub, zależnie od życzenia Przewoźnika, w walucie Portu Załadunku lub Portu Wyładunku w kwocie stanowiącej odpowiednik należności w dolarach.
- (2) Opłaty zostały obliczone w oparciu o dane dostarczone przez lub w imieniu Kupca, zaś potwierdzenie podstawy takiej kalkulacji przez Przewoźnika będzie ostateczne. Przewoźnik będzie miał prawo przedłożenia faktury handlowej za Towar lub jej wiernej kopii i otwarcia Towaru lub Kontenera dla przeprowadzenia kontroli, ponownego zważenia, zmierzenia i obliczenia wartości Towaru. Jeżeli Przewoźnik uzna, iż stwierdzone dane są nieprawidłowe, Kupiec zapłaci Przewoźnikowi Opłaty właściwe (z uwzględnieniem pobranych Opłat) wraz z kosztami poniesionymi przez Przewoźnika przy ustalaniu prawidłowych danych.
- (3) Wszelkie Opłaty będą płacone, niezależnie od stanu (Towaru) i jakichkolwiek strat lub szkód, bez jakichkolwiek kompensat i potrąceń przed dostarczeniem Towaru do Kupca.
- (4) Jeżeli Kupiec nie zapłaci pełnych Opłat w terminie, Kupiec pokryje – oprócz należnych odsetek od zaległych kwot – uzasadnione koszty i honoraria adwokackie poniesione powstałe w związku z dochodzeniem należnej Przewoźnikowi zapłaty.
- (5) Kupiec będzie nadal odpowiedzialny za wszelkie Opłaty, niezależnie od tego, czy zostały one uwidocznione na przedniej stronie Konosamentu, czy miano je uiścić w formie przedpłaty czy po przy odbiorze Towaru (inkaso).
- (6) Jeżeli jakikolwiek Towar lub Kontener nie może zostać załadowany w Miejscu Załadunku lub dostarczony do Miejsca Dostawy zgodnie z obowiązującym prawem,

Kupiec winien zapłacić wszelkie należne Opłaty w formie frachtu za powrót lub w inny sposób.

## 22. ZASTAW

- (1) Przewoźnikowi przysługuje prawo zastawu na Towarze oraz wszelkich odnośnych dokumentach na jakiegokolwiek sumy należne w dowolnym czasie Przewoźnikowi od Kupca w oparciu o niniejszy Konosament i/lub jakiegokolwiek inną umowę lub zapłacone przez Przewoźnika, włącznie z jakimikolwiek (lecz bez takiego ograniczenia) zastawami lub karami nałożonymi na Przewoźnika, za jakiegokolwiek czyny lub przeoczenia, za które odpowiada Kupiec oraz za należne komukolwiek udziały w Awarii Wspólnej, a także z tytułu kosztów odzyskania tychże. Przewoźnik może dokonać zastawu w dowolnym czasie i miejscu, według własnego uznania, dla odzyskania należnych mu sum i dokonania w tym celu sprzedaży Towaru i dokumentów w drodze otwartej licytacji lub prywatnej umowy, bez powiadomienia Kupca, na koszt Kupca i bez jakiegokolwiek odpowiedzialności wobec Kupca. Przewoźnikowi przysługuje prawo do żądania różnicy w wypadku, gdy wpływy ze sprzedaży nie stanowią pełnej zapłaty kwoty należnej od Kupca. Prawo do zastawu Przewoźnika nie wygasa z chwilą dostarczenia Towaru.
- (2) W odniesieniu do przesyłek do i z USA, po wygaśnięciu określonego Taryfą wolnego czasu, Przewoźnik staje się magazynierem. Przewoźnik posiada prawo wykonania zastawu przez magazyniera i prawa do likwidacji w odniesieniu do sum należnych od Kupca, zarówno przed jak i po wygaśnięciu wolnego czasu, dokonując ogólnego zastawu na ładunku.

## 23. ZMIANA UMOWY

Żaden z pracowników lub agentów Przewoźnika nie posiada prawa odstąpienia lub zmiany jakichkolwiek warunków niniejszego Konosamentu, jeżeli taka zmiana lub odstąpienie nie zostało dokonane w formie pisemnej oraz jeżeli nie zostało ono specjalnie autoryzowane lub zatwierdzone w formie pisemnej przez dyrektora lub pracownika Przewoźnika posiadającego faktyczne upoważnienie Przewoźnika.

## 24. CZĘŚCIOWA NIEWAŻNOŚĆ KONOSAMENTU

Jeżeli jakiegokolwiek postanowienie zawarte w niniejszym Konosamencie uważane jest za nieważne lub niemożliwe do wykonania przez jakikolwiek sąd lub ciało nadzorcze lub organizację, taki brak ważności bądź możliwości ograniczony będzie wyłącznie do określonego postanowienia. Ważność pozostałych postanowień nie dozna przez to żadnego uszczerbku, a niniejszy Konosament zostanie wykonany tak, jakby wspomniane postanowienia nie były w nim zawarte.

## 25. JURYSDYKCJA i KLAUZULA PRAWNA

Umowa potwierdzona przez lub zawarta w niniejszym Konosamencie będzie podlegać przepisom prawa Hong Kongu oraz będzie interpretowana zgodnie z tym prawem, poza wypadkami, gdy podlegać ona będzie obligatoryjnie przepisom prawa lokalnego w miejscu załadunku lub wyładunku, przy czym wszelkie spory wynikające z niniejszego będą rozstrzygane w sądach w Hong Kongu, której to jurysdykcji Kupiec i Przewoźnik zgadzają poddać się nieodwołalnie.

(Wersja 05/09)

