

Odebrane przez Przewoźnika bez widocznych wad i uchybień (o ile nie wskazano inaczej) w łącznej liczbie lub ilości Kontenerów, opakowań lub innych zwyczajowych jednostek ładunkowych do transportu, z zastrzeżeniem wszelkich warunków odpowiednio, z Miejsca Odbioru lub Portu Załadunku do Portu Wyładunku lub Miejsca Przeznaczenia. Dostawa do Przewoźnika Towarów do Przewozu na podstawie niniejszego dokumentu oznacza akceptację przez Partnera Handlowego (i) wszystkich warunków zarówno w formie wydrukowanej i podstemplowanej jak i tych, które zostały w inny sposób przedstawione na przedniej i tylnej stronie Konosamentu, przy czym (ii) niniejszy Konosament zastępuje wszelkie uprzednie oświadczenia lub porozumienia związane z Przewozem Towarów.

01 Definicje

- „**Konosament**” oznacza niniejszy dokument zarówno w wersji papierowej jak i elektronicznej.
- „**Przewóz**” oznacza całość lub dowolną część operacji i usług wykonywanych przez lub w imieniu Przewoźnika w stosunku do Towarów objętych niniejszym Konosamentem.
- „**Przewoźnik**” w imieniu którego podpisano niniejszy Konosament to The Great Ocean Line Pte. Ltd., 2 Changi South Avenue 1, Singapur 486149.
- „**Oplaty**” obejmują fracht, wszystkie wydatki, koszty, detention, demurrage i wszelkie zobowiązania pieniężne, jakie Partner Handlowy musi ponieść, oraz wszelkie koszty windykacji w zakresie frachtu i innych kwot należnych od Partnera Handlowego, w tym koszty reprezentacji prawnej i koszty sądowe.
- „**COGSA**” oznacza amerykańską ustawę o transporcie morskim towarów: Carriage of Goods by Sea Act przyjętą 16 kwietnia 1936 r.
- „**Transport Kombinowany**” zachodzi w przypadku, gdy Przewóz na podstawie niniejszego Konosamentu nie obejmuje transportu z Portu do Portu.
- „**Kontener**” oznacza dowolny kontener (w tym kontener otwarty), przyczepę, przenośny zbiornik, skrzynię transportową, flat rack, platformę, paletę albo inny podobny pojemnik transportowy wykorzystywany do gromadzenia Towarów oraz dowolne inne połączone urządzenia pomocnicze.
- „**Towary**” oznaczają całość lub dowolną część ładunku dostarczonego przez Partnera Handlowego i obejmują dowolny Kontener, opakowanie lub urządzenie, które nie zostało dostarczone przez Przewoźnika lub w jego imieniu.
- „**Reguły Haskie**” oznaczają postanowienia Międzynarodowej konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r.
- „**Reguły Hasko-Visbijskie**” oznaczają Reguły Haskie zmienione Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. (o ile żaden z zapisów niniejszego Konosamentu nie będzie interpretowany jako umownie podlegający wspomnianym Regułom zmienionym Protokołem), zgodnie z singapurską ustawą o transporcie morskim towarów z 1972 r.
- „**Posiadacz**” oznacza dowolną osobę, które w odpowiednim momencie znajduje się w

posiadaniu niniejszego Konosamentu albo jest na jego podstawie upoważniona w związku z przesyłką Towarów albo uznania niniejszego Konosamentu, bądź na innej podstawie.

- „**Partner Handlowy**” oznacza wysyłającego, odbiorcę, indosanta, odbiorcę Towarów, posiadacza niniejszego Konosamentu, dowolną Osobę będącą właścicielem lub osobą uprawnioną do posiadania Towarów albo niniejszego Konosamentu, importera, eksportera, dowolną osobę mającą obecnie lub w przyszłości udziały w Towarach oraz dowolną osobę działającą w imieniu dowolnej z powyższych Osób. „Osoba” oznacza osobę fizyczną, spółkę osobową, osobę prawną bądź inny podmiot.
- „**Miejsce Przeznaczenia**” oznacza miejsce określone w ten sposób na odwrocie albo w dowolnym innym miejscu, do którego Przewoźnik zobowiązał się doręczyć Towary, jeżeli jest to miejsce inne niż Port Wyładunku.
- „**Miejsce Odbioru**” oznacza miejsce określone w ten sposób na odwrocie albo w dowolnym innym miejscu, w którym Przewoźnik zobowiązał się odebrać Towary, jeżeli jest to miejsce inne niż Portu Załadunku.
- „**Port Załadunku**” oznacza port lub miejsce, które w ten sposób określono na odwrocie albo dowolny inny port lub miejsce, gdzie Towary są ładowane na Statek w celu Przewozu.
- „**Port Wyładunku**” oznacza port lub miejsce, które w ten sposób określono na odwrocie albo dowolny inny port lub miejsce, gdzie towary są wyładowywane ze Statku.
- „**Przesyłka z Portu do Portu**” ma miejsce, gdy Miejsce Odbioru i Miejsce Przeznaczenia nie są wskazane na pierwszej stronie niniejszego Konosamentu albo gdy zarówno Miejsce Odbioru jak i Miejsce Przeznaczenia są wskazane jako porty, a pierwsza strona Konosamentu nie zawiera informacji dotyczących Miejsca Odbioru i Miejsca Przeznaczenia, które określałyby miejsce lub port w tak oznaczonym obszarze.
- „**SDR**” to Specjalne Prawa Ciągnięcia według definicji przyjętej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.
- „**Jednostka Wysyłkowa**” obejmuje jednostkę ładunkową oraz termin „jednostka” w rozumieniu Reguł Haskich i Reguł Hasko-Visbijskich. „Stuffed” oznacza wypełniony, skonsolidowany, zapakowany, załadowany lub zabezpieczony.
- „**Statek**” oznacza dowolny obiekt pływający wykorzystywany do Przewozu na podstawie Konosamentu, np. statek typu „feeder”, lichtugę, barkę, statek, pojazd wodny, statek oceaniczny albo dowolny inny środek transportu wodnego, który wykorzystuje się w całości bądź częściowo do Przewozu Towarów na podstawie niniejszego Konosamentu.
- „**Zweryfikowana Waga Brutto**” **VGM "Verified Gross Mass"** oznacza łączną masę tary Kontenera i mas wszystkich paczek i ładunku, w tym palet, przekładek usztywniających, innych materiałów opakowaniowych i zabezpieczających zastosowanych w Kontenerze, zweryfikowaną za pomocą jednej z metod ważenia wymienionych w SOLAS Rozdział VI Rozporządzenie 2.

02 Taryfa Przewoźnika

Postanowienia obowiązującej taryfy Przewoźnika („Taryfy”) stanowią integralną część niniejszego dokumentu. Kopie stosownych postanowień można uzyskać od Przewoźnika lub jego przedstawicieli albo, w stosownych przypadkach, od organu rządowego, któremu Taryfa została przedłożona.

W przypadku rozbieżności pomiędzy treścią niniejszego Konosamentu a postanowieniami obowiązującej Taryfy, zapisy Konosamentu mają moc rozstrzygającą.

03 Gwarancja

Akceptując warunki niniejszego dokumentu Partner Handlowy zapewnia, że:

- (1) Jest przedstawicielem uprawnionym przez Osobę będącą właścicielem lub uprawnioną do posiadania Towarów albo przez osobę mającą obecnie lub w przyszłości udział w Towarach i w niniejszym Konosamencie.
- (2) Towary umieszczone przez Partnera Handlowego w każdym Kontenerze są zdadne do transportu w Kontenerach.
- (3) Kontener, jeżeli nie został dostarczony przez Przewoźnika lub w jego imieniu, spełnia wszystkie obowiązujące krajowe lub międzynarodowe standardy bezpieczeństwa i jest odpowiedni do Przewozu przez Przewoźnika.

04 Zbywalność i prawo własności Towarów

- (1) Niniejszy Konosament jest zbywalny, chyba że został oznaczony jako „niezbywalny” i stanowi prawo własności Towarów, jego Posiadacz ma prawo odebrać lub przekazać Towary, które w nim opisano.
- (2) Niniejszy Konosament stanowi dowód *prima facie* przejęcia opisanych w nim Towarów przez Przewoźnika. Jednakże dowody podważające nie będą akceptowalne w przypadku, gdy niniejszy Konosament został zbyty lub przeniesiony w zamian za wynagrodzenie na działającą w dobrej wierze osobę trzecią.

05 Podzlecenie

- (1) Przewoźnik ma prawo w całości lub częściowo podzlecić dowolne warunki Przewozu.
- (2) Partner Handlowy zobowiązuje się nie zgłaszać żadnych roszczeń ani zastrzeżeń na podstawie umowy, powiernictwa, na zasadzie deliktowej ani na innej podstawie wobec żadnej osoby ani żadnego statku innego niż Przewoźnik, w szczególności wobec pracowników lub przedstawicieli Przewoźnika, niezależnych podwykonawców i ich pracowników i przedstawicieli, sztauerów, operatorów terminali i przesyłek zbiorowych, operatorów drogowych i kolejowych ani wobec

innych podmiotów, za pośrednictwem których całość bądź część Przewozu jest pośrednio lub bezpośrednio realizowana, wykonywana lub zapewniana, poprzez które nakładano by lub usiłowano by nałożyć na takie osoby, na statki będące ich własnością, bądź na przewożone Towary jakkolwiek odpowiedzialność w związku z Towarami albo Przewozem Towarów, między innymi z tytułu niedbalstwa; a w razie jakichkolwiek roszczeń lub zastrzeżeń Partner Handlowy zobowiązuje się zabezpieczyć Przewoźnika i zwolnić go z odpowiedzialności za wszelkie ich skutki. Bez uszczerbku dla powyższego, każda taka osoba i każdy taki statek będą mogły korzystać z niniejszych postanowień, które służą Przewoźnikowi, jak gdyby te postanowienia zostały wyraźnie uzgodnione na ich rzecz, a zawierając niniejszą umowę, Przewoźnik, w zakresie takich postanowień, czyni to nie tylko na rzecz własną lecz także jako przedstawiciel lub powiernik takich osób i statków, a takie osoby i statki są w tym zakresie traktowane jako strony niniejszej umowy.

- (3) Partner Handlowy zobowiązuje się w pełni zabezpieczyć Przewoźnika i zwolnić go z odpowiedzialności za wszelkie roszczenia lub zobowiązania (oraz wszelkie powiązane wydatki i skutki) powstałe w związku z Przewozem Towarów, także te wynikające z niedbalstwa Przewoźnika, w zakresie w jakim dane roszczenie lub zobowiązanie zostanie zgłoszone inaczej niż zgodnie z warunkami niniejszego Konosamentu albo które wykraczają poza zakres odpowiedzialności Przewoźnika na podstawie niniejszego Konosamentu.
- (4) Środki obrony i ograniczenia odpowiedzialności wynikające z niniejszego Konosamentu mają zastosowanie do wszelkich roszczeń wobec Przewoźnika zgłaszanych na podstawie umowy, powiernictwa, na zasadzie deliktowej jak również na innej podstawie.

06 Odpowiedzialność Przewoźnika

(1) KLAUZULA PARAMOUNT

- (A) Z zastrzeżeniem postanowień art. 15 poniżej, niniejszy Konosament, w zakresie w jakim odnosi się on do Przewozu morskiego dowolnym Statkiem, który został lub nie został nazwany w niniejszym dokumencie, będzie interpretowany z zastrzeżeniem Reguł Hasko-Visbijskich wraz z wszelkimi ustawowymi modyfikacjami, które mają zastosowanie do niniejszego Konosamentu, a Reguły Hasko-Visbijskie będą uznawane za integralną część niniejszego dokumentu.
- (B) Jeżeli i w zakresie, w jakim przepisy amerykańskiej ustawy Hartera z 1893 r. bezwzględnie muszą być stosowane w odniesieniu do odpowiedzialności Przewoźnika za Towary w okresie przez załadunkiem albo po wyładunku ze statku, wówczas odpowiedzialność Przewoźnika będzie podlegała postanowieniom art. 6 ust. 3 poniżej, jednakże jeżeli postanowienia te zostaną uznane za nieważne, wówczas odpowiedzialność będzie podlegała przepisom COGSA.
- (C) Przewoźnikowi przysługuje prawo (a żaden zapis niniejszego Konosamentu nie pozbawi go ani nie ograniczy takiego uprawnienia) do pełnego korzystania z prawa do ograniczeń i wyłączeń odpowiedzialności oraz wszelkich praw nadanych lub udzielonych na mocy wszelkich obowiązujących przepisów prawa, ustaw i regulacji

dowolnego państwa (w szczególności, w stosownych przypadkach, przepisów art. 4281-4287 włącznie Zmienionych Ustaw Stanów Zjednoczonych Ameryki i zmian do nich, a także, w stosownych przypadkach, dowolnych przepisów prawa USA) oraz, bez ograniczania ogólności powyższych postanowień, także z praw przysługujących na mocy prawa, ustawy lub regulacji, właścicielowi statku, na którym Towary są przewożone.

- (D) Niniejszy Konosament podlega przepisom COGSA, jeżeli Przewóz jest realizowany z albo za pośrednictwem portu na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki, wówczas przepisy COGSA zostają włączone do niniejszego dokumentu i mają pierwszeństwo w odniesieniu do Przewozu morskiego i na terenie terminalu morskiego w USA przed załadunkiem i po wyładunku, przy czym Przewoźnik nie odpowiada za żadne straty, szkody ani opóźnienia Towarów, jakie będą miały miejsce na terytorium USA w czasie, gdy Towary będą znajdowały się poza terenem terminalu morskiego a nie w dyspozycji Przewoźnika. W takim przypadku Partner Handlowy akceptuje fakt, że Przewoźnik będzie występował w charakterze jego pośrednika wyłącznie na potrzeby zapewnienia Przewozu przez Przewoźnika lądowego w USA na typowych warunkach biznesowych, na jakich taka Osoba realizuje Przewozy, i nie będzie ponosił odpowiedzialności wobec Partnera Handlowego za żadne straty, szkody ani opóźnienia dotyczące Towarów w czasie, gdy będą one znajdowały się w dyspozycji Osoby realizującej Przewóz. W przypadku takiego zastosowania przepisów COGSA, wówczas w odniesieniu do Towarów wniesionych na pokład i wskazanych na pierwszej stronie niniejszego Konosamentu jako tak wniesione, wszelkie ryzyka, straty i szkody wynikające z naturalnych lub przypadkowych zagrożeń występujących podczas takiego Przewozu, obciążają Partnera Handlowego, a we wszystkich innych względach Przewoźnik ma prawo stosować przepisy COGSA na własną korzyść. Odpowiedzialność Przewoźnika w przypadku, gdy Przewoźnik lub niniejszy Konosament podlega przepisom COGSA, nie może przekraczać limitów określonych w art. 6 ust. 4.
- (E) Za wyjątkiem przesyłki Towarów do, z lub poprzez terytorium USA wraz z ich terytoriami zależnymi albo etapu Przewozu, podczas którego niemożliwe jest ustalenie straty lub szkody, Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności za wszelkie straty i szkody, które zostały spowodowane przez:
- (i) Działanie siły wyższej,
 - (ii) Działania wojenne,
 - (iii) Działania wrogów publicznych,
 - (iv) Ograniczenia lub zakazy wydawane przez monarchów, panujących lub narody albo zatrzymania w ramach postępowania sądowego,
 - (v) Kwarantanny,
 - (vi) Działanie lub zaniechanie Partnera Handlowego, jego pośrednika, przedstawiciela lub podwykonawcy,

- (vii) Przestrzeganie poleceń dowolnej Osoby uprawnionej do ich wydawania,
 - (viii) Braki lub wady opakowania lub oznaczenia,
 - (ix) Obsługę, załadunek, sztautowanie lub wyładunek Towaru przez Partnera Handlowego lub w jego imieniu,
 - (x) Naturalne wady Towarów,
 - (xi) Ukryte wady, których nie można wykryć pomimo dochowania należytej staranności,
 - (xii) Pożar, o ile nie powstał on z winy Przewoźnika lub za jego wiedzą,
 - (xiii) Strajki, lokauty, przestoje lub ograniczenia dostępu do siły roboczej niezależnie od ich przyczyny, zarówno częściowe jak i powszechne,
 - (xiv) Zamieszki i niepokoje społeczne,
 - (xv) Wszelkie przyczyny lub zdarzenia, których Przewoźnik nie mógł uniknąć oraz ich skutki, którym nie mógł zapobiec pomimo dołożenia należytej staranności.
- (F) Ciężar dowodu *prima facie*, że strata lub szkoda wynika z co najmniej jednej z przyczyn wymienionych w art. 6 ust. 1 pkt E, spoczywa na Przewoźniku, natomiast jeżeli Przewoźnik ustali, że strata lub szkoda może zostać przypisana do co najmniej jednej z przyczyny lub zdarzeń wymienionych w art. 6 ust. 1 pkt E innych niż te wymienionej w art. 6 ust. 1 pkt E ppkt (vi), (vii), (viii), (ix), (x) lub (xv), uznaje się, że została ona w taki sposób spowodowana. Niemniej jednak Partner Handlowy ma prawo dowodzić, że strata lub szkoda nie została w rzeczywistości spowodowana częściowo lub całkowicie przez powyższe przyczyny lub zdarzenia.
- (2) PRZESYŁKA Z PORTU DO PORTU
- (A) W przypadku gdy Przewóz dotyczy Przesyłki z Portu do Portu, odpowiedzialność Przewoźnika ogranicza się do okresu od załadunku na statek do wyładunku ze statku albo z innego statku, na który Towary były przeładowywane, włącznie. Przewoźnik nie odpowiada za żadne straty, szkody ani opóźnienia, niezależnie od ich przyczyny, ani za żadne inne kwestie, nawet takie, które miały miejsce podczas, gdy Towary znajdowały się w jego faktycznym lub konstruktywnym posiadaniu, a Oplaty za całość Przewozu zostały pobrane przez Przewoźnika. Odpowiedzialność będzie ustalana zgodnie z dowolnymi przepisami, które wymagają bezwzględnego stosowania Reguł Hasko-Visbijskich, a w ich braku zgodnie z Regułami Haskimi. Partner Handlowy ustanawia Przewoźnika swoim przedstawicielem na potrzeby zawierania w imieniu Partnera Handlowego umów na inne usługi transportowe, magazynowanie, obsługę oraz inne usługi dotyczące Towarów przed załadunkiem oraz po wyładunku Towarów ze statku bez pociągania go do odpowiedzialności za jakiegokolwiek działania i zaniechania Przewoźnika i innych podmiotów, a Przewoźnik występując w charakterze przedstawiciela może zawierać umowy na dowolnych warunkach, także na warunkach mniej korzystnych niż te, które zapisano w niniejszym Konosamencie.

- (B) Niezależnie od postanowień pkt (A) powyżej, w zakresie w jakim dowolne bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa rozszerzają odpowiedzialność Przewoźnika na dowolny okres dodatkowy, oraz we wszystkich innych przypadkach Przewoźnikowi przysługuje prawo stosowania Reguł Haskich (i przepisów COGSA w przypadku gdy Przewóz ma miejsce na terytorium USA) w odniesieniu do wszelkich strat, szkód i opóźnień powstałych przed załadunkiem albo po wyładunku ze statku, nawet jeżeli nie powstały one na morzu ani podczas, gdy Towary znajdowały się w dyspozycji Przewoźnika.
- (C) W przypadku zastosowania COGSA, przepisy tej ustawy będą obowiązywały przed załadunkiem na statek lub po wyładunku z niego, w stosownych przypadkach, w trakcie Przewozu z placu lub terminalu kontenerowego albo do niego, jeżeli znajduje się on w bliskiej odległości od terminalu morskiego w Porcie Załadunku i/lub Wyładunku. Jeżeli Przewoźnik ma na żądanie Partnera Handlowego zapewnić Przewóz za pośrednictwem przewoźnika lądowego na terytorium Stanów Zjednoczonych, a tenże przewoźnik lądowy wyrazi na to zgodę, wówczas Przewoźnik zapewni Przewóz wyłącznie jako pośrednik, a sam Przewóz zostanie zrealizowany zgodnie z warunkami umowy zawartej z przewoźnikiem lądowym i jego taryfy. Jeżeli z dowolne przyczyny Przewoźnik nie będzie mógł wystąpić w charakterze pośrednika, jego odpowiedzialność za straty, szkody lub opóźnienia Towarów będzie ustalana zgodnie z postanowieniami art. 6 ust. 3 Konosamentu.

(3) TRANSPORT KOMBINOWANY

O ile nie wynika inaczej z zapisów niniejszego Konosamentu, jeżeli Przewóz jest Transportem Kombinowanym, Przewoźnik zobowiązuje się go zrealizować lub zapewnić jego realizację i odpowiada wyłącznie za straty, szkody lub opóźnienia Towarów, które miały miejsce pomiędzy Miejscem Odbioru, jeżeli zostało wskazane, bądź Portem Załadunku a Miejscem Przeznaczenia, jeżeli zostało wskazane, bądź Portem Wyładunku, który oznaczono na pierwszej stronie Konosamentu w zakresie opisanym poniżej.

- (A) Jeżeli nie można wskazać, na jakim etapie Przewozu nastąpiła strata lub szkoda:
- (i) Przewoźnik ma prawo powoływać się na wyłączenia odpowiedzialności określone w Regułach Hasko-Visbijskich, które miałyby zastosowanie na podstawie art. 6 ust. 1 pkt (A) powyżej, gdyby strata, szkoda lub opóźnienie nastąpiły na morzu, a jeżeli Przewóz nie był realizowany na morzu, w Regułach Haskich (lub przepisów COGSA w przypadku transportu na lub z terytorium USA);
 - (ii) w przypadku, gdy na podstawie ppkt (i) powyżej, Przewoźnik nie odpowiada za część czynników, które spowodowały stratę, szkodę lub opóźnienie Towarów, wówczas ponosi odpowiedzialność wyłącznie w zakresie, w jakim do straty lub szkody przyczyniły się te czynniki, za które odpowiada;
 - (iii) z zastrzeżeniem postanowień art. 7 ust. 4 poniżej, jeżeli Reguły Haskie lub dowolne przepisy, które je stosują (np. COGSA), bądź Reguły

Hasko-Visbijskie nie są bezwzględnie obowiązujące, odpowiedzialność Przewoźnika nie wykracza w żadnym przypadku poza SDR 666,67 za paczkę lub jednostkę wysyłkową lub SDR, albo SDR 2,00 za kilogram masy brutto Towarów, które uległy utracie, szkodzie lub opóźnieniu (w zależności od tego, która z tych kwot jest wyższa) albo, jeżeli przewóz obejmuje Przewóz do portu na terytorium USA, przez taki port lub z niego, 500 USD za paczkę lub jednostkę wysyłkową albo 2,00 USD za kilogram masy brutto Towarów, które uległy utracie, szkodzie lub opóźnieniu (w zależności od tego, która z tych kwot jest niższa).

- (B) Jeżeli można wskazać, na jakim etapie Przewozu nastąpiła strata lub szkoda:
- (i) odpowiedzialność Przewoźnika określa się na podstawie postanowień dowolnej konwencji międzynarodowej lub przepisów prawa krajowego obowiązujących w państwie, którego przepisy, które:
 - (a) mają moc nadrzędną wobec umowy prywatnej w sposób niekorzystny dla Partnera Handlowego oraz
 - (b) miałyby zastosowanie, gdyby Partner Handlowy zawarł oddzielną, bezpośrednią umowę z Przewoźnikiem dotyczącą konkretnego etapu Przewozu, podczas którego nastąpiła strata, szkoda lub opóźnienie, i otrzymał jako potwierdzenie konkretny dokument, który musi zostać wystawiony, aby móc stosować postanowienia danej konwencji międzynarodowej lub przepisów prawa krajowego;
 - (ii) jeżeli nie ma zastosowania żadna konwencja międzynarodowa ani przepisy prawa krajowego, wówczas odpowiedzialność Przewoźnika ustala się na podstawie postanowień art. 6 ust. 3 pkt (A) powyżej;
 - (iii) w przypadku wysyłki na lub z terytorium USA odpowiedzialność Przewoźnika ustala się w oparciu o przepisy COGSA, jeżeli wiadomo, że strata, szkoda lub opóźnienie nastąpiły podczas Przewozu na morzu na lub z terytorium USA albo podczas Przewozu na/z placu kontenerowego lub nabrzeża ładunkowego, które znajdują się bezpośrednio w pobliżu terminalu morskiego w Porcie Załadunku lub Porcie Wyładunku w portach na terytorium USA;
 - (iv) odnośnie do transportu do Portu Załadunku albo z Portu Wyładunku na terytorium USA, Przewoźnik odpowiada za zapewnienie transportu przez przewoźników (jednego lub kilku) i taki transport podlega postanowieniom umów o przewóz i taryf przewoźników lądowych, w których dyspozycji nastąpiła strata lub szkoda, oraz przepisów obowiązującego prawa; Przewoźnik nie odpowiada za żadne straty, szkody ani opóźnienia Towarów, które nastąpią podczas takiego transportu zgodnie z postanowieniami art. 6 ust. 1 pkt (D) powyżej.

(4) POSTANOWIENIA OGÓLNE

(A) Opóźnienie. Odpowiedzialności za straty wynikowe

Przewoźnik nie zapewnia, że Towary lub dowolne dotyczące ich dokumenty dotrą do dowolnego punktu lub miejsca podczas Przewozu albo na Miejscu

Przeznaczenia ani że będą tam dostępne w konkretnym momencie (niezależnie od przekazywanych informacji) bądź że spełnią szczególne wymogi Partnera Handlowego bądź dowolne wymogi rynkowe lub praktyczne, a Partner Handlowy przyjmuje do wiadomości, że o ile z niniejszego dokumentu nie wynika inaczej, Przewoźnik nie ponosi żadnej bezpośredniej, pośredniej ani wynikowej odpowiedzialności za żadne straty, utracone zyski, utratę pozycji rynkowej, umowy lub przychodów, za roszczenia dotyczące użytkowania, zadośćuczynienia, nawiązki, za szkody wynikające z opóźnienia ani za żadne inne zdarzenia niezależnie od ich przyczyny. Bez uszczerbku dla powyższego, jeżeli Przewoźnik zostanie mimo to uznany odpowiedzialnym za dowolne straty bezpośrednio, pośrednio lub wynikowe powstałe na skutek domniemanego opóźnienia, wówczas jego odpowiedzialność będzie ograniczona do kwoty frachtu lub innych opłat należnych na danym etapie Przewozu.

- (B) Po odbiorze Towarów przez Przewoźnika na potrzeby Przewozu Partner Handlowy nie ma prawa utrudniać, opóźniać, zawieszać ani powstrzymać przyjętego przez Przewoźnika sposobu realizacji Przewozu ani w żaden inny sposób ingerować w tą realizację bądź w wykonywanie uprawnień wynikających z postanowień niniejszego Konosamentu, nie ma prawa wydawać żadnych poleceń ani domagać się dostawy Towarów do miejsca innego niż Port Wyładunku lub Miejsce Przeznaczenia wskazane na odwrocie niniejszego dokumentu bądź inny port lub miejsce wybrane przez Przewoźnika w ramach wykonywania przysługujących mu uprawnień. Niniejsze postanowienie odnosi się także do wykonywania prawa zatrzymania produktów w tranzycie, które mogą wynikać z umowy Partnera Handlowego, sprzedaży lub na innej podstawie. Partner Handlowy zabezpieczy Przewoźnika i zwolni go z odpowiedzialności za wszelkie roszczenia, zobowiązania, straty, szkody, koszty, opóźnienia, koszty reprezentacji prawnej lub wydatki ponoszone przez Przewoźnika, członków jego zarządu lub kierownika, podwykonawców, pracowników lub przedstawicieli, nakładane na ładunek lub jego właściciela podczas Przewozu na skutek zatrzymania produktów (czasowego lub trwałego) podczas Przewozu Towarów, zarówno na żądanie Partnera Handlowego jak i na skutek naruszenia postanowień niniejszego artykułu przez Partnera Handlowego, albo na skutek dowolnego sporu dotyczącego Towarów (w szczególności sporów dotyczących prawa własności, jakości, opisu i/lub płatności za Towary) obejmującego co najmniej jedną ze stron zdefiniowanych tu jako Partner Handlowy, który może powstać pomiędzy nimi albo z dowolną stroną trzecią inną niż Przewoźnik.

- (C) Definicja opakowania lub Jednostki Wysyłkowej

W przypadku konsolidacji Towarów przy użyciu Kontenera, jeżeli są one umieszczane w Kontenerze przez Przewoźnika, liczba paczek lub jednostek wysyłkowych wpisana w stosownym polu na pierwszej stronie niniejszego Konosamentu jest traktowana jako liczba paczek lub jednostek wysyłkowych na potrzeby dowolnego ograniczenia odpowiedzialności ustalanego według liczby paczek lub jednostek wysyłkowych, o którym mowa w dowolnej konwencji międzynarodowej lub przepisach prawa krajowego, które dotyczą przewozu

Towarów drogą morską. Z zastrzeżeniem powyższego, Kontener jest traktowany jako paczka lub jednostka wysyłkowa.

Wyrażenie „jednostka wysyłkowa” oznacza fizyczną jednostkę lub część ładunku, która nie jest wysyłana w paczce, w tym dowolne artykuły i przedmioty za wyjątkiem Towarów wysyłanych luzem, niezależnie od wagi lub wymiarów jednostki zastosowanych podczas obliczania opłat frachtowych. W przypadku Towarów wysyłanych luzem obowiązuje ograniczenie zapisane w obowiązującej konwencji lub przepisach prawa, a żaden zapis niniejszego dokumentu nie będzie interpretowany jako zrzeczenie się stosowania ograniczenia dotyczącego Towarów wysyłanych luzem.

(D) Rdza itp.

Ustala się, że zewnętrzna rdza, utlenienie lub podobny stan wynikający z wilgoci nie będą traktowane jako uszkodzenie, lecz jako naturalny stan Towarów, a potwierdzenie odbioru Towarów bez widocznych wad i uchybień nie stanowi oświadczenia, że przy odbiorze nie było śladów rdzy, utlenienie itp.

(E) Zawiadomienie o stracie lub szkodzie

O ile Przewoźnikowi lub jego przedstawicielowi nie doręczono w Miejscu Przeznaczenia, nie później niż w chwili przekazania Towarów do dyspozycji osobie odbierającej dostawę na podstawie niniejszego Konosamentu albo, jeżeli strata lub szkoda nie są oczywiste, w ciągu trzech dni po tym zdarzeniu, zawiadomienia o stracie, szkodzie lub opóźnieniu Towarów ogólnie opisującego daną stratę, szkodę lub opóźnienie, wówczas uznaje się *prima facie*, że Przewoźnik dostarczył Towary w stanie opisanym w niniejszym Konosamencie. W przypadku gdy szkoda nie jest widoczna podczas kontroli, ciężar dowodu, że nastąpiła ona podczas Przewozu, spoczywa na Partnerze Handlowym. Uwaga dotycząca straty lub szkody umieszczona na potwierdzeniu odbioru albo zawiadomienie Partnera Handlowego muszą być jednoznaczne, w przeciwnym przypadku Przewoźnik nie przyjmie odpowiedzialności za daną stratę lub szkodę niezależnie od tego, jak powstała.

W przypadku gdy Towary zostały lub mogły zostać utracone w czasie, gdy znajdowały się w dyspozycji Podwykonawców, Przewoźnik będzie zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności za Towary, chyba że Partner Handlowy przekaże zawiadomienie o stracie lub o roszczeniu w terminie, który umożliwi Przewoźnikowi wypełnienie wymogów Podwykonawców. Partner Handlowy odpowiada za uzyskanie informacji o takich wymogach. Przewoźnik nie ma obowiązku ich przekazywać z własnej inicjatywy.

(F) Ograniczenie czasowe

Przewoźnik jest zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności za Towary, w szczególności za Towary (inne niż Towary umieszczone w lub na Kontenerze innym niż kontener z otwartym dachem i bokiem albo paleta), które wymieniono na pierwszej stronie niniejszego Konosamentu jako mające być przewożone na pokładzie i które są tak przewożone (oraz inwentarz żywy niezależnie od tego, czy jest przewożony na pokładzie), o ile pozew nie zostanie wniesiony przed właściwym organem a Przewoźnik nie otrzyma pisemnego zawiadomienia w

ciągu dziewięciu miesięcy po dostawie Towarów albo jeżeli Towary nie zostaną doręczone w uzgodnionym terminie. Niezależnie od powyższego, w przypadku gdy Reguły Haskie, Reguły Hasko-Visbijskie lub COGSA obowiązują poprzez włączenie do niniejszego Konosamentu albo na mocy bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, Przewoźnik jest zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności za Towary, o ile roszczenia nie zostaną zgłoszone przed właściwym organem w ciągu jednego roku po dostawie albo w dniu, gdy powinny zostać doręczone. Dla uniknięcia wątpliwości, powyższe ograniczenie obowiązuje w przypadku, gdy Reguły Haskie, Reguły Hasko-Visbijskie lub COGSA nie obowiązują poprzez włączenie do niniejszego Konosamentu albo na mocy bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa.

(G) Kontrola przez organa

Jeżeli na zlecenie właściwych organów wydane w dowolnym momencie Przewozu, konieczne jest otwarcie Towarów lub Kontenera, w którym Towary zostały umieszczone, na potrzeby kontroli, Przewoźnik nie odpowiada za żadne straty, szkody ani opóźnienia Towarów, Przewozu ani przewożącego statku, jakie mogą powstać w wyniku kontroli, w tym za koszt otwarcia, wyładowania, kontroli lub ponownego pakowania, które to koszty zwróci mu Partner Handlowy w ramach Opłat.

07 Odszkodowanie i odpowiedzialność

- (1) Żaden zapis niniejszego Konosamentu nie będzie interpretowany jako ograniczenie lub pozbawienie Przewoźnika przysługującej mu ochrony ustawowej ani jako wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności wynikającej z obowiązujących przepisów prawa, ustaw bądź regulacji dowolnego kraju.
- (2) Partner Handlowy przyjmuje do wiadomości, że Przewoźnik spełnia stosowne wymogi i winien być traktowany jako osoba uprawniona do ograniczenia odpowiedzialności na podstawie obowiązującej konwencji dotyczącej ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie. Niezależnie od tego, Przewoźnik ma prawo do zabezpieczonego miejsca na pokładzie stosownego Statku na podstawie czarteru przestrzeni ładunkowej, konosamentu albo innej umowy o przewóz. Z zastrzeżeniem wszelkich odmiennych bezwzględnie obowiązujących w przypadku Przewozu przepisów prawa oraz wyłącznie w tym zakresie, kwota do której Przewoźnik może ograniczyć swoją odpowiedzialność w odniesieniu do wszystkich roszczeń wynikających z incydentu, stanowi tę część lub część kwoty ograniczenia, który ma zastosowanie w przypadku przewoźnika faktycznego, który jest dostępny w przypadku roszczeń Przewoźnika wobec przewoźnika faktycznego.
- (3) W przypadku zastosowania do niniejszego Konosamentu Reguł Haskich albo dowolnych przepisów, które wymagają bezwzględnego stosowania Reguł Hasko-Visbijskich (np. COGSA), Partner Handlowy akceptuje, że Przewoźnik nie zna

wartości Towarów i, o ile podano ich zadeklarowanej wartości zgodnie z postanowieniami art. 7 ust. 4, nie odpowiada za żadne straty ani szkody dotyczące Towarów obliczane według liczby paczek lub jednostek wysyłkowych ponad ograniczenie liczby paczek lub jednostek wysyłkowych określone w stosownych Regulach lub przepisach prawa. W przypadku Przewozu z, do lub przez terytorium USA, taka kwota ograniczenia obowiązująca Przewoźnika lub Statek wynosi zgodnie z przepisami COGSA 500 USD za paczkę lub typową jednostkę ładunkową, chyba że podano deklarowaną wartość zgodnie z postanowieniami art. 7 ust. 4. Jeżeli stosowne Reguły lub przepisy nie są bezwzględnie obowiązujące, z zastrzeżeniem wszelkich bezwzględnie obowiązujących konwencji lub przepisów krajowych, kwota ograniczenia nie wykracza poza wartość SDR 666,67 za paczkę lub jednostkę wysyłkową lub SDR, albo SDR 2,00 za kilogram masy brutto Towarów, które uległy utracie, szkodzie lub opóźnieniu (w zależności od tego, która z tych kwot jest wyższa) albo, jeżeli przewóz obejmuje Przewóz do portu na terytorium USA, przez taki port lub z niego, 500 USD za paczkę lub jednostkę wysyłkową albo 2,00 USD za kilogram masy brutto Towarów, w zależności od tego, która z tych kwot jest niższa.

- (4) Partner Handlowy przyjmuje do wiadomości, że Przewoźnik nie zna wartości Towarów i że odpowiedzialność Przewoźnika może zostać podwyższona do wartości wyższej wyłącznie na podstawie pisemnego oświadczenia określającego wartość Towarów przedstawionego przez Partnera Handlowego w momencie dostarczenia Towarów Przewoźnikowi, przy czym stosowna wyższa wartość winna zostać wpisana za zgodą Przewoźnika na pierwszej stronie niniejszego Konosamentu w wyznaczonym miejscu a Partner Handlowy jest w takim przypadku zobowiązany zapłacić, na żądanie Przewoźnika, zaliczkę na poczet dodatkowego frachtu i wybrać pełną odpowiedzialność zgodnie z postanowieniami Taryfy Przewoźnika. W takim przypadku, jeżeli faktyczna wartość Towarów przekracza wartość zadeklarowaną, przyjmuje się, że wartość Towarów jest równa kwocie zadeklarowanej, a ewentualna odpowiedzialność Przewoźnika jest ograniczona do tej kwoty. Wszelkie częściowe straty lub szkody są wówczas korygowane proporcjonalnie według wartości zadeklarowanej.
- (5) Z zastrzeżeniem postanowień art. 7 ust. 1-4 powyżej, w przypadku gdy strata lub szkoda częściowo wynika z przyczyny, za którą odpowiada Przewoźnik, wówczas Przewoźnik odpowiada wyłącznie za część straty lub szkody, co do której Partner Handlowy wykaże, że wynika ona z przyczyny, za którą odpowiada Przewoźnik. Partner Handlowy zobowiązuje się zwolnić Przewoźnika z odpowiedzialności (w tym z odpowiedzialności za koszty i wydatki poniesione w związku z zatrudnieniem prawników i ekspertów) w przypadku, gdy Przewoźnik zmuszony jest zapłacić odszkodowanie wykraczające poza limit jego odpowiedzialności.

08 Opis Towarów

- (1) Niniejszy Konosament stanowi dowód *prima facie* odbioru przez Przewoźnika łącznej liczby paczek, jednostek lub Kontenerów zawierających Towary albo

takich, w których Towary umieszczono, bez widocznych wad i uchybień (o ile nie zaznaczono inaczej).

- (2) Przewoźnik nie składa żadnych deklaracji odnośnie do wagi, zawartości, wymiarów, ilości, jakości, opisu, stanu, oznaczeń, liczby, pochodzenia ani wartości Towarów i nie ponosi żadnej odpowiedzialności za takie informacje szczegółowe.
- (3) Szczegółowy opis Towarów umieszczony na pierwszej stronie niniejszego Konosamentu pochodzi od Partnera Handlowego, który zapewnia Przewoźnika, że podane przez niego lub w jego imieniu informacje szczegółowe, m.in. waga, wymiary, ilość, jakość, opis, stan, oznaczenia, liczba, pochodzenie i wartość Towarów, zostały przez niego zweryfikowane i że takie informacje szczegółowe, w tym wszelkie inne szczegóły, takie jak np. Zweryfikowana Waga Brutto Kontenera, które zostały podane przez niego lub w jego imieniu, są prawdziwe, dokładne i poprawne. Partner Handlowy odpowiada za wszelkie opłaty celne oraz inne grzywny i kary nakładane w związku z Towarami, które zostały niepoprawnie opisane lub zadeklarowane Przewoźnikowi. Partner Handlowy zapewnia także, że Towary są zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, w tym przepisami kraju Miejsca Odbioru i Miejsca Przeznaczenia, że nie stanowią ani nie zawierają kontrabandy, zabronionych ani nielegalnych substancji ani przedmiotów, narkotyków ani pasażerów na gapę, że Towary zostały poprawnie zapakowane i przygotowane do transportu oraz że Towary ani ich Przewóz nie będą przyczyną żadnej straty, wydatku ani opóźnienia Przewoźnika, Statku ani innego ładunku podczas Przewozu.

09 Odpowiedzialność Partnera Handlowego

- (1) Partner Handlowy zobowiązuje się przestrzegać wszystkich obowiązujących przepisów prawa, regulacji i wymogów nakładanych przez organa celne, portowe i inne oraz pokryje i zapłaci (albo zabezpieczy Przewoźnika, jeżeli będzie on wcześniej zobowiązany uregulować te kwoty) wszelkie cła, podatki, grzywny, daniny, wydatki i poniesione straty. Partner Handlowy odpowiada za wszelkie straty (zarówno bezpośrednie jak i pośrednie lub wynikowe), odszkodowania, grzywny, opóźnienia i koszty reprezentacji prawnej powstałe w związku z Towarami z powodu niezgodnego z prawem, nieprawidłowego, nieterminowego i niewystarczającego zadeklarowania, oznaczenia, obliczenia i zaadresowania Towarów. W szczególności, w przypadku wszelkich takich niezgodności, Przewoźnik lub jego przedstawiciele mają prawo odmówić załadunku Towarów albo, jeżeli zostały już załadowane, uzgodnić z Partnerem Handlowym, na jego ryzyko i koszt, ich wyładunek i magazynowane bez odszkodowania dla Partnera Handlowego, a taka decyzja będzie wówczas równoznaczna z prawidłową dostawą zgodnie z niniejszym Konosamentem.
- (2) Partner Handlowy zapewnia, że Towary zostały zapakowane i, w stosownych przypadkach, umieszczone w Kontenerze (jeżeli nie są umieszczane w

Kontenerach przez Przewoźnika lub w jego imieniu) w sposób zapewniający zabezpieczenie przed typowymi ryzykami występującymi podczas przewozu, z uwzględnieniem ich charakteru oraz zgodnie z wszelkimi stosownymi przepisami, regulacjami i wymogami.

- (3) Partner Handlowy odpowiada za straty, szkody, zanieczyszczenia, zabrudzenia, koszty, zatrzymania przed, w trakcie i po Przewozie mienia (w szczególności Kontenerów) Przewoźnika bądź dowolnej osoby lub statku (innych niż Partner Handlowy), o których mowa w art. 5 ust. 2 powyżej, które mogą zostać spowodowane przez Partnera Handlowego albo dowolną osobę występującą w jego imieniu albo za którą Partner Handlowy odpowiada na innej podstawie. Partner Handlowy zabezpieczy i zwolni Przewoźnika, jego pracowników i przedstawicieli z odpowiedzialności za wszelkie straty, szkody i wydatki dowolnego typu poniesione przez Przewoźnika w wyniku niewypełnienia przez Partnera Handlowego postanowień art. 9 ust. 2 powyżej, w szczególności w zakresie szkód i strat środowiskowych, kosztów czyszczenia, usuwania materiałów i substancji niebezpiecznych i kar nakładanych przez organa państwowe i władze portowe.
- (4) Partner Handlowy (i każda osoba objęta definicją Partnera Handlowego, która ponosi odpowiedzialność solidarną nawet w przypadku cesji niniejszego Konosamentu) odpowiada wobec Przewoźnika za wypełnianie wszystkich zobowiązań zaciągniętych przez niego na podstawie niniejszego Konosamentu i zobowiązuje się zabezpieczyć Przewoźnika i zwolnić go z odpowiedzialności za wszelkie straty, szkody, roszczenia, zobowiązania i wydatki powstałe na skutek naruszenia postanowień niniejszego Konosamentu bądź obowiązujących przepisów prawa albo z innej przyczyny związanej z Towarami, za którą Przewoźnik nie odpowiada. Obowiązek zabezpieczenia Przewoźnika obejmuje zwrot wszystkich wydatków i kosztów, w tym kosztów reprezentacji prawnej, nałożonych kar i zobowiązań oraz zysków utraconych bezpośrednio lub pośrednio w związku z takim naruszeniem, przy czym niedbalstwo po stronie Przewoźnika nie umniejsza odpowiedzialności Partnera Handlowego w tym zakresie.
- (5) Partner Handlowy zobowiązuje się przekazać Przewoźnikowi lub jego przedstawicielowi imię, nazwisko i dane kontaktowe odbiorcy, jeżeli nie zostały one podane na Konosamencie.

10 Ciężkie ładunki

- (1) Pojedyncze paczki, których masa brutto przekracza 1000 kilogramów a które nie są dostarczane Przewoźnikowi w zamkniętych albo przeciążone Kontenery, należy zgłaszać na piśmie przed ich odbiorem przez Przewoźnika. Waga każdej paczki musi zostać wyraźnie zaznaczona na zewnątrz takiej paczki za pomocą liter i cyfr o wysokości nie mniejszej niż 5 (pięć) centymetrów.
- (2) W przypadku niespełnienia przez Partnera Handlowego wymogów określonych w art. 10 ust. 1, Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za żadne wynikające z tego naruszenia straty ani szkody, a Partner Handlowy jest zobowiązany zwolnić

Przewoźnika z odpowiedzialności za wszelkie straty, szkody i zobowiązania poniesione przez Przewoźnika w wyniku takiego naruszenia.

- (3) Partner Handlowy zobowiązuje się przestrzegać wszelkich przepisów i regulacji, jakie mogą obowiązywać w trakcie Przewozu w odniesieniu do przeciążonych Kontenerów albo wszelkich innych ciężkich ładunków i zwolnić Przewoźnika z odpowiedzialności za wszelkie straty, szkody i zobowiązania powstałe w związku z naruszeniem przez Partnera Handlowego postanowień art. 10 ust. 1.

11 Towary niebezpieczne

- (1) Bez uprzedniego pisemnego zawiadomienia opisującego charakter, rodzaj, nazwę, etykietę i klasyfikację oraz uzyskania wyraźnej uprzedniej pisemnej zgody Przewoźnika, której Przewoźnik nie ma obowiązku udzielać, Przewoźnikowi nie będą przekazywane na potrzeby Przewozu żadne Towary, które są lub mogłyby być niebezpieczne, wybuchowe, radioaktywne, żrące, szkodliwe, uciążliwe, ryzykowne, trujące, łatwopalne, które powodują lub mogą powodować urazy albo dowolne inne uszkodzenia albo które mogą powodować dowolne szkody majątkowe lub osobowe, zarówno te wymienione w dowolnym oficjalnym lub nieoficjalnym międzynarodowym lub krajowym kodeksie lub konwencji jak i inne. Stosowne pisemne zawiadomienie winno dokładnie wskazywać charakter, nazwę, etykietę i klasyfikację Towarów oraz sposób, w jaki można je unieszkodliwić, a także pełne nazwy, adresy i numery telefonu Partnera Handlowego. Ponadto Kontener albo inny pojemnik w którym Towary mają być transportowane, oraz same Towary muszą być wyraźnie i trwale oznaczone na zewnętrznej stronie opakowania i Kontenerów tak, aby wskazywać charakter takich Towarów, zgodnie z zasadami określonymi w obowiązujących przepisach prawa, regulacjach i wymogach. Partner Handlowy ma także obowiązek przedłożyć dokumenty i świadectwa wymagane na mocy obowiązujących ustaw lub regulacji na każdym etapie Przewozu realizowanego przez Przewoźnika.
- (2) Partner Handlowy ma obowiązek zadbać o to, aby Towary niebezpieczne, wybuchowe, radioaktywne, żrące, szkodliwe, uciążliwe, ryzykowne, trujące, łatwopalne, które powodują lub mogą powodować urazy albo dowolne inne uszkodzenia, były zabezpieczone przed ryzykami występującymi podczas Przewozu, z uwzględnieniem ich charakteru oraz zgodnie z wszelkimi przepisami, regulacjami i wymogami, jakie mogą mieć zastosowanie do Przewozu.
- (3) W przypadku dostarczenia takich Towarów Przewoźnikowi bez uzyskania wymaganej pisemnej zgody i bez oznaczenia, albo jeżeli Przewoźnik uzna, że Towary są lub mogą być niebezpieczne, wybuchowe, żrące, szkodliwe, uciążliwe, ryzykowne, trujące, łatwopalne lub że mogą powodować urazy albo dowolne inne uszkodzenia i nie mogą być bezpiecznie i właściwie przewożone albo dalej przewożone nawet pomimo podjęcia dowolnych środków albo poniesienia dodatkowych wydatków, wówczas Przewoźnik ma pełne prawo, bez

zawiadamiania Partnera Handlowego (jednakże jedynie jako przedstawiciel Partnera Handlowego), w dowolnym momencie lub miejscu podjąć środki, jakie uzna za odpowiednie lub ponieść zasadne koszty dodatkowe, aby kontynuować ich Przewóz lub zapewnić, na ryzyko i koszt Partnera Handlowego, ich wyładowanie, zmagazynowanie na lądzie lub na wodzie, pod przykryciem lub bez niego, sprzedaż, zniszczenie, zbycie, porzucenie albo unieszkodliwienie bez odszkodowania dla Partnera Handlowego i bez uszczerbku dla przysługującego Przewoźnikowi prawa do pobrania Opłat. Takie działanie zostanie uznane za właściwą dostawę na podstawie niniejszego Konosamentu, a Partner Handlowy będzie zobowiązany zapłacić wszelkie Opłaty naliczone przez Przewoźnika. Wykonując prawo przysługujące mu na podstawie niniejszego ustępu, Przewoźnik nie będzie zobowiązany podjąć żadnych konkretnych środków i nie będzie ponosił odpowiedzialności za żadne straty, szkody ani opóźnienia wynikające z braku działania w tym zakresie. Odpowiedzialność Przewoźnika wygasa z chwilą porzucenia, oddania na przechowanie, sprzedaży lub zbycia. Partner Handlowy ponosi odpowiedzialność i zobowiązuje się zabezpieczyć i zwolnić Przewoźnika z odpowiedzialności za wszelkie:

- (4) straty, szkody lub zobowiązania, w tym za utratę ładunku, oraz wszelkie roszczenia, zobowiązania, straty, szkody, opóźnienia, koszty, grzywny lub wydatki bezpośrednio lub pośrednio związane z takimi Towarami oraz wynikające z działań podjętych przez Przewoźnika oraz zobowiązuje się uzyskać wszelkie wymagane zabezpieczenia i gwarancje finansowe.

12 Kontenery

- (1) Towary mogą być umieszczane przez Przewoźnika w Kontenerach lub na nich, także razem z innymi Towarami. Przewoźnik ma prawo swobodnego decydowania o pakowaniu i przenoszeniu Towarów do dowolnego rodzaju Kontenerów.
- (2) Warunki niniejszego Konosamentu zawsze regulują wszystkie aspekty odpowiedzialności Przewoźnika związanej z dostawą Kontenerów Partnerowi Handlowemu, przed i po odbiorze Towarów przez Przewoźnika albo dostarczeniu ich Partnerowi Handlowemu, nie tylko podczas Przewozu lecz również przed i po nim.
- (3) W przypadku gdy Kontener został wypełniony przez Partnera Handlowego albo w jego imieniu przez podmiot inny niż Przewoźnik:
 - (A) niniejszy Konosament stanowi potwierdzenie odbioru wyłącznie takiego Kontenera i liczby Kontenerów, jakie w nim wymieniono, a Przewoźnik nie odpowiada za żadne straty, szkody ani opóźnienia Towarów, jednakże bez uszczerbku dla ogólności niniejszych postanowień, w przypadku gdy:
 - (i) wynikają one ze sposobu, w jaki Kontener został wypełniony;
 - (ii) zostały one spowodowane przez nieodpowiedni dobór Kontenerów do Przewozu;
 - (iii) wynikające one z niedostosowania albo wadliwego stanu

dostarczonych Kontenerów, przy czym jeżeli Kontener został dostarczony przez Przewoźnika lub w jego imieniu, niniejszy podpunkt (iii) ma zastosowanie wyłącznie w przypadku gdy niedostosowanie lub wadliwy stan (a) powstały bez niedochowania należytej staranności po stronie Przewoźnika albo (b) byłyby widoczne dla Partnera Handlowego podczas odpowiedniej kontroli przed wypełnieniem Kontenera;

- (B) Partner Handlowy zabezpieczy i zwolni Przewoźnika z odpowiedzialności za wszelkie straty, szkody, zobowiązania bądź wydatki powstałe na skutek co najmniej jednej z okoliczności, o których mowa w pkt (A) powyżej, z wyłączeniem
- (A) (iii)(a) powyżej.
- (4) Partner Handlowy odpowiada za pakowanie i plombowanie wszystkich Kontenerów, których nie wypełnia Przewoźnik, a jeżeli Kontener zostanie dostarczony przez Przewoźnika z nienaruszoną oryginalną plombą, którą umieścił Partner Handlowy, wówczas Przewoźnik nie będzie odpowiadał za żadne braki towarów stwierdzone podczas dostawy ani za ewentualne straty lub szkody związane z kondensacją lub wilgocią.
- (5) W przypadku gdy Przewoźnikowi polecono dostarczyć Kontener w braku przeciwnego pisemnego żądania, Przewoźnik nie ma obowiązku dostarczenia Kontenera żadnego konkretnego typu jakości. Partner Handlowy jest zobowiązany sprawdzić Kontener przed napełnieniem, a korzystanie z takiego Kontenera będzie jednoznaczne z akceptacją przez Partnera Handlowego jego zdolności do użytku. O ile nie uzgodniono inaczej z Przewoźnikiem, Partner Handlowy jest zobowiązany zwrócić puste i wyczyszczone wewnątrz Kontenery do miejsca wskazanego przez Przewoźnika lub jego przedstawicieli w terminie określonym w odpowiedniej Taryfie. W takim przypadku, jeżeli Kontenery nie zostaną zwrócone w terminie wskazanym w stosownej Taryfie Przewoźnika, Partner Handlowy będzie odpowiadał za ich zatrzymanie i składowanie według stawek określonych w odpowiedniej Taryfie Przewoźnika oraz za wszelkie straty i wydatki powstałe na skutek ich niezwrócenia, w tym te poniesione przez Przewoźnika lub jego przedstawicieli w związku z domaganiem się ich zwrotu. W przypadku gdy Przewoźnik przyjmuje odpowiedzialność za zwrot pustych Kontenerów, wówczas Partner Handlowy ma obowiązek zabezpieczyć Przewoźnika z tytułu wszelkich opłat, kosztów i wydatków dowolnego typu, jakie Przewoźnik może ponieść w związku ze zwrotem pustych Kontenerów na skutek dowolnego działania, zaniechania i/lub opóźnienia po stronie Partnera Handlowego.
- (6) Partner Handlowy ponosi pełną odpowiedzialność i zobowiązuje się zabezpieczyć i zwolnić Przewoźnika z odpowiedzialności za wszelkie straty i uszkodzenia Kontenerów Przewoźnika i innego wyposażenia, które mogą nastąpić podczas gdy są one w posiadaniu lub pod kontrolą Partnera Handlowego, jego przedstawicieli, pracowników albo niezależnych wykonawców zaangażowanych przez Partnera Handlowego lub w jego imieniu.
- (7) Jeżeli Przewoźnik dostarcza Kontenery z nienaruszonymi plombami, dostawa jest uznawana za pełną i kompletną realizację obowiązku Przewoźnika, a Przewoźnik

nie odpowiada za żadne straty ani szkody dotyczące zawartości Kontenerów.

13 Ładunek łatwo psujący się

- (1) Towary łatwo psujące się transportuje się w standardowych Kontenerach, chyba że z treści Konosamentu wynika, że wymagają szczególnej ochrony. Partner Handlowy zobowiązuje się nie przekazywać do transportu żadnych Towarów, które wymagają chłodzenia, ogrzewania, wentylacji albo innego nadzoru bez uprzedniego pisemnego zawiadomienia (i wypełnienia pola na pierwszej stronie niniejszego Konosamentu, jeżeli sporządza go Partner Handlowy albo osoba działająca w jego imieniu) określającego rodzaj Towarów oraz konkretną temperaturę albo inne ustawienia termostatyczne, wentylacyjne i inne warunki, które należy spełnić. W przypadku wykorzystania Kontenera o kontrolowanej temperaturze, który wypełnia Partner Handlowy lub osoba przez niego wskazana, Partner Handlowy zobowiązuje się także zadbać o to, aby Kontener został uprzednio schłodzony bądź podgrzany, wedle potrzeb, aby Towary zostały w nim odpowiednio ułożone, a ustawienia termostatyczne właściwie skonfigurowane przez Partnera Handlowego przed odbiorem Towarów przez Przewoźnika. W szczególności Partner Handlowy przyjmuje do wiadomości, że Kontenery o kontrolowanej temperaturze nie zostały zaprojektowane do monitorowania i kontrolowania poziomu wilgotności, a Przewoźnik nie gwarantuje zachowania żadnego określonego poziomu wilgotności w żadnym Kontenerze. W braku uzgodnienia dowolnych z powyższych wymogów z Przewoźnikiem, Przewoźnik nie odpowiada za żadne straty ani szkody dotyczące Towarów.
- (2) Przewoźnik nie odpowiada za żadne straty ani uszkodzenia Towarów powstałe na skutek wad, niesprawności, awarii, zatrzymania pracy urządzeń kontrolujących temperaturę, izolacji bądź aparatury umieszczonej w Kontenerze, o ile Przewoźnik dołożył przed Przewozem albo na jego początku należytej staranności, aby zapewnić Kontenerowi chłodniczemu odpowiednie warunki.

14 Kontrola Towarów

- (1) Przewoźnik lub osoba przez niego upoważniona ma prawo, lecz nie obowiązek, w dowolnym momencie otworzyć lub przejrzeć dowolny Kontener lub paczkę i sprawdzić, ponownie zważyć, zmierzyć, wycenić lub przepakować Towary bez zawiadamiania Partnera Handlowego.
- (2) Jeżeli zgodnie z dowolnym prawem przysługującym Przewoźnikowi na podstawie niniejszego Konosamentu albo na żądanie władz konieczne jest otwarcie Kontenera lub paczki lub zerwanie plomby, Przewoźnik nie odpowiada za żadne straty lub szkody powstałe na skutek otwarcia, rozpakowania, kontroli, ponownego ważenia, mierzenia, wyceny lub przepakowania. Partner Handlowy zwalnia

Przewoźnika z kosztów wszelkich działań opisanych powyżej.

15 **Kwestie wpływające na wydajność**

- (1) Jeżeli w dowolnym momencie Przewozu Statek lub Towary na jego pokładzie mogą zostać uszkodzone na skutek dowolnych utrudnień, ryzyk, niebezpieczeństw, opóźnień, utrudnień albo niedogodności (w tym stan Towarów), albo jeżeli Towary nie mogą być dalej bezpiecznie lub prawidłowo przewożone bez ponoszenia dodatkowych kosztów (niezależnie od tego czy Przewóz już się rozpoczął) bez informowania Partnera Handlowego, wówczas Przewoźnik może wedle własnego uznania:
 - (A) przewieźć Towary do Miejsca Przeznaczenia trasą inną niż wskazana w niniejszym Konosamencie; w takim przypadku Przewoźnik ma prawo naliczyć dodatkowe Opłaty, jakie uzna za właściwe; bądź
 - (B) zawiesić Przewóz Towarów i zmagazynować je na lądzie lub na wodzie, zgodnie z warunkami Konosamentu, oraz dołożyć zasadnych środków, aby kontynuować transport, jednakże bez udzielania żadnych zapewnień dotyczących maksymalnego okresu zawieszenia; w takim przypadku Przewoźnik ma prawo naliczyć dodatkowe Opłaty lub opłaty magazynowe lub koszty i wydatki prawne, jakie uzna za właściwe; bądź
 - (C) bez zawiadamiania Partnera Handlowego zrezygnować z Przewozu Towarów i, o ile to możliwe, przekazać je w całości lub częściowo do dyspozycji Partnera Handlowego w miejscu, które Przewoźnik wedle swojego wyłącznego uznania oceni jako bezpieczne i wygodne, po czym odpowiedzialność Przewoźnika wygaśnie; w takim przypadku Przewoźnik będzie nadal miał prawo do pełnej kwoty Opłat za Towary otrzymane do Przewozu, a Partner Handlowy będzie zobowiązany pokryć wszelkie dodatkowe koszty Przewozu, dostawy i magazynowania;
 - (D) kontynuować Przewóz bez uszczerbku dla przysługującego mu prawa do późniejszego wyboru innej trasy na podstawie pkt (A), zawieszenia Przewozu na podstawie pkt (B), albo rezygnacji z Przewozu na podstawie pkt (C) powyżej.

W każdym przypadku Przewoźnik będzie miał prawo do pełnej kwoty Opłat za Towary otrzymane do Przewozu, a Partner Handlowy będzie zobowiązany pokryć wszelkie dodatkowe koszty poniesione w związku z powyższymi okolicznościami.

- (2) Z zastrzeżeniem postanowień ust. 1 powyżej, odpowiedzialność Przewoźnika za Towary wygasa z chwilą ich doręczenia albo innego rozdysponowania Towarów zgodnie z Poleceniami lub zaleceniami dowolnego organu rządowego lub dowolnej osoby występującej w imieniu organu rządowego.

16 **Metody i trasa przewozu**

- (1) Przewoźnik może w dowolnym momencie i bez zawiadamiania Partnera

Handlowego zastosować dowolne środki transportu i magazynowania; ładować, przekazywać albo przenosić Towary na dowolny statek inny niż ten wskazany na pierwszej stronie niniejszego dokumentu bądź wykorzystując dowolny inny środek transportu, nawet jeżeli nie uzgadniano przeładunku ani spedycji; może w dowolnym momencie rozpakowywać i usuwać Towary umieszczone w lub na Kontenerze i dalej transportować je w innym Kontenerze lub w dowolny inny sposób; realizować transport z dowolną prędkością i dowolną trasą, jaką wybierze (nawet jeżeli nie jest to najkrótsza, najbardziej bezpośrednia, typowa ani zalecana trasa), oraz kierować się i wracać do dowolnego portu lub miejsca lub tam się zatrzymywać (nawet jeżeli nie jest to port wskazany na pierwszej stronie niniejszego dokumentu jako docelowy Port Załadunku lub Port Wyładunku), przemieszczać się po trasie, nawet w odwrotnym kierunku niż do Portu Wyładunku; wypełniać wszelkie polecenia lub zalecenia udzielane przez organa rządowe lub dowolne osoby występujące w ich imieniu bądź mające, na podstawie warunków ubezpieczenia, prawo wydawania poleceń lub nakazów, umożliwiać statkowi przemieszczanie się bez pilota, holowania lub bycia holowanym i wprowadzać go do suchego doku z Towarami lub Kontenerami albo bez nich; akceptować na transport na pokładzie statku inwentarza żywego, Towarów niebezpiecznych, a także kontrabandy, materiałów wybuchowych, amunicji i innego wyposażenia wojskowego, płynąć statkiem uzbrojonym lub nieuzbrojonym.

- (2) Prawa opisane w ust. (1) powyżej mogą być wykonywane przez Przewoźnika w dowolnym celu, zarówno w związku z Przewozem Towarów jak i bez związku z nim, w szczególności w przypadku załadunku i wyładunku innych towarów, tankowania, wpuszczania innych osób na pokład i ich wypuszczania, wykonywania napraw lub wprowadzania statku do suchego doku, holowania lub bycia holowanym albo wspierania innych statków. Wszelkie działania wykonywane zgodnie z postanowieniami ust. (1) powyżej i wszelkie opóźnienia z nich wynikające będą traktowane jak realizacja Przewozu zgodnie z umową i nie będą interpretowane jako żadne odstępstwa. W przypadku pociągnięcia Przewoźnika do odpowiedzialności z tytułu takiego działania, Przewoźnik będzie mógł w pełni korzystać z prawa do obrony.

17 Ładunek pokładowy (i inwentarz żywy)

- (1) Towary dowolnego typu, zarówno te umieszczone w Kontenerach jak i inne, mogą być przewożone na pokładzie lub pod pokładem, wedle swojego wyłącznego uznania Przewoźnika i bez zawiadamiania Partnera Handlowego, a takie rozmieszczenie nie stanowi żadnego odstępstwa od warunków Przewozu. Jeżeli Towary są przewożone na pokładzie, Przewoźnik nie ma obowiązku wpisywać, zaznaczać ani stemplować na konosamencie żadnej informacji w tym zakresie. Z zastrzeżeniem postanowień ust. (2) poniżej, niezależnie od tego czy są przewożone na pokładzie czy pod nim, czy zostały oznaczone jako przewożone na pokładzie czy nie, Towary będą brały udział w Awarii Wspólnej i takie Towary (z wyłączeniem inwentarza żywego) będą traktowane jako zgodne z definicją Towarów na potrzeby Reguł Haskich albo

dowolnych przepisów, które wymagają bezwzględnego stosowania Reguł Hasko-Visbijskich (np. COGSA), w zależności tego, które zasady mają zastosowanie do niniejszego Konosamentu.

- (2) W przypadku transportu Towarów (innych niż Towary umieszczone w lub na Kontenerze innym niż kontener z otwartym dachem i bokiem albo palety), które wymieniono na pierwszej stronie niniejszego Konosamentu jako mające być przewożone na pokładzie i które są tak przewożone (oraz inwentarz żywy niezależnie od tego, czy jest przewożony na pokładzie), Przewoźnik nie odpowiada za żadne straty, szkody ani opóźnienia powstałe podczas Przewozu, zarówno te powstałe z powodu niezdatności do żeglugi, niedbalstwa jak i z innych przyczyn leżących po stronie Przewoźnika, jego pracowników lub przedstawicieli. Do takiego Przewozu nie mają zastosowania Reguły Haskie ani Reguły Hasko-Visbijskie (ani COGSA, w stosownych przypadkach). Partner Handlowy zobowiązuje się zabezpieczyć i zwolnić Przewoźnika z odpowiedzialności za wszelkie dodatkowe koszty poniesione w związku z Przewozem takich Towarów lub inwentarza żywego.
- (3) Przewoźnik nie odpowiada za żadne wypadki, choroby, śmierci, straty ani szkody na żywych zwierzętach, ptactwie, gadach, rybach ani roślinach, niezależnie od ich przyczyny, nawet te powstałe na skutek niedbalstwa Przewoźnika lub niezdatności Statku do żeglugi, i ma prawo wykorzystywać wszystkie postanowienia niniejszego Konosamentu, które nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszego art. 17 ust. 3.
- (4) W przypadku gdy lokalne przepisy obowiązujące w Porcie Załadunku albo Miejscu Odbioru stanowią, że odnośnie do Towarów przewożonych na pokładzie lub powyżej niego Przewoźnik musi zawrzeć pisemną umowę z Partnerem Handlowym, na podstawie której udzieli mu zgody na taki transport, wówczas postanowienia art. 6 ust. 1 i 2 będą interpretowane jako stosownie zmodyfikowane.

18 Dostawa Towarów

- (1) Dowolne zawarte w niniejszym Konosamencie wzmianki dotyczące zawiadomienia stron o przybyciu Towarów mają charakter czysto informacyjny, a brak takiego zawiadomienia nie pociąga żadnej odpowiedzialności po stronie Przewoźnika ani nie zwalnia Partnera Handlowego z żadnych obowiązków wynikających z niniejszego dokumentu.
- (2) Jeżeli dostawa Towarów lub dowolna jej część nie zostanie podjęta przez Partnera Handlowego w terminie i miejscu, którym Przewoźnik ma prawo wezwać Partnera Handlowego do odbioru dostawy zgodnie z obowiązującą Taryfą Przewoźnika, wówczas Przewoźnik ma prawo, bez uszczerbku dla innych praw przysługujących mu na podstawie niniejszego Konosamentu, bez zawiadomienia usunąć z Kontenerów Towary lub dowolną ich część, która została umieszczona w lub na

Kontenerze i zmagazynować Towary lub ich stosowną część na lądzie lub na wodzie, pod przykryciem lub bez niego na wyłączne ryzyko i koszt Partnera Handlowego. Takie zmagazynowanie będzie stanowiło poprawną dostawę na podstawie niniejszego Konosamentu, po której wszelka odpowiedzialność Przewoźnika, w tym odpowiedzialność za wadliwą dostawę lub niedostarczenie Towarów lub danej ich części, wygaśnie, a wszelkie koszty takiego wyładunku lub magazynowania (jeżeli zostaną zapłacone przez Przewoźnika, jego przedstawiciela lub Podwykonawcę albo na nich nałożone) zostaną bezzwłocznie zwrócone przez Partnera Handlowego Przewoźnikowi na jego żądanie.

- (3) W przypadku gdy Partner Handlowy nie odbierze Towarów lub odmówi ich odbioru w ciągu 30 dni od ich doręczenia na podstawie postanowień ust. (2) powyżej, albo w krótszym terminie określonym w przepisach prawa, w nakazie, dekrete lub regulacji, obowiązującej w miejscu wyładunku, albo szybciej jeżeli wedle wyłącznego uznania Przewoźnika Towary mogą ulec zepsuciu, stracić na wartości lub stać się bezużyteczne w krótszym okresie czasu, bądź jeżeli nie Partner Handlowy nie pokryje lub odmówi pokrycia dodatkowych Opłat, wówczas Przewoźnik będzie miał prawo, wedle własnego uznania i bez zawiadamiania Partnera Handlowego, bez uszczerbku dla innych środków zaradczych, do których stosowania może być uprawniony na podstawie niniejszego Konosamentu, i bez ponoszenia żadnej odpowiedzialności, sprzedać na podstawie umowy prywatnej lub w drodze aukcji, zbyć lub zniszczyć Towary i wykorzystać wszelkie przychody z tego tytułu do pokrycia kwot należnych od Partnera Handlowego.

19 Kolidzja z winy obu stron

Do niniejszego Konosamentu niniejszym włącza się klauzulę o kolidzji z winy obu stron (*Both to Blame Collision*) i klauzulę *New Jason* w wersji przyjętej przez BIMCO, których treść można uzyskać na żądanie od Przewoźnika lub jego przedstawiciela.

20 Awaria Wspólna

- (1) Przewoźnik może ogłosić Awarię Wspólną, która będzie usuwana w dowolnym porcie lub miejscu, wedle wyboru Przewoźnika, zgodnie z Regulami Yorku-Antwerpii z 1994 r. przez likwidatora wyznaczonego przez Przewoźnika, a Partner Handlowy dostarczy Przewoźnikowi stosowne zabezpieczenie w tym zakresie. Awaria Wspólna na statku, którego operatorem nie jest Przewoźnik, będzie usuwana zgodnie z wymogami operatora danego statku. Odnośnie do kwestii, których nie regulują Reguły Yorku-Antwerpii z 1994 r., Awaria Wspólna będzie usuwana, stwierdzana i rozliczana zgonie z przepisami i zwyczajami obowiązującymi w porcie lub miejscu jej usuwania, w walucie wybranej przez Przewoźnika.
- (2) Niezależnie od postanowień ust. (1) powyżej, Partner Handlowy zobowiązuje się

zabezpieczyć Przewoźnika i zwolnić go z odpowiedzialności za wszelkie roszczenia (i powiązane wydatki) z tytułu Awarii Wspólnej, jakie mogą być zgłaszane wobec Przewoźnika, i przekazać Przewoźnikowi przed doręczeniem Towarów stosowny depozyt gotówkowy lub zabezpieczenie, jakiego Przewoźnik może zażądać w związku z tym, w celu pokrycia szacowanego wkładu odnośnie do Towarów oraz wszelkich kosztów działań ratunkowych i innych powiązanych opłat specjalnych.

- (3) Przewoźnik nie ma obowiązku podejmować żadnych działań w celu uzyskania zabezpieczenia na pokrycie wkładu z tytułu Awarii Wspólnej, które winien dostarczyć Partner Handlowy.

21 Opłaty

- (1) Opłaty uznaje się za w pełni należne w chwili odbioru Towarów przez Przewoźnika, niezależnie od tego czy są one wskazane na pierwszej stronie Konosamentu, są płatne i bezzwrotne w przypadku utraty Towarów lub Statku bądź innego środka transportu. Wszelkie kwoty należne Przewoźnikowi będą regulowane bez kompensowania, potrąceń ani roszczeń wzajemnych w dolarach amerykańskich albo, na życzenie Przewoźnika, w równowartości w walucie obowiązującej w Porcie Załadunku lub Porcie Wyładunku.
- (2) Wysokość Opłat została obliczona na podstawie informacji przekazanych przez Partnera Handlowego lub w jego imieniu, a potwierdzenie podstawy obliczeń przez Przewoźnika będzie traktowane jako wiążące. Przewoźnik ma prawo otrzymać fakturę VAT za Towary lub jej poświadczoną kopię i prawo otworzyć Towary lub Kontener w celu dokonania inspekcji, ponownego zważenia, zmierzenia i wyceny Towarów. Jeżeli Przewoźnik stwierdzi niezgodności, Partner Handlowy zapłaci mu właściwą kwotę Opłat (z uwzględnieniem Opłat już naliczonych), a Partner Handlowy zwolni Przewoźnika z odpowiedzialności za wszelkie kary, koszty prawne i wszelkie inne koszty wynikające z podania nieprawidłowych informacji, w szczególności koszty poniesione przez Przewoźnika w celu ustalenia prawdziwych informacji.
- (3) Wszelkie Opłaty zostaną zapłacone w całości, niezależnie od warunków oraz ewentualnych strat lub uszkodzeń, bez kompensowania, potrąceń ani roszczeń wzajemnych, przed doręczeniem Towarów Partnerowi Handlowemu.
- (4) W przypadku nieuregulowania należnych Opłat w terminie Partner Handlowy odpowiada za odsetki należne od wszelkich niezapłaconych kwot oraz za zasadne wydatki i koszty prawne poniesione w związku z windykacją kwot należnych Przewoźnikowi.
- (5) Partner Handlowy odpowiada za wszystkie Opłaty niezależnie od tego, czy zostały one wskazane na pierwszej stronie Konosamentu, czy mają zostać przedpłacone lub pobrane.
- (6) Partner Handlowy zapłaci wszystkie Opłaty należne z tytułu zwracanego ładunku

w przypadku, gdy Towary lub Kontener nie mogą zostać załadowane w Miejscu Załadunku albo dostarczone do Miejsca Przeznaczenia z uwagi na obowiązujące przepisy prawa.

22 Zastaw

- (1) Przewoźnikowi, jego pracownikom lub przedstawicielom przysługuje prawo zastawu na Towarach i wszelkich powiązanych dokumentach, które pozostaną po dostawie, w odniesieniu do wszelkich kwot uzyskanych lub należnych w dowolnym momencie od Partnera Handlowego na podstawie niniejszego Konosamentu lub innych umów albo zapłaconych przez Przewoźnika, w szczególności wszelkich zastawów lub kar nałożonych przez dowolny podmiot na Przewoźnika, oraz w odniesieniu do wszelkich działań lub zaniechań, za które odpowiada Partner Handlowy, oraz udziału w Awarii Wspólnej, a także kosztów windykacji stosownych należności. Przewoźnik może wykonać prawo do zastawu w dowolnym momencie i w dowolnym miejscu, wedle własnego uznania, w celu odzyskania kwot mu należnych i w tym celu sprzeda Towary i dokumenty podczas aukcji publicznej lub na podstawie prywatnej umowy, bez zawiadamiania Partnera Handlowego, na koszt Partnera Handlowego i bez ponoszenia wobec niego żadnej odpowiedzialności z tego tytułu. Przysługujące Przewoźnikowi prawo zastawu obejmuje także odzyskanie wszelkich kosztów windykacji należności. W przypadku gdy przychody ze sprzedaży nie pozwolą na pełne pokrycie kwoty należnej od Partnera Handlowego, Przewoźnik ma prawo dochodzić różnicy. Przysługujące Przewoźnikowi prawo zastawu pozostaje w mocy po dostawie Towarów.
- (2) W przypadku przesyłek na i z terytorium USA, Przewoźnik staje się dysponentem magazynowanych produktów z chwilą wygaśnięcia wolnego okresu wskazanego w Taryfie. Przewoźnikowi przysługuje prawo do zastawu magazynowego i prawo do likwidacji w zakresie kwot należnych od Partnera Handlowego, zarówno przed jak i po upływie wolnego okresu w drodze wykonania ogólnego prawa zastawu na ładunku.

23 Zmiany Umowy

Żaden pracownik ani przedstawiciel Przewoźnika nie ma prawa odstępować od stosowania postanowień niniejszego Konosamentu ani ich zmieniać, o ile stosowne odstępowanie lub zmiana nie zostały sporządzone na piśmie i wyraźnie potwierdzone albo ratyfikowane na piśmie przez członka zarządu lub kierownika Przewoźnika, który jest uprawniony do podejmowania w imieniu Przewoźnika decyzji dotyczących odstępowania lub zmian.

24 Częściowa nieważność

W przypadku uznania przez dowolny sąd, organ regulacyjny lub samorządowy

dowolnego zapisu postanowienia niniejszego Konosamentu za nieważny lub niewykonalny, taka nieważność lub niewykonalność będzie miała zastosowanie wyłącznie do konkretnego postanowienia. Taka decyzja nie wpływa na ważność pozostałych postanowień, a niniejszy Konosament będzie interpretowany tak, jakby postanowienia uznane za nieważne lub niewykonalne nie stanowiły jego części.

25 Jurysdykcja i prawo właściwe

- (1) Umowa potwierdzana lub zawierana w niniejszym Konosamencie podlega przepisom prawa singapurskiego i, o ile przepisy lokalne obowiązujące w miejscu załadunku lub wyładunku bezwzględnie nie wymagają inaczej, wszelkie wynikające z tego dokumentu spory z Przewoźnikiem, o ile nie uzgodniono inaczej z Przewoźnikiem, będą rozstrzygane wyłącznie przez sądy w Singapurze. Przewoźnik ma prawo dochodzić egzekucji postanowień niniejszego Konosamentu w dowolnym właściwym sądzie, który uzna za odpowiedni.
- (2) W przypadku przesyłek z lub do USA (także w przypadku terytoriów zależnych USA), umowa potwierdzana lub zawierana w niniejszym Konosamencie podlega przepisom prawa Stanów Zjednoczonych Ameryki.
- (3) W przypadku gdy Towary są przedmiotem negatywnych lub kolidujących roszczeń, Przewoźnik ma prawo umieścić je w depozycie prowadzonym przez właściwy sąd do czasu ustalenia prawa własności lub prawa posiadania na wyłączny koszt Partnera Handlowego, który będzie wówczas zobowiązany pokryć także koszty reprezentacji prawnej i wydatki Przewoźnika. Przewoźnik nie odpowiada wobec Partnera Handlowego za skutki umieszczenia w depozycie, a Partner Handlowy akceptuje wyłączną jurysdykcję danego Sądu.