

**Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu  
towarów, w całości lub częściowo, drogą morską**



**UNITED NATIONS  
2008**



## **Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską**

*Państwa Strony niniejszej Konwencji,*

*Utwierdzając się w przekonaniu, że międzynarodowy obrót towarowy na bazie równości i wzajemnej korzyści jest ważnym elementem we wspieraniu przyjaznych stosunków pomiędzy Państwami,*

*Przekonane, że postępująca harmonizacja i ujednoczeniu międzynarodowego prawa handlowego w redukowaniu lub usuwaniu przeszkód prawnych na drodze międzynarodowego przepływu towarów przyczynia się w znaczny sposób do ogólnoświatowej współpracy gospodarczej pomiędzy wszystkimi Państwami na bazie równości, sprawiedliwości i wspólnoty interesów oraz do pomyślności wszystkich ludzi,*

*Uznając znaczny wkład Konwencji Międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli 25 sierpnia 1924 roku i jej Protokołów oraz Konwencji Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów drogą morską, podpisanej w Hamburgu 31 marca 1978 roku, w harmonizacji prawa regulującego przewóz towarów drogą morską,*

*Pomnie rozwoju technologicznego i handlowego, który ma miejsce od czasu przyjęcia tychże konwencji, oraz potrzeby ich konsolidacji i nowelizacji,*

*Dostrzegając, że załadowcy i przewoźnicy nie czerpią korzyści z wiążącego powszechnego ładu mającego wspierać działanie umów przewozu drogą morską obejmujących inne gałęzie transportu,*

*Wierząc, że przyjęcie jednolitych reguł regulacji umów na przewóz morski całkowicie lub częściowo drogą morską będzie wspierać pewność prawną, zwiększy sprawność międzynarodowego przewozu towarów i otworzy nowe szanse uczestniczenia dla uprzednio odległych podmiotów i rynków, odgrywając w ten sposób fundamentalną rolę w promowaniu handlu i rozwoju gospodarczego, zarówno na skalę krajową, jak i międzynarodową*

*Uzgodniły, co następuje:*

## **Rozdział 1**

### **Postanowienia ogólne**

#### *Artykuł 1* *Definicje*

Dla celów niniejszej Konwencji:

1. "Umowa przewozu" oznacza umowę, w której przewoźnik, w zamian za zapłatę frachtu, zobowiązuje się przewieźć towary z jednego miejsca do drugiego. Umowa przewiduje przewóz drogą morską i może przewidywać przewóz innymi rodzajami transportu w uzupełnieniu do przewozu morskiego.
2. "Umowa ilościowa" oznacza umowę przewozu, która przewiduje przewóz podanej ilości towarów poprzez szereg wysyłek w uzgodnionym okresie czasu. Specyfikacja ilości może obejmować zakres minimalny, maksymalny lub pewien zakres.
3. "Transport liniowy" oznacza usługę transportową, która jest oferowana powszechnie poprzez publikowanie lub podobnymi środkami i obejmuje transport statkami pływającymi wg regularnego harmonogramu pomiędzy oznaczonymi portami zgodnie z powszechnie dostępnymi rozkładami żeglugi.
4. "Transport nieliniowy" oznacza dowolny transport, który nie jest transportem liniowym.
5. "Przewoźnik" oznacza osobę, która przystępuje do umowy przewozu z załadowcą.
6. (a) "Wykonawca" oznacza osobę inną niż przewoźnik, która wykonuje lub podejmuje się wykonać któreś ze zobowiązań przewoźnika w ramach umowy przewozu w odniesieniu do przyjęcia, załadunku, obsługi, rozmieszczenia, przewozu, opieki, rozładunku lub dostawy towarów w zakresie, w jakim taka osoba działa, czy to bezpośrednio, czy pośrednio, na wniosek przewoźnika lub pod jego nadzorem, lub kontrolą.  
  
(b) "Wykonawca" nie obejmuje żadnej osoby, która jest zaangażowana, bezpośrednio lub pośrednio, przez załadowcę, załadowcę dokumentowego, przez kontrolera lub przez odbiorcę zamiast przez przewoźnika.
7. "Wykonawca morski" oznacza wykonawcę w zakresie, w jakim wykonuje lub podejmuje się wykonać któreś ze zobowiązań przewoźnika w okresie od przybycia towarów do portu załadunku statku do opuszczenia przez nie portu rozładunku statku. Przewoźnik lądowy to

wykonawca morski jedynie, jeżeli wykonuje lub podejmuje się wykonać swe usługi wyłącznie w obrębie obszaru portowego.

8. "Załadowca" to osoba, która przystępuje do umowy przewozu z przewoźnikiem.

9. "Załadowca dokumentowy" oznacza osobę inną niż załadowca, która zgadza się być nazywana "załadowcą" w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu.

10. "Posiadacz" oznacza:

(a) Osobę, która jest w posiadaniu zbywalnego dokumentu transportowego; oraz (i) jeżeli dokument ten to dokument na zlecenie, jest w nim zidentyfikowana jako załadowca lub odbiorca, lub jest osobą, na którą dokument ten jest należycie indosowany; lub (ii) jeżeli dokument ten to dokument na zlecenie indosowany *in blanco* lub dokument na okaziciela, jest jego okazicielem; lub

(b) Osobę, na którą wydano lub przekazano zbywalny, elektroniczny zapis transportu zgodnie z procedurami przywołanymi w artykule 9 ustęp 1.

11. "Odbiorca" oznacza osobę uprawnioną do dostawy towarów stosownie do umowy przewozu lub dokumentu transportowego, lub elektronicznego zapisu transportu.

12. "Prawo do kontroli" towarów oznacza prawo, w ramach umowy przewozu, do przekazywania przewoźnikowi instrukcji w odniesieniu do towarów zgodnie z rozdziałem 10.

13. "Kontroler" oznacza osobę, która w myśl artykułu 51 jest uprawniona do wykonywania prawa do kontroli.

14. "Dokument transportowy" oznacza dokument wydany w ramach umowy przewozu przez przewoźnika, który:

(a) Stwierdza przyjęcie towarów przez przewoźnika lub wykonawcę w ramach umowy przewozu; oraz

(b) Ewidencjonuje lub zawiera umowę przewozową.

15. "Zbywalny dokument transportowy" oznacza dokument transportowy, który wskazuje, przez wyrażenia takie, jak "na zlecenie" lub "zbywalny" bądź inne, właściwe zwroty uznawane za mające ten sam skutek wg prawa mającego zastosowanie do tegoż dokumentu, że towary zostały wysłane na zlecenie załadowcy, na

zlecenie odbiorcy, lub na okaziciela, i nie określa się go jednoznacznie jako "niezbywalnego".

16. "Niezbywalny dokument transportowy" oznacza dokument transportowy, który nie jest zbywalnym dokumentem transportowym.

17. "Komunikat elektroniczny" oznacza informacje wytwarzane, wysyłane, odbierane lub przechowywane za pośrednictwem środków elektronicznych, optycznych, cyfrowych lub podobnych, ze skutkiem takim, że przekazane informacje są dostępne tak, żeby nadawały się do dalszego wykorzystania.

18. "Elektroniczny zapis transportu" oznacza informacje w jednej lub więcej wiadomości przekazanych komunikatem elektronicznym w ramach umowy przewozu przez przewoźnika, łącznie z informacjami logicznie związanymi z elektronicznym zapisem transportu poprzez załączniki lub w inny sposób powiązany z elektronicznym zapisem transportu jednocześnie lub po jego wydaniu przez przewoźnika tak, by stać się częścią elektronicznego zapisu transportu, które:

(a) Stwierdzają przyjęcie towarów przez przewoźnika lub wykonawcy w ramach umowy przewozu; oraz

(b) Ewidencjonują lub zawierają umowę przewozową.

19. "Zbywalny, elektroniczny zapis transportu" oznacza elektroniczny zapis transportu:

(a) Który wskazuje, przez wyrażenia takie, jak "na zlecenie" lub "zbywalny" bądź inne, właściwe zwroty uznawane za mające ten sam skutek wg prawa mającego zastosowanie do tegoż dokumentu, że towary zostały wysłane na zlecenie załadowcy, na zlecenie odbiorcy, lub na okaziciela, i nie określa się go jednoznacznie jako "niezbywalnego"; oraz

(b) Którego wykorzystanie spełnia wymagania z artykułu 9 ustęp 1.

20. "Niezbywalny elektroniczny zapis transportu" oznacza elektroniczny zapis transportu, który nie jest zbywalnym elektronicznym zapisem transportu.

21. "Wydanie" zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu oznacza wydanie tego zapisu zgodnie z procedurami zapewniającymi, że zapis podlega wyłącznej kontroli, od chwili jego powstania do zaniku jego skuteczności lub ważności.

22. "Przekazanie" zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu oznacza przekazanie wyłącznej kontroli nad tym zapisem.

23. "Szczegóły umowy" oznaczają wszelkie informacje odnoszące się do umowy przewozu lub do towarów (włączając w to warunki, adnotacje, podpisy oraz indosy), które są umieszczone w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu.
24. "Towary" oznaczają dobra, przedmioty obrotu towarowego i wszelkiego rodzaju artykuły, które przewoźnik zobowiązuje się przewieźć zgodnie z umową przewozową oraz obejmują opakowanie oraz wszelki sprzęt i kontener nie dostarczany przez przewoźnika bądź w jego imieniu.
25. "Statek" oznacza dowolny statek wykorzystywany do przewozu towarów drogą morską.
26. "Kontener" oznacza dowolny typ pojemnika, przewoźnego zbiornika lub ramy, nadwozia wymiennego lub wszelkiej podobnej jednostki ładunkowej do konsolidowania towarów oraz wszelki sprzęt pomocniczy dla takiej jednostki ładunkowej.
27. "Pojazd" oznacza pojazd do drogowego lub kolejowego przewozu ładunku.
28. "Fracht" oznacza wynagrodzenie płatne przewoźnikowi za przewóz towarów w ramach umowy przewozu.
29. "Domicyl" oznacza (a) miejsce, gdzie spółka lub inna osoba prawna, lub stowarzyszenie osób fizycznych, lub prawnych ma swoją (i) statutową siedzibę lub miejsce utworzenia, lub centralę, którekolwiek z tych pojęć ma zastosowanie, (ii) centralną administrację lub (iii) główne miejsce prowadzenia działalności, oraz (b) zwyczajowe miejsce pobytu osoby fizycznej.
30. "Sąd właściwy" oznacza sąd w Umawiającym się Państwie, który zgodnie z regułami dotyczącymi wewnętrznego podziału właściwości pomiędzy sądami tegoż Państwa, może orzekać w przypadku sporu.

## *Artykuł 2*

### *Interpretacja niniejszej Konwencji*

Przy interpretowaniu niniejszej Konwencji, należy mieć wzgląd na jej międzynarodowy charakter oraz potrzebę promowania jednolitości jej zastosowania oraz przestrzegania zasady działania w dobrej wierze w międzynarodowym obrocie towarowym.

## *Artykuł 3*

### *Wymagania dotyczące formy*

Powiadomienia, potwierdzenie, zgoda, porozumienie, deklaracja i pozostała wymiana informacji przywołana w artykułach: 19, ustęp 2; 23, ustęp 1 do 4; 36, ustęp 1 litera (b), (c) i (d); 40, ustęp 4 litera (b); 44; 48, ustęp 3; 51, ustęp 1 litera (b); 59, ustęp 1; 63; 66; 67, ustęp 2; 75,

ustęp 4; oraz 80, ustęp 2 i 5, winny być stwierdzone pismem. Przekazy elektroniczne mogą być używane w tych celach pod warunkiem, że użycie takich środków jest za zgodą osoby, poprzez którą są realizowane oraz osoby, do której są kierowane.

#### *Artykuł 4*

##### *Stosowanie zarzutów oraz ograniczeń odpowiedzialności*

1. Jakiegokolwiek postanowienie niniejszej Konwencji, dopuszczające zarzuty lub ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika ma zastosowanie do wszelkich postępowań sądowych lub arbitrażowych, wynikających z umowy, deliktu lub innego źródła, które postępowania wszczęte są w odniesieniu do utraty, uszkodzenia towaru lub opóźnienia w dostawie towarów będących przedmiotem świadczenia przewozowego, jak również z powodu naruszenia innych obowiązków wynikających z niniejszej Konwencji przeciwko:

- (a) Przewoźnikowi lub wykonawcy morskemu;
- (b) Kapitanowi, załodze lub dowolnej, innej osobie, która świadczy usługi na pokładzie statku, lub
- (c) Pracownikom przewoźnika lub wykonawcy morskiego.

2. Jakiegokolwiek postanowienie niniejszej Konwencji, dopuszczające zarzuty lub ograniczenia odpowiedzialności załadowcy lub załadowcy dokumentowego ma zastosowanie do wszelkich postępowań sądowych lub arbitrażowych, wynikających z umowy, deliktu lub innego źródła, wszczętych przeciwko załadowcy, załadowcy dokumentowemu lub jego podwykonawcom, agentom lub pracownikom.

## **Rozdział 2**

### **Zakres zastosowania**

#### *Artykuł 5*

##### *Ogólny zakres zastosowania*

1. Z zastrzeżeniem artykułu 6, niniejsza Konwencja znajduje zastosowanie do umów przewozowych, w których miejsca: przyjęcia i dostawy leżą w różnych Państwach oraz porty: załadunku dla przewozu morskiego i rozładunku dla tegoż przewozu morskiego są w różnych Państwach, jeżeli zgodnie z umową przewozową któreś z następujących miejsc leży w Umawiającym się Państwie:

- (a) Miejsce przyjęcia;
- (b) Port załadunku;



- (c) Miejsce dostawy, lub
- (d) Port rozładunku.

2. Niniejsza Konwencja ma zastosowanie bez względu na narodowość statku, przewoźnika, wykonawcy, załadowcy, odbiorcy lub dowolnych, innych zainteresowanych stron.

#### *Artykuł 6* *Wyłączenia szczegółowe*

1. Niniejszej Konwencji nie stosuje się do następujących umów w transporcie liniowym:
  - (a) Umowy czarterowe; oraz
  - (b) Pozostałe umowy w celu wykorzystania statku lub dowolnej jego przestrzeni.
2. Niniejszej Konwencji nie stosuje się do umów przewozowych w transporcie nielinowym za wyjątkiem sytuacji, gdy:
  - (a) Pomędzy stronami nie istnieje umowa czarterowa lub inna umowa w celu wykorzystania statku lub dowolnej jego przestrzeni; oraz
  - (b) Wydano dokument transportowy lub elektroniczny zapis transportu.

#### *Artykuł 7* *Zastosowanie do niektórych stron*

Niezależnie od artykułu 6, niniejsza Konwencja ma zastosowanie pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą, kontrolerem lub posiadaczem, który nie jest pierwotną stroną umowy czarterowej bądź innej umowy przewozu, do której zastosowanie niniejszej Konwencji jest wykluczone. Jednakże niniejsza Konwencja nie znajduje zastosowania do pierwotnych stron umowy przewozu wykluczonych stosownie do artykułu 6.

### **Rozdział 3** **Elektroniczne zapisy transportu**

#### *Artykuł 8* *Wykorzystanie i skutek elektronicznych zapisów transportu*

Z zastrzeżeniem wymagań podanych w niniejszej Konwencji:

(a) Wszelkie dane, które powinny być zawarte w dokumencie transportowym zgodnie z niniejszą Konwencją, mogą być zawarte w elektronicznym zapisie transportu, przy czym do utworzenia i wykorzystania elektronicznego zapisu transportu konieczna jest zgoda przewoźnika i załadowcy; oraz

(b) Wydanie, wyłączna kontrola lub przekazanie elektronicznego zapisu transportu ma taki sam skutek jak wydanie, posiadanie lub przekazanie dokumentu transportowego.

#### *Artykuł 9*

##### *Procedury wykorzystywania zbywalnych, elektronicznych zapisów transportu*

1. Wykorzystanie zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu podlega procedurom, które przewidują:

(a) Metodykę wydania i przekazania zapisu zamierzonemu posiadaczowi;

(b) Zapewnienie tego, żeby zbywalny, elektroniczny zapis transportu zachował swą integralność;

(c) Sposób, w który posiadacz jest w stanie wykazać, że jest w istocie posiadaczem; oraz

(d) Sposób zapewnienia potwierdzenia, że dostawa została wykonana do posiadacza, lub że zgodnie z artykułem 10, ustęp 2 lub 47, ustęp 1 litera (a) (ii) i (c), elektroniczny zapis transportu przestał być skuteczny lub ważny.

2. Procedury z ustępu 1 niniejszego artykułu muszą być przywoływane w szczegółach umowy i muszą być łatwe do stwierdzenia.

#### *Artykuł 10*

##### *Wymiana zbywalnego dokumentu transportowego lub zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu*

1. Jeżeli zbywalny dokument transportowy został wydany a przewoźnik i posiadacz zgadzają się na jego wymianę na zbywalny, elektroniczny zapis transportu, to:

(a) Posiadacz zwraca przewoźnikowi zbywalny dokument transportowy lub je wszystkie, jeżeli wydano więcej aniżeli jeden;

(b) Przewoźnik wydaje posiadaczowi zbywalny, elektroniczny zapis transportu, który zawiera stwierdzenie, że zastępuje zbywalny dokument transportowy; oraz

(c) Następnie zbywalny dokument transportowy przestaje mieć jakikolwiek skutek czy znaczenie.

2. Jeżeli wydano zbywalny, elektroniczny zapis transportu, a przewoźnik i posiadacz zgadzają się zastąpić tenże elektroniczny zapis transportu zbywalnym dokumentem transportowym, to:

(a) Przewoźnik wydaje posiadaczowi, zamiast elektronicznego zapisu transportu, zbywalny dokument transportowy, który zawiera stwierdzenie, że zastępuje on zbywalny, elektroniczny zapis transportu; oraz

(b) Następnie elektroniczny zapis transportu przestaje mieć jakikolwiek skutek czy znaczenie.

## **Rozdział 4** **Zobowiązania przewoźnika**

### *Artykuł 11* *Przewóz i dostawa towarów*

Przewoźnik, stosownie do niniejszej Konwencji oraz zgodnie z warunkami umowy przewozu, przewozi towary do miejsca przeznaczenia i dostarcza jej odbiorcy.

### *Artykuł 12* *Okres odpowiedzialności przewoźnika*

1. Okres odpowiedzialności przewoźnika za towary w ramach niniejszej Konwencji rozpoczyna się, gdy przewoźnik lub wykonawca otrzymuje towary do przewozu i kończy się, z chwilą wydania towarów.

2. (a) Gdy prawo lub przepisy w miejscu przyjęcia wymagają przekazania towarów urzędowi lub innej osobie trzeciej, od której przewoźnik może je przyjąć, to okres odpowiedzialności przewoźnika rozpoczyna się, gdy przewoźnik pobierze towary od urzędu lub innej osoby trzeciej.

(b) Gdy prawo lub przepisy w miejscu dostawy wymagają przekazania towarów urzędowi lub innej osobie trzeciej, od której odbiorca może je odebrać, to okres odpowiedzialności przewoźnika kończy się, gdy odbiorca odbierze towary od urzędu lub innej osoby trzeciej.

3. Dla celu ustalenia okresu odpowiedzialności przewoźnika, strony mogą uzgodnić czas i miejsce przyjęcia i dostawy towarów lecz zapis w umowie przewozu jest nieważny w zakresie w jakim stanowi, że:

(a) Czas przyjęcia towarów przypada po rozpoczęciu ich pierwotnego załadunku w ramach umowy przewozu; lub

(b) Czas dostawy towarów przypada przed zakończeniem ich ostatecznego rozładunku w ramach umowy przewozu.

### *Artykuł 13* *Obowiązki szczególne*

1. W okresie swej odpowiedzialności, zdefiniowanym w artykule 12 oraz z zastrzeżeniem artykułu 26, przewoźnik właściwie i starannie odbiera, załadowuje, obsługuje, rozmieszcza, przewozi, przechowuje, dba, rozładowuje i dostarcza towary.

2. Niezależnie od ustępu 1 niniejszego artykułu, oraz bez naruszania treści pozostałych postanowień z rozdziału 4 i z rozdziałów 5 do 7, przewoźnik i załadowca mogą ustalić, że załadunek, obsługa, rozmieszczenie lub rozładunek towarów ma być realizowany przez załadowcę, załadowcę dokumentowego lub odbiorcę. Takie uzgodnienie należy przywołać w szczegółach umowy.

### *Artykuł 14* *Obowiązki szczególne mające zastosowanie do rejsu morskiego*

Przed rejsem morskim, na początku i w jego trakcie, przewoźnik jest zobowiązany do wykazywania należytej staranności, by:

(a) Statek miał i utrzymywał zdolność do żeglugi morskiej;

(b) Właściwie obsadzić załogą, wyposażyć i zaopatrzyć statek oraz utrzymywać go w tym stanie przez cały rejs; oraz

(c) Ładownie i wszystkie pozostałe części statku, w których są przewożone towary i wszelki kontenery dostarczone przez przewoźnika, w których to, lub na których są przewożone towary, były przystosowane i bezpieczne dla ich przyjęcia, przewozu oraz przechowania, i by ten stan utrzymywały.

*Artykuł 15*  
*Towary, które mogą stać się zagrożeniem*

Niezależnie od artykułu 11 i 13, przewoźnik lub wykonawca może odstąpić od przyjęcia lub załadunku oraz może podjąć inne działania takie, które są uzasadnione, łącznie z rozładunkiem, zniszczeniem lub neutralizacją ładunków, jeżeli towary są faktycznym zagrożeniem dla osób, mienia lub środowiska naturalnego, lub istnieje uzasadnione prawdopodobieństwo, że takowymi się staną w trakcie okresu odpowiedzialności przewoźnika.

*Artykuł 16*  
*Poświęcenie towarów w trakcie rejsu morskiego*

Niezależnie od artykułu 11, 13 i 14, przewoźnik lub wykonawca może poświęcić towary na morzu, gdy ofiara taka jest dokonana w sposób uzasadniony, dla wspólnego bezpieczeństwa lub w celu ochrony przed niebezpieczeństwem życia ludzkiego lub innego mienia występującego we wspólnej podróży.

**Rozdział 5**  
**Odpowiedzialność przewoźnika za stratę, uszkodzenie lub zwłokę**

*Artykuł 17*  
*Podstawa odpowiedzialności*

1. Przewoźnik odpowiada za stratę lub uszkodzenie towarów, jak również za zwłokę w dostawie, jeżeli zgłaszający roszczenie wykaże, że strata, uszkodzenie bądź zwłoka, czy zdarzenie lub okoliczność, która wywołała lub przyczyniła się do tego, wystąpiła w okresie odpowiedzialności przewoźnika, zdefiniowanym w rozdziale 4.
2. Przewoźnik zostaje zwolniony z całej swej odpowiedzialności lub jej części w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu, jeżeli wykaże, że przyczyny lub jednej z przyczyn straty, uszkodzenia lub zwłoki nie można przypisać jego winie lub winie żadnej osoby przywołanej w artykule 18.
3. Przewoźnik zostaje również zwolniony z całej swej odpowiedzialności lub jej części w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu, jeżeli – alternatywnie do wykazania braku winy stosownie do ustępu 2 niniejszego artykułu – wykaże, że jedno lub więcej z poniższych zdarzeń spowodowało stratę, uszkodzenie lub zwłokę, bądź się doń przyczyniło:
  - (a) Siła wyższa;
  - (b) Ryzyka, niebezpieczeństwa lub wypadki na morzu lub pozostałych wodach żeglownych;

(c) Wojna, działania wojenne, konflikt zbrojny, piractwo, terroryzm, zamieszki i niepokoje społeczne;

(d) Restrykcje z tytułu kwarantanny; ingerencja rządowa lub utrudnienia stwarzane przez rządy, władze publiczne, władców lub ludzi, łącznie z zatrzymaniem, zajęciem lub pojmaniem nie dającym się przypisać przewoźnikowi lub żadnej osobie przywołanej w artykule 18;

(e) Strajk, lokaut, zatrzymania lub ograniczenia w świadczeniu pracy;

(f) Pożar na statku;

(g) Wady ukryte nie dające się wykryć mimo zachowania należytej staranności;

(h) Działanie lub zaniechanie załadowcy, załadowcy dokumentowego, kontrolera lub dowolnej innej osoby, za której działania odpowiedzialność spoczywa na załadowcy lub załadowcy dokumentowym stosownie do artykułu 33 lub 34;

(i) Załadunek, obsługa, rozmieszczenie lub rozładunek towarów wykonany w myśl umowy zgodnie z artykułem 13 ustęp 2 chyba, że przewoźnik lub wykonawca wykonuje taką czynność w imieniu załadowcy, załadowcy dokumentowego lub odbiorcy;

(j) Ubytek masy lub wagi, bądź dowolna inna strata czy szkoda wynikająca z naturalnego defektu, cechy lub wady towarów;

(k) Niewłaściwy lub wadliwy stan opakowania lub oznakowania niewykonanego przez przewoźnika lub w jego imieniu;

(l) Ratowanie lub próba ratowania życia na morzu;

(m) Uzasadnione działania w celu ratowania lub próby ratowania mienia na morzu;

(n) Uzasadnione działania w celu uniknięcia lub próby uniknięcia szkody w środowisku naturalnym; lub

(o) Działania przewoźnika w celu wykonywania uprawnień nadanych z artykułu 15 i 16.

4. Niezależnie od ustępu 3 niniejszego artykułu, przewoźnik odpowiada za całą lub część straty, szkody lub zwłoki:

(a) Jeżeli zgłaszający roszczenie wykaże, że wina przewoźnika lub osoby przywołanej w artykule 18 spowodowała lub przyczyniła się do zdarzenia lub okoliczności, na którą powołuje się przewoźnik; lub

(b) Jeżeli zgłaszający roszczenie wykaże, że zdarzenie lub okoliczność niewymieniona w ustępie 3 niniejszego artykułu przyczyniła się do straty, szkody lub zwłoki a przewoźnik nie może wykazać, że to zdarzenie lub okoliczność nie może być przypisywana jego winie lub winie żadnej osoby przywołanej w artykule 18.

5. Pomimo ustępu 3 niniejszego artykułu, przewoźnik odpowiada również za całą lub część straty, szkody lub zwłoki, jeżeli:

(a) Zgłaszający roszczenie wykaże, że strata, szkoda lub zwłoka została lub została prawdopodobnie wywołana bądź przyczynił się doń (i) brak zdatności statku do żeglugi morskiej; (ii) niewłaściwa obsada załogowa, wyposażenie i zaopatrzenie statku; lub (iii) fakt, że ładownie czy pozostałe części statku, w których przewozi się towary, lub jakiegokolwiek kontenery dostarczone przez przewoźnika, w których lub na których przewozi się towary, nie nadawały się i nie były bezpieczne do przyjęcia, przewozu i przechowywania towarów; oraz

(b) Przewoźnik nie jest w stanie wykazać, że albo: (i) żadne ze zdarzeń czy okoliczności przywołanych w ustępie 5 litera (a) niniejszego artykułu nie spowodowało straty, szkody lub zwłoki; lub (ii) spełnił swe zobowiązanie do wykazywania należytej staranności stosownie do artykułu 14.

6. Gdy przewoźnik zostanie zwolniony z części swej odpowiedzialności w myśl niniejszego artykułu, to ponosi odpowiedzialność jedynie za tę część straty, szkody lub zwłoki, którą można przypisywać zdarzeniu czy okoliczności, za którą odpowiada w myśl niniejszego artykułu.

#### *Artykuł 18* *Odpowiedzialność przewoźnika za inne osoby*

Przewoźnik odpowiada za naruszenie swych zobowiązań z niniejszej Konwencji, spowodowane działaniami lub zaniechaniami:

(a) Wykonawcy;

(b) Kapitana lub załogi statku;

(c) Pracowników przewoźnika lub wykonawcy; lub

(d) Dowolnej innej osoby, która wykonuje lub podejmuje się wykonać któryś ze zobowiązań przewoźnika z umowy przewozu w zakresie takim, w którym

osoba ta występuje, czy to bezpośrednio, czy pośrednio, na wniosek przewoźnika lub pod jego nadzorem czy kontrolą.

*Artykuł 19*  
*Odpowiedzialność wykonawców morskich*

1. Wykonawca morski podlega zobowiązaniom i odpowiedzialności nałożonej na przewoźnika niniejszą Konwencją i jest uprawniony do linii obrony oraz granic odpowiedzialności przewoźnika, przewidzianych niniejszą Konwencją, jeżeli:

(a) Wykonawca morski podjął towary do przewozu w Umawiającym się Państwie, lub dostarczył je w Umawiającym się Państwie, lub zrealizował swe działania w odniesieniu do towarów w porcie w Umawiającym się Państwie; oraz

(b) Zdarzenie, które spowodowało stratę, szkodę lub zwłokę miało miejsce: (i) w okresie pomiędzy przybyciem towarów do portu załadunku statku a opuszczeniem przez nie portu rozładunku statku; (ii) gdy wykonawca morski sprawował nad towarami pieczę; (iii) w dowolnym innym czasie w zakresie takim, w jakim uczestniczył w realizacji któregoś z działań objętych umową przewozu.

2. Jeżeli przewoźnik zgadza się przyjąć na siebie zobowiązania różne od tych nałożonych na przewoźnika niniejszą Konwencją, lub zgadza się, że granice jego odpowiedzialności są wyższe aniżeli granice podane w niniejszej Konwencji, to wykonawca morski nie jest taką umową związany chyba, że wyraźnie zgodzi się przyjąć takie zobowiązania lub takie wyższe granice.

3. Wykonawca morski ponosi odpowiedzialność za naruszenie swych zobowiązań z niniejszej Konwencji spowodowane działaniami lub zaniechaniami dowolnej osoby, której powierzył realizację któregoś ze zobowiązań przewoźnika z umowy przewozu zgodnie z warunkami podanymi w ustępie 1 niniejszego artykułu.

4. Nic, co podano w niniejszej Konwencji, nie nakłada odpowiedzialności na kapitana lub załogę statku czy pracownika przewoźnika lub wykonawcy morskiego.

*Artykuł 20*  
*Odpowiedzialność solidarna*

1. Jeżeli przewoźnik i jeden lub więcej wykonawców morskich odpowiadają za stratę, szkodę lub zwłokę w dostawie towarów, ich odpowiedzialność jest solidarna lecz jedynie do granic przewidzianych niniejszą Konwencją.

2. Bez naruszenia treści artykułu 61, łączna odpowiedzialność wszystkich takich osób nie przekroczy granic odpowiedzialności z niniejszej Konwencji.



*Artykuł 21*  
*Zwłoka*

Zwłoka w dostawie następuje wtedy, gdy towary nie zostaną dostarczone do miejsca przeznaczenia, przewidzianego w umowie przewozu, w uzgodnionym czasie.

*Artykuł 22*  
*Wyliczenie odszkodowania*

1. Z zastrzeżeniem artykułu 59, odszkodowanie płatne przez przewoźnika za stratę lub uszkodzenie towarów jest wyliczane zgodnie z wartością takich towarów w miejscu i czasie dostawy ustalaną zgodnie z artykułem 43.
2. Wartość towarów jest ustalana zgodnie z ceną towaru na giełdzie towarowej, lub jeżeli takiej ceny nie ma, zgodnie z ich ceną rynkową, lub jeżeli nie ma takiej ceny z giełdy towarowej bądź ceny rynkowej, w odniesieniu do normalnej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości w miejscu dostawy.
3. W przypadku straty lub uszkodzenia towarów, przewoźnik nie odpowiada za wypłatę odszkodowania ponad to, co przewidziano w ustępie 1 i 2 niniejszego artykułu za wyjątkiem sytuacji, gdy przewoźnik i załadowca zgodzili się wyliczyć odszkodowanie w sposób odmienny, w granicach podanych w rozdziale 16.

*Artykuł 23*  
*Powiadomienie o utracie, uszkodzeniu lub zwłoce*

1. W braku przeciwnego dowodu, domniemywa się że przewoźnik dostarczył towar zgodny z opisem zawartym w szczegółach umowy, chyba że przed lub w terminie dostawy, a gdy utrata lub uszkodzenie nie są widoczne w ciągu 7 dni roboczych w miejscu dostawy po dostarczeniu towaru, przewoźnik lub wykonawca otrzyma zawiadomienie o uszkodzeniu lub utracie towarów, określające ogólny charakter utraty lub uszkodzenia.
2. Nieprzekazanie przewoźnikowi lub wykonawcy takiego powiadomienia przywołanego w niniejszym artykule nie ma wpływu na prawo żądania odszkodowania z tytułu straty lub uszkodzenia towarów z niniejszej Konwencji, ani też nie wpływa na przypisanie obowiązku przeprowadzenia dowodu podanego w artykule 17.
3. Powiadomienie przywołane w niniejszym artykule nie jest wymagane w odniesieniu do straty lub uszkodzenia stwierdzonego poprzez wspólną inspekcję towarów wykonaną przez osobę, do której zostały dostarczone, oraz przewoźnika lub wykonawcy morskiego, od którego dochodzi się odpowiedzialności.

4. O ile w ciągu dwudziestu jeden kolejnych dni od dostawy towarów, przewoźnikowi nie przekaże się powiadomienia o utracie z powodu zwłoki, to do zapłaty nie przypada żadne odszkodowanie w odniesieniu do zwłoki.

5. Gdy powiadomienie przywołane w niniejszym artykule zostanie przekazane wykonawcy, który dostarczył towary, to ma ono taki sam skutek, jak gdyby powiadomienie zostało dostarczone przewoźnikowi, a powiadomienie przekazane przewoźnikowi ma taki sam skutek jak powiadomienie przekazane wykonawcy morskiemu.

6. W przypadku wszelkiej rzeczywistej lub uświadomionej straty, lub szkody, strony sporu udzielają sobie wszelkich uzasadnionych ułatwień w celu kontroli i zliczenia towarów oraz zapewniają dostęp do zapisów oraz dokumentów odnoszących się do przewozu towarów.

## **Rozdział 6**

### **Postanowienia dodatkowe odnoszące się do poszczególnych etapów przewozu**

#### *Artykuł 24*

#### *Dewiacja*

Gdy, w myśl prawa stosowanego, dewiacja stanowi naruszenie zobowiązań przewoźnika, to samo przez się nie pozbawia ona przewoźnika lub wykonawcy morskiego żadnej linii obrony czy ograniczenia z niniejszej Konwencji, za wyjątkiem zakresu podanego w artykule 61.

#### *Artykuł 25*

#### *Ładunek pokładowy na statkach*

1. Towary mogą być przewożone na pokładzie statku jedynie, jeżeli:

(a) Przewóz taki jest wymagany prawem;

(b) Są przewożone w kontenerach bądź na kontenerach lub pojazdach, które nadają się do przewozu na pokładzie a pokłady są specjalnie wyposażone do przewozu takich kontenerów lub pojazdów; oraz

(c) Przewóz na pokładzie jest zgodny z umową przewozu lub zwyczajami, obyczajami lub praktykami danej branży.

2. Postanowienia niniejszej Konwencji odnoszące się do odpowiedzialności przewoźnika znajdują zastosowanie do straty, szkody lub zwłoki w dostawie towarów przewożonych na pokładzie w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu lecz przewoźnik nie odpowiada za stratę, uszkodzenie takich towarów bądź zwłokę w ich dostawie, spowodowaną specjalnym

ryzykiem związanym z ich przewozem na pokładzie, gdy towary są przewożone zgodnie z ustępem 1 litera (a) lub (c) niniejszego artykułu.

3. Jeżeli towary były przewożone na pokładzie w przypadkach innych, aniżeli te dopuszczone w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu, to przewoźnik odpowiada za stratę lub uszkodzenie towarów bądź zwłokę w ich dostawie, która jest spowodowana wyłącznie przez ich przewóz na pokładzie i nie jest uprawniony do linii obrony przewidzianych w artykule 17.

4. Przewoźnik nie jest uprawniony do powoływania się na ustęp 1 litera (c) niniejszego artykułu wobec osoby trzeciej, która otrzymała zbywalny dokument transportowy lub zbywalny, elektroniczny zapis transportu w dobrej wierze chyba, że szczegóły umowy podają, że towary można przewozić na pokładzie.

5. Jeżeli przewoźnik i załadowca wyraźnie ustalili, że towary będą przewożone na pokładzie, to przewoźnik nie jest uprawniony do skorzystania z ograniczenia odpowiedzialności z tytułu wszelkiej straty, uszkodzenia lub zwłoki w dostawie towarów w zakresie takim, w jakim taka strata, uszkodzenie lub zwłoka wynikała z ich przewozu na pokładzie.

#### *Artykuł 26*

##### *Przewóz poprzedzający lub następujący po przewozie morskim*

Gdy strata lub uszkodzenie towarów, lub zdarzenie czy okoliczność powodująca zwłokę w ich dostawie wystąpi w okresie odpowiedzialności przewoźnika lecz wyłącznie przed ich załadunkiem na statek bądź wyłącznie po ich rozładunku ze statku, postanowienia niniejszej Konwencji nie będą miały pierwszeństwa przed przepisami innego aktu międzynarodowego, które w chwili takiej straty lub uszkodzenia, bądź zdarzenia lub okoliczności powodującej zwłokę:

(a) Stosownie do postanowień takiego międzynarodowego instrumentu, nie miałyby zastosowania do wszystkich lub wszelkich działań przewoźnika, jeśliby załadowca zawarł osobną i bezpośrednią umowę z przewoźnikiem odnośnie poszczególnego etapu przewozu, gdzie wystąpiła strata lub uszkodzenie, bądź zdarzenie lub okoliczność powodująca zwłokę w ich dostawie;

(b) Specyficznie przewidują odpowiedzialność przewoźnika, ograniczenie odpowiedzialności lub czas na pozew; oraz

(c) Nie można odstąpić od nich umownie czy to w ogóle, lub na niekorzyść załadowcy w ramach tego instrumentu.

## **Rozdział 7**

### **Zobowiązania załadowcy wobec przewoźnika**

#### *Artykuł 27*

#### *Dostawa w celu przewozu*

1. O ile w umowie przewozu nie ustalono inaczej, załadowca dostarcza towary gotowe do przewozu. W każdym razie załadowca dostarcza towary w takim stanie, że wytrzymają zamierzony przewóz, obejmujący m.in. ich załadunek, obsługę, rozmieszczenie, mocowanie i zabezpieczenie oraz rozładunek i nie będą szkodliwe dla osób bądź mienia.
2. Załadowca realizuje właściwie i starannie wszelkie zobowiązanie zaciągnięte w ramach umowy zawartej w myśl artykułu 13 ustęp 2.
3. Gdy kontener jest pakowany lub pojazd ładowany przez załadowcę, to załadowca właściwie i starannie rozmieszcza, mocuje i zabezpiecza zawartość w kontenerze bądź na nim lub w pojeździe bądź na nim, i to w taki sposób, że nie będzie szkodliwa dla osób bądź mienia.

#### *Artykuł 28*

#### *Współpraca załadowcy i przewoźnika w przekazywaniu informacji i instrukcji*

Przewoźnik i załadowca reagują na wnioski od siebie w celu przekazania informacji i instrukcji wymaganych dla właściwej obsługi oraz przewozu towarów, jeżeli informacje są w posiadaniu adresata wniosku lub instrukcje mieszczą się w uzasadnionej zdolności adresata wniosku do ich zapewnienia a nie są one w inny, rozsądny sposób, dostępne stronie wnioskodawcy.

#### *Artykuł 29*

#### *Obowiązek załadowcy do zapewnienia informacji, instrukcji i dokumentów*

1. Załadowca zapewnia przewoźnikowi, w sposób terminowy, takie informacje, instrukcje i dokumenty odnoszące się do towarów, które nie są w inny, uzasadniony sposób, dostępne przewoźnikowi a są zasadnie niezbędne:
  - (a) Do właściwej obsługi i przewozu towarów, łącznie ze środkami ostrożności podejmowanymi przez przewoźnika lub wykonawcy; oraz
  - (b) By przewoźnik stosował się do prawa, przepisów lub pozostałych wymagań władz publicznych w związku z zamierzonym przewozem,

pod warunkiem, że przewoźnik poinformuje załadowcę, w sposób terminowy, o informacjach, instrukcjach i dokumentach, których się domaga.

2. Nic, co podano w niniejszym artykule, nie ma wpływu na żaden szczególny, przewidziany prawem, przepisami lub pozostałymi wymaganiami władz publicznych, obowiązek zapewnienia określonych informacji, instrukcji i dokumentów związanych z towarami, w związku z zamierzonym przewozem.

### *Artykuł 30*

#### *Podstawa odpowiedzialności załadowcy wobec przewoźnika*

1. Załadowca jest odpowiedzialny z tytułu straty lub szkody poniesionej przez przewoźnika, jeżeli przewoźnik wykaże, że taka strata lub szkoda została spowodowana naruszeniem zobowiązań załadowcy z niniejszej Konwencji.

2. Za wyjątkiem przypadku straty lub szkody spowodowanej naruszeniem przez załadowcę swych zobowiązań w myśl artykułu 31, ustęp 2 oraz 32, załadowca jest zwolniony z całej lub części swej odpowiedzialności, jeżeli przyczyny lub jednej z przyczyn straty lub szkody nie można przypisywać jego winie lub winie którejś z osób przywołanych w artykule 34.

3. Gdy załadowca jest zwolniony z części swej odpowiedzialności w myśl niniejszego artykułu, załadowca ponosi odpowiedzialność jedynie za tę część straty lub szkody, którą można przypisywać jego winie lub winie którejś z osób przywołanych w artykule 34.

### *Artykuł 31*

#### *Informacje do opracowania szczegółów umowy*

1. Załadowca, w sposób terminowy, podaje przewoźnikowi dokładne informacje wymagane do opracowania szczegółów umowy oraz wydania dokumentów transportowych lub elektronicznych zapisów transportu, łącznie ze szczegółami przywołanymi w artykule 36 ustęp 1; nazwę strony, która ma zostać podana jako załadowca w szczegółach umowy; ew. nazwę odbiorcy; oraz ew. nazwę osoby, na której zlecenie ma zostać wydany dokument transportowy lub elektroniczny zapis transportu.

2. Uznaje się, że załadowca gwarantuje, w chwili odbioru, dokładność informacji, które zostają przez przewoźnika dostarczone według ustępu 1 niniejszego artykułu. Załadowca obowiązuje się do zwolnienia od odpowiedzialności przewoźnika, w przypadku straty lub szkody wynikającej z niedokładności takich informacji.

*Artykuły 32*  
*Specjalne zasady dotyczące towarów niebezpiecznych*

Gdy towary, z uwagi na ich naturę lub charakter są, lub uzasadnione jest prawdopodobieństwo, że staną się zagrożeniem dla osób, mienia lub środowiska naturalnego:

(a) Załadowca informuje przewoźnika o niebezpiecznej naturze lub charakterze towarów w sposób terminowy przed ich przybyciem do przewoźnika lub wykonawcy. Jeżeli załadowca tego nie uczyni, a przewoźnik lub wykonawca nie posiada w inny sposób wiedzy o ich niebezpiecznej naturze lub charakterze, to załadowca ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za stratę lub szkodę wynikającą z takiego niepoinformowania; oraz

(b) Załadowca oznakowuje lub metkuje towary niebezpieczne zgodnie z wszelkim prawem, przepisami lub wymaganiami władz publicznych, które mają zastosowanie do wszelkiego etapu zamierzonego przewozu towarów. Jeżeli załadowca tego nie uczyni, to ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za stratę lub szkodę wynikającą z takiego zaniechania.

*Artykuł 33*  
*Przyjęcie praw i zobowiązań załadowcy przez załadowcę dokumentowego*

1. Załadowca dokumentowy podlega zobowiązaniom i odpowiedzialności nałożonej na załadowcę stosownie do niniejszego rozdziału oraz w myśl artykułu 55 oraz jest uprawniony do praw i zarzutów przysługujących załadowcy przewidzianych niniejszym rozdziałem oraz rozdziałem 13.

2. Ustęp 1 niniejszego artykułu nie ma wpływu na zobowiązania, odpowiedzialność, prawa lub zarzuty przysługujące załadowcy.

*Artykuł 34*  
*Odpowiedzialność załadowcy za inne osoby*

Załadowca jest odpowiedzialny za naruszenie swych zobowiązań z niniejszej Konwencji spowodowane działaniami lub zaniechaniami dowolnej osoby, łącznie z pracownikami, agentami lub podwykonawcami, którym powierza realizację wszelkich swych zobowiązań lecz załadowca nie ponosi odpowiedzialności z tytułu działań lub zaniechań przewoźnika bądź wykonawcy występującego za przewoźnika, któremu załadowca powierza realizację swych zobowiązań.

## **Rozdział 8**

### **Dokumenty transportowe i elektroniczne zapisy transportu**

#### *Artykuł 35*

##### *Wydanie dokumentu transportowego lub elektronicznego zapisu transportu*

O ile załadowca i przewoźnik nie uzgodnili nieużywania dokumentu transportowego lub elektronicznego zapisu transportu, lub zwyczajem, obyczajem lub praktyką branżową jest jego nieużywanie, z chwilą dostarczenia towarów do przewoźnikowi lub wykonawcy, załadowca, lub - jeżeli załadowca na to przystaje - załadowca dokumentowy jest uprawniony do otrzymania od przewoźnika, wg wyboru załadowcy:

(a) Niezbywalnego dokumentu transportowego lub, z zastrzeżeniem artykułu 8 litera (a), niezbywalnego, elektronicznego zapisu transportu; lub

(b) Odpowiedniego, zbywalnego dokumentu transportowego lub, stosownie do artykułu 8 litera (a), niezbywalnego, elektronicznego zapisu transportu, o ile załadowca i przewoźnik nie uzgodnili nieużywania dokumentu transportowego lub elektronicznego zapisu transportu, lub zwyczajem, obyczajem lub praktyką branżową jest jego nieużywanie.

#### *Artykuł 36*

##### *Szczegóły umowy*

1. Szczegóły umowy w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu przywołanym w artykule 35 muszą obejmować następujące informacje dostarczane przez załadowcę:

- (a) Opis towarów odpowiedni dla transportu;
- (b) Oznakowanie wiodące niezbędne do identyfikacji towarów;
- (c) Liczbę opakowań lub sztuk, bądź ilości towarów; oraz
- (d) Ciężar towarów, o ile podany przez załadowcę.

2. Szczegóły umowy w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu przywołanym w artykule 35 muszą również obejmować:

(a) Stwierdzenie o widocznym porządku i stanie towarów w czasie, gdy przewoźnik lub wykonawca otrzymuje je do przewożenia;

- (b) Nazwę i adres przewoźnika;

(c) Datę, z którą przewoźnik lub wykonawca otrzymał towary, lub z którą towary zostały załadowane na statek, lub z którą wydano dokument transportowy bądź elektroniczny zapis transportu; oraz

(d) Jeżeli dokument transportowy jest zbywalny, liczbę oryginałów zbywalnego dokumentu transportowego, gdy wydano więcej niż jeden oryginał.

3. Szczegóły umowy w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu przywołanym w artykule 35 muszą dalej obejmować:

(a) Nazwę i adres odbiorcy, o ile podany przez załadowcę;

(b) Nazwę statku, o ile podana w umowie przewozu;

(c) Miejsce przyjęcia i, o ile znane przewoźnikowi, miejsce dostawy; oraz

(d) Port załadunku i port rozładunku, o ile podano w umowie przewozu.

4. Dla celów niniejszego artykułu wyrażenie "widoczny porządek i stan towarów" w ustępie 2 litera (a) niniejszego artykułu nawiązuje do porządku i stanu towarów w oparciu o:

(a) Należyte oględziny zewnętrzne towarów opakowanych w czasie, gdy załadowca dostarcza je przewoźnikowi lub wykonawcy; oraz

(b) Wszelkie dodatkowe oględziny, jakie faktycznie wykonuje przewoźnik lub wykonawca przed wydaniem dokumentu transportowego lub elektronicznego zapisu transportu.

#### *Artykuł 37* *Tożsamość przewoźnika*

1. Jeżeli przewoźnik jest zidentyfikowany z nazwy w szczegółach umowy, dowolna inna informacja w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu odnosząca się do tożsamości przewoźnika nie ma znaczenia w zakresie, w którym jest niezgodna z taką identyfikacją.

2. Jeżeli w szczegółach umowy nie zidentyfikowano żadnej osoby jako przewoźnika, jak jest to wymagane w myśl artykułu 36 ustęp 2 litera (b) lecz szczegóły umowy wskazują, że towary zostały załadowane na wymieniony z nazwy statek, to zakłada się, że zarejestrowany właściciel tego statku jest przewoźnikiem chyba, że wykaże, że statek był w czarterze bareboat w czasie przewozu i identyfikuje tegoż



czarterującego bareboat oraz wskazuje jego adres, w którym to przypadku zakłada się, że tenże czarterujący bareboat jest przewoźnikiem. Alternatywnie zarejestrowany właściciel może obalić domniemanie, że jest przewoźnikiem poprzez zidentyfikowanie przewoźnika i wskazanie jego adresu. Czarterujący bareboat może w taki sam sposób obalić domniemanie, że jest przewoźnikiem.

3. Nic, co podano w niniejszym artykule, nie uniemożliwia zgłaszającemu roszczenie wykazania, że wszelka osoba inna, aniżeli osoba podana w szczegółach umowy lub w myśl ustępu 2 niniejszego artykułu, jest przewoźnikiem.

#### *Artykuł 38*

##### *Podpis*

1. Dokument transportowy musi zostać podpisany przez przewoźnika lub osobę występującą w jego imieniu.

2. Elektroniczny zapis transportu obejmuje podpis elektroniczny przewoźnika lub osoby występującej w jego imieniu. Taki podpis elektroniczny identyfikuje sygnatariusza w odniesieniu do elektronicznego zapisu transportu oraz wskazuje autoryzację elektronicznego zapisu transportu przez przewoźnika.

#### *Artykuł 39*

##### *Braki w szczegółach umowy*

1. Brak lub niedokładność jednego lub więcej szczegółów umowy przywołanych w artykule 36, ustęp 1, 2 lub 3, sam w sobie nie wpływa na prawny charakter lub ważność dokumentu transportowego lub elektronicznego zapisu transportu.

2. Jeżeli szczegóły umowy obejmują datę lecz nie wskazują jej znaczenia, to uznaje się, że data jest:

(a) Datą, z którą wszystkie towary wskazane w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu zostały załadowane na statek, jeżeli szczegóły umowy wskazują, że towary zostały załadowane na statek; lub

(b) Datą, z którą przewoźnik lub wykonawca otrzymał towary, jeżeli szczegóły umowy nie wskazują, że towary zostały załadowane na statek.

3. Jeżeli szczegóły umowy nie podają widocznego porządku i stanu towarów w czasie, gdy przewoźnik lub wykonawca je odbiera, to uznaje się, że szczegóły umowy podają, że towary były w widocznym

dobrym porządku i stanie w czasie, gdy przewoźnik lub wykonawca je odebrał.

#### *Artykuł 40*

##### *Kwalifikowanie informacji odnoszącej się do towarów w szczegółach umowy*

1. Przewoźnik kwalifikuje informacje przywołane w artykule 36 ustęp 1 by wskazać, że nie ponosi on odpowiedzialności za dokładność informacji dostarczonych przez załadowcę, jeżeli:

(a) Przewoźnik posiada faktyczną wiedzę, że wszelkie istotne stwierdzenie w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu jest nieprawdziwe lub mylące; lub

(b) Przewoźnik ma uzasadnione podstawy, by wierzyć, że istotne stwierdzenie w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu jest nieprawdziwe lub mylące.

2. Bez uszczerbku dla treści ustępu 1 niniejszego artykułu, przewoźnik może kwalifikować informacje przywołane w artykule 36 ustęp 1 w okolicznościach oraz w sposób podany w ustępie 3 i 4 niniejszego artykułu, by wskazać, że nie ponosi on odpowiedzialności za dokładność informacji dostarczonych przez załadowcę.

3. Jeżeli towary nie zostaną dostarczone przewoźnikowi lub wykonawcy w zamkniętym kontenerze lub pojeździe, lub gdy zostaną dostarczone w zamkniętym kontenerze lub pojeździe a przewoźnik lub wykonawca faktycznie podda je kontroli, to przewoźnik może zakwalifikować informacje przywołane w artykule 36 ustęp 1, jeżeli:

(a) Przewoźnik nie ma fizycznie wykonalnych lub komercyjnie uzasadnionych środków do sprawdzenia informacji dostarczonych przez załadowcę, w którym to przypadku może wskazać, których informacji nie był w stanie sprawdzić; lub

(b) Przewoźnik ma uzasadnione podstawy, by wierzyć, że informacje dostarczone przez załadowcę są niedokładne, w którym to przypadku może załączyć klauzulę podającą, co uznaje on, w sposób uzasadniony, za dokładne informacje.

4. Jeżeli towary zostaną dostarczone do przewozu przewoźnikowi lub wykonawcy w zamkniętym kontenerze lub pojeździe, to przewoźnik może zakwalifikować informacje przywołane w:

- (a) Artykule 36 ustęp 1 litera (a), (b) lub (c), jeżeli:
  - (i) Towary wewnątrz kontenera lub pojazdu nie zostały faktycznie skontrolowane przez przewoźnika lub wykonawcy; oraz
  - (ii) Ani przewoźnik, ani wykonawca nie posiadał uzyskanej w inny sposób faktycznej wiedzy o zawartości przed wydaniem dokumentu transportowego lub elektronicznego zapisu transportu; oraz
- (b) Artykule 36 ustęp 1 litera (d), jeżeli:
  - (i) Ani przewoźnik, ani wykonawca nie zważył kontenera lub pojazdu, a załadowca oraz przewoźnik nie uzgodnili przed wysyłką, że kontener lub pojazd będzie ważony a ciężar będzie ujęty w szczegółach umowy; lub
  - (ii) Nie było fizycznie wykonalnych lub komercyjnie uzasadnionych środków do sprawdzenia ciężaru kontenera lub pojazdu.

*Artykuł 41*  
*Skutki dowodowe szczegółów umowy*

Za wyjątkiem zakresu, w którym szczegóły umowy zostały zakwalifikowane w okolicznościach i w sposób podany w artykule 40:

- (a) Dokument transportowy lub elektroniczny zapis transportu jest prima facie dowodem przyjęcia przez przewoźnika towarów jak to podano w szczegółach umowy;
- (b) Przeciwdowód ze strony przewoźnika w odniesieniu do wszelkich szczegółów umowy jest niedopuszczalny, gdy takie szczegóły umowy są ujęte w:
  - (i) Zbywalnym dokumencie transportowym lub zbywalnym, elektronicznym zapisie transportu, który został przeniesiony na osobę trzecią działającą w dobrej wierze;
  - (ii) Niezbywalnym dokumencie transportowym, który wskazuje, że musi zostać wydany w celu otrzymania towarów i został przekazany odbiorcy działającemu w dobrej wierze;
- (c) Przeciwdowód ze strony przewoźnika jest niedopuszczalny wobec odbiorcy, który w dobrej wierze działa polegając na któryś z poniższych

szczegółów umowy zawartym w niezbywalnym dokumencie transportowym lub w niezbywalnym, elektronicznym zapisie transportu:

- (i) Szczegóły umowy przywołane w artykule 36 ustęp 1, gdy takie szczegóły umowy zostały dostarczone przez przewoźnika;
- (ii) Liczba, typ i numery identyfikacyjne kontenerów lecz nie numery identyfikacyjne plomb na kontenerach; oraz
- (iii) Szczegóły umowy przywołane w artykule 36 ustęp 2.

*Artykuł 42*  
*"Fracht opłacony z góry"*

Jeżeli szczegóły umowy zawierają stwierdzenie "fracht opłacony z góry" lub stwierdzenie podobnej natury, to przewoźnik nie może dowodzić w stosunku do posiadacza lub odbiorcy faktu, że fracht nie został opłacony z góry. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania, jeżeli posiadacz lub odbiorca jest zarazem załadowcą.

**Rozdział 9**  
**Dostawa towarów**

*Artykuł 43*  
*Obowiązek odbioru dostawy*

Gdy towary dotrą do miejsca przeznaczenia, odbiorca, który domaga się wydania towarów zgodnie z umową przewozu odbiera dostawę towarów w czasie lub w okresie czasu, oraz w miejscu uzgodnionym w umowie przewozu, lub przy braku takiej umowy, w czasie i miejscu, w którym, mając na uwadze warunki umowy, zwyczaj, obyczaj lub praktyki branżowe oraz okoliczności przewozu, dostawy można się zasadnie spodziewać.

*Artykuł 44*  
*Obowiązek potwierdzenia odbioru*

Na wniosek przewoźnika lub wykonawcy, który dostarcza towary, odbiorca potwierdza odbiór towarów od przewoźnika lub wykonawcy w sposób, który jest zwyczajowy w miejscu dostawy. Przewoźnik może odmówić dostawy, jeżeli odbiorca odmawia potwierdzenia takiego odbioru.

#### *Artykuł 45*

#### *Dostawa, gdy nie wydano zbywalnego dokumentu transportowego lub zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu*

Gdy nie wydano ani zbywalnego dokumentu transportowego, ani zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu:

(a) Przewoźnik dostarcza towary odbiorcy w czasie i miejscu przywołanym w artykule 43. Przewoźnik może odmówić dostawy, jeżeli osoba twierdząca, że jest odbiorcą, nie wykaże właściwie swej tożsamości jako odbiorca na wniosek przewoźnika;

(b) Jeżeli nazwa i adres odbiorcy nie jest przywołany w szczegółach umowy, to kontroler, przed przybyciem towarów do miejsca przeznaczenia lub przed tym, podaje przewoźnikowi taką nazwę i adres;

(c) Bez naruszania treści artykułu 48 ustęp 1, jeżeli towary nie mogą zostać dostarczone, ponieważ (i) odbiorca, po otrzymaniu powiadomienia i ich przybyciu, w czasie lub w okresie czasu przywołanym w artykule 43, nie domaga się dostawy towarów od przewoźnika po ich dotarciu do miejsca przeznaczenia; (ii) przewoźnik odmawia dostawy, ponieważ osoba twierdząca, że jest odbiorcą, nie wykazuje właściwie swej tożsamości jako odbiorca; lub (iii) przewoźnik, po uzasadnionych staraniach, nie jest w stanie zlokalizować odbiorcy po to, by zawnioskować o instrukcje dostawy, to może powiadomić kontrolera i zawnioskować o instrukcje w odniesieniu do dostawy towarów. Jeżeli, po uzasadnionych wysiłkach, przewoźnik nie jest w stanie zlokalizować załadowcy, to może powiadomić załadowcę dokumentowego i zawnioskować o instrukcje w odniesieniu do dostawy towarów;

(d) Przewoźnik, który dostarczy towary zgodnie z instrukcją kontrolera, załadowcy lub załadowcy dokumentowego w myśl litery (c) niniejszego artykułu, zostaje zwolniony ze swych zobowiązań do dostawy towarów w ramach umowy przewozu.

#### *Artykuł 46*

#### *Dostawa, gdy wydawany jest niezbywalny dokument transportowy, który wymaga złożenia*

Gdy wydaje się niezbywalny dokument transportowy, który wskazuje, że musi zostać złożony po to, by otrzymać dostawę towarów:

(a) Przewoźnik dostarcza odbiorcy towary w czasie i miejscu przywołanym w artykule 43 z chwilą, gdy odbiorca wykazał prawidłowo swoją tożsamość na wniosek przewoźnika i złożył niezbywalny dokument. Przewoźnik może odmówić dostawy, jeżeli osoba twierdząca, że jest odbiorcą, nie wykaże prawidłowo swojej tożsamości na wniosek przewoźnika i odmawia dostawy, jeżeli niezbywalny dokument nie został złożony. Jeżeli wydano więcej niż jeden niezbywalny dokument, złożenie jednego oryginału wystarcza a pozostałe oryginały tracą wszelkie znaczenie lub ważność;

(b) Bez naruszania treści artykułu 48 ustęp 1, jeżeli towary nie mogą zostać dostarczone, ponieważ (i) odbiorca, po otrzymaniu powiadomienia i ich przybyciu, w czasie lub w okresie czasu przywołanym w artykule 43, nie domaga się dostawy towarów od przewoźnika po ich dotarciu do miejsca przeznaczenia; (ii) przewoźnik odmawia dostawy, ponieważ osoba twierdząca, że jest odbiorcą, nie wykazuje właściwie swej tożsamości jako odbiorca; lub (iii) przewoźnik, po uzasadnionych staraniach, nie jest w stanie zlokalizować odbiorcy po to, by zawnioskować o instrukcję dostawy, to może tak powiadomić załadowcę i zawnioskować o instrukcje w odniesieniu do dostawy towarów. Jeżeli, po uzasadnionych wysiłkach, przewoźnik nie jest w stanie zlokalizować załadowcy, to może tak powiadomić załadowcę dokumentowego i zawnioskować o instrukcje w odniesieniu do dostawy towarów;

(c) Przewoźnik, który dostarczy towary zgodnie z instrukcjami załadowcy lub załadowcy dokumentowego w myśl litery (b) niniejszego artykułu, zostaje zwolniony ze swego obowiązku dostarczenia towarów w ramach umowy przewozu niezależnie od tego, czy złożono mu niezbywalny dokument transportowy, czy nie.

#### *Artykuł 47*

#### *Dostawa, gdy wydawany jest zbywalny dokument transportowy lub zbywalny, elektroniczny zapis transportu*

1. Gdy wydaje się zbywalny dokument transportowy lub zbywalny, elektroniczny zapis transportu:

(a) Posiadacz zbywalnego dokumentu transportowego lub zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu jest uprawniony do domagania się dostawy towarów od przewoźnika, po ich przybyciu do miejsca przeznaczenia, w którym to przypadku przewoźnik dostarcza towary posiadaczowi w czasie i miejscu przywołanym w artykule 43:

(i) Po złożeniu zbywalnego dokumentu transportowego, a jeżeli posiadacz jest jedną z osób przywołanych w artykule 1, ustęp 10 litera (a) (i), po prawidłowym wykazaniu tożsamości przez posiadacza; lub

(ii) Po wykazaniu przez posiadacza, zgodnie z procedurami przywołanymi w artykule 9 ustęp 1, że jest posiadaczem zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu;

(b) Przewoźnik odmawia dostawy, jeżeli nie zostały spełnione wymagania z liter (a) (i) lub (a) (ii) niniejszego ustępu;

(c) Jeżeli wydano więcej niż jeden oryginał zbywalnego dokumentu transportowego, a liczba oryginałów jest podana w tym dokumencie, złożenie jednego oryginału wystarcza a pozostałe oryginały tracą wszelkie znaczenie lub ważność. Gdy skorzystano ze zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu, to taki elektroniczny zapis transportu traci wszelkie znaczenie lub ważność z chwilą dostawy do posiadacza zgodnie z procedurami wymaganymi w artykule 9 ustęp 1.

2. Bez naruszania treści artykułu 48 ustęp 1, jeżeli zbywalny dokument transportowy lub zbywalny, elektroniczny zapis transportu wyraźnie podaje, że towary mogą zostać dostarczone bez złożenia dokumentu transportowego lub elektronicznego zapisu transportu, to zastosowanie mają następujące reguły:

(a) Jeżeli towary nie mogą zostać dostarczone, ponieważ (i) posiadacz, po otrzymaniu powiadomienia i ich przybyciu, w czasie lub w okresie czasu przywołanym w artykule 43, nie domaga się dostawy towarów od przewoźnika po ich dotarciu do miejsca przeznaczenia; (ii) przewoźnik odmawia dostawy, ponieważ osoba twierdząca, że jest posiadaczem, nie wykazuje właściwie swej tożsamości jako jedna z osób przywołanych w artykule 1 ustęp 10 litera (a) (i), lub (iii) przewoźnik, po uzasadnionych staraniach, nie jest w stanie zlokalizować posiadacza po to, by zawnioskować o instrukcje dostawy, to może tak powiadomić załadowcę i zawnioskować o instrukcje w odniesieniu do dostawy towarów. Jeżeli, po uzasadnionych wysiłkach, przewoźnik nie jest w stanie zlokalizować załadowcy, to może powiadomić załadowcę dokumentowego i zawnioskować o instrukcje w odniesieniu do dostawy towarów;

(b) Przewoźnik, który dostarczy towary zgodnie z instrukcjami załadowcy lub załadowcy dokumentowego w myśl ustępu 2 litera (a) niniejszego artykułu, zostaje zwolniony ze swego obowiązku dostarczenia towarów posiadaczowi w ramach umowy przewozu niezależnie od tego, czy złożono mu niezbywalny dokument transportowy, czy nie, lub czy osoba domagająca się dostawy stosownie do zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu wykazała, zgodnie z procedurami przywołanymi w artykule 9 ustęp 1, że jest posiadaczem, czy nie.

(c) Osoba przekazująca instrukcje w myśl ustępu 2 litera (a) niniejszego artykułu chroni odszkodowawczo przewoźnika od straty wynikającej z jego odpowiedzialności wobec posiadacza w myśl ustępu 2 litera (e) niniejszego artykułu. Przewoźnik może odmówić postępowania wg tych instrukcji, jeżeli osoba ta nie zapewni wystarczającego zabezpieczenia, którego przewoźnik może się uzasadnienie domagać;

(d) Osoba, która staje się posiadaczem zbywalnego dokumentu transportowego lub zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu, po dostarczeniu towarów przez przewoźnika stosownie do ustępu 2 litera (b) niniejszego artykułu lecz zgodnie z ustaleniami umownymi lub innymi zawartymi przed taką dostawą, wstępuje w prawa wobec przewoźnika z umowy przewozu inne, aniżeli prawo do domagania się dostawy towarów;

(c) Pomimo ustępu 2 litera (b) oraz ustępu 2 litera (d) niniejszego artykułu, posiadacz, który staje się posiadaczem po takiej dostawie, a który nie miał i nie mógł mieć racjonalnie wiedzy o takiej dostawie w czasie, gdy stał się posiadaczem, wstępuje w prawa nadane zbywalnym dokumentem transportowym lub zbywalnym, elektronicznym zapisem transportu. Gdy szczegóły umowy podają spodziewany termin dotarcia towarów lub wskazują, jak otrzymać informacje, czy towary zostały dostarczone, to zakłada się, że posiadacz w czasie, gdy stał się posiadaczem, posiadał bądź mógł racjonalnie posiadać wiedzę o dostawie towarów.

#### *Artykuł 48*

#### *Towary, które pozostają niedostarczone*

1. Dla celów niniejszego artykułu, towary zostają uznane za takie, które pozostają niedostarczone jedynie, jeżeli po ich przybyciu do miejsca przeznaczenia:

(a) Odbiorca nie przyjmuje dostawy towarów, w myśl niniejszego artykułu, w czasie i miejscu przywołanym w artykule 43;

(b) Kontroler, posiadacz, załadowca lub załadowca dokumentowy nie może zostać znaleziony lub nie może dać przewoźnikowi odpowiednich instrukcji w myśl artykułu 45, 46 i 47;

(c) Przewoźnik jest uprawniony do odmowy dostawy, lub wymaga się tego od niego, stosownie do artykułu 44, 45, 46 i 47;

(d) Przewoźnikowi nie wolno dostarczyć towarów odbiorcy stosownie do prawa lub przepisów w miejscu, do którego wymaga się dostawy;  
lub

(e) Towary nie mogą zostać dostarczone przez przewoźnika z innego tytułu.



2. Bez naruszania wszelkich pozostałych praw, które przewoźnik może mieć wobec załadowcy, kontrolera lub odbiorcy, jeżeli towary pozostają niedostarczone, to przewoźnik, na ryzyko i koszt osoby uprawnionej do towarów, może podjąć takie działania w odniesieniu do towarów, jakiego uzasadnienie wymagają okoliczności, obejmujące:

- (a) Przechowanie towarów w dowolnym, odpowiednim miejscu;
- (b) Rozpakowanie towarów, jeżeli są zapakowane w kontenerach lub pojazdach, lub inne postępowanie w odniesieniu do towarów, m.in. poprzez ich przemieszczenie; oraz
- (c) Spowodowanie sprzedaży lub zniszczenia towarów zgodnie z praktykami lub w myśl prawa czy przepisów w miejscu, gdzie towary są zlokalizowane w danym czasie.

3. Przewoźnik może korzystać z praw z ustępu 2 niniejszego artykułu jedynie po przekazaniu uzasadnionego powiadomienia o zamierzonym działaniu zgodnym z ustępem 2 niniejszego artykułu do osoby podanej w szczegółach umowy jako ew. osoby, którą należy powiadomić o przybyciu towarów do miejsca przeznaczenia oraz do jednej z poniższych osób we wskazanej kolejności, o ile jest znana przewoźnikowi: odbiorca, kontroler lub załadowca.

4. Jeżeli towary zostaną sprzedane w myśl ustępu 2 litera (c) niniejszego artykułu, przewoźnik zachowuje dochód ze sprzedaży na korzyść osoby uprawnionej do towarów, z zastrzeżeniem potrącenia wszelkich kosztów poniesionych przez przewoźnika oraz wszelkich pozostałych kwot, które są należne przewoźnikowi w związku z przewozem tych towarów.

5. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenie towarów, które nastąpi w czasie, gdy pozostają one niedostarczone stosownie do niniejszego artykułu chyba, że zgłaszający roszczenie wykaże, że taka strata lub uszkodzenie wynikło z niepodjęcia przez przewoźnika kroków, które byłyby uzasadnione w tych okolicznościach, by zabezpieczyć towary oraz, że przewoźnik wiedział lub powinien był wiedzieć, że strata lub uszkodzenie towarów wyniknie z niepodjęcia przezeń takich kroków.

#### *Artykuł 49* *Zatrzymanie towarów*

Nic, co podano w niniejszej Konwencji, nie ma wpływu na prawo przewoźnika lub wykonawcy, które może istnieć w myśl umowy przewozu lub prawa stosowanego do zatrzymania towarów w celu zabezpieczenia zapłaty należnych sum.

## **Rozdział 10** **Prawa kontrolera**

### *Artykuł 50*

#### *Korzystanie z prawa do kontroli i jego zakres*

1. Prawo do kontroli może być wykorzystywane wyłącznie przez kontrolera i jest ograniczone do:

(a) Prawa do przekazywania lub modyfikacji instrukcji w odniesieniu do towarów, które nie stanowi zmiany umowy przewozu;

(b) Prawa do otrzymania dostawy towarów w zaplanowanym porcie zawinięcia lub, w odniesieniu do przewozu lądowego, dowolnego miejsca na trasie; oraz

(c) Prawa do zastąpienia odbiorcy dowolną inną osobą łącznie z kontrolerem.

2. Prawo do kontroli istnieje przez cały okres odpowiedzialności przewoźnika, jak to podano w artykule 12, i wygasa z upływem tego okresu.

### *Artykuł 51*

#### *Tożsamość kontrolera i przekazanie prawa do kontroli*

1. Za wyjątkiem przypadków przywołanych w ustępie 2, 3 i 4 niniejszego artykułu:

(a) Załadowca jest kontrolerem chyba, że załadowca, gdy umowa przewozu jest już zawarta, wyznaczy na kontrolera odbiorcę, załadowcę dokumentowego lub inną osobę;

(b) Kontroler jest uprawniony do przekazania prawa do kontroli innej osobie. Przekazanie staje się obowiązujące w odniesieniu do przewoźnika z chwilą powiadomienia go o przekazaniu przez cedenta i gdy cesjonariusz staje się kontrolerem; oraz

(c) Gdy kontroler korzysta z prawa do kontroli, to musi właściwie wykazać swą tożsamość.

2. Gdy wydano niezbywalny dokument transportowy, który wskazuje, że należy go złożyć po to, by otrzymać dostawę towarów:

(a) Załadowca jest kontrolerem i może przekazać prawo do kontroli odbiorcy wymienionemu w dokumencie transportowym poprzez przekazanie tej osobie dokumentu bez indosu. Jeżeli wydano więcej niż

jeden dokument, to aby skutecznie przekazać prawo do kontroli, należy przekazać wszystkie oryginały; oraz

(b) Aby korzystać z prawa do kontroli, kontroler przedkłada dokument i właściwie okazuje swą tożsamość. Jeżeli wydano więcej niż jeden oryginał dokumentu, to należy przedłożyć wszystkie oryginały, gdyż bez tego nie można korzystać z prawa do kontroli.

3. Gdy wydano zbywalny dokument transportowy:

(a) Kontrolerem jest jego posiadacz, lub jeżeli wydano więcej niż jeden oryginał zbywalnego dokumentu transportowego, posiadacz wszystkich oryginałów;

(b) Posiadacz może przekazać prawo do kontroli poprzez przekazanie zbywalnego dokumentu transportowego innej osobie zgodnie z artykułem 57. Jeżeli wydano więcej niż jeden oryginał tego dokumentu, osobie tej należy przekazać wszystkie oryginały po to, by skutecznie przekazać prawo do kontroli; oraz

(c) Aby korzystać z prawa do kontroli, posiadacz przedkłada przewoźnikowi zbywalny dokument transportowy, a jeżeli posiadacz jest jedną z osób przywołanych w artykule 1, ustęp 10 litera (a) (i), posiadacz musi odpowiednio wykazać swą tożsamość. Jeżeli wydano więcej niż jeden oryginał dokumentu, to należy przedłożyć wszystkie oryginały, gdyż bez tego nie można korzystać z prawa do kontroli.

4. Gdy wydano zbywalny, elektroniczny dokument transportu:

(a) Kontrolerem jest posiadacz;

(b) Posiadacz może przekazać prawo do kontroli innej osobie poprzez przekazanie zbywalnego, elektronicznego dokumentu transportu zgodnie z procedurami przywołanymi w artykule 9 ustęp 1; oraz

(c) Aby korzystać z prawa do kontroli, posiadacz wykazuje, zgodnie z procedurami przywołanymi w artykule 9 ustęp 1, że jest posiadaczem.

#### *Artykuł 52*

#### *Realizacja instrukcji przez przewoźnika*

1. Z zastrzeżeniem ustępu 2 i 3 niniejszego artykułu, przewoźnik realizuje instrukcje przywołane w artykule 50, jeżeli:

(a) Osoba przekazująca takie instrukcje jest uprawniona do wykonywania prawa do kontroli;

(b) Instrukcje, w sposób uzasadniony, można realizować zgodnie z ich warunkami w momencie, gdy instrukcje te dotrą do przewoźnika; oraz

(c) Instrukcje nie kłócą się z normalnymi działaniami przewoźnika, łącznie z jego praktykami dotyczącymi dostaw.

2. W każdym przypadku, kontroler musi zwrócić przewoźnikowi wszelki uzasadniony, dodatkowy wydatek, który przewoźnik może ponieść oraz musi chronić odszkodowawczo przewoźnika od straty lub szkody, którą przewoźnik może ponieść w wyniku starannego realizowania wszelkiej instrukcji w myśl niniejszego artykułu, łącznie z odszkodowaniem, za którego zapłatę przewoźnik może stać się odpowiedzialny z tytułu straty lub uszkodzenia innych przewożonych towarów.

3. Przewoźnik jest uprawniony do uzyskania zabezpieczenia od kontrolera z tytułu kwoty dodatkowego wydatku, straty lub szkody, która wg uzasadnionego oczekiwania przewoźnika wyniknie w związku z realizacją instrukcji w myśl niniejszego artykułu. Przewoźnik może odmówić wykonania instrukcji przy braku takiego zabezpieczenia.

4. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu straty lub uszkodzenia towarów lub zwłoki w dostawie, wynikającej z niezastosowania się do instrukcji kontrolera przy naruszeniu swego obowiązku z ustępu 1 niniejszego artykułu podlega artykułom 17 do 23, a wysokość odszkodowania płatnego przez przewoźnika podlega artykułom 59 do 61.

#### *Artykuł 53* *Uznana dostawa*

Uznaje się, że towary, które są dostarczane w myśl instrukcji zgodnie z artykułem 52 ustęp 1, mają być dostarczane do miejsca przeznaczenia i do takiej dostawy zastosowanie mają postanowienia rozdziału 9.

#### *Artykuł 54* *Zmiany umowy przewozu*

1. Kontroler to jedyna osoba, która może uzgodnić z przewoźnikiem zmiany umowy przewozu różne od tych, przywołanych w artykule 50 ustęp 1 litera (b) i (c).

2. Zmiany umowy przewozu, łącznie z tymi przywołanymi w artykule 50 ustęp 1 litera (b) i (c) podaje się w zbywalnym dokumencie

transportowym lub w niezbywalnym dokumencie transportowym, który wymaga przedłożenia, lub ujmuje w zbywalnym, elektronicznym zapisie transportu, lub – na wniosek kontrolera – podaje się w niezbywalnym dokumencie transportowym, lub ujmuje się w niezbywalnym, elektronicznym zapisie transportu. Jeżeli zmiany takie są tak podane lub ujęte, to powinny zostać podpisane zgodnie z artykułem 38.

#### *Artykuł 55*

##### *Przekazywanie dodatkowych informacji, instrukcji lub dokumentów przewoźnikowi*

1. Kontroler, na wniosek przewoźnika lub wykonawcy, przekazuje w sposób terminowy, informacje, instrukcje lub dokumenty odnoszące się do towarów, jeszcze nie przekazane przez załadowcę, a w inny sposób zasadnie niedostępne przewoźnikowi, których może on zasadnie potrzebować do realizacji swych zobowiązań w ramach umowy przewozu.
2. Jeżeli przewoźnik, po uzasadnionych wysiłkach, nie jest w stanie zlokalizować kontrolera lub kontroler nie jest w stanie przekazać odpowiednich informacji, instrukcji lub dokumentów przewoźnikowi, to przekazuje je załadowca. Jeżeli przewoźnik, po uzasadnionych wysiłkach, nie jest w stanie zlokalizować załadowcy, to takie informacje, instrukcje lub dokumenty przekazuje załadowca dokumentowy.

#### *Artykuł 56*

##### *Zmiana wg uzgodnienia*

Strony umowy przewozu mogą zmienić skutek artykułu 50 ustęp 1 litera (b) i (c), 50 ustęp 2 oraz 52. Strony mogą także ograniczyć lub wykluczyć zbywalność prawa do kontroli przywołanego w artykule 51 ustęp 1 litera (b).

## **Rozdział 11**

### **Przekazanie praw**

#### *Artykuł 57*

##### *Gdy wydany jest zbywalny dokument transportowy lub zbywalny, elektroniczny zapis transportu*

1. Gdy wydany jest zbywalny dokument transportowy, posiadacz może przekazać prawa ujęte w dokumencie poprzez przekazanie go innej osobie:
  - (a) Należycie podpisanego albo przez taką inną osobę, albo *in blanco*, jeżeli to dokument na zlecenie; lub

(b) Bez indosu, jeżeli: (i) jest to dokument na okaziciela lub dokument indosowany *in blanco*; lub (ii) jest to dokument wystawiony na zlecenie oznaczonej osoby a przekazanie następuje pomiędzy pierwszym posiadaczem a tą oznaczoną osobą.

2. Gdy wydany jest zbywalny, elektroniczny zapis transportu, jego posiadacz może przekazać prawa w nim ujęte, czy jest on wydany na zlecenie lub na zlecenie oznaczonej osoby, poprzez przekazanie elektronicznego zapisu transportu zgodnie z procedurami przywołanymi w artykule 9 ustęp 1.

#### *Artykuł 58* *Odpowiedzialność posiadacza*

1. Bez naruszania treści artykułu 55, posiadacz, który nie jest załadowcą, a który nie wykonuje żadnego prawa z umowy przewozu, nie ponosi żadnej odpowiedzialności z tytułu umowy przewozu jedynie z powodu tego, że jest posiadaczem.

2. Posiadacz, który nie jest załadowcą, a który wykonuje jakieś prawo z umowy przewozu, ponosi wszelkie zobowiązania nałożone nań z tytułu umowy przewozu w zakresie, w jakim takie zobowiązania są ujęte w zbywalnym dokumencie transportowym lub zbywalnym, elektronicznym zapisie transportu lub można je zeń ustalić.

3. Dla celów ustępu 1 i 2 niniejszego artykułu, posiadacz, który nie jest załadowcą, nie wykonuje żadnego prawa z umowy przewozu jedynie ponieważ:

(a) Ustala z przewoźnikiem, w myśl artykułu 10, zastąpienie zbywalnego dokumentu transportowego zbywalnym, elektronicznym zapisem transportu lub zastąpienie zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu zbywalnym dokumentem transportowym; lub

(b) Przekazuje swe prawa w myśl artykułu 57.

### **Rozdział 12** **Granice odpowiedzialności**

#### *Artykuł 59* *Granice odpowiedzialności*

1. Z zastrzeżeniem artykułu 60 i 61 ustęp 1, odpowiedzialność przewoźnika z tytułu naruszeń swych zobowiązań w ramach niniejszej Konwencji jest ograniczona do 875 jednostek obliczeniowych za opakowanie lub inną jednostkę przewozową, lub do 3 jednostek obliczeniowych na kilogram ciężaru brutto towarów, które są przedmiotem roszczenia lub sporu zależnie od tego, która kwota jest wyższa, za wyjątkiem sytuacji, gdy wartość towarów została

zadeklarowana przez załadowcę i zawarta w szczegółach umowy, lub gdy pomiędzy przewoźnikiem a załadowcą uzgodniono wyższą kwotę aniżeli kwota ograniczenia odpowiedzialności podana w niniejszym artykule.

2. Gdy towary są przewożone w lub na kontenerze, palecie lub podobnym artykule transportowym stosowanym do konsolidowania towarów, w lub na pojeździe, opakowania lub jednostki przewozowe wymienione w szczegółach umowy jako pakowane w lub na takim artykule transportowym bądź pojeździe uznaje się za opakowania lub jednostki przewozowe. Jeżeli nie są tak wymienione, to towary w lub na takim artykule transportowym bądź pojeździe uznaje się za jedną jednostkę przewozową.

3. Jednostka obliczeniowa przywołana w niniejszym artykule stanowi Specjalne Prawo Ciągnięcia wg definicji Międzynarodowego Funduszu Walutowego. Kwoty przywołane w niniejszym artykule należy przeliczać na walutę krajową Państwa zgodnie z wartością takiej waluty z datą orzeczenia lub przyznania, lub z datą uzgodnioną przez strony. Wartość waluty krajowej, w odniesieniu do Specjalnego Prawa Ciągnięcia, dla Umawiającego się Państwa będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, ma być wyliczana zgodnie z metodą wyceny stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy, obowiązującą w danym dniu do jego operacji i transakcji. Wartość waluty krajowej, w odniesieniu do Specjalnego Prawa Ciągnięcia, dla Umawiającego się Państwa, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, ma być wyliczana w sposób ustalony przez to Państwo.

#### *Artykuł 60*

##### *Granice odpowiedzialności za stratę spowodowaną zwłoką*

Z zastrzeżeniem artykułu 61 ustęp 2, odszkodowanie z tytułu straty lub uszkodzenia towarów z powodu zwłoki jest wyliczane zgodnie z artykułem 22 a odpowiedzialność za stratę ekonomiczną z powodu zwłoki jest ograniczona do wysokości odpowiadającej dwu i półkrotnemu frachtowi płatnemu od opóźnionych towarów. Całkowita wysokość płatna stosownie do niniejszego artykułu i artykułu 59 ustęp 1 nie może przekroczyć granicy, która zostałaby wyznaczona w myśl artykułu 59 ustęp 1 w odniesieniu do całkowitej straty danych towarów.

#### *Artykuł 61*

##### *Strata korzyści z tytułu ograniczenia odpowiedzialności*

1. Ani przewoźnik, ani żadna z osób przywołanych w artykule 18, nie jest uprawniona do powołania się na ograniczenie odpowiedzialności o którym mowa w artykule 59, lub podanego w umowie przewozu, jeżeli zgłaszający roszczenie wykaże, że stratę wynikającą z naruszenia zobowiązania przewoźnika z niniejszej Konwencji można było przypisać osobistemu działaniu lub zaniechaniu osoby roszczącej sobie prawo do ograniczenia,

dokonanemu z zamiarem wyrządzenia takiej straty bądź lekkomyślnie oraz ze świadomością, że taka strata prawdopodobnie wyniknie.

2. Ani przewoźnik, ani żadna z osób przywołanych w artykule 18, nie jest uprawniona do korzyści z tytułu ograniczenia odpowiedzialności podanego w artykule 60, jeżeli zgłaszający roszczenie wykaże, że zwłoka w dostawie wynikła z osobistego działania lub zaniechania osoby roszczącej sobie prawo do ograniczenia, dokonanego z zamiarem wyrządzenia takiej straty z powodu zwłoki bądź lekkomyślnie oraz ze świadomością, że taka strata prawdopodobnie wyniknie.

## **Rozdział 13** **Czas na powództwo**

### *Artykuł 62* *Okres czasu na powództwo*

1. Po upływie okresu dwóch lat nie można wszcząć żadnego postępowania sądowego lub arbitrażowego w odniesieniu do roszczeń lub sporów wynikających z naruszenia zobowiązania w ramach niniejszej Konwencji.

2. Okres przywołany w ustępie 1 niniejszego artykułu rozpoczyna się z dniem, w którym przewoźnik dostarczył towary, lub w przypadku, w którym żadne towary nie zostały dostarczone, lub jedynie część towarów została dostarczona, ostatniego dnia, w którym towary powinny być zostać dostarczone. Dzień, w którym okres ten się rozpoczyna, nie jest wliczany do okresu.

3. Pomimo upływu okresu podanego w ustępie 1 niniejszego artykułu, strona może oprzeć się na swym roszczeniu jako linii obrony lub w przypadku powództwa wzajemnego względem roszczenia dochodzonego przez drugą stronę.

### *Artykuł 63* *Przedłużenie czasu na powództwo*

Okres podany w artykule 62 nie podlega zawieszeniu lub przerwaniu lecz osoba, przeciwko której zgłoszono roszczenie, może w dowolnym czasie w trakcie biegu tego okresu przedłużyć go poprzez deklarację skierowaną do zgłaszającego roszczenie. Okres ten może zostać dalej przedłużony następną deklaracją lub deklaracjami.



*Artykuł 64*  
*Powództwo o odszkodowanie*

Powództwo o odszkodowanie może zostać wszczęte przez osobę uznaną za odpowiedzialną po upływie okresu podanego w artykule 62, jeżeli powództwo to zostanie wszczęte w okresie późniejszym z dwóch poniższych:

- (a) Czas przyznany przez prawo stosowane na obszarze podlegającym właściwości sądu, gdzie wszczęto postępowanie; lub
- (b) Dziewięćdziesiąt dni począwszy od dnia, gdy osoba wszczynająca powództwo o odszkodowanie albo zaspokoiliła roszczenie, albo której doręczono wezwanie w postępowaniu przeciwko niej samej zaleźnie od tego, co nastąpiło wcześniej.

*Artykuł 65*  
*Powództwa przeciwko osobie zidentyfikowanej jako przewoźnik*

Powództwo przeciwko czarterującemu bareboat lub osobie zidentyfikowanej jako przewoźnik, w myśl artykułu 37 ustęp 2, może zostać wszczęte po upływie okresu podanego w artykule 62, jeżeli powództwo to zostanie wszczęte w okresie późniejszym z dwóch poniższych:

- (a) Czas przyznany przez prawo stosowane na obszarze podlegającym właściwości sądu, gdzie wszczęto postępowanie; lub
- (b) Dziewięćdziesiąt dni począwszy od dnia, gdy zidentyfikowano przewoźnika lub zarejestrowany właściciel bądź czarterujący bareboat obalił założenie, że jest przewoźnikiem w myśl artykułu 37 ustęp 2.

**Rozdział 14**  
**Jurysdykcja**

*Artykuł 66*  
*Powództwa przeciwko przewoźnikowi*

O ile umowa przewozu nie zawiera porozumienia o wyłącznym wyborze sądu, które jest zgodne z artykułem 67 lub 72, powód ma prawo do wszczęcia postępowania sądowego w ramach niniejszej Konwencji przeciwko przewoźnikowi:

- (a) W sądzie właściwym, na którego obszarze jurysdykcji usytuowane jest jedno z poniższych miejsc:
  - (i) Domicyl przewoźnika;

- (ii) Miejsce przyjęcia uzgodnione w umowie przewozu;
- (iii) Miejsce dostawy uzgodnione w umowie przewozu; lub
- (iv) Port, gdzie towary zostały pierwotnie załadowane na statek lub port, gdzie towary zostały ostatecznie rozładowane ze statku; lub

(b) We właściwym sądzie bądź sądach oznaczonych porozumieniem pomiędzy załadowcą a przewoźnikiem w celu rozstrzygnięcia roszczeń wobec przewoźnika, które mogą wynikać w ramach niniejszej Konwencji.

*Artykuł 67*  
*Porozumienia o wyborze sądu*

1. Właściwość sądu wybranego zgodnie z artykułem 66 litera (b) jest wyłączna w przypadku sporów pomiędzy stronami umowy jedynie, jeżeli strony tak uzgodnią a porozumienie przypisujące właściwość:

(a) Jest zawarte w umowie ilościowej, która jasno podaje nazwy i adresy stron, i albo (i) została negocjowana indywidualnie, albo (ii) zawiera wyraźne stwierdzenie, że istnieje wyłączone porozumienie o wyborze sądu oraz podaje sekcje umowy ilościowej zawierające to porozumienie; oraz

(b) Jasno wskazuje sądy w jednym Umawiającym się Państwie bądź jeden lub więcej oznaczonych sądów jednego Umawiającego się Państwa.

2. Osoba, która nie jest stroną umowy ilościowej, jest związana wyłącznym porozumieniem o wyborze sądu zawartym zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu jedynie jeżeli:

(a) Sąd ten znajduje się w jednym z miejsc wskazanych w artykule 66 litera (a);

(b) Porozumienie to jest zawarte w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu;

(c) Osobie tej przekazano terminowe i wystarczające powiadomienie z sądu, odnośnie faktu gdzie wszczynane jest postępowanie, jak i że właściwość tego sądu jest wyłączna; oraz

(d) Prawo wybranego sądu uznaje, że osoba ta może zostać związana wyłącznym porozumieniem o wyborze sądu.

*Artykuł 68*  
*Powództwo przeciwko wykonawcy morskemu*

Powód ma prawo wszczęcia postępowania sądowego w ramach niniejszej Konwencji przeciwko wykonawcy morskemu w sądzie właściwym, na obszarze właściwości którego usytuowane jest jedno z poniższych miejsc:

- (a) Domicyl wykonawcy morskiego; lub
- (b) Port, gdzie towary zostały przyjęte przez wykonawcę morskiego, port, gdzie towary zostały dostarczone przez wykonawcę morskiego lub port, w którym Wykonawca morski prowadzi swe działania w odniesieniu do towarów.

*Artykuł 69*  
*Brak dodatkowych podstaw jurysdykcyjnych*

Z zastrzeżeniem artykułu 71 i 72, w ramach niniejszej Konwencji nie można wszcząć żadnego postępowania sądowego przeciwko przewoźnikowi lub wykonawcy morskemu w sądzie nie wskazanym stosownie do artykułu 66 lub 68.

*Artykuł 70*  
*Zajęcie i środki tymczasowe lub zabezpieczające*

Nic, co podano w niniejszej Konwencji, nie ma wpływu na właściwość w odniesieniu do środków tymczasowych lub zabezpieczających, łącznie z zajęciem. Sąd w Państwie, w którym podjęto środek tymczasowy lub zabezpieczający, nie ma właściwości dla merytorycznego rozstrzygnięcia sprawy chyba, że:

- (a) Spełnione są wymagania niniejszego rozdziału; lub
- (b) Stanowi tak międzynarodowa Konwencja, która znajduje zastosowanie do tego Państwa.

*Artykuł 71*  
*Konsolidacja i oddalenie powództw*

1. Za wyjątkiem sytuacji, gdy istnieje wyłączone porozumienie o wyborze sądu, które jest wiążące w myśl artykułu 67 lub 72, jeżeli przeciwko zarówno przewoźnikowi, jak i wykonawcy morskemu wniesione jest pojedyncze powództwo, wynikające z pojedynczego zdarzenia, to postępowanie może być wszczęte jedynie w sądzie wskazanym w myśl zarówno artykułu 66, jak i artykułu 68. Jeżeli nie ma takiego sądu, postępowanie takie może być wszczęte w sądzie wskazanym w myśl artykułu 68 litera (b), jeżeli taki sąd istnieje.

2. Za wyjątkiem sytuacji, gdy istnieje wyłączone porozumienie o wyborze sądu, które jest wiążące w myśl artykułu 67 lub 72, przewoźnik lub wykonawca morski, który wnosi powództwo ubiegając się o stwierdzenie braku odpowiedzialności lub dowolne inne powództwo, które pozbawiłoby prawa osoby do wyboru sądu w myśl artykułu 66 lub 68, na wniosek pozwanego wycofuje to powództwo, gdy pozwany dokonał wyboru sądu wskazanego stosownie do artykułu 66 lub 68 zależnie od tego, który artykuł ma zastosowanie, gdzie powództwo może zostać wznowione.

#### *Artykuł 72*

##### *Porozumienie po zaistnieniu sporu i jurysdykcja, gdy pozwany zgłosił swój udział*

1. Po zaistnieniu sporu, strony sporu mogą uzgodnić jego rozwiązanie w dowolnym kompetentnym sądzie.
2. Kompetentny sąd, przed którym stawia się pozwany bez podważania właściwości zgodnie z regułami tego sądu, jest sądem właściwym.

#### *Artykuł 73*

##### *Uznanie i wykonanie*

1. Orzeczenie wydane w Umawiającym się Państwie przez sąd właściwy w ramach niniejszej Konwencji zostaje uznane i wykonane w innym Umawiającym się Państwie zgodnie z prawem tego ostatniego, gdy oba Państwa złożą deklarację zgodnie z artykułem 74.
2. Sąd może odmówić uznania i wykonania w oparciu o przesłanki odmowy uznawania i wykonywania dostępne zgodnie z jego prawem.
3. Niniejszy rozdział nie ma wpływu na stosowanie reguł regionalnej organizacji integracji gospodarczej, która jest stroną niniejszej Konwencji, jeżeli chodzi o uznawanie lub wykonywanie postanowień pomiędzy Państwami członkowskimi regionalnej organizacji integracji gospodarczej, czy to wydanych przed lub po niniejszej Konwencji.

#### *Artykuł 74*

##### *Zastosowanie rozdziału 14*

Postanowienia niniejszego rozdziału są wiążące jedynie dla Umawiających się Państw, które deklarują zgodnie z artykułem 91, że będą nimi związane.

## **Rozdział 15** **Arbitraż**

### *Artykuł 75* *Porozumienia arbitrażowe*

1. Z zastrzeżeniem niniejszego rozdziału, strony mogą uzgodnić, że wszelki spór, który może powstać względem przewozu towarów w ramach niniejszej Konwencji, będzie kierowany do arbitrażu.
2. Postępowanie arbitrażowe, według wyboru osoby dochodzącej roszczenia wobec przewoźnika, jest prowadzone w:
  - (a) Dowolnym miejscu wskazanym do tego celu w porozumieniu arbitrażowym;  
lub
  - (b) Dowolnym innym miejscu usytuowanym w Państwie, gdzie leży któreś z poniższych miejsc:
    - (i) Domicyl przewoźnika;
    - (ii) Miejsce przyjęcia uzgodnione w umowie przewozu;
    - (iii) Miejsce dostawy uzgodnione w umowie przewozu; lub
    - (iv) Port, gdzie towary zostały pierwotnie załadowane na statek lub port, gdzie towary zostały ostatecznie rozładowane ze statku.
3. Wskazanie miejsca arbitrażu w porozumieniu jest wiążące w przypadku sporów pomiędzy stronami porozumienia, jeżeli porozumienie to jest zawarte w umowie ilościowej, która jasno podaje nazwy i adresy stron, i albo:
  - (a) została negocjowana indywidualnie, albo
  - (b) zawiera wyraźne stwierdzenie, że istnieje porozumienie arbitrażowe oraz podaje sekcje umowy ilościowej zawierające to porozumienie.
4. Gdy porozumienie arbitrażowe zostanie zawarte zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, osoba, która nie jest stroną umowy ilościowej, jest związana wskazaniem miejsca arbitrażu w tym porozumieniu jedynie, jeżeli:

(a) Miejsce arbitrażu wskazane w porozumieniu jest usytuowane w jednym z miejsc przywołanych w ustępie 2 litera (b) niniejszego artykułu;

(b) Porozumienie jest zawarte w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu;

(c) Osoba, która ma zostać zobowiązana, otrzyma terminowe i odpowiednie powiadomienie o miejscu arbitrażu; oraz

(d) Prawo stosowane zezwala na zobowiązanie tej osoby porozumieniem arbitrażowym.

5. Postanowienia z ustępu 1, 2, 3, 4 i 5 niniejszego artykułu są uznawane za część każdej klauzuli lub porozumienia arbitrażowego a każdy warunek takiej klauzuli lub porozumienia w zakresie niespójnym z nimi jest nieważny.

#### *Artykuł 76*

##### *Porozumienie arbitrażowe w transporcie nieliniowym*

1. Nic, co podano w niniejszej Konwencji nie wpływa na wykonalność porozumienia arbitrażowego w umowie przewozu w transporcie nieliniowym, do którego znajduje zastosowanie niniejsza Konwencja lub jej postanowienia z powodu:

(a) Zastosowania artykułu 7; lub

(b) Dobrowolnego ujęcia przez strony niniejszej Konwencji w umowie przewozu, która w innym przypadku nie podlegałaby niniejszej Konwencji.

2. Pomimo ustępu 1 niniejszego artykułu, porozumienie arbitrażowe w dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu, do którego znajduje zastosowanie niniejsza Konwencja z tytułu zastosowania artykułu 7 podlega niniejszemu rozdziałowi chyba, że taki dokument transportowy lub elektroniczny zapis transportu:

(a) Podaje strony i datę umowy czarterowej lub innej umowy wyłączonej z zastosowania niniejszej Konwencji z powodu zastosowania artykułu 6; oraz

(b) Ujmuje, poprzez szczególne przywołanie, klauzulę w umowie czarterowej lub innej umowie, która zawiera warunki porozumienia arbitrażowego.

*Artykuł 77*  
*Zgoda na arbitraż po wyniknięciu sporu*

Pomimo postanowień niniejszego rozdziału oraz rozdziału 14, po wyniknięciu sporu strony sporu mogą uzgodnić jego rozwiązanie w postępowaniu arbitrażowym w dowolnym miejscu.

*Artykuł 78*  
*Zastosowanie rozdziału 15*

Postanowienia niniejszego rozdziału są wiążące jedynie dla Umawiających się Państw, które deklarują zgodnie z artykułem 91, że będą nimi związane.

**Rozdział 16**  
**Ważność warunków umownych**

*Artykuł 79*  
*Postanowienia ogólne*

1. O ile niniejsza Konwencja nie stanowi inaczej, jakikolwiek warunek w umowie przewozu jest nieważny w zakresie, w jakim:

(a) Bezpośrednio lub pośrednio wyklucza lub ogranicza zobowiązania przewoźnika lub wykonawcy morskiego w ramach niniejszej Konwencji;

(b) Bezpośrednio lub pośrednio wyklucza lub ogranicza odpowiedzialność przewoźnika lub wykonawcy morskiego z tytułu naruszenia zobowiązania w ramach niniejszej Konwencji; lub

(c) Przenosi korzyść z ubezpieczenia towarów na rzecz przewoźnika lub osoby przywołanej w artykule 18.

2. O ile niniejsza Konwencja nie stanowi inaczej, jakikolwiek warunek w umowie przewozu jest nieważny w zakresie, w jakim:

(a) Bezpośrednio lub pośrednio wyklucza, ogranicza lub zwiększa zobowiązania załadowcy, odbiorcy, kontrolera, posiadacza lub załadowcy dokumentowego z niniejszej Konwencji; lub

(b) Bezpośrednio lub pośrednio wyklucza, ogranicza lub zwiększa odpowiedzialność załadowcy, odbiorcy, kontrolera, posiadacza lub załadowcy dokumentowego za naruszenie któregoś z swych zobowiązań w ramach niniejszej Konwencji.

*Artykuł 80*  
*Reguły specjalne dla umów ilościowych*

1. Pomimo artykułu 79, Umowa ilościowa pomiędzy przewoźnikiem a załadowcą, do której zastosowanie ma niniejsza Konwencja, może przewidywać większe lub mniejsze prawa, obowiązki i zobowiązania aniżeli te, nałożone niniejszą Konwencją.
2. Odstępstwo w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu jest wiążące jedynie, gdy:
  - (a) Umowa ilościowa zawiera wyraźne stwierdzenie, że odbiega od niniejszej Konwencji;
  - (b) Umowa ilościowa została (i) indywidualnie negocjowana lub (ii) wyraźnie podaje sekcje umowy ilościowej zawierające odstępstwa;
  - (c) Załadowcy dano szansę oraz powiadomiono o szansie zawarcia umowy przewozu na warunkach, które są zgodne z niniejszą Konwencją bez żadnego odstępstwa z niniejszego artykułu; oraz
  - (d) Odstępstwo nie jest ani (i) ujęte przez przywołanie z innego dokumentu, ani (ii) zawarte w umowie adhezyjnej, która nie podlega negocjacom.
3. Ogólnodostępny wykaz cen i usług przewoźnika, dokument transportowy, elektroniczny zapis transportu lub podobny dokument nie jest umową ilościową w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu lecz Umowa ilościowa może ujmować takie dokumenty poprzez przywołanie jako warunki umowy.
4. Ustęp 1 niniejszego artykułu nie znajduje zastosowania do praw i obowiązków podanych w artykule 14 litera (a) i (b), 29 i 32 lub do odpowiedzialności wynikającej z ich naruszenia, ani też do jakiegokolwiek odpowiedzialności wynikającej z działania lub zaniechania przywołanego w artykule 61.
5. Jeżeli Umowa ilościowa spełni wymagania z ustępu 2 niniejszego artykułu, to warunki umowy ilościowej, które odbiegają od niniejszej Konwencji stosuje się pomiędzy przewoźnikiem a dowolną osobą inną, aniżeli załadowca pod warunkiem, że:
  - (a) Osoba taka otrzymała informację, która wyraźnie podaje, że Umowa ilościowa odbiega od niniejszej Konwencji i udzieliła swej wyraźnej zgody na bycie związaną takimi odstępstwami; oraz



(b) Zgoda taka nie jest jedynie podana w ogólnodostępnym wykazie cen i usług przewoźnika, dokumencie transportowym lub elektronicznym zapisie transportu.

6. Na stronie ubiegającej się o korzyść z odstępstwa ciąży obowiązek wykazania, że warunki odstępstwa zostały spełnione.

#### *Artykuł 81*

##### *Reguły specjalne dla żywych zwierząt i pewnych pozostałych towarów*

Pomimo artykułu 79 i bez naruszania treści artykułu 80, umowa przewozu może wykluczyć lub ograniczyć zobowiązania lub odpowiedzialność zarówno przewoźnika, jak i wykonawcy morskiego, jeżeli:

(a) Towarami są żywe zwierzęta, lecz wszelkie takie wykluczenie lub ograniczenie nie będzie obowiązywać, jeżeli zgłaszający roszczenie wykaże, że strata lub uszkodzenie towarów, lub zwłoka w dostawie, wyniknęła z działania bądź zaniechania przewoźnika lub osoby przywołanej w artykule 18, dokonanego z zamiarem spowodowania takiej straty lub uszkodzenia towarów, lub takiej straty z powodu zwłoki, bądź dokonanego lekkomyślnie oraz ze świadomością, że taka strata, czy szkoda lub szkoda z powodu zwłoki prawdopodobnie wyniknie; lub

(b) Charakter lub stan towarów bądź okoliczności oraz warunki, w których przewóz jest wykonywany są takie, że racjonalnie uzasadniają porozumienie specjalne przy zastrzeżeniu, że taka umowa przewozu nie jest związana ze zwykłymi, komercyjnymi wysyłkami wykonywanymi w zwykłym trybie działalności, i że w celu przewozu towarów nie wydaje się żadnego zbywalnego dokumentu transportowego czy zbywalnego, elektronicznego zapisu transportu.

### **Rozdział 17**

#### **Sprawy nieuregulowane niniejszą Konwencją**

#### *Artykuł 82*

##### *Konwencje międzynarodowe regulujące przewóz towarów innymi rodzajami transportu*

Nic, co podano w niniejszej Konwencji nie ma wpływu na stosowanie którejs z poniższych, międzynarodowych konwencji obowiązujących w czasie wejścia w życie niniejszej Konwencji, łącznie z wszelką przyszłą nowelizacją takich konwencji, które regulują odpowiedzialność przewoźnika z tytułu straty lub uszkodzenia towarów:

(a) Jakakolwiek konwencja regulująca przewóz towarów drogą powietrzną w zakresie, w którym konwencja taka, zgodnie z jej postanowieniami, ma zastosowanie do dowolnej części umowy przewozu;

(b) Jakakolwiek konwencja regulująca przewóz towarów transportem drogowym w zakresie, w którym konwencja taka, zgodnie z jej postanowieniami, ma zastosowanie do przewozu towarów, które pozostają załadowane na pojazd ciężarowy do transportu drogowego, przewożony na statku;

(c) Jakakolwiek konwencja regulująca przewóz towarów koleją w zakresie, w którym konwencja taka, zgodnie z jej postanowieniami, ma zastosowanie do przewozu towarów drogą morską jako uzupełnieniem do przewozu koleją; oraz

(d) Jakakolwiek konwencja regulująca przewóz towarów wodami śródlądowymi w zakresie, w którym konwencja taka, zgodnie z jej postanowieniami, ma zastosowanie do przewozu towarów, bez przeładunku, zarówno wodami śródlądowymi, jak i drogą morską.

#### *Artykuł 83*

#### *Globalne ograniczenie odpowiedzialności*

Nic, co podano w niniejszej Konwencji nie ma wpływu na stosowanie jakiegokolwiek konwencji międzynarodowej bądź prawa krajowego regulującego globalne ograniczenie odpowiedzialności właścicieli statków.

#### *Artykuł 84*

#### *Awaria wspólna*

Nic, co podano w niniejszej Konwencji nie ma wpływu na stosowanie warunków w umowie przewozu bądź przepisów prawa krajowego dotyczących rozliczenia awarii wspólnej.

#### *Artykuł 85*

#### *Pasażerowie i bagaż*

Niniejsza Konwencja nie ma zastosowania do umowy przewozu pasażerów i ich bagażu.

#### *Artykuł 86*

#### *Szkoda spowodowana zdarzeniem nuklearnym*

W ramach niniejszej Konwencji nie powstaje żadna odpowiedzialność z tytułu szkody spowodowanej zdarzeniem nuklearnym, jeżeli operator instalacji nuklearnej ponosi odpowiedzialność za taką szkodę:

(a) W ramach: Konwencji paryskiej o odpowiedzialności osób trzecich w dziedzinie energii jądrowej z dnia 29 lipca 1960 r. zmienionej Dodatkowym Protokołem z 28 stycznia 1964 r. oraz Protokołami z 16 listopada 1982 r. i 12 lutego 2004 r.; Konwencji wiedeńskiej o odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową z 21 maja 1963 r. zmienionej Wspólnym Protokołem Odnoszącym się do Zastosowania

Konwencji wiedeńskiej oraz Konwencji paryskiej z 21 września 1988 r. zmienionej Protokołem Zmiany Konwencji wiedeńskiej o odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową z 1963 r. z 12 września 1997 r., bądź Konwencji o dodatkowej kompensacie za szkodę jądrową z 12 września 1997 r., łącznie z wszelką nowelizacją tychże konwencji i dowolną, przysłą konwencją w odniesieniu do odpowiedzialności operatora instalacji nuklearnej za szkodę spowodowaną zdarzeniem nuklearnym; lub

(b) Z prawa krajowego mającego zastosowanie do odpowiedzialności za taką szkodę z zastrzeżeniem, że prawo takie, pod każdym względem, jest tak korzystne dla osób, które mogą ponieść szkodę, jak albo Konwencja paryska lub wiedeńska, albo Konwencja o dodatkowej kompensacie za szkodę jądrową.

## **Rozdział 18** **Postanowienia końcowe**

### *Artykuł 87* *Depozytariusz*

Niniejszym na depozytariusza obecnej Konwencji wyznacza się Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

### *Artykuł 88* *Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie*

1. Niniejsza Konwencja jest udostępniona do podpisu przez wszystkie Państwa w Rotterdamie, Holandia, dnia 23 września 2009 r. a następnie w siedzibie głównej Organizacji Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku.
2. Niniejsza Konwencja podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu przez Państwa sygnatariuszy.
3. Do niniejszej Konwencji mogą przystąpić wszystkie Państwa, które nie są Państwami sygnatariuszami od dnia jej udostępnienia do podpisu.
4. Instrumenty do ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia należy złożyć u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

### *Artykuł 89* *Wypowiedzenie innych konwencji*

1. Państwo, które ratyfikuje, przyjmuje, zatwierdza lub przystępuje do niniejszej Konwencji a jest stroną Konwencji Międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli 25 sierpnia 1924 roku;

Protokołu zmieniającego Konwencję Międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanego w Brukseli 23 lutego 1968 r., lub Protokołu zmieniającego Konwencję Międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów zmodyfikowanej Protokołem Zmieniającym z 23 lutego 1968 r., podpisanego w Brukseli 21 grudnia 1979 r., musi jednocześnie wypowiedzieć tamtą Konwencję i protokół lub protokoły do niej, których jest ono stroną, poprzez powiadomienie Rządu Belgii w tym względzie, z deklaracją, że wypowiedzenie ma wejść w życie od daty, z którą niniejsza Konwencja wchodzi w życie w odniesieniu do tegoż Państwa.

2. Państwo, które ratyfikuje, przyjmuje, zatwierdza lub przystępuje do niniejszej Konwencji, a jest stroną Konwencji Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów drogą morską, podpisaną w Hamburgu 31 marca 1978 roku, musi jednocześnie wypowiedzieć tamtą Konwencję poprzez powiadomienie Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych w tym względzie, z deklaracją, że wypowiedzenie ma wejść w życie od daty, z którą niniejsza Konwencja wchodzi w życie w odniesieniu do tegoż Państwa.

3. Dla celów niniejszego artykułu, ratyfikacje, przyjęcia, zatwierdzenia i przystąpienia w odniesieniu do niniejszej Konwencji przez Państwa strony instrumentów wymienionych w ustępie 1 i 2 niniejszego artykułu, które zostały zgłoszone depozytariuszowi po wejściu niniejszej Konwencji w życie, nie są ważne aż takie wypowiedzenia, jakie mogą być wymagane ze strony tychże Państw w odniesieniu do tych instrumentów, nabiorą mocy prawnej. Depozytariusz niniejszej Konwencji konsultuje się z Rządem Belgii jako depozytariusz instrumentów przywołanych w ustępie 1 niniejszego artykułu tak, by zapewnić niezbędną koordynację pod tym względem.

#### *Artykuł 90* *Zastrzeżenia*

Do niniejszej Konwencji nie dopuszcza się żadnego zastrzeżenia.

#### *Artykuł 91* *Procedura i skutek deklaracji*

1. Deklaracje dopuszczone artykułem 74 i 78 mogą być składane w dowolnym czasie. Deklaracje pierwotne dopuszczone artykułem 92 ustęp 1 oraz artykułem 93 ustęp 2 są składane w czasie podpisywania, ratyfikowania, przyjmowania, zatwierdzania lub przystępowania. W ramach niniejszej Konwencji nie dopuszcza się żadnych innych deklaracji.

2. Deklaracje złożone w chwili podpisywania podlegają potwierdzeniu po ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu.

3. Deklaracje i ich potwierdzenia mają być na piśmie i należy je zgłosić formalnie depozytariuszowi.

4. Deklaracja nabiera mocy prawnej równocześnie z wejściem w życie niniejszej Konwencji w odniesieniu do danego Państwa. Jednakże deklaracja, o której depozytariusz dostaje formalne powiadomienie po takim wejściu w życie, nabiera mocy prawnej pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie sześciu miesięcy od daty jego otrzymania przez depozytariusza.

5. Dowolne Państwo, które składa deklarację w ramach niniejszej Konwencji, może ją wycofać w dowolnym czasie za formalnym powiadomieniem na piśmie, kierowanym do depozytariusza. Wycofanie deklaracji lub jej modyfikacja tam, gdzie dopuszcza to niniejsza Konwencja, nabiera mocy prawnej pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie sześciu miesięcy od daty otrzymania powiadomienia przez depozytariusza.

#### *Artykuł 92*

##### *Skutek w krajowych jednostkach terytorialnych*

1. Jeżeli Umawiające się Państwo ma dwie lub więcej jednostek terytorialnych, w których mają zastosowanie odmienne systemy prawne w odniesieniu do spraw regulowanych niniejszą Konwencją, to w czasie podpisywania, ratyfikowania, przyjmowania, zatwierdzania lub przystępowania może ono zadeklarować, że niniejsza Konwencja ma obejmować jego wszystkie jednostki terytorialne bądź tylko jedną lub więcej z nich oraz może zmienić swą deklarację za przedłożeniem innej deklaracji w dowolnym czasie.

2. Deklaracje te należy zgłaszać depozytariuszowi i mają one wyraźnie podawać jednostki terytorialne, które Konwencja obejmuje.

3. Gdy w myśl niniejszego artykułu Umawiające się Państwo deklaruje, że niniejsza Konwencja obejmuje jedno lub więcej lecz nie wszystkie jego jednostki terytorialne, miejsce zlokalizowane w jednostce terytorialnej, której niniejsza Konwencja nie obejmuje, nie jest uważane za Umawiające się Państwo dla celów niniejszej Konwencji.

4. Jeżeli Umawiające się Państwo nie składa żadnej deklaracji w myśl ustępu 1 niniejszego artykułu, to Konwencja ma obejmować wszystkie jednostki terytorialne tego Państwa.

#### *Artykuł 93*

##### *Udział regionalnych organizacji integracji gospodarczej*

1. Regionalna organizacja integracji gospodarczej, która została utworzona przez suwerenne Państwa i posiada kompetencje w pewnych sprawach regulowanych niniejszą Konwencją, może podobnie podpisać, ratyfikować, przyjąć, zatwierdzić lub przystąpić do niniejszej Konwencji. W tym przypadku regionalna organizacja integracji gospodarczej ma prawa i zobowiązania Umawiającego się Państwa w zakresie, w którym

organizacja ta posiada kompetencje w sprawach regulowanych niniejszą Konwencją. Gdy szereg Umawiających się Państw jest odnośny w niniejszej Konwencji, to regionalna organizacja integracji gospodarczej nie liczy się jako Umawiające się Państwo w uzupełnieniu do jej Państw członkowskich, które są Umawiającymi się Państwami.

2. Regionalna organizacja integracji gospodarczej, w czasie podpisywania, ratyfikowania, przyjmowania, zatwierdzania lub przystępowania, składa depozytariuszowi deklarację podającą sprawy regulowane niniejszą Konwencją, w odniesieniu do których kompetencje zostały przekazane tej organizacji przez jej Państwa członkowskie. Regionalna organizacja integracji gospodarczej bezzwłocznie informuje depozytariusza o wszelkich zmianach podziału kompetencji, łącznie z nowymi przekazami kompetencji, podawanymi w deklaracji w myśl niniejszego ustępu.

3. Wszelkie nawiązanie do "Umawiającego się Państwa" lub do "Umawiających się Państw" w niniejszej Konwencji znajduje jednakowe zastosowanie do regionalnej organizacji integracji gospodarczej, gdy wymaga tego kontekst.

#### *Artykuł 94* *Wejście w życie*

1. Niniejsza Konwencja wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca po upływie jednego roku od daty złożenia dwudziestego instrumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub akcesji.

2. W przypadku każdego Państwa, które staje się Umawiającym się Państwem niniejszej Konwencji od daty złożenia dwudziestego instrumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub akcesji, niniejsza Konwencja wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca po upływie jednego roku od daty złożenia właściwego instrumentu w imieniu tego Państwa.

3. Każde Umawiające się Państwo stosuje niniejszą Konwencję do umów przewozowych zawieranych w dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji w odniesieniu do tego Państwa, lub później.

#### *Artykuł 95* *Nowelizacja i zmiana*

1. Na wniosek nie mniej niż jednej trzeciej Umawiających się Państw niniejszej Konwencji, Sekretarz Generalny Narodów Zjednoczonych zwołuje konferencję Umawiających się Państw w celu jej nowelizacji lub zmian.

2. Wszelki instrument do ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożony po wejściu w życie zmiany niniejszej Konwencji zostaje uznany za mający zastosowanie do Konwencji po zmianie.

#### *Artykuł 96*

#### *Wypowiedzenie niniejszej Konwencji*

1. Umawiające się Państwo może wypowiedzieć niniejszą Konwencję w dowolnym czasie za pośrednictwem powiadomienia na piśmie skierowanego do depozytariusza.

2. Wypowiedzenie nabiera mocy prawnej pierwszego dnia miesiąca po upływie jednego roku od otrzymania powiadomienia przez depozytariusza. Jeżeli w powiadomieniu podany jest dłuższy okres, to wypowiedzenie nabiera mocy prawnej po upływie takiego dłuższego okresu od otrzymania powiadomienia przez depozytariusza.

SPORZĄDZONO w Nowym Jorku, dnia jedenastego grudnia dwa tysiące ósmego roku, w pojedynczym oryginale, którego tekst w języku arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim jest jednobrzmiący.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani pełnomocnicy, należycie uprawnieni przez swe odnośne Rządy, podpisali niniejszą Konwencję.

