

WARUNKI PRZEWOZU TOWARÓW MORZEM

ważne od 1 marca 2026 r.
do dnia wprowadzenia zmian

1. Definicje

W niniejszych Warunkach:

„**Ładunek**” oznacza ładunek przewożony na Jednostce.

„**Przewoźnik**” oznacza POLSCA Spółkę Akcyjną z siedzibą w Świnoujściu oraz każdego następcę prawnego, nawet jeżeli nie jest właścicielem Statku.

„**Warunki**” oznaczają niniejsze warunki.

„**Odbiorca**” oznacza Frachtującego lub inną osobę wskazaną i upoważnioną przez Frachtującego do odbioru Towaru.

„**Kontrakt**” oznacza umowę zawartą pomiędzy Frachtującym, a Przewoźnikiem przedstawioną szczegółowo w Warunkach.

„**Ładunek Niebezpieczny**” oznacza substancję trującą, niebezpieczną, groźną lub wybuchową oznaczoną jako niebezpieczna zgodnie z zasadami Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz obowiązującymi przepisami.

„**Fracht**” oznacza opłaty należne Przewoźnikowi za Przewóz według taryfy („**Taryfa Frachtowa**”), wydawanej przez Przewoźnika (dostępnej na życzenie) i komunikatów wydanych na jej podstawie oraz wszelkie opłaty magazynowe i wydatki ponoszone przez Przewoźnika przed załadunkiem i/albo po rozładunku.

„**Towar**” oznacza Jednostkę i Ładunek, włącznie z Kosztownościami, w odniesieniu do których Przewoźnik wystawi bilet ładunkowy.

„**Przewóz**” oznacza załadunek, przewóz na pokładzie i rozładunek Towarów ze Statku w celu dostarczenia Odbiorcy.

„**Frachtujący**” oznacza osobę, która dostarcza Towary Przewoźnikowi do Przewozu.

„**Reguły Hasko-Visbijskie**” oznaczają Reguły podane w Załączniku do brytyjskiej Ustawy z roku 1971 dotyczącej Przewozu Towarów Morzem, z późniejszymi zmianami.

„**Jednostka**” oznacza pojazd, naczepę, kontener, pojemnik, platformę, paletę, paczkę lub inne urządzenie stosowane do transportu Ładunku.

„**Jednostki Rozliczeniowe**” mają znaczenie nadane w Regułach Hasko-Visbijskich.

„**Kosztowności**” oznaczają wszystkie wartościowe przedmioty i dokumenty obejmujące między innymi sztabki, monety, kamienie szlachetne, biżuterię, antyki, obrazy, dzieła sztuki, banknoty i papiery wartościowe.

„**Statek**” oznacza każdy statek eksploatowany, obecnie lub w przyszłości, przez Przewoźnika do przewozu ładunków i/albo towarów morzem.

2. Kontrakt

2.1. Kontrakt jest zawarty pomiędzy Przewoźnikiem, a Frachtującym. Dowodem zawarcia Kontraktu będzie bilet ładunkowy wystawiony przez Przewoźnika lub inną upoważnioną osobę, jako agenta Przewoźnika, z chwilą przyjęcia Towarów do Przewozu. **Przewoźnik nie wystawi**

konosamentu ani innego dokumentu stanowiącego tytuł do Towarów, czy będzie żądany przez Frachtującego lub inną osobę czy nie, bez względu na odmienne zwyczaje, postępowania czy praktyki.

2.2. Towary będą przewożone zgodnie z Warunkami. Kontrakt będzie i jest zawarty z Przewoźnikiem nawet, jeżeli bilet ładunkowy lub inny niezbywalny dokument zostanie wystawiony przez inny podmiot, który wówczas będzie działał wyłącznie jako agent Przewoźnika i nie będzie ponosił żadnej odpowiedzialności.

2.3. Warunków nie stosuje się do przewozu kierowców lub konwojentów towarzyszących Jednostce, ani do ich bagażu, ani też do pasażerów, ich kabinowego lub innego bagażu. Do przewozu tych osób będą miały zastosowanie ogólne warunki przewozu morzem pasażerów i ich bagażu wydane przez Przewoźnika i obowiązujące w dniu podróży, z tym jednak zastrzeżeniem, że Przewoźnik zawsze korzysta z maksymalnego ograniczenia swojej odpowiedzialności względem takich osób, które jest w danym czasie dopuszczalne przez prawo (niezależnie od tego, czy wyraźnie zostało to zastrzeżone w jakichkolwiek warunkach lub umowie) oraz przyznaje takim osobom tylko takie prawa i przywileje, których przyznanie jest w danym czasie wymagane przez prawo (niezależnie od tego, czy takie prawo lub przywilej zostały wyraźnie przyznane w jakichkolwiek warunkach lub umowie, czy nie). W szczególności, osoby te są zobowiązane przestrzegać i stosować się do obowiązków, jakie nakładają wspomniane ogólne warunki przewozu morzem pasażerów i ich bagażu wydane przez Przewoźnika na pasażerów, i uprawnień, jakie warunki te przewidują dla Przewoźnika, jednakże nie korzystają z uprawnień, jakie warunki te przewidują dla pasażerów, chyba że uprawnienia takie wynikają dla tych osób z obowiązujących w danym czasie prawa.

2.4. Po zawarciu umowy przewozu, udokumentowanej biletem ładunkowym, Frachtujący zobowiązany jest podstawić Towar do załadunku na pokład oraz zapłacić cały fracht. Odebrany bilet ładunkowy nie podlega zwrotowi.

2.5. Przewoźnik nie jest i nie uważa się publicznym przewoźnikiem oraz zastrzega sobie prawo do przyjęcia albo odmowy przyjęcia Towarów do Przewozu.

2.6. Warunki nie mogą zostać zmienione ani uchylone, chyba że przez zarząd Przewoźnika, co dla swej ważności wymaga formy pisemnej i podpisu zarządu. Zmiany Warunków mogą być dokonywane bez uprzedniego powiadomienia w każdym czasie.

3. Fracht

3.1. Fracht dotyczący Towarów będzie płatny Przewoźnikowi przez Frachtującego przed ich załadunkiem na pokład zgodnie z obowiązującą Taryfą Frachtową oraz umową frachtową, jeżeli została zawarta z Przewoźnikiem, chyba że umówiono się inaczej. Martwy fracht będzie płatny zgodnie z umową frachtową, a jeżeli w umowie frachtowej nie uzgodniono – Frachtujący, który odebrał bilet ładunkowy zapłaci Przewoźnikowi martwy fracht równy całemu umówionemu Frachtowi. Fracht wraz ze wszystkimi opłatami i pozostałymi kwotami, które są lub mogą być należne Przewoźnikowi w związku z Przewozem, jest należny z chwilą załadunku Towarów na pokład niezależnie od tego, czy Statek i/albo Towary zostaną utracone czy też nie. Należny Fracht nie podlega zwrotowi w żadnych okolicznościach. Za zapłatę opłat i pozostałych kosztów jest odpowiedzialny Frachtujący, niezależnie od tego czy Fracht będzie zapłacony z góry czy nie.

3.2. Przewoźnik ma prawo zastawu na Towarach i Kosztownościach w jego posiadaniu oraz na należnościach za Towary i Kosztowności na podstawie Warunków, a także jest uprawniony do zbycia Towarów lub Kosztowności na koszt Frachtującego i przeznaczenia ich lub przychodów z ich zbycia na zaspokojenie należności Przewoźnika.

4. Gwarancje i odpowiedzialność Frachtującego

4.1. Przez zgłoszenie Towarów do Przewozu Frachtujący wyraża zgodę i gwarantuje, że:

1. Jest uprawniony do zawarcia Kontraktu w imieniu własnym, Odbiorcy i każdej osoby, której interes dotyczy Towarów;
2. Towary zostały prawidłowo opisane dla celów Przewozu;
3. Ładunek został prawidłowo zapakowany i zamocowany na Jednostce;
4. Towary są legalne;
5. Kierowca lub konwojent towarzyszący Towarom jest do tego uprawniony oraz spełnia wymogi przepisów imigracyjnych i innych przepisów obowiązujących w porcie załadunku lub rozładunku;
6. Odbiorca jest uprawniony do odbioru Towarów w porcie rozładunku;
7. Przewoźnik jest uprawniony do podejmowania uzasadnionych kroków w celu inspekcji lub sprawdzenia Towarów, kiedy zasadnie uważa, że jest to niezbędne z dowolnej przyczyny lub kiedy otrzyma polecenie z urzędu celnego lub innego, czy to w porcie załadunku, rozładunku, czy też gdziekolwiek indziej.

4.2. Frachtujący zgadza się wynagrodzić Przewoźnikowi:

1. Wszelkie straty, szkody i wydatki pochodzące z naruszenia gwarancji Frachtującego przewidzianych w niniejszej Klauzuli 4;
2. Wszelką odpowiedzialnością, jaką Przewoźnik może ponieść wobec jakiegokolwiek osoby trzeciej, z wyłączeniem wynikającej z niedbalstwa Przewoźnika;
3. Wszelką odpowiedzialność Przewoźnika przenoszącą granice określone w Warunkach;
4. Wszelką odpowiedzialność Przewoźnika oraz wszelkie straty, szkody i wydatki jakie Przewoźnik poniósł lub może ponieść, w tym wobec jakiegokolwiek osoby trzeciej, z tytułu uszkodzenia lub utraty Statku przez lub na skutek Towarów lub z tytułu uszkodzenia lub utraty przez lub na skutek Towarów innych ładunków, jednostek, towarów.

4.3. Frachtujący jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby każda osoba (czy to uprawniona czy nie) podróżująca z Jednostką posiadała pełną dokumentację wymaganą przez przepisy imigracyjne, celne, sanitarne oraz pozostałe przepisy i władze, a także wynagrodzić Przewoźnikowi wszelkie straty, szkody i wydatki pochodzące z naruszenia powyższych obowiązków. Przewoźnik ma prawo zastawu na Towarach i Kosztownościach jako zabezpieczenie strat, które może ponieść na skutek naruszenia przez Frachtującego niniejszej Klauzuli 4.

5. Reguły Hasko-Visbijskie

5.1. Bilet ładunkowy nie jest konosamentem ani innym podobnym dokumentem stanowiącym tytuł do Towarów, jednakże do Kontraktu stosuje się postanowienia Reguł Hasko-Visbijskich z zastrzeżeniem, iż Art. 3 §3, 4, 7, 8, Art. 4 §5(c) oraz Art. 5 nie mają zastosowania w żadnym wypadku. Art. 3 §6 Reguł Hasko-Visbijskich stosuje się do Warunków z zastrzeżeniem, iż Przewoźnik i Statek w każdym razie będą zwolnieni od odpowiedzialności związanej z Towarami, jeżeli powództwo nie zostanie wniesione w terminie dziewięciu miesięcy od ich wydania albo daty, w której wydanie powinno nastąpić. W przypadku sprzeczności pomiędzy Warunkami, a Regułami Hasko-Visbijskimi, Warunki będą wiążące, z zastrzeżeniem bezwzględnie obowiązującego prawa.

5.2. Przewoźnik przyjmie, załaduje, rozmieści, przewiezie, rozładuje oraz będzie ogólnie manipulował i dozorował Towary zgodnie z obowiązkami wynikającymi z Reguł Hasko-Visbijskich, stosowanymi w części na podstawie niniejszej Klauzuli 5, z zastrzeżeniem, iż:

1. Towary uważa się za pojedyncze opakowanie lub jednostkę w rozumieniu Art. 4 §5(a);
2. Odpowiedzialność Przewoźnika za jakiegokolwiek straty lub uszkodzenia dotyczące Towarów w żadnym wypadku nie przekroczy 666,67 Jednostek Rozliczeniowych.

6. Prawa i obowiązki Przewoźnika

6.1. Przewoźnik jest uprawniony do umieszczania Towarów na pokładzie albo pod pokładem, według swego wyłącznego uznania, a Warunki stosuje się niezależnie od tego, czy Towary mają być czy faktycznie są przewożone na pokładzie albo pod pokładem.

6.2. Przewoźnik jest uprawniony do odmowy przewiezienia lub opóźnienia Przewozu:

1. Żywych zwierząt;
2. Nowych i używanych pojazdów użytkowych;
3. Pojazdu o nietypowych gabarytach (w szczególności przyczep kempingowych i kombajnów) oraz pojazdów, których ładowność przekracza gabaryty uważane przez Przewoźnika za bezpieczne dla Przewozu;
4. Kosztowności.

Wszystkie takie Towary są przewożone na wyłączne ryzyko Frachtującego. Przewoźnik nie ponosi żadnej odpowiedzialności w związku z takimi Towarami lub za jakiegokolwiek straty lub uszkodzenia w związku z tym powstałe, natomiast Frachtujący wynagrodzi Przewoźnikowi wszelkie straty lub szkody, jakie Przewoźnik może ponieść w związku z Przewozem takich Towarów.

6.3. Na prośbę Frachtującego Przewoźnik poczyni uzasadnione starania, aby dostarczyć i utrzymać zasilanie elektryczne do Jednostki, jednakże w żadnym wypadku Przewoźnik nie odpowiada za jakiegokolwiek zaniedbania w wykonaniu tej prośby lub z tytułu awarii, przerwy, niewystarczalności czy niewłaściwości tak zapewnionego zasilania elektrycznego.

6.4. Przewoźnik, według swego wyłącznego uznania, może:

1. Przewozić Towary na dowolnym Statku (czy jest posiadany lub eksploatowany przez Przewoźnika czy nie);
2. Przeładować Towary na dowolny inny statek (czy jest posiadany lub eksploatowany przez Przewoźnika czy nie);
3. Podzlecić całość lub dowolną część Przewozu innemu przewoźnikowi;
4. Polecić Statkowi zejście z trasy, ilekroć z jakiegokolwiek przyczyny uzna to za konieczne i uzasadnione;
5. Odwołać rejs lub udać się do dowolnego innego portu (lub powrócić do portu załadunku) i podjąć takie kroki wobec Towarów, jakie uzna za właściwe, kiedy zasadnie uważa, że Statek, bez winy Przewoźnika, nie wykona rejsu zgodnie z Warunkami.

6.5. Z zastrzeżeniem obowiązującej Taryfy Frachtowej oraz umowy frachtowej, jeżeli została zawarta z Przewoźnikiem, załadunek i wyładunek Jednostki następuje na koszt Przewoźnika, jednakże Frachtujący wynagrodzi Przewoźnikowi wszelkie straty, szkody lub inne koszty pochodzące z uszkodzenia Jednostki lub ładunku podczas załadunku lub wyładunku Jednostki, czy na pokładzie Statku czy na lądzie, oraz pochodzące z uszkodzenia Statku podczas załadunku lub wyładunku Jednostki.

6.6. Przewoźnik może otworzyć każdy pojazd, naczepę, kontener, pojemnik, platformę, paletę, opakowanie lub inną Jednostkę i sprawdzić, wyjąć, przemieścić lub w inny sposób manipulować ładunkiem lub dowolną jego częścią, jeżeli zostanie mu to nakazane lub polecone przez władze celne lub inne cywilne czy wojskowe lub jeżeli Przewoźnik uzna to za konieczne. Będzie to czynione na ryzyko i koszt Frachtującego, a Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności w żadnym wypadku ani za podejmowanie takich kroków, ani za stratę, szkodę, błędne dostarczenie lub opóźnienie spowodowane niewłaściwym rozmieszczeniem lub nieodpowiednim opakowaniem lub pomieszczeniem zawartości powstałym w jakikolwiek sposób i czasie.

6.7. Z zastrzeżeniem szczególnych postanowień Warunków, Przewoźnik nie ponosi żadnej odpowiedzialności jakkolwiek i kiedykolwiek powstałej oraz czy to w związku z Towarami, czy też poleceniami, radami, informacjami lub usługami lub innymi.

7. Ładunek Niebezpieczny

7.1. Przewoźnik nie jest zobowiązany do przyjęcia ani przewozu Ładunku Niebezpiecznego bez uprzedniej, wyraźnej zgody.

7.2. Frachtujący udzieli Przewoźnikowi wszelkich informacji, których może zasadnie żądać celem podjęcia niezbędnych środków ostrożności; Przewoźnik będzie uprawniony umieścić na Jednostce konieczne informacje wymagane obowiązującym prawem w celu oznaczenia, że Ładunek jest niebezpieczny – w przypadku naruszenia czego, Przewoźnik będzie uprawniony odmówić Przewozu.

7.3. Przewóz Ładunku Niebezpiecznego jest na wyłączne ryzyko Frachtującego, który odpowiada za wszelkie obrażenia ciała, straty lub szkody wynikłe z Przewozu. Przewoźnik jest uprawniony według własnego uznania do wyładowania, zniszczenia lub unieszkodliwienia Ładunku bez odszkodowania wobec Frachtującego, zaś Frachtujący będzie zobowiązany za Fracht i inne należności Przewoźnika oraz koszty i wydatki poniesione przez Przewoźnika przy podejmowaniu tych czynności.

7.4. Jeżeli Przewoźnik zgodzi się przyjąć i przewieźć Ładunek Niebezpieczny, wówczas, z zastrzeżeniem niniejszej Klauzuli 7, Przewóz będzie podlegał Międzynarodowemu Morskiemu Kodeksowi Towarów Niebezpiecznych (wydanie z 2002r.) w związku z Memorandum o Przewozie Towarów Niebezpiecznych na Statkach Ro-Ro po Morzu Bałtyckim (Memorandum Morza Bałtyckiego) z późniejszymi zmianami.

7.5. Zawiadomienie o zamierzonym Przewozie Ładunku Niebezpiecznego musi być dane w chwili rezerwowania przestrzeni ładunkowej na Statku, z minimalnym wyprzedzeniem 48 godzin przed odejściem.

8. Wydanie

8.1. Przewoźnik będzie sprawował pieczę nad Towarami od chwili, gdy przekroczą rampę lub burtę Statku w porcie załadunku, do chwili, gdy przekroczą rampę lub burtę Statku w porcie wyładunku. Jednakże Frachtujący, Odbiorca i inne osoby towarzyszące Towarom muszą zabezpieczyć Towary przed dostępem osób trzecich i podjąć wszelkie uzasadnione środki niezbędne do zapobieżenia przemieszczaniu Towarów. Muszą także wyłączyć Jednostki oraz wszelkie odbiorniki energii w Jednostkach, chyba że inaczej uzgodniono z załogą Przewoźnika i Statku.

8.2. Frachtujący upoważnia Przewoźnika do wydania Towarów przedstawicielowi Odbiorcy lub dowolnej osobie, którą Przewoźnik zasadnie uważa za kierowcę lub konwojenta Towarów uprawnionych do odbioru w imieniu Odbiorcy, co stanowi należyte wydanie Towarów zgodnie z Warunkami. Jeżeli Towary zostaną wydane zgodnie z Warunkami, to Frachtujący lub Odbiorca nie mają podstawy do roszczeń z tytułu utraty lub mylnego wydania.

8.3. Frachtujący zapewni by Odbiorca odebrał Towary natychmiast po wyładowaniu w miejscu wydania. Jeżeli Towary nie zostaną odebrane w ciągu 30 dni od wyładunku ze Statku, według własnego uznania Przewoźnik będzie uprawniony sprzedać lub inaczej rozdisponować Towarami bez odszkodowania wobec Frachtującego czy Odbiorcy lub innej osoby, która mieć interes w Towarach.

8.4. Według własnego uznania Przewoźnik będzie uprawniony bez uprzedniego powiadomienia sprzedać lub w inaczej rozdisponować łatwo psującymi się Towarami, które nie zostały odebrane niezwłocznie po przybyciu albo według własnego uznania Przewoźnika uległyby zepsuciu podczas Przewozu, przechowania lub manipulowania, bez odszkodowania wobec Frachtującego lub Odbiorcy.

8.5. Sprzedaż Towarów może odbyć się w drodze aukcji publicznej lub w inny sposób według swobodnego uznania Przewoźnika, a przychody mogą zostać w pierwszej kolejności przeznaczone na pokrycie kwot należnych Przewoźnikowi zgodnie z Warunkami oraz (jeżeli występuje zastaw) innych należności, a następnie pozostała suma przekazana będzie Frachtującemu lub Odbiorcy.

8.6. Przewoźnik może składować i/albo pakować Towary, zarówno przed załadunkiem jak i po rozładunku, w miejscu lub w sposób jakie uzna za stosowne, na wyłączne ryzyko Frachtującemu i/albo Odbiorcy. Wszystkie opłaty i koszty wynikające ze składowania, pakowania, sprzedaży lub innego zbycia Towarów obciążą Frachtującego i/albo Odbiorcę.

9. Odpowiedzialność Przewoźnika

9.1. Przewoźnik jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli szkoda nastąpiła wskutek:

- 1) Działania lub zaniechania kapitana, innych członków załogi, pilota lub osób zatrudnionych przez Przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku;
- 2) Pożaru, o ile nie wynika z działania lub winy własnej Przewoźnika;
- 3) Niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na wodach żeglownych,
- 4) Siły wyższej,
- 5) Działań wojennych, działań wrogich dobru i porządkowi publicznemu, rozruchów lub zaburzeń wewnętrznych,
- 6) Aktu lub przymusu ze strony władzy albo zajęcia sądowego,
- 7) Ograniczeń wynikłych z kwarantanny,
- 8) Strajku, lokautu lub innej okoliczności wstrzymującej lub ograniczającej pracę całkowicie lub częściowo,
- 9) Ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu,
- 10) Wady ukrytej, naturalnej właściwości lub wadliwości ładunku powodujących w nim ubytek objętości lub wagi albo inną stratę,
- 11) Niedostateczności opakowania ładunku,
- 12) Niedostateczności lub niedokładności znaków ładunku,
- 13) Wad ukrytych nie dających się zauważyć pomimo zachowania należytej staranności,
- 14) Działania lub zaniechania Frachtującego, załadowcy lub odbiorcy albo ich agenta lub innego ich przedstawiciela,
- 15) Jakiegokolwiek innej przyczyny wynikłej bez winy Przewoźnika, jego agentów i osób zatrudnionych przez Przewoźnika.

9.2. Ponadto, w żadnym wypadku, jakkolwiek i kiedykolwiek powstałym, Przewoźnik nie będzie odpowiadał za:

- 1) Opóźnienie, jakkolwiek i kiedykolwiek powstałe;
- 2) Wszelką stratę lub szkodę powstałą zanim Towary przekroczą rampę lub burtę Statku podczas załadunku lub po przekroczeniu przez Towary rampy lub burty Statku podczas rozładunku lub podczas załadunku lub rozładunku, niezależnie od przyczyn ich powstania;
- 3) Utratę przydatności Towarów lub ich części, lub wszelką inną pośrednią stratę lub szkodę;
- 4) Pośrednie lub wynikowe straty lub szkody, jakkolwiek i kiedykolwiek powstałe, ani za jakiegokolwiek straty handlowe, w tym spowodowane nawet umyślnym zaniedbaniem lub umyślnym zawinionym działaniem Przewoźnika, wszelką szkodę, stratę, opóźnienie, mylne wydanie lub nie wydanie Towarów lub dokumentów dotyczących Towarów;
- 5) Zdarzenia siły wyższej, co obejmuje w szczególności siły przyrody, wojnę lub jej groźbę, terroryzm, zamieszki lub inne niepokoje społeczne, kataklizm naturalny lub nuklearny, pożar, jakiegokolwiek problemy techniczne, zamknięcie portów, strajk lub inne lokauty w przemyśle, ciężkie warunki pogodowe lub inne niezależne od Przewoźnika.

9.3. Powiadomienie o wszelkich stratach lub uszkodzeniach ładunku, oraz wszelkie szczegóły jakie się do tego odnoszą muszą zostać przekazane do wiadomości Przewoźnika na piśmie podczas załadunku lub wyładunku (protokół szkodowy udostępnia Przewoźnik). W przypadku, gdy strata lub uszkodzenie nie jest widoczna, powiadomienie powinno zostać przesłane do Przewoźnika w dniu stwierdzenia straty lub uszkodzeń. Frachtujący zobowiązany jest przedstawić wszelką posiadaną dokumentację i inne środki dowodowe odnoszące się do okoliczności istotnych dla powstania i wysokości szkody. Frachtujący zobowiązany jest podjąć czynności mające na celu zapobiegnięcie zwiększeniu się szkody. W przypadku braku powiadomienia w wyżej określonym terminie, przyjmuje się, że strata lub też uszkodzenie nie powstały w trakcie przewozu wykonanego przez Przewoźnika oraz, że Przewoźnik nie ponosi z tego tytułu odpowiedzialności.

9.4. Zarzuty, wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane w Warunkach stosuje się w każdym procesie wobec Przewoźnika, czy to z tytułu kontraktu, deliktu czy też przechowania.

10. Wyłączenia i zwolnienia wszystkich pracowników i agentów Przewoźnika

W związku ze świadczeniem lub przewidywanym świadczeniem przez pracowników, agentów lub podwykonawców Przewoźnika usług oraz z wykonywaniem przez Przewoźnika zobowiązań zgodnie z Warunkami, ustala się pomiędzy Frachtującym i/albo Odbiorcą, a Przewoźnikiem, jako agentem pracowników, agentów i podwykonawców, że wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności Przewoźnika wynikające z Warunków będą miały zastosowanie do pracowników, agentów, podwykonawców Przewoźnika, którzy w tym zakresie będą uważani za strony Kontraktu; ponadto pracownicy, agenci i podwykonawcy Przewoźnika będą uprawnieni do wszelkich zabezpieczeń udzielonych przez Frachtującego i/albo Odbiorcę Przewoźnikowi w Warunkach.

11. Awaria Wspólna

Awaria Wspólna będzie rozliczana w dowolnym porcie lub miejscu według wyboru Przewoźnika zgodnie z Regulami York-Antwerpia 1994. W razie wypadku, zagrożenia, szkody lub katastrofy, przed lub po rozpoczęciu rejsu, wynikających z jakiegokolwiek przyczyny, czy to z zaniedbania czy też nie, z tytułu której Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności ustawowej, kontraktowej lub innej, Frachtujący i/albo Odbiorca będą współuczestniczyć z Przewoźnikiem w Awarii Wspólnej w zapłacie za wszelkie poświęcenia, straty lub wydatki Awarii Wspólnej, które mogą zostać poniesione oraz opłacać ratownictwo i opłaty nadzwyczajne poniesione w związku z Towarami.

12. Roszczenia z tytułu akcji ratowniczych

Frachtujący i/albo Odbiorca wynagrodzą Przewoźnikowi wszelkie kwoty i wydatki poniesione lub wszelkie zobowiązania zaciągnięte przez Przewoźnika w imieniu Frachtującego i/albo Odbiorcy z zamiarem uniknięcia opóźnienia Statku lub Towarów w następstwie roszczeń z tytułu ratownictwa lub innych świadczeń na rzecz Statku lub Towarów, a Frachtujący i/albo Odbiorca, na żądanie Przewoźnika, zapewnią wynagrodzenie Przewoźnikowi lub ratownikowi kwot lub wydatków lub zobowiązań, do czasu udzielenia którego Przewoźnikowi będzie przysługiwał zastaw na Towarach. Jeżeli statek ratujący jest w posiadaniu lub eksploatacji Przewoźnika lub podmiotu powiązanego, wynagrodzenie za ratownictwo będzie płatne jak gdyby statek ratujący należał do osób trzecich.

13. Klauzule końcowe

13.1. Jeżeli jakieś ustawodawstwo ma zastosowanie do działalności Przewoźnika, Warunki stosuje się z uwzględnieniem tego ustawodawstwa, jednakże żadne z postanowień Warunków nie może być traktowane jako zrzeczenie się lub rezygnacja z praw lub zabezpieczeń ani rozszerzenie obowiązków lub odpowiedzialności Przewoźnika przewidzianych w tym

ustawodawstwie. Jeżeli postanowienie Warunków lub jego część jest sprzeczne z tym ustawodawstwem lub bezprawne lub niewykonalne, Warunki będą stosowane z pominięciem tego postanowienia lub jego części.

13.2. Niewykonanie przez Przewoźnika jakiegokolwiek postanowienia Warunków nie będzie uważane za zrzeczenie się tego postanowienia ani naruszało prawa Przewoźnika do wykonania innych postanowień Warunków.

14. Język

Warunki zostały sporządzone w języku angielskim, szwedzkim i polskim, zaś w przypadku rozbieżności pomiędzy wersjami, obowiązującą będzie wersja angielska.

15. Sądy właściwe i prawo

15.1. Spory wynikające z Warunków, zgłoszone przez Frachtującego i/albo Odbiorcę lub inną osobę lub w ich imieniu, będą rozstrzygane wyłącznie przez sąd angielski (*English High Court of Justice*). Jednakże Przewoźnik, według wyboru, może dochodzić wszelkich roszczeń przeciwko Frachtującemu i/albo Odbiorcy przed sądami w Anglii, Polsce lub Szwecji, po czym sąd taki będzie uważany za wyłącznie właściwy. Postępowanie przeciwko Przewoźnikowi musi zostać wszczęte w ciągu 9 miesięcy od daty rozładunku lub daty kiedy Towary miały zostać rozładowane, w przeciwnym razie roszczenie wygaśnie, a jeżeli ze względu na przepisy właściwego ustawodawstwa wygaśnięcie nie nastąpi, to będzie przedawnione.

15.2. Strony uzgadniają, że spory rozstrzygane będą wyłącznie zgodnie z prawem angielskim, zaś Kontrakt i Warunki podlegają prawu angielskiemu, chyba że Strony wyraźnie ustaliły inaczej.

16. Prawa Osób Trzecich

Do Warunków nie stosuje się Ustawy z 1999 r. dotyczącej Kontraktów (Prawa Osób Trzecich).

17. Ubezpieczenie

Frachtujący i/albo Odbiorca zobowiązani są ubezpieczyć ryzyka obciążające ich zgodnie z Warunkami.