

TŁUMACZENIE

BUDAPESZTEŃSKA KONWENCJA**w sprawie umowy przewozu ładunków w żegludze śródlądowej (CMNI) (*)**

PAŃSTWA-STRONY NINIEJSZEJ KONWENCJI,

MAJĄC NA UWADZE zalecenia Aktu końcowego Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie z dnia 1 sierpnia 1975 roku w sprawie harmonizacji przepisów prawnych celem rozwoju transportu przez państwa członkowskie Centralnej Komisji Żeglugi na Renie i Komisji Dunaju we współpracy z Europejską Komisją Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych,

UZNAJĄC konieczność i celowość ustanowienia poprzez wspólne porozumienie pewnych jednolitych zasad dotyczących umów przewozu ładunku w żegludze śródlądowej,

ZDECYDOWAŁY, ze względu na ten cel, przyjąć Konwencję i uzgodniły, co następuje:

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

Definicje

W niniejszej Konwencji:

- 1) „umowa przewozu” oznacza każdą umowę, niezależnie od jej nazwy, przez którą przewoźnik zobowiązuje się, w zamian za zapłatę frachtu, przewieźć ładunek w żegludze śródlądowej;
- 2) „przewoźnik” oznacza każdą osobę, która zawarła umowę przewozu z nadawcą, lub w imieniu której taka umowa została zawarta;
- 3) „przewoźnik faktyczny” oznacza każdą osobę, inną niż pracownik lub przedstawiciel przewoźnika, której przewoźnik powierzył wykonanie przewozu lub części przewozu;
- 4) „nadawca” oznacza każdą osobę, która zawarła umowę przewozu z przewoźnikiem lub w imieniu której lub na rachunek której taka umowa została zawarta;
- 5) „odbiorca” oznacza osobę uprawnioną do odbioru ładunku;
- 6) „dokument przewozowy” oznacza dokument, który poświadcza umowę przewozu oraz przyjęcie lub załadunek ładunku przez przewoźnika, sporządzony w formie konosamentu lub listu przewozowego, lub każdego innego dokumentu używanego w obrocie handlowym;
- 7) „ładunek” nie obejmuje statków pchanych lub holowanych ani bagażu lub pojazdów należących do pasażerów; w przypadku, gdy ładunek umieszczony jest w kontenerze, na palecie lub w bądź na podobnym urządzeniu transportowym lub gdy jest zapakowany, pojęcie „ładunku” obejmuje takie urządzenie transportowe lub opakowanie, jeśli zostało dostarczone przez nadawcę;
- 8) „na piśmie” obejmuje, chyba że strony uzgodniły inaczej, przekaz informacji za pomocą elektronicznych, optycznych lub podobnych środków komunikacji, w tym telegramu, faksu, teleksu, poczty elektronicznej lub elektronicznej wymiany danych (EDI), pod warunkiem, że informacja jest dostępna również do późniejszego wykorzystania;
- 9) prawo krajowe mające zastosowanie zgodnie z niniejszą Konwencją oznacza normy prawne obowiązujące w danym państwie, inne niż normy prawa prywatnego międzynarodowego tego państwa.

(*) Przyjęta przez Konferencję Dyplomatyczną, zorganizowaną wspólnie przez CCNR, Komisję Dunaju i EKG ONZ w Budapeszcie w dniach 25 września – 3 października 2000 r.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza Konwencja ma zastosowanie do każdej umowy przewozu, zgodnie z którą port załadunku lub miejsce przyjęcia ładunku oraz port wyładunku lub miejsce dostarczenia ładunku znajdują się w dwóch różnych państwach, z których przynajmniej jedno jest Państwem-Stroną niniejszej Konwencji. Jeżeli umowa przewiduje wybór pomiędzy kilkoma portami wyładunku lub miejscami dostarczenia ładunku, bierze się pod uwagę port wyładunku lub miejsce dostarczenia ładunku, do którego ładunek został faktycznie dostarczony.
2. Jeżeli przedmiotem umowy przewozu jest przewóz ładunku, bez przeładunku, zarówno śródlądowymi drogami wodnymi, jaki i innymi drogami wodnymi, do których mają zastosowanie regulacje morskie, niniejsza Konwencja ma zastosowanie również do takiej umowy, z uwzględnieniem warunków ustanowionych w ust. 1, chyba że:
 - a) wystawiony został konosament morski zgodnie z mającym zastosowaniem prawem morskim lub
 - b) odległość do przebycia drogami wodnymi, do których mają zastosowanie regulacje morskie, jest dłuższa.
3. Niniejsza Konwencja ma zastosowanie bez względu na przynależność państwową, miejsce rejestracji lub port macierzysty statku, jak również na to, czy jest to statek morski, czy statek żeglugi śródlądowej oraz bez względu na obywatelstwo, miejsce zamieszkania, siedzibę lub miejsce pobytu przewoźnika, nadawcy lub odbiorcy.

ROZDZIAŁ II

PRAWA I OBOWIĄZKI STRON UMOWY

Artykuł 3

Przyjęcie, przewóz i dostarczenie ładunku

1. Przewoźnik przewozi ładunek do miejsca dostarczenia w określonym terminie i dostarcza go do odbiorcy w takim stanie, w jakim został mu on powierzony.
2. Jeżeli nie uzgodniono inaczej, przyjęcie i dostarczenie ładunku odbywa się na statku.
3. Przewoźnik decyduje, jaki statek ma zostać użyty. Przewoźnik jest zobowiązany, zarówno przed podróżą, jak i na jej początku, do dochowania należytej staranności celem zapewnienia – mając na uwadze rodzaj ładunku, który ma być przewieziony – aby statek był w stanie przyjąć ładunek, był zdolny do żeglugi oraz obsadzony załogą i wyposażony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zaopatrzony w niezbędne krajowe i międzynarodowe zezwolenia wymagane dla przewozu danych ładunków.
4. Jeżeli uzgodniono, że przewozu powinien dokonać określony statek lub rodzaj statku, przewoźnik jest uprawniony do załadunku lub przeładunku ładunku w całości lub części na inny statek lub rodzaj statku bez zgody nadawcy jedynie:
 - a) w okolicznościach, takich jak niski stan wód, kolizja lub jakkolwiek inna przeszkoda w żegludze, których nie można było przewidzieć w momencie zawarcia umowy przewozu i gdy załadunek lub przeładunek ładunku jest niezbędny do wykonania umowy przewozu, jak również wtedy, gdy przewoźnik nie jest w stanie w stosownym czasie uzyskać dyspozycji od nadawcy, lub
 - b) jeżeli jest to zgodne z praktyką przyjętą w porcie, w którym statek się znajduje.
5. Z zastrzeżeniem obowiązków ciążących na nadawcy, przewoźnik gwarantuje, że załadunek, shtauowanie i zabezpieczenie ładunku nie mają wpływu na bezpieczeństwo statku.
6. Przewoźnik jest upoważniony do przewozu ładunku na pokładzie lub na statku z otwartym pokładem tylko wówczas, gdy zostało to uzgodnione z nadawcą lub jeśli jest to zgodne z określoną praktyką handlową lub wymagane przez obowiązujące przepisy.

Artykuł 4

Przewoźnik faktyczny

1. Umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem a przewoźnikiem faktycznym, zgodna z definicją przedstawioną w art. 1 pkt 1, stanowi umowę przewozu w rozumieniu niniejszej Konwencji. W odniesieniu do takiej umowy wszystkie postanowienia niniejszej Konwencji dotyczące nadawcy odnoszą się do przewoźnika, a te dotyczące przewoźnika – do przewoźnika faktycznego.

2. Jeśli przewoźnik powierzy wykonanie przewozu lub jego części przewoźnikowi faktycznemu, bez względu na to, czy umowa przewozu zezwala mu na to czy nie, przewoźnik pozostaje odpowiedzialny za cały przewóz, zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji. Wszystkie postanowienia niniejszej Konwencji dotyczące odpowiedzialności przewoźnika mają zastosowanie także do odpowiedzialności przewoźnika faktycznego w zakresie przewozu, który wykonuje.
3. Przewoźnik zawsze informuje nadawcę o fakcie powierzenia wykonania przewozu lub jego części przewoźnikowi faktycznemu.
4. Porozumienie z nadawcą lub odbiorcą rozszerzające zakres odpowiedzialności przewoźnika zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji dotyczy przewoźnika faktycznego tylko w takim zakresie, w jakim wyraził on na nie zgodę w sposób wyraźny i na piśmie. Przewoźnik faktyczny może podnosić wszelkie zarzuty, które przysługują z umowy przewoźnikowi.
5. W granicach, w jakich zarówno przewoźnik, jak i przewoźnik faktyczny ponoszą odpowiedzialność, ich odpowiedzialność jest solidarna. Postanowienia niniejszego artykułu nie naruszają możliwości dochodzenia pomiędzy nimi roszczeń zwrotnych.

Artykuł 5

Termin dostarczenia ładunku

Przewoźnik dostarcza ładunek w terminie, który uzgodniono w umowie przewozu, lub – jeśli nie uzgodniono takiego terminu – w terminie, którego można w sposób uzasadniony wymagać od starannego przewoźnika, biorąc pod uwagę okoliczności podróży i ewentualne przeszkody w żegludze.

Artykuł 6

Obowiązki nadawcy

1. Nadawca jest zobowiązany do uiszczenia kwoty należnej według umowy przewozu.
2. Nadawca dostarcza przewoźnikowi na piśmie, przed przekazaniem ładunku, następujące szczegółowe dane dotyczące przewożonego ładunku:
 - a) wymiary, ilość lub waga oraz współczynnik sztauerski ładunku;
 - b) oznaczenia konieczne do identyfikacji ładunku;
 - c) rodzaj, cechy i właściwości ładunku;
 - d) dyspozycje dotyczące kwestii celnych lub administracyjnych dotyczących ładunku;
 - e) inne niezbędne dane, które musi zawierać dokument przewozowy.

Ponadto nadawca przekazuje przewoźnikowi, podczas przekazywania ładunku, wszystkie wymagane dokumenty towarzyszące.

3. Jeżeli wymaga tego rodzaj ładunku, nadawca, mając na względzie uzgodnioną procedurę transportową, pakuje ładunek w taki sposób, aby zapobiec jego utracie lub zniszczeniu w okresie pomiędzy przyjęciem go przez przewoźnika i dostarczeniem oraz aby zapewnić, że ładunek nie uszkodzi statku lub innych ładunków. Zgodnie z uzgodnieniami dotyczącymi przewozu, nadawca zapewnia również odpowiednie oznaczenie ładunku zgodnie ze stosownymi międzynarodowymi bądź krajowymi przepisami lub, w razie braku takich przepisów, zgodne z zasadami i praktyką ogólnie przyjętymi w żegludze śródlądowej.

4. Z zastrzeżeniem obowiązków ciężących na przewoźniku, nadawca dokonuje załadunku i sztauwowania ładunku oraz zabezpiecza go zgodnie z praktyką stosowaną w żegludze śródlądowej, chyba że umowa stanowi inaczej.

Artykuł 7

Ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające środowisko

1. W przypadku przewożenia ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających środowisko nadawca, przed przekazaniem ładunku, przekazuje przewoźnikowi – oprócz danych, o których mowa w art. 6 ust. 2 – w sposób wyraźny i na piśmie informacje o niebezpieczeństwie i ryzyku zanieczyszczenia środowiska związanych z ładunkiem oraz o środkach ostrożności, jakie należy podjąć.

2. Gdy przewóz niebezpiecznego lub zanieczyszczającego środowisko ładunku wymaga zezwolenia, nadawca dostarcza niezbędne dokumenty najpóźniej w momencie przekazywania ładunku.
3. Jeśli kontynuowanie przewozu, wyładunek lub dostawa niebezpiecznego lub zanieczyszczającego środowisko ładunku jest niemożliwe z powodu braku zezwolenia administracyjnego, nadawca ponosi koszty zwrotu ładunku do portu załadunku lub bliżej położonego miejsca, w którym można go wyładować i dostarczyć lub w inny sposób usunąć.
4. W razie bezpośredniego zagrożenia dla życia, mienia lub środowiska naturalnego przewoźnik jest uprawniony do wyładunku ładunku, jego unieszkodliwienia bądź – pod warunkiem, że podjęcie takiego środka jest współmierne do zagrożenia, jakie stwarza ładunek – jego zniszczenia, nawet jeśli przed jego przyjęciem został poinformowany lub w inny sposób zawiadomiony o niebezpiecznych właściwościach lub ryzyku zanieczyszczenia, jakie wiąże się ładunkiem.
5. Jeśli przewoźnik jest uprawniony do podjęcia środków, o których mowa w ust. 3 lub 4, może on żądać odszkodowania za poniesione szkody.

Artykuł 8

Odpowiedzialność nadawcy

1. Nadawca, nawet jeżeli nie można mu przypisać winy, jest odpowiedzialny za wszystkie szkody i wydatki poniesione przez przewoźnika lub przewoźnika faktycznego w następujących okolicznościach:
 - a) brakuje danych lub informacji o których mowa w art. 6 ust. 2 lub art. 7 ust. 1, lub też są one niedokładne lub niekompletne;
 - b) ładunek niebezpieczny bądź zanieczyszczający środowisko nie jest oznaczony lub opatrzony etykietą zgodnie z odpowiednimi przepisami międzynarodowymi lub krajowymi lub, w przypadku braku takich przepisów, zgodnie z zasadami i praktyką ogólnie przyjętą w żegludze śródlądowej;
 - c) brakuje niezbędnych dokumentów towarzyszących lub są one niedokładne lub niekompletne.

Przewoźnik nie może powoływać się na odpowiedzialność nadawcy jeśli udowodniono, że wina jest po stronie przewoźnika, jego pracowników lub przedstawicieli. Dotyczy to również przewoźnika faktycznego.

2. Nadawca ponosi odpowiedzialność za działania i zaniechania osób, z których usług korzysta do wykonywania zadań oraz wywiązywania się z zobowiązań, o których mowa w art. 6 i 7, jak za swoje własne działania i zaniechania, o ile osoby te działają w zakresie powierzonych im czynności.

Artykuł 9

Rozwiązanie umowy przewozu przez przewoźnika

1. Przewoźnik może rozwiązać umowę przewozu, jeżeli nadawca nie wywiązał się z zobowiązań, o których mowa w art. 6 ust. 2 lub w art. 7 ust. 1 i 2.
2. Jeżeli przewoźnik korzysta z prawa do rozwiązania umowy, może on wyładować ładunek na koszt nadawcy oraz żądać, według swojego wyboru, płatności następujących kwot:
 - a) jednej trzeciej ustalonego frachtu albo
 - b) oprócz wynagrodzenia za przestój, odszkodowania w wysokości poniesionych kosztów i strat, jak również – w przypadku już rozpoczętej podróży – proporcjonalnej części frachtu przypadającej na odbytą już podróż.

Artykuł 10

Dostarczenie ładunku

1. Niezależnie od obowiązku nadawcy, o którym mowa w art. 6 ust.1, odbiorca, który po przybyciu ładunku do miejsca dostarczenia ładunku żąda jego wydania, jest, zgodnie z umową przewozu, odpowiedzialny za fracht i inne opłaty należne od ładunku, jak również za przypadający na niego udział w awarii wspólnej. W przypadku braku dokumentu przewozowego lub jeśli dokument taki nie został przedłożony, odbiorca jest odpowiedzialny za uzgodniony z nadawcą fracht, jeżeli odpowiada on praktykom rynkowym.

2. Pozostawienie ładunku w dyspozycji odbiorcy, zgodnie z umową przewozu lub z praktyką handlową lub przepisami mającymi zastosowanie w porcie wyładunku, uznaje się za dostarczenie ładunku. Przymusowe przekazanie ładunku władzom lub stronie trzeciej również uznaje się za dostarczenie ładunku.

ROZDZIAŁ III

DOKUMENTY PRZEWOZOWE

Artykuł 11

Rodzaj i treść

1. Dla każdego przewozu, który podlega przepisom niniejszej Konwencji, przewoźnik wystawia dokument przewozowy; konosament wystawia tylko wtedy, jeżeli żąda tego nadawca i jeżeli zostało to uzgodnione przez załadunkiem lub zanim ładunek został przyjęty do przewozu. Brak dokumentu przewozowego lub fakt, iż jest on niekompletny, nie wpływa na ważność umowy przewozu.

2. Oryginał dokumentu przewozowego musi być podpisany przez przewoźnika, kapitana statku lub osobę upoważnioną przez przewoźnika. Przewoźnik może zażądać, aby nadawca kontrasygnował oryginał lub kopię. Podpis może być odręczny, wydrukowany w postaci faksymile, parafowany w formie pieczętki z podpisem, znaków lub sporządzony innymi mechanicznymi lub elektronicznymi sposobami, jeśli nie zakazują tego przepisy państwa, w którym dokument przewozowy został wystawiony.

3. Dokument przewozowy służy jako dowód, o ile nie zostanie on obalony dowodem przeciwnym, zawarcia i treści umowy przewozu, jak również przyjęcia ładunku przez przewoźnika. W szczególności stwarza on domniemanie, że do przewozu przyjęto taki ładunek, jaki został opisany w dokumencie przewozowym.

4. Jeżeli dokumentem przewozowym jest konosament, to on sam określa stosunek prawny łączący przewoźnika z odbiorcą ładunku. Warunki umowy przewozu określają natomiast stosunek prawny łączący przewoźnika z nadawcą.

5. Dokument przewozowy, poza oznaczeniem jego nazwy, zawiera następujące dane:

- a) nazwę, miejsce zamieszkania, siedzibę lub miejsce pobytu przewoźnika i nadawcy;
- b) odbiorcę ładunku;
- c) nazwę lub numer statku, na którego pokład przyjęto ładunek, lub wzmiankę w dokumencie przewozowym, że ładunek został przyjęty przez przewoźnika, ale jeszcze nie został załadowany na statek;
- d) port załadunku lub miejsce, gdzie ładunek został przyjęty, oraz port wyładunku lub miejsce dostarczenia ładunku;
- e) zwyczajową nazwę rodzaju ładunku i sposób jego pakowania oraz, w przypadku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających środowisko, ich nazwę zgodną z obowiązującymi przepisami lub w przypadku braku takiej nazwy, ich powszechnie stosowaną nazwę;
- f) wymiary, ilość lub wagę, jak również oznaczenia ładunków załadowanych na statek lub przyjętych do przewozu;
- g) oświadczenie, jeżeli jest to wymagane, że ładunek jest lub może być przewożony na pokładzie lub na statku z otwartym pokładem;
- h) uzgodnione postanowienia dotyczące frachtu;
- i) w przypadku listu przewozowego – wskazanie, czy jest to oryginał czy kopia; w przypadku konosamentu – liczbę oryginałów;
- j) miejsce i datę wystawienia.

Brak jednej lub więcej danych, o których mowa w niniejszym ustępie, nie ma wpływu na prawny charakter dokumentu przewozowego w rozumieniu art. 1 ust. 6 niniejszej Konwencji.

*Artykuł 12***Zastrzeżenia w dokumentach przewozowych**

1. Przewoźnik jest uprawniony do zamieszczenia w dokumencie przewozowym zastrzeżeń dotyczących:
 - a) wymiarów, ilości lub wagi ładunku, jeśli ma on podstawy podejrzewać, że dane dostarczone przez nadawcę są nieścisłe lub jeśli nie posiada on należytych środków do sprawdzenia takich danych, szczególnie jeżeli ładunek nie został policzony, zmierzony lub zważony w jego obecności lub jeśli, bez wyraźnego porozumienia, wymiary lub waga zostały określone na podstawie pomiaru zanurzenia;
 - b) oznaczeń, które nie są wyraźnie i trwale przymocowane do ładunku, lub, jeżeli ładunek jest zapakowany, do pojemników lub opakowań;
 - c) widocznego stanu ładunku.
2. Jeżeli przewoźnik nie zamieści uwag na temat widocznego stanu ładunku lub nie dokona stosownych zastrzeżeń w tej kwestii, przyjmuje się, iż wskazał on w dokumencie przewozowym, że ładunek był w dobrym widocznym stanie.
3. Jeżeli, zgodnie z danymi w dokumencie przewozowym, ładunek znajduje się w kontenerze lub w ładowni statku i został zaplombowany przez inne osoby niż przewoźnik, jego pracownicy lub przedstawiciele, i jeśli ani kontener, ani plomba nie są zniszczone lub złamane w chwili dotarcia do portu wyładunku lub miejsca dostarczenia ładunku, domniemywa się, że ubytek bądź zniszczenie ładunku nie nastąpiły w trakcie przewozu.

*Artykuł 13***Konosament**

1. Oryginały konosamentu są dokumentami legitymującymi do dysponowania ładunkiem, wystawionymi na imiennie określonego odbiorcę, na zlecenie lub na okaziciela.
2. W miejscu przeznaczenia ładunek wydaje się jedynie w zamian za uprzednio przedłożony oryginał konosamentu; nie można domagać się kolejnego dostarczenia ładunku w zamian za pozostałe oryginały.
3. Po przyjęciu ładunku przez przewoźnika przekazanie konosamentu osobie uprawnionej do odebrania ładunku ma takie same skutki w zakresie nabycia praw do tego ładunku jak przekazanie tego ładunku.
4. Jeżeli konosament został przeniesiony na osobę trzecią, włączając w to odbiorcę, która działała w dobrej wierze w oparciu o zawarty w konosamencie opis ładunku, dowód przeciwny w stosunku do domniemań z art. 11 ust. 3 oraz art. 12 ust. 2 nie jest dopuszczalny.

ROZDZIAŁ IV

PRAWO DO ROZPORZĄDZANIA ŁADUNKIEM*Artykuł 14***Osoba uprawniona do rozporządzenia**

1. Nadawca jest upoważniony do rozporządzania ładunkiem; w szczególności może on żądać od przewoźnika przerwania przewozu ładunku, zmiany miejsca dostarczenia lub dostarczenia ładunku odbiorcy innemu niż wskazany w dokumencie przewozowym.
2. Prawo nadawcy do rozporządzania ładunkiem wygasa z chwilą, gdy odbiorca – po dotarciu ładunku do planowanego miejsca dostarczenia – zażąda wydania ładunku oraz:
 - a) w przypadku, gdy przewóz odbywa się na podstawie listu przewozowego – z chwilą przekazania oryginału takiego listu odbiorcy;
 - b) w przypadku, gdy przewóz odbywa się na podstawie konosamentu – z chwilą wyzbycia się przez nadawcę wszystkich będących w jego posiadaniu oryginałów poprzez ich przekazanie innej osobie.
3. Poprzez odpowiednią wzmiankę w liście przewozowym nadawca może, w momencie wystawiania listu przewozowego, zrzec się na rzecz odbiorcy prawa do rozporządzania.

*Artykuł 15***Warunki wykonywania prawa do rozporządzania**

Nadawca lub, w przypadkach określonych w art. 14 ust. 2 i 3, odbiorca, musi, jeśli chce skorzystać ze swego prawa do rozporządzania:

- a) jeżeli wykorzystywany jest konosament – przedstawić wszystkie oryginały przed dotarciem ładunku do planowanego miejsca dostarczenia ładunku;
- b) jeżeli wykorzystywany jest dokument przewozowy inny niż konosament – przedstawić taki dokument, który powinien zawierać nowe dyspozycje przekazane przewoźnikowi;
- c) zwrócić przewoźnikowi wszelkie koszty i pokryć szkody powstałe w trakcie wykonywania tych dyspozycji;
- d) w razie wyładunku ładunku przed dotarciem do uzgodnionego miejsca dostarczenia ładunku – zapłacić cały uzgodniony fracht, chyba że umowa przewozu stanowi inaczej.

ROZDZIAŁ V

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA*Artykuł 16***Odpowiedzialność za szkodę**

1. Przewoźnik jest odpowiedzialny za szkodę wynikającą z utraty lub uszkodzenia ładunku, powstałą w okresie pomiędzy przyjęciem ładunku do przewozu a jego dostarczeniem, lub wynikającą z opóźnienia w dostarczeniu ładunku, chyba że może on wykazać, że szkoda powstała na skutek okoliczności, których staranny przewoźnik nie mógł przewidzieć i których skutkom nie mógł zapobiec.
2. Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę wynikającą z utraty lub uszkodzenia ładunku, spowodowaną w okresie przed załadunkiem na statek lub po wyładunku ze statku, jest uregulowana przez prawo państwa mające zastosowanie do umowy przewozu.

*Artykuł 17***Pracownicy i przedstawiciele**

1. Przewoźnik jest odpowiedzialny za działania i zaniechania swoich pracowników i przedstawicieli, z którymi usług korzysta w trakcie wykonywania umowy przewozu, jak za swoje własne działania i zaniechania, jeżeli osoby te działają w zakresie powierzonych im czynności.
2. Jeżeli przewóz jest wykonywany przez przewoźnika faktycznego zgodnie z art. 4, przewoźnik odpowiedzialny jest także za działania i zaniechania przewoźnika faktycznego oraz pracowników i przedstawicieli przewoźnika faktycznego, działających w zakresie powierzonych im czynności.
3. W przypadku wytoczenia powództwa przeciwko pracownikom i przedstawicielom przewoźnika lub przewoźnika faktycznego, osoby te są uprawnione, jeśli udowodnią, że działały w zakresie powierzonych im czynności, do korzystania ze zwolnień i ograniczeń odpowiedzialności, na które przewoźnik lub przewoźnik faktyczny mogą powołać się na mocy niniejszej Konwencji.
4. Pilot, który został wskazany przez władze i który nie może być swobodnie wybrany, nie jest pracownikiem ani przedstawicielem w rozumieniu ust. 1.

*Artykuł 18***Nadzwyczajne zwolnienia z odpowiedzialności**

1. Przewoźnik i przewoźnik faktyczny są zwolnieni z odpowiedzialności, jeśli utrata, uszkodzenie lub opóźnienie są wynikiem któregoś z okoliczności lub ryzyk wymienionych poniżej:
 - a) działania lub zaniechania nadawcy, odbiorcy lub osoby upoważnionej do rozporządzania ładunkiem;
 - b) przeładunek, załadunek, sztauowanie lub wyładunek ładunku przez nadawcę, odbiorcę lub osoby trzecie działające w imieniu nadawcy lub odbiorcy;

- c) przewóz ładunku na pokładzie lub na statku z otwartym pokładem, jeżeli taki przewóz został uzgodniony z nadawcą lub jeśli jest zgodny ze stosowaną praktyką handlową lub jest wymagany przez obowiązujące przepisy;
 - d) naturalne właściwości ładunku, ze względu na które jest on narażony na całkowitą lub częściową utratę lub zniszczenie, w szczególności na skutek stłuczenia, rdzy, rozkładu, wysuszenia, wycieku, naturalnych ubytków (objętości lub wagi) lub na skutek działań szkodników i gryzoni;
 - e) brak lub wadliwe opakowania w przypadku ładunków, które z racji swej naturalnej właściwości są narażone na utratę lub uszkodzenie, jeżeli nie są opakowane lub opakowanie jest wadliwe;
 - f) niewłaściwe lub niedostateczne oznaczenie ładunku;
 - g) działania ratownicze lub próby takich działań na wodach śródlądowych;
 - h) przewóz żywych zwierząt, chyba że przewoźnik nie przedsięwziął środków lub nie stosował zaleceń uzgodnionych w umowie przewozu.
2. Jeżeli, ze względu na okoliczności sprawy, szkoda mogła być wynikiem jednej lub kilku okoliczności lub ryzyk wymienionych w ust. 1, domniemywa się, że została ona spowodowana przez taką okoliczność lub ryzyko. Nie stosuje się tego domniemania, jeżeli poszkodowany udowodni, że szkoda nie jest wynikiem lub nie wynika wyłącznie z jednej z okoliczności lub ryzyk wymienionych w ust. 1.

Artykuł 19

Obliczanie odszkodowania

1. Jeżeli przewoźnik jest odpowiedzialny za całkowitą utratę ładunku, należne odszkodowanie powinno być równe wartości ładunku w miejscu i w dniu dostarczenia zgodnie z umową przewozu. Dostarczenie ładunku osobie nieuprawnionej jest uważane za utratę.
2. W razie częściowej utraty lub uszkodzenia ładunku przewoźnik ponosi odpowiedzialność tylko do wysokości utraconej wartości.
3. Wartość ładunku ustala się zgodnie z ceną giełdową lub, jeśli nie ma takiej ceny, zgodnie z ceną rynkową lub, gdy nie ma ani ceny giełdowej, ani rynkowej, w odniesieniu do normalnej ceny ładunku takiego samego rodzaju i jakości w miejscu dostarczenia ładunku.
4. W stosunku do ładunków, które ze względu na swoją naturalną właściwość są narażone w czasie przewozu na ubytek, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, bez względu na czas trwania przewozu, tylko za tę część ubytku, która przekracza naturalny ubytek (objętości lub wagi) określony przez strony w umowie przewozu, lub – w braku takiego określenia – przez przepisy lub praktykę obowiązujące w miejscu dostarczenia ładunku.
5. Postanowienia niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla rozszczeń przewoźnika dotyczących frachtu przewidzianego w umowie przewozu lub, w przypadku braku uzgodnień co do tej kwestii, w mających zastosowanie krajowych przepisach lub praktykach.

Artykuł 20

Ograniczenie odpowiedzialności

1. Z zastrzeżeniem art. 21 oraz ust. 4 niniejszego artykułu, oraz bez względu na podstawę prawną wytoczonego przeciwko przewoźnikowi powództwa, nie jest on w żadnym przypadku odpowiedzialny ponad kwotę przekraczającą 666,67 jednostek obliczeniowych na opakowanie lub inną jednostkę przewozową, lub 2 jednostek obliczeniowych na kilogram wagi – określonych w dokumencie przewozowym – ładunku utraconego lub zniszczonego, w zależności od tego co jest wyższe. Jeżeli opakowanie lub inna jednostka przewozowa jest kontenerem i jeśli w dokumencie przewozowym nie wspomniano o żadnym opakowaniu lub jednostce przewozowej umieszczonej w kontenerze, kwotę 666,67 jednostek obliczeniowych zastępuje się kwotą 1 500 jednostek obliczeniowych na kontener bez ładunku, który zawiera, i ponadto kwotą 25 000 jednostek obliczeniowych na ładunek, który znajduje się w kontenerze.
2. Jeżeli kontener, paleta lub podobne urządzenie transportowe użyte jest w celu skonsolidowania ładunku, wówczas opakowania lub jednostki przewozowe wskazane w dokumencie przewozowym jako zapakowane w lub na takim urządzeniu transportowym uważane są za opakowania lub jednostki przewozowe. W pozostałych przypadkach ładunki znajdujące się w lub na takim urządzeniu transportowym stanowią jedną jednostkę przewozową. Jeśli urządzenie transportowe zostało zgubione lub uszkodzone i jeśli nie należy ono do lub nie zostało dostarczone przez przewoźnika, urządzenie takie stanowi odrębną jednostkę przewozową.

3. W przypadku szkody spowodowanej opóźnieniem w dostarczeniu ładunku przewoźnik ponosi odpowiedzialność tylko do wysokości nieprzekraczającej wartości frachtu. Jednakże łączna odpowiedzialność zgodnie z ust. 1 i pierwszym zdaniem niniejszego ustępu nie przekracza ograniczenia, które określono by zgodnie z ust. 1 dla całkowitej utraty ładunków, w odniesieniu do których taka odpowiedzialność powstała.

4. Granice odpowiedzialności, o których mowa w ust. 1, nie mają zastosowania:

- a) gdy charakter lub podwyższona wartość ładunku lub urządzeń transportowych została wyraźnie określona w dokumencie przewozowym, a przewoźnik temu nie zaprzeczył, lub
- b) gdy strony wyraźnie umówiły się co do wyższych granic odpowiedzialności.

5. Łączna wartość odszkodowania uzyskanego od przewoźnika, przewoźnika faktycznego i ich pracowników lub przedstawicieli za tę samą szkodę nie może przekroczyć limitów odpowiedzialności przewidzianych w niniejszym artykule.

Artykuł 21

Utrata prawa do ograniczenia odpowiedzialności

1. Przewoźnik lub przewoźnik faktyczny nie ma prawa do zwolnień i ograniczeń odpowiedzialności przewidzianych w niniejszej Konwencji lub w umowie przewozu, jeśli udowodniono, że on sam spowodował szkodę przez działanie lub zaniechanie, z zamiarem wyrządzenia takiej szkody lub postępując lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.

2. Pracownicy i przedstawiciele działający w imieniu przewoźnika lub przewoźnika faktycznego także nie mogą powoływać się na zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane w niniejszej Konwencji lub w umowie przewozu, jeśli udowodniono, że spowodowali oni szkodę w sposób opisany w ust. 1.

Artykuł 22

Stosowanie zwolnień i ograniczeń odpowiedzialności

Zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane w niniejszej Konwencji lub w umowie przewozu mają zastosowanie do każdego roszczenia z tytułu utraty, uszkodzenia lub opóźnienia w dostarczeniu ładunku będącego przedmiotem umowy przewozu, niezależnie od tego, czy podstawę roszczenia stanowi odpowiedzialność umowna, deliktowa lub inna.

ROZDZIAŁ VI

DOCHODZENIE ROSZCZEŃ

Artykuł 23

Zgłoszenie szkody

1. Przyjęcie ładunku bez zastrzeżeń przez odbiorcę stwarza domniemanie, że ładunek został dostarczony przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu.

2. Przewoźnik i odbiorca mogą żądać kontroli stanu i ilości ładunku w momencie dostarczenia, w obecności obu stron.

3. Jeśli utrata lub uszkodzenie ładunku są widoczne, jakiegokolwiek zastrzeżenie ze strony odbiorcy musi zostać dokonane na piśmie, poprzez określenie ogólnego charakteru szkody, nie później niż w momencie dostarczenia ładunku, chyba że odbiorca i przewoźnik wspólnie sprawdzili stan ładunku.

4. Jeśli utrata lub uszkodzenie ładunku nie są widoczne, jakiegokolwiek zastrzeżenie ze strony odbiorcy musi zostać dokonane na piśmie, nie później niż w ciągu 7 kolejnych dni od dostarczenia ładunku i musi wskazywać ogólny charakter szkody; w takim przypadku strona poszkodowana musi wykazać, że szkoda spowodowana została w czasie, gdy przewoźnik sprawował pieczę nad ładunkiem.

5. Odszkodowanie nie należy się za szkodę będącą wynikiem opóźnienia w dostarczeniu ładunku, chyba że odbiorca udowodni, iż zawiadomił przewoźnika o opóźnieniu w ciągu 21 kolejnych dni od chwili dostarczenia ładunku i że takie zawiadomienie dotarło do przewoźnika.

*Artykuł 24***Przedawnienie roszczeń**

1. Wszelkie roszczenia wynikające z umowy, do której zastosowanie ma niniejsza Konwencja, przedawniają się z upływem jednego roku licząc od dnia, w którym ładunek został, lub powinien być dostarczony do odbiorcy. Dnia, w którym rozpoczyna się bieg przedawnienia, nie wlicza się do tego okresu.
2. Osoba, przeciwko której wytoczono powództwo, może w każdym momencie biegu okresu przedawnienia przedłużyć go poprzez oświadczenie złożone na piśmie osobie poszkodowanej. Okres ten może być następnie przedłużany przez kolejne oświadczenia.
3. Zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia jest regulowane przez prawo państwa mające zastosowanie do umowy przewozu. Zgłoszenie roszczenia podczas postępowania o ustalenie ograniczonej odpowiedzialności za wszystkie szkody wynikające ze zdarzenia prowadzi do przerwania biegu przedawnienia roszczenia.
4. Osoba uznana za odpowiedzialną zgodnie z niniejszą Konwencją może wystąpić z roszczeniem zwrotnym nawet po upływie okresu przedawnienia przewidzianego w ust. 1 i 2, jeżeli postępowanie zostanie wszczęte w okresie 90 dni licząc od dnia, w którym osoba występująca z roszczeniem zwrotnym zaspokoila roszczenie lub od dnia, w którym doręczono jej pozew, lub jeśli wszczęcie postępowania następuje w dłuższym okresie, określonym przez prawo państwa, w którym wszczynane jest postępowanie.
5. W odniesieniu do przedawnionego roszczenia niedopuszczalne jest powództwo wzajemne lub zarzut potrącenia.

ROZDZIAŁ VII

GRANICE SWOBODY UMÓW*Artykuł 25***Nieważność postanowień umownych**

1. Jakiegokolwiek postanowienia umowne zmierzające do wyłączenia, ograniczenia lub zwiększenia, z zastrzeżeniem art. 20 ust. 4, odpowiedzialności – w rozumieniu niniejszej Konwencji – przewoźnika, przewoźnika faktycznego, ich pracowników lub przedstawicieli, do odwrócenia ciężaru dowodowego lub do skrócenia terminów zgłoszenia szkody lub okresów przedawnienia, o których mowa w art. 23 i 24, są nieważne. Jakiegokolwiek postanowienia mające na celu przeniesienie na przewoźnika roszczeń z ubezpieczenia ładunku są także nieważne.
2. Niezależnie od ust. 1 oraz bez uszczerbku dla art. 21, postanowienia umowne mogą stanowić, iż przewoźnik lub przewoźnik faktyczny nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku:
 - a) działania lub zaniechania kapitana statku, pilota lub innej osoby wykonującej służbę na statku, pchaczu lub holowniku w czasie żeglugi lub w wyniku tworzenia lub rozwiązania pchanego lub holowanego konwoju, pod warunkiem, że przewoźnik stosował się do obowiązków dotyczących załogi określonych w art. 3 ust. 3, chyba że działanie lub zaniechanie wynika z zamiaru spowodowania szkody lub z lekkomyślności ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi;
 - b) pożaru lub eksplozji na pokładzie statku, jeśli niemożliwe jest udowodnienie, że pożar lub eksplozja były rezultatem winy przewoźnika, przewoźnika faktycznego lub ich pracowników lub przedstawicieli, lub też wady statku;
 - c) istniejących przed podróżą wad należącego do niego statku lub statku wynajętego lub czarterowanego, jeżeli może on udowodnić, że wady te, pomimo zachowania należytej staranności, nie mogły być wykryte przed rozpoczęciem podróży.

ROZDZIAŁ VIII

POSTANOWIENIA DODATKOWE*Artykuł 26***Awaria wspólna**

Postanowienia niniejszej Konwencji nie ograniczają stosowania postanowień umowy przewozu lub prawa krajowego dotyczących obliczania wysokości szkody i udziału w awarii wspólnej.

*Artykuł 27***Inne mające zastosowanie postanowienia i szkoda jądrowa**

1. Niniejsza Konwencja nie narusza praw lub obowiązków przewoźnika przewidzianych w konwencjach międzynarodowych lub prawie krajowym dotyczących ograniczenia odpowiedzialności armatorów żeglugi śródlądowej lub statków morskich.
2. Przewoźnik jest, według niniejszej Konwencji, zwolniony z odpowiedzialności za szkodę spowodowaną przez wypadek jądrowy, jeżeli zarządzający urządzeniem nuklearnym lub inna upoważniona osoba jest odpowiedzialna za taką szkodę zgodnie z prawem i przepisami państwa regulującymi odpowiedzialność z zakresu energii atomowej.

*Artykuł 28***Jednostka obliczeniowa**

Jednostkę obliczeniową, o której mowa w art. 20 niniejszej Konwencji, stanowi Specjalne Prawo Ciągnięcia określone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwoty, o których mowa w art. 20, przelicza się na walutę państwa według wartości waluty z dnia wydania orzeczenia sądowego lub daty ustalonej przez strony. Wartość waluty Państwa-Strony w stosunku do Specjalnego Prawa Ciągnięcia jest obliczana zgodnie ze sposobem przeliczenia stosowanym przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w danym dniu dla jego własnych operacji i transakcji.

*Artykuł 29***Dodatkowe postanowienia krajowe**

1. W sytuacjach nieuregulowanych przez niniejszą Konwencję umowa przewozu podlega prawu państwa ustalonego przez Strony.
2. W przypadku braku takiego ustalenia zastosowanie ma prawo państwa, z którym umowa przewozu jest najściślej związana.
3. Domniemywa się, że umowa przewozu jest najściślej związana z państwem, w którym znajduje się główna siedziba przewoźnika w chwili zawarcia umowy, jeśli port załadunku lub miejsce przyjęcia ładunku, lub port wyładunku, lub miejsce dostarczenia ładunku, lub główna siedziba nadawcy znajduje się także w tym państwie. Jeżeli przewoźnik nie posiada siedziby na lądzie i zawiera umowę przewozu na pokładzie swego statku, domniemywa się, że umowa przewozu jest najściślej związana z państwem, w którym zarejestrowany jest statek lub którego flagę statek podnosi, jeśli port załadunku lub miejsce przyjęcia ładunku, lub główna siedziba nadawcy znajduje się także w tym państwie.
4. Prawo państwa, w którym znajduje się ładunek, właściwe jest dla zabezpieczeń rzeczowych roszczeń przewoźnika, o których mowa w art. 10 ust.1.

ROZDZIAŁ IX

OŚWIADCZENIA DOTYCZĄCE ZAKRESU STOSOWANIA*Artykuł 30***Przewóz określonymi śródlądowymi drogami wodnymi**

1. Każde państwo może, w momencie podpisywania niniejszej Konwencji lub jej ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niej, oświadczyć, że nie będzie stosować niniejszej Konwencji do umów przewozu określonymi śródlądowymi drogami wodnymi znajdującymi się na jego terytorium, do których nie stosuje się międzynarodowych reguł żeglugi i które nie tworzą połączenia pomiędzy międzynarodowymi drogami wodnymi. Jednakże takie oświadczenie nie może obejmować wszystkich głównych dróg wodnych w takim państwie.
2. Jeżeli przedmiotem umowy przewozu jest przewóz ładunku bez przeładunku zarówno drogami wodnymi niewymienionymi w oświadczeniu, o którym mowa w ust. 1, jak i drogami wodnymi wymienionymi w tym oświadczeniu, niniejsza Konwencja ma zastosowanie również do takiej umowy, chyba że odległość do przebycia drogami wymienionymi w oświadczeniu jest dłuższa.

3. Jeżeli zostało złożone oświadczenie zgodnie z ust. 1, każde inne Państwo-Strona może oświadczyć, że nie będzie stosować przepisów niniejszej Konwencji do umów, o których mowa w tym oświadczeniu. Oświadczenie dokonane zgodnie z niniejszym ustępem wywołuje skutek z dniem wejścia w życie Konwencji w stosunku do państwa, które złożyło oświadczenie zgodnie z ust.1, nie wcześniej jednak niż z dniem wejścia w życie Konwencji w stosunku do państwa, które złożyło oświadczenie zgodnie z niniejszym ustępem.

4. Oświadczenia, o których mowa w ust. 1 i 3, mogą być wycofane w całości lub części, w każdym czasie, poprzez notyfikację depozytariuszowi, wskazujące datę utraty ich skuteczności. Wycofanie tych oświadczeń nie ma wpływu na zawarte już umowy przewozu.

Artykuł 31

Transport krajowy i transport nieodpłatny

Każde państwo może, w momencie podpisywania niniejszej Konwencji, jej ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niej lub w dowolnym późniejszym terminie, oświadczyć, że będzie również stosować niniejszą Konwencję:

- a) do umów przewozu, zgodnie z którymi port załadunku lub miejsce przyjęcia ładunku oraz port wyładunku lub miejsce dostarczenia ładunku znajdują się na jego terytorium;
- b) poprzez derogację art. 1 ust. 1 – do przewozów nieodpłatnych.

Artykuł 32

Postanowienia regionalne dotyczące odpowiedzialności

1. Każde państwo może, w momencie podpisywania niniejszej Konwencji, jej ratyfikacji, zatwierdzenia, przyjęcia lub przystąpienia do niej, lub w dowolnym późniejszym terminie, oświadczyć, że w przypadku przewozu ładunków pomiędzy portami załadunku lub miejscami przejęcia ładunków a portami wyładunku lub miejscami dostarczenia ładunku, z których oba znajdują się na jego własnym terytorium lub jedno z nich znajduje się na jego terytorium a drugie na terytorium państwa, które złożyło takie samo oświadczenie, przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną działaniem lub zaniechaniem kapitana statku, pilota lub innej osoby pełniącej służbę na statku, pchaczu i holowniku w trakcie żeglugi lub formowania pchanego lub holowanego konwoju, pod warunkiem, że przewoźnik wywiązał się z obowiązków dotyczących załogi określonych w art. 3 ust. 3, chyba że działanie lub zaniechanie wynika z zamiaru spowodowania szkody lub z lekkomyślności ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.

2. Postanowienie dotyczące odpowiedzialności, o którym mowa w ust. 1, obowiązuje pomiędzy Państwami-Stronami od chwili, kiedy niniejsza Konwencja wchodzi w życie w stosunku do drugiego państwa, które złożyło takie samo oświadczenie. Jeśli państwo złożyło oświadczenie po wejściu w życie niniejszej Konwencji w stosunku do tego państwa, postanowienie dotyczące odpowiedzialności, o którym mowa w ust. 1, obowiązuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po okresie trzech miesięcy od notyfikacji oświadczenia depozytariuszowi. Postanowienie dotyczące odpowiedzialności jest stosowane tylko do umów przewozu podpisanych po jego wejściu w życie.

3. Oświadczenie złożone zgodnie z ust. 1 może zostać wycofane w każdym czasie poprzez notyfikację depozytariuszowi. W przypadku wycofania oświadczenia postanowienie dotyczące odpowiedzialności, o którym mowa w ust. 1, przestaje obowiązywać pierwszego dnia miesiąca następującego po notyfikacji lub w późniejszym terminie oznaczonym w notyfikacji. Wycofanie nie ma zastosowania do umów przewozu podpisanych zanim postanowienie dotyczące odpowiedzialności przestało obowiązywać.

ROZDZIAŁ X

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 33

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie, przystąpienie

1. Niniejsza Konwencja jest otwarta do podpisu dla wszystkich państw w siedzibie depozytariusza przez okres jednego roku. Okres otwarcia do podpisu rozpoczyna bieg w dniu, w którym depozytariusz oświadczy, że dostępne są wszystkie autentyczne teksty niniejszej Konwencji.

2. Państwa mogą stać się Stronami niniejszej Konwencji:
 - a) przez podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia;
 - b) przez podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie;
 - c) przez przystąpienie po upływie terminu do podpisania.
3. Dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia składa się u depozytariusza.

Artykuł 34

Wejście w życie

1. Niniejsza Konwencja wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie trzech miesięcy od dnia, w którym pięć państw podpisało niniejszą Konwencję bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, lub złożyło u depozytariusza dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.
2. W stosunku do państwa, które podpisuje niniejszą Konwencję bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, lub składa u depozytariusza dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po wejściu w życie Konwencji, wchodzi ona w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie okresu trzech miesięcy od podpisania bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia lub od złożenia u depozytariusza dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

Artykuł 35

Wypowiedzenie

1. Niniejsza Konwencja może być wypowiedziana przez Państwo-Stronę po upływie jednego roku od jej wejścia w życie w stosunku do tego państwa.
2. Wypowiedzenie składa się depozytariuszowi.
3. Wypowiedzenie wywołuje skutek pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie jednego roku od dnia złożenia wypowiedzenia depozytariuszowi lub w terminie późniejszym określonym w notyfikacji wypowiedzenia.

Artykuł 36

Przegląd i zmiany

Na żądanie co najmniej jednej trzeciej Państw-Stron niniejszej Konwencji depozytariusz zwołuje konferencję Państw-Stron w celu dokonania przeglądu lub zmian niniejszej Konwencji.

Artykuł 37

Zmiana kwot ograniczenia odpowiedzialności i jednostki obliczeniowej

1. Niezależnie od postanowień art. 36, w przypadku propozycji zmiany kwoty określonej w art. 20 ust. 1 lub zastąpienia jednostki zdefiniowanej w art. 28 inną jednostką, depozytariusz, na żądanie co najmniej jednej czwartej Państw-Stron niniejszej Konwencji, przedstawia propozycję wszystkim członkom Organizacji Narodów Zjednoczonych – Europejskiej Komisji Gospodarczej, Centralnej Komisji Żeglugi na Renie oraz Komisji Dunaju oraz wszystkim Państwom-Stronom oraz zwołuje konferencję w celu zmiany kwoty, o której mowa w art. 20 ust. 1, lub zastąpienia jednostki określonej w artykule 28 inną jednostką.
2. Konferencja powinna zostać zwołana najwcześniej po 6 miesiącach od dnia, w którym przekazano propozycję.
3. Wszystkie Państwa-Strony niniejszej Konwencji są upoważnione do uczestniczenia w konferencji, bez względu na to, czy są członkami organizacji wymienionych w ust. 1.

4. Zmiany uchwała się większością dwóch trzecich głosów Państw-Stron uczestniczących w konferencji i biorących udział w głosowaniu, pod warunkiem, że co najmniej połowa Państw-Stron niniejszej Konwencji jest obecna w trakcie głosowania.
5. Podczas konsultacji dotyczących zmian kwoty, o której mowa w art. 20 ust. 1, konferencja powinna wziąć pod uwagę wnioski wynikające z wydarzeń, które doprowadziły do szkody, a w szczególności powstała w ich wyniku wielkość szkody, zmianę wartości walutowych oraz wpływ zaproponowanych zmian na koszty ubezpieczenia.
6. a) Zmiana kwoty dokonana zgodnie z niniejszym artykułem może wywołać skutek najwcześniej po upływie pięciu lat od dnia otwarcia niniejszej Konwencji do podpisu i najwcześniej po upływie pięciu lat od dnia, w którym weszła w życie wcześniejsza zmiana dokonana zgodnie z niniejszym artykułem.
b) Kwota nie może być zwiększona ponad kwotę maksymalnych limitów odpowiedzialności, określonych w niniejszej Konwencji, powiększoną o sześć procent rocznie, obliczoną zgodnie z zasadą procentu składanego począwszy od dnia, w którym niniejsza Konwencja została otwarta do podpisu.
c) Kwota nie może być zwiększona ponad trzykrotność kwoty maksymalnych limitów odpowiedzialności, określonej w niniejszej Konwencji.
7. Depozytariusz zawiadamia wszystkie Państwa-Strony o każdej zmianie uchwalonej zgodnie z ust. 4. Zmiana jest uważana za przyjętą po okresie osiemnastu miesięcy następujących po dniu zawiadomienia o niej, chyba że w tym okresie co najmniej jedna czwarta państw, które były Państwami-Stronami Konwencji w chwili uchwalenia decyzji dotyczącej zmiany, poinformowała depozytariusza, że nie akceptuje takiej zmiany; w takim przypadku zmiana zostaje odrzucona i nie wchodzi w życie.
8. Zmiana, którą uważa się za przyjętą zgodnie z ust. 7, wchodzi w życie po osiemnastu miesiącach od jej przyjęcia.
9. Zmiana wiąże wszystkie Państwa-Strony, chyba że wypowiedzą one niniejszą Konwencję zgodnie z art. 35, nie później niż 6 miesięcy przed wejściem zmiany w życie. Wypowiedzenie jest skuteczne z chwilą wejścia w życie zmiany.
10. Jeżeli zmiana została uchwalona, ale przewidziany do jej przyjęcia osiemnastomiesięczny okres jeszcze nie upłynął, państwo, które zostało Państwem-Stroną podczas tego okresu, jest związane tą zmianą, jeżeli wejdzie ona w życie. Państwo, które stało się Państwem-Stroną po tym okresie, jest związane zmianą przyjętą zgodnie z ust. 7. W przypadkach przywołanych w niniejszym ustępie państwo jest związane zmianą z chwilą jej wejścia w życie lub z chwilą wejścia w życie niniejszej Konwencji w stosunku do tego państwa, jeżeli ma ono miejsce później.

Artykuł 38

Depozytariusz

1. Depozytariuszem niniejszej Konwencji jest Rząd Republiki Węgierskiej.
2. Depozytariusz:
 - a) przekazuje wszystkim państwom, które uczestniczyły w Konferencji Dyplomatycznej w sprawie Przyjęcia Budapeszteńskiej Konwencji w sprawie Umowy Przewozu Ładunków w Żegludze Śródlądowej, oficjalną wersję językową niniejszej Konwencji, która nie była dostępna w trakcie Konferencji, w celu jej sprawdzenia;
 - b) informuje wszystkie państwa, o których mowa w lit. a), o każdej propozycji zmiany tekstu przekazanego im zgodnie z lit. a);
 - c) określa datę dostosowania wszystkich oficjalnych wersji językowych niniejszej Konwencji, które mają być uznane za autentyczne;
 - d) informuje wszystkie państwa, o których mowa w lit. a), o dacie ustalonej zgodnie z lit. c);
 - e) przekazuje wszystkim państwom zaproszonym na Konferencję Dyplomatyczną w sprawie Przyjęcia Budapeszteńskiej Konwencji w sprawie Umowy Przewozu Ładunków w Żegludze Śródlądowej i tym, które podpisały niniejszą Konwencję lub do niej przystąpiły, uwierzytelnione odpisy niniejszej Konwencji;

- f) informuje wszystkie państwa, które podpisały Konwencję lub do niej przystąpiły:
- (i) o każdym nowym podpisaniu, notyfikacji lub oświadczeniu, wskazując datę podpisania, notyfikacji lub oświadczenia;
 - (ii) o dacie wejścia w życie Konwencji;
 - (iii) o każdym wypowiedzeniu niniejszej Konwencji i dacie, w której wywołuje ono skutek;
 - (iv) o każdej zmianie uchwalonej zgodnie art. 36 i 37 Konwencji i dacie jej wyjścia w życie;
 - (v) o każdym zawiadomieniu wymaganym zgodnie z niniejszą Konwencją.
3. Po wejściu w życie niniejszej Konwencji depozytariusz, zgodnie z art. 102 Karty Organizacji Narodów Zjednoczonych, przekazuje do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych poświadczony odpis niniejszej Konwencji w celu rejestracji i publikacji.

SPORZĄDZONO W Budapeszcie dnia 22 czerwca 2001 r. w jednym oryginale, którego teksty: angielski, francuski, niderlandzki, niemiecki i rosyjskim są jednakowo autentyczne.

NA DOWÓD TEGO, niżej podpisani pełnomocnicy, należycie w tym celu upoważnieni przez swoje rządy, podpisali niniejszą Konwencję.
