

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.

1. Użyte w niniejszych Ogólnych Warunkach Świadczenia Usług (dalej jako OWS) określenia oznaczają:

1. **Spedytor** – GT Air & Ocean Sp. z o.o. z siedzibą w Piotrkowie Trybunalskim, ul. Łódzka 30 AB, 97-300 Piotrków Trybunalski, wpisaną do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 628854, NIP: 771-288-57-25 (**dalej również GT A&O**) - przedsiębiorca podejmujący się za wynagrodzeniem na zlecenie Zleceniodawcy wysyłania lub odbioru przesyłki lub dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Dla potrzeb niniejszych Warunków pojęcie „Spedytor” stosuje się także względem GT A&O występującego w roli przewoźnika, składownika, przechowawcy, zleceniodawcy, zleceniobiorcy lub strony jakiegokolwiek innej umowy, w tym umowy o usługi logistyczne, zawieranej w ramach wykonywanej przez tego przedsiębiorcę działalności.

2. **Zleceniodawca** - osoba prawna lub fizyczna, także nie prowadząca działalności gospodarczej, zawierająca umowę ze Spedytorem.

3. **Nadawca** – strona umowy przewozu, zawartej z przewoźnikiem, także załadowca, frachtujący, wysyłający.

4. **Spedytor dalszy** - podmiot, którym posługuje się Spedytor główny przy wykonywaniu zlecenia, powierzając mu do wykonania oznaczoną część swych obowiązków.

5. **Spedytor zastępczy** - podmiot, któremu spedytor główny powierza w celu wykonania zlecenia całość obowiązków wynikających z zawartej pomiędzy spedytorem głównym a jego zleceniodawcą umowy spedycji.

6. **Rzeczy o nadzwyczajnie wysokiej wartości** – rzeczy ruchome, których wartość jako przesyłki przekracza sumę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej Spedytora.

7. **Czynności ładunkowe** – załadunek przesyłki i rozładunek przesyłki:

a) **Załadunek** – czynności mające na celu umieszczenie przesyłki wewnątrz pojazdu/ kontenera podstawionego w miejscu załadunku, z uwzględnieniem prawidłowego rozmieszczenia przesyłki wewnątrz pojazdu/ kontenera, zabezpieczenia przesyłki na środku transportu/ w kontenerze, a także uporządkowanie pojazdu w przypadku jego zanieczyszczenia w toku wykonywania czynności ładunkowych.

b) **Rozładunek** – ogół czynności mających na celu wyładowanie przesyłki z pojazdu (z kontenera) w miejscu rozładunku, a także uporządkowanie pojazdu w przypadku jego zanieczyszczenia w toku wykonywania czynności ładunkowych.

§ 2

Niniejsze OWS stosuje się także w każdym przypadku zaangażowania odpowiedzialności cywilnej Spedytora, w tym również z tytułu innych niż umowny, z zastrzeżeniem stosowania przepisów bezwzględnie obowiązujących.

§ 3

1. Niniejsze OWS stosuje się w całości. Jakikolwiek wyłączenia stosowania niektórych ich postanowień nie mają znaczenia prawnego, chyba że Spedytor wyraźnie wyrazi na to zgodę na piśmie, potwierdzając ją własnoręcznym podpisem, pod rygorem nieważności.

2. Dla uniknięcia wątpliwości przyjmuje się, że postanowienia niniejszych OWS nie mogą być zmienione przez pracownika Spedytora, w drodze składanych przez niego oświadczeń, obietnic i innych podobnych zapewnień, które bezpośrednio lub niebezpośrednio zmierzać będą do nałożenia na spedytora obowiązków czy odpowiedzialności, wyłączonych lub ograniczonych mocą niniejszych OWS.

3. W przypadku rozbieżności pomiędzy treścią zlecenia, otrzymanego od klienta, a treścią niniejszych OWS, pierwszeństwo mają postanowienia niniejszych OWS.

4. Do umów spedycji, zawieranych przez GT A&O, zastosowanie mają również Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2022 (OPWS 2022), umieszczone na stronie internetowej Polskiej Izby Spedycji i Logistyki www.pisil.pl. W przypadku rozbieżności pomiędzy treścią niniejszych OWS, a OPWS 2022 pierwszeństwo mają postanowienia niniejszych OWS.

§ 4

Niniejsze OWS stosuje się także do innych umów, zawieranych przez Spedytora z jego zleceniodawcami, o ile nie doprowadziłyby to do naruszenia bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa czy też natury stosunku prawnego. Ilekroć w niniejszych OWS mowa jest o spedycji, rozumie się przez to także inną umowę, zawartą przez Spedytora jako zleceniobiorca, przewoźnik, składownik, przechowawca lub strona innej umowy.

§ 5

W przypadku spedycji rzeczy o nadzwyczajnie wysokiej wartości, spedycji środków pieniężnych, utworów malarskich, rzeźbiarskich i innych, dzieł sztuki, przedmiotów zabytkowych itd., niniejsze OWS stosuje się, ale odpowiedzialność Spedytora za szkody zostaje wyłączona, za wyjątkiem szkód wyrządzonych umyślnie.

§ 6

1. Złożona przez Spedytora oferta obejmuje tylko te czynności, które są w niej wymienione, a stawki za usługi, o których mowa w ofercie, zachowują ważność wyłącznie w okresie ważności oferty lub w okresie ważności stawek, wskazanym w ofercie, chyba że co innego wynika z treści oferty.
2. Zleceniodawca spedytora przyjmuje do wiadomości, że w ofercie, złożonej przez spedytora, ujęte są tylko te koszty, które są związane z niezakłóconą realizacją zawartej umowy. Pozostałe koszty zapłacone zostaną na rzecz spedytora przez zleceniodawcę zgodnie z otrzymanym przez spedytora obciążeniem.
3. Spedytor zobowiązany jest wykonać tylko te usługi, za które wynagrodzenie zostało ujęte w ofercie spedytora.
4. Umowę spedycji uważa się za zawartą z chwilą złożenia przez zleceniodawcę zlecenia spedycyjnego, na formularzu, stosowanym przez spedytora, chyba że spedytor, mimo niedochowania powyższego wymogu przez zleceniodawcę, postanowi przystąpić do realizacji zlecenia.
5. W przypadku braku zamiaru wykonania usługi spedytor winien bez zwłoki powiadomić o tym składającego zlecenie.
6. Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie usług, które zostały zlecone spedytorowi ustnie.
7. Spedytor nie jest odpowiedzialny za skutki dodatkowych instrukcji udzielanych przez Zleceniodawcę bezpośrednio innym stronom uczestniczącym w realizacji spedycji.

§ 7

1. Zlecenie powinno zawierać wszystkie niezbędne informacje o przesyłce i o jej właściwościach, a w szczególności znaki i numery poszczególnych sztuk (opakowań), ich liczbę, ciężar, wymiary, kubaturę, ilość i rodzaj kontenerów, a także wskazywać, czy stanowiący przesyłkę towar znajduje się na liście towarów strategicznych, w tym podwójnego zastosowania bądź zbrojeniowych, jak również określać zakres zlecanej usługi oraz wszelkie inne dane i dokumenty potrzebne dla prawidłowego wykonania zlecenia.
2. Spedytor zachowuje prawo do zmiany warunków oferty, jeśli ze zlecenia wynika, że przedmiotem spedycji ma być towar o szczególnych właściwościach, które nie zostały wyraźnie podane spedytorowi w zapytaniu ofertowym.
3. Zlecenie będzie skuteczne niezależnie od tego, czy zostało podpisane przez osoby uprawnione do reprezentacji zleceniodawcy. Przyjmuje się, że osoby, które podpisały zlecenie i/ lub korespondowały ze spedytorem, udzielały mu instrukcji, były do tego umocowane przez zleceniodawcę. To domniemanie nie podlega wzruszeniu przez zleceniodawcę.

4. Zleceniodawca, przekazując zlecenie, winien w nim określić konkretny rodzaj niebezpieczeństwa oraz poinformować spedytora o koniecznych środkach ostrożności. W przypadku, gdy chodzi o towar niebezpieczny w rozumieniu przepisów o transporcie towarów

niebezpiecznych lub innych, dla których w zakresie przewozu i magazynowania istnieją szczególne przepisy co do obchodzenia się z nimi, zleceniodawca zobowiązany jest podać wszystkie dane, niezbędne do właściwej realizacji zlecenia, w szczególności klasyfikację zgodną z właściwymi przepisami dotyczącymi towarów niebezpiecznych.

5. Spedytor jest zobowiązany wykonywać swoje czynności zgodnie z przyjętym zleceniem.

W przypadku konieczności podjęcia działań nie objętych zleceniem spedytor powinien postępować z dołożeniem należytej staranności.

6. W przypadku braku w zleceniu jednoznacznych, wystarczających i wykonalnych instrukcji lub szczególnych uzgodnień, spedytor ma wolny wybór czasu, sposobu wysyłki, rodzaju przewozu i taryf oraz zasad postępowania.

§ 8

1. Spedytor nie jest zobowiązany do załadunku towaru na środek transportu/ do kontenera ani do dokonania rozładunku towaru, chyba że z oferty Spedytora wynika wyraźnie co innego.

2. W razie stwierdzenia uszkodzenia lub braku w przesyłce, braku lub niezgodności plomb i innych zabezpieczeń, spedytor zabezpiecza prawa zleceniodawcy w stosunku do osób trzecich odpowiedzialnych za stwierdzone braki lub uszkodzenia, powiadamiając o tym zleceniodawcę.

§ 9

1. Spedytor może zawrzeć dla Zleceniodawcy ubezpieczenie mienia w transporcie (cargo) na wyraźne zlecenie i koszt Zleceniodawcy. Jeżeli inaczej nie postanowiono, spedytor uprawniony jest do zawarcia ubezpieczenia cargo według ICC „C”.

2. Jeżeli Zleceniodawca sam dokonuje ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 1, zobowiązany jest zawrzeć w nim klauzulę o wyłączeniu roszczeń regresowych zakładu ubezpieczeń względem spedytora, pod rygorem utraty roszczeń względem Spedytora.

§ 10

1. Za prowadzenie przez Spedytora na rzecz Zleceniodawcy lub osoby przez niego wskazanej postępowania reklamacyjnego należy się spedytorowi wynagrodzenie.

2. Jeżeli inaczej się nie umówiono, wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 1, wynosi 25 % kwoty objętej reklamacją.

3. Spedytor ma prawo zatrzymania kwoty wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 2, jeżeli w wyniku uznania reklamacji reklamowana suma wpłynie na jego rachunek bankowy.
4. Postępowanie reklamacyjne, o którym mowa w ust.1, nie obejmuje prowadzenia przez Spedytora na rzecz Zleceniodawcy postępowania sądowego, administracyjnego, sądowno-administracyjnego, arbitrażu czy mediacji.

§ 11

1. Spedytorowi należy się od Zleceniodawcy wynagrodzenie zgodnie z zawartą umową.
2. Za usługi nie objęte umową, a wykonane przez Spedytora bez uzgodnienia ze Zleceniodawcą, ale w celu należytego wykonania spedycji bądź dla dobra przesyłki lub Zleceniodawcy, w tym z tytułu kosztów dodatkowych, wynikających z odlegającego od standardowego przebiegu realizacji zlecenia (takich jak koszty demurrage, detention, storage itd.) należy się Spedytorowi wynagrodzenie w wysokości tychże kosztów, powiększonych o 25 % ich wysokości.
3. Wskazanie przez Zleceniodawcę osoby trzeciej jako płatnika faktur, wystawianych przez Spedytora, nie zwalnia Zleceniodawcy od obowiązku zapłaty.
4. Wskazane w ofercie spedytora stawki obowiązują pod warunkiem dostępności sprzętu i miejsca na statku w porcie załadunku oraz pod warunkiem załadunku na statek do dnia wskazanego przez przewoźnika jako dzień załadunku.

§ 12

1. Zajęcie, przepadek, konfiskata, zastaw lub zatrzymanie przesyłki, a także jej sprzedaż przez organy administracji lub inne podobne organy, jak również przez podwykonawcę Spedytora, w szczególności przez przewoźnika morskiego, nie mają wpływu na roszczenia Spedytora wobec Zleceniodawcy, w szczególności roszczenia o zapłatę umówionego wynagrodzenia oraz zwrot kosztów i wydatków.
2. Wynagrodzenie Spedytora jest mu należne z chwilą wysłania przesyłki (powierzenia przesyłki pierwszemu przewoźnikowi) lub jej odbioru, jeżeli spedytor nie zawiera dla Zleceniodawcy umowy przewozu, niezależnie od dalszych zdarzeń, także takich, które angażują odpowiedzialność Spedytora.
3. Możliwość potrącenia jakichkolwiek wierzytelności Zleceniodawcy z wierzytelnościami spedytora, w wyniku oświadczenia Zleceniodawcy, jest wyłączona.
4. Zleceniodawca nie może przenieść wierzytelności względem Spedytora na osobę trzecią bez zgody spedytora, wyrażonej na piśmie pod rygorem nieważności.
5. Jeżeli Spedytor, celem wykonania umowy, wykląda własne środki pieniężne, należy mu się z tego tytułu prowizja wykładowa, w wysokości odsetek maksymalnych, chyba że wyraźnie umówiono się inaczej.

§ 13

1. Przyjmując ofertę Spedytora Zleceniodawca oświadcza, że znajduje się w dobrej kondycji finansowej, nie jest aktualnie podmiotem postępowania upadłościowego lub restrukturyzacyjnego ani też nie ma przesłanek do złożenia takiego wniosku. O złożeniu wniosku do sądu o wszczęcie takiego postępowania Zleceniodawca zobowiązany jest powiadomić Spedytora najpóźniej w następnym dniu po jego złożeniu.
2. Spedytorowi przysługuje prawo zatrzymania przesyłki objętej umową spedycji, do dnia uregulowania pełnej zapłaty za wykonane usługi, także poprzednie. Jeżeli taka zapłata nie zostanie dokonana w terminie wynikającym z faktury lub innego dokumentu księgowego, bądź wezwania do zapłaty, spedytor upoważniony będzie do sprzedaży przesyłki drogą przetargu lub z wolnej ręki i pokrycia z uzyskanej kwoty w pierwszej kolejności przysługującej mu należności za wykonanie usługi, odsetek i innych kosztów związanych z zaspokojeniem jego wierzytelności.
3. Zleceniodawca przejmuje pełną odpowiedzialność za wszelkie szkody w majątku osób trzecich, jakie mogą powstać wskutek skorzystania z prawa zastawu lub sprzedaży towaru w celu zaspokojenia należności Spedytora.

§ 14

1. Spedytor ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z niewykonania lub nienależytego wykonania czynności spedycyjnych wynikających z umowy spedycji na zasadzie winy, z uwzględnieniem postanowień niniejszych OWS .
2. Za podwykonawców, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, spedytor odpowiada na zasadzie winy w wyborze, z uwzględnieniem dalej idących wyłączeń, wynikających z niniejszych OWS.

§ 15

Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za:

1. przesyłki wartościowe i towary niebezpieczne, jeżeli nie zostały zadeklarowane i zaakceptowane przez spedytora w zawartej umowie, z zastrzeżeniem postanowienia § 5 niniejszych OWS,
2. szkodę spowodowaną opóźnieniem,
3. szkodę w postaci innej, niż szkoda rzeczystwa,
4. ubytki naturalne,
5. okoliczności i szkody, za które nie ponosi odpowiedzialności podmiot, do którego usług odwołuje się spedytor, czy to na podstawie obowiązującego prawa, czy też zawartej umowy/ wzorców umownych, stosowanych przez ten podmiot,

6. szkody powstałe w wyniku przerwania lub ryzyka przerwania łańcucha chłodniczego,
7. szkody zaistniałe w wyniku dostępu lub ryzyka dostępu osób trzecich do przesyłki,
8. szkody powstałe w wyniku niedochowania maksymalnej staranności przez Zleceniodawcę jako podmiot przekazujący przesyłkę do przewozu lub ją odbierający, w tym w wyniku niezaplombowania kontenera w obecności przewoźnika, niedokonania wpisów w liście przewozowym itp.
9. szkody powstałe w wyniku skorzystania przez Spedytora, dalszego spedytora lub przewoźnika z prawa zastawu bądź zatrzymania.

§ 16

1. Wypłacone przez spedytora odszkodowanie, należne osobie uprawnionej z tytułu zawartej umowy spedycji, ograniczone jest do zwykłej wartości przesyłki.
2. W żadnym przypadku jednak wypłacone przez Spedytora odszkodowanie nie może przekroczyć kwoty 2 SDR za 1 kilogram wagi brutto przesyłki, w tym przesyłki brakującej lub uszkodzonej, utraconej, zniszczonej, zutilizowanej, odrzuconej lub porzuconej, niezależnie od przyczyny.
3. Łącznie odszkodowanie, należne od Spedytora, nie przekroczy równowartości kwoty 50.000 SDR za każde zdarzenie.
4. Odszkodowanie wypłacone przez Spedytora nie może przewyższać odszkodowania możliwego do uzyskania na podstawie przepisów prawa lub postanowień umowy/ wzorców umownych od osoby odpowiedzialnej za szkodę; w żadnym przypadku kwota odszkodowania nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia OC, wynikającej z umowy ubezpieczenia OC, zawartej przez Spedytora, przy czym należne będzie to z odszkodowań, które będzie niższe.
5. Spedytor nie wyraża zgody na jakiegokolwiek kary umowne, które miałyby być nałożone na niego w drodze umowy lub zlecenia, chyba że wyraźnie, na piśmie pod rygorem nieważności Spedytor, działając przez swoje organy, wyraził zgodę na zapłatę kary umownej. Wszelkie inne postanowienia dotyczące kar umownych są nieważne, jak i same kary umowne, nakładane na Spedytora niezgodnie z niniejszym postanowieniem.
6. Spedytor nie wyraża zgody na jakiegokolwiek zakazy konkurencji, ujawniania danych czy kontaktu z osobami, wskazywanymi przez Zleceniodawcę czy inne osoby, które to zakazy miałyby być nałożone na niego w drodze umowy lub zlecenia, chyba że wyraźnie, na piśmie pod rygorem nieważności Spedytor, działając przez swoje organy, wyraził zgodę na włączenie takich zakazów do stosunku umownego. Wszelkie inne postanowienia dotyczące zakazów są nieważne, jak i same postanowienia dotyczące zakazów, nakładanych na Spedytora niezgodnie z niniejszym postanowieniem.

§ 17

1. Reklamacja zleceniodawcy złożona Spedytorowi winna być wniesiona do spedytora na piśmie w ciągu 14 dni od daty, w której Zleceniodawca dowiedział się lub powinien był się dowiedzieć o zaistniałej szkodzie, chyba że z bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa wynika inny termin złożenia reklamacji.
2. Reklamacji powinny towarzyszyć dokumenty stwierdzające stan i wartość przesyłki oraz okoliczności powstania szkody/braków.
3. Powiadomienie Spedytora o szkodzie w terminie uniemożliwiającym złożenie zastrzeżeń do przewoźnika lub innej osoby odpowiedzialnej za szkodę uwalnia Spedytora zarówno od odpowiedzialności za szkodę, jak i od dalszych działań.
4. Spedytor nie jest zobowiązany do udzielenia odpowiedzi na reklamację. Brak odpowiedzi na reklamację w terminie 30 dni od jej wniesienia oznacza odrzucenie reklamacji przez spedytora.

SPEDYCJA

§ 18

1. Postanowienia niniejszego rozdziału stosuje się do zawieranych przez Spedytora umów spedycji morskiej, lotniczej i kolejowej.
2. Wszystkie koszty przestoju, postojów, demurrage, detention, składowego i inne, którymi spedytor obciążony zostanie bądź wystąpi zagrożenie obciążenia Spedytora tymi kosztami, zostaną przez Zleceniodawcę zapłacone w wysokości żądanej lub stosowanej przez przewoźnika lub innego podmiotu, stosującego te opłaty.
3. Podwyższenie frachtu przez przewoźnika nawet w toku realizacji przewozu wiąże Zleceniodawcę.
4. Zleceniodawca oświadcza, że znane mu są warunki przewozu, stosowane przez przewoźników morskich i Non-Vessel Operating Common Carriers, w tym GT A&O, występujące także jako klauzule konosamentowe, jak również taryfy, regulaminy i inne zasady świadczenia usług przez innych przewoźników. Warunki te, jeśli korzystniejsze dla Spedytora niżli postanowienia niniejszych OWS, znajdą zastosowanie do umów zawieranych pomiędzy Zleceniodawcą a Spedytorem.
5. Zleceniodawca przyjmuje do wiadomości, że baza dostawy, według której zawarł kontrakt handlowy, podawana jest Spedytorowi jedynie informacyjnie, a jej przywołanie w ofercie Spedytora nie oznacza, że Spedytor zobowiązany jest wykonać te obowiązki, które ciążą na Zleceniodawcy jako na stronie kontraktu handlowego.

6. Podany przez Spedytora transit time (TT) ma charakter orientacyjny i nie jest gwarantowany. Spedytor w żadnym razie nie zobowiązuje się do wykonania zlecenia ani do dostawy przesyłki w oznaczonym czasie, nawet gdyby co innego wynikało ze zlecenia, z korespondencji Zleceniodawcy z pracownikiem Spedytora ani z innych okoliczności.

7. Zleceniodawca przyjmuje do wiadomości, że wszelkiego rodzaju rozkłady jazdy, rejsów, sailingi i inne publikowane przez przewoźników daty odjazdu czy przyjazdu, zawinięć do portów, wylotów czy przylotów, nie stanowią zobowiązania przewoźnika do przyjęcia do przewozu ani dostarczenia towaru w terminie wynikającym z tych dat.

8. Zleceniodawca zobowiązany jest określić VGM kontenera zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i wydać w tym celu spedytorowi specjalne zaświadczenie, z którego wynikać będzie zastosowania metoda ważenia i jego szczegóły, chyba że określenie VGM jest przedmiotem oferty Spedytora.

§ 19

1. Wysyłka konosamentów i innych dokumentów odbywa się zawsze na ryzyko i niebezpieczeństwo Zleceniodawcy, niezależnie od postępowania operatora pocztowego czy firmy kurierskiej. Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za szkody wynikłe z zaginięcia konosamentu lub setu konosamentów, wysyłanych do osoby wskazanej przez Zleceniodawcę.

2. Zleceniodawca, na życzenie przewoźnika morskiego lub NVOCC, podpisze list gwarancyjny (Letter of Indemnity) o treści stosowanej przez tego przewoźnika, a także zapewni kontrasygnatę banku lub udzielenie przez Bank gwarancji bankowej na warunkach, wskazanych przez przewoźnika morskiego lub NVOCC, jeśli wymóg taki postawiony zostanie przez przewoźnika morskiego lub NVOCC.

3. Spedytor nie jest zobowiązany do korzystania z usług firm kontrolnych celem sprawdzenia stanu kontenera czy przesyłki bądź plomb.

4. Złożenie kontenera na terminalu portowym lub innym wskazanym przez właściciela kontenera miejscu, bez uwag i zastrzeżeń ze strony tego terminalu lub innego podmiotu, zarządzającego miejscem złożenia kontenera, zwalnia Spedytora z odpowiedzialności za szkody.

§ 20

Wydanie towaru nastąpi wyłącznie za okazaniem oryginału konosamentu, wskazującego Zleceniodawcę lub jego kontrahenta jako odbiorcę/ osobę mającą tytuł do towaru. W braku oryginału konosamentu z uwagi na jego zaginięcie lub w innych uzasadnionych przypadkach wydanie towaru nastąpi wyłącznie po podpisaniu przez wszystkie osoby oznaczone w konosamencie jako Merchant listu gwarancyjnego w brzmieniu przedstawionym przez Spedytora. Spedytor ma również prawo żądania złożenia gwarancji bankowej na warunkach przez siebie oznaczonych.

§ 21

1. Zleceniodawca zobowiązany jest przedpłacić Spedytorowi wszelkie koszty związane z wykonywaniem zlecenia, w tym koszty detention, demurrage i frachtu, które spedytor poniósł lub będzie zobowiązany ponieść w wyniku wskazania go przez zleceniodawcę lub kontrahenta Zleceniodawcy, jako odbiorcę towaru w konosamencie armatorskim, morskim liście przewozowym lub lotniczym liście przewozowym lub w wyniku zawarcia przez Spedytora umów przewozu.
2. Jeżeli spedytor występuje w charakterze Merchanta, w tym nadawcy, załadowcy lub odbiorcy i wysunięte zostaną wobec niego lub będą mogły zostać wysunięte roszczenia (np. z tytułu awarii wspólnej lub z innych tytułów), Zleceniodawca ma obowiązek zabezpieczenia roszczeń zwrotnych Spedytora przez uiszczenie na rzecz Spedytora wskazanej przez niego sumy i ochrony Spedytora przed wynikającymi stąd konsekwencjami.

§ 22

1. Wykonanie spedycji następuje z chwilą wystawienia przez Spedytora ostatniej faktury/ innego obciążenia związanego z usługą, niezależnie od daty wystawienia dokumentu.
2. W zakresie nieuregulowanym odmiennie w niniejszym rozdziale stosuje się postanowienia ogólne niniejszych OWS.

PRZEWÓZ LĄDOWY

§ 23

1. Pojęciom używanym w treści niniejszego rozdziału OWS nadaje się następujące znaczenie:
 - 1) Przewóz drobnicowy (LTL) – krajowy lub międzynarodowy przewóz lądowy, którego przedmiotem są przesyłki drobnicowe, wysyłane przez różne podmioty.
 - 2) Przewóz całopojazdowy (FTL) – krajowy lub międzynarodowy przewóz lądowy, którego przedmiotem jest przesyłka całopojazdowa, wysyłana przez jeden podmiot.
 - 3) list przewozowy – dokument transportowy, stanowiący dowód przyjęcia przesyłki do przewozu oraz przebiegu i wykonania przewozu. Listem przewozowym jest w szczególności krajowy list przewozowy i międzynarodowy lądowy list przewozowy CMR, a także każdy inny dokument, który ma towarzyszyć przesyłce w związku z przewozem, na przykład protokół zdawczo- odbiorczy, WZ itp.
 - 4) usługa zwrotu palet EUR – odpłatna usługa dodatkowa, świadczona w związku z usługami przewozów krajowych, polegająca na wymianie z odbiorcami i zwrocie do nadawcy lub wskazanego przez nadawcę podmiotu palet EUR, nadawanych do przewozu wraz z przesyłkami.

- 5) paleta EUR – paleta drewniana o wymiarach: 120 cm (długość) i 80 cm (szerokość), spełniająca wymogi normy UIC 435-2 oraz oznaczona w sposób legalny znakiem towarowym EUR
 - 6) przewoźnik – spedytor w rozumieniu niniejszych OWS, jak również jego podwykonawca bądź przewoźnik sukcesywny, którym Spedytor posługuje się celem wykonania przewozu.
 - 7) nadawca – strona umowy przewozu lądowego, zawartej z przewoźnikiem.
2. Zlecenie transportowe, dotyczące przewozu międzynarodowego, winno zawierać w szczególności nazwę i adres nadawcy, miejsce i datę załadunku oraz przewidziane miejsce wydania towaru, nazwę i adres odbiorcy, powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych - ich ogólnie uznane określenie, ilość sztuk przesyłki, jej cechy i numery, wagę brutto towaru, instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych, ewentualny zakaz przeładunku, wykaz dokumentów, które zostaną wręczone Przewoźnikowi w chwili przekazania przesyłki do przewozu.
3. Zlecenie transportowe, dotyczące przewozu krajowego, winno zawierać w szczególności nazwę i adres nadawcy, miejsce przeznaczenia przesyłki, nazwę i adres odbiorcy, określenie rzeczy, masy, liczby sztuk przesyłki, sposobu opakowania i oznaczenia, inne wskazania i oświadczenia, wymagane zgodnie z przepisami z przepisami prawa lub dopuszczalne w świetle zawartej umowy lub niniejszych OWS, wykaz dokumentów, które zostaną wręczone przewoźnikowi w chwili przekazania przesyłki do przewozu.
4. Jeżeli treść zlecenia transportowego wykraczać będzie poza zakres opisany w ust. 2 i 3, przewoźnik nie będzie związany tymi postanowieniami zlecenia, które przekraczają zakres, o którym mowa wyżej.
5. Przewoźnik nie przyjmuje do przewozu towarów, których przewóz wymaga zezwolenia lub pozwolenia, w tym np./ odpadów, ani nie zajmuje się przewozem pojazdami nienormatywnymi, jak również przewozem towarów podwójnego zastosowania czy uzbrojenia.

§ 24

1. W ramach wykonania umowy w zakresie przewozu lądowego przesyłki Spedytor zobowiązany jest do zapewnienia przewozu przesyłki oraz wyboru odpowiedniego przewoźnika do wykonania przewozu, chyba że sam ten przewóz wykonuje.
2. Nadawca zobowiązuje się do wykonania lub zapewnienia wykonania w szczególności obowiązków w zakresie przygotowania, opakowania i oznakowania każdej jednostki ładunkowej (sztuki / palety) przesyłki, w taki sposób, by nadawała się ona do przewozu środkami transportu lądowego oraz umożliwiającą dostarczenie i wydanie przesyłki bez ubytku i uszkodzeń, przygotowania kompletnie i prawidłowo wypełnionego listu przewozowego oraz załączenia dokumentów niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu oraz dokumentów wymaganych obowiązującymi przepisami

prawa, dokonania załadunku przesyłki na pojazd oraz umożliwienia rozpoczęcia przewozu w czasie nie dłuższym niż 30 minut od podstawienia pojazdu pod załadunek – w przypadku przesyłek drobnicowych bądź 1 godziny od podstawienia pojazdu – w przypadku przesyłek całopojazdowych, jak również dokonania rozładunku przesyłki w powyżej określonym czasie.

§ 25

Nadawca jest zobowiązany zapewnić przewoźnikowi możliwość sprawdzenia stanu zewnętrznego przesyłki i zgodności liczby jej jednostek ładunkowych z treścią umowy i listu przewozowego oraz umożliwić obecność przy załadunku i rozładunku.

§ 26

1. Rozmiary i masa przesyłki drobnicowej nadawanej w przewozach krajowych nie mogą przekraczać:

1) w przypadku przesyłek nadawanych na paletach wysokość i masa pojedynczej palety nie mogą przekraczać 220 cm (wysokość) i 1500 kg (masa), a ponadto łączna liczba palet objętych daną przesyłką drobnicową nie może przekraczać 10 palet – w przypadku palet o wymiarach 120 cm x 80 cm bądź 6 palet – w przypadku palet o wymiarach 120 cm x 100 cm.

2) w przypadku przesyłek nadawanych bez użycia palet, masa i objętość przesyłki drobnicowej nie może przekraczać 5000 kg (masa) i 25 m³ (objętość).

2. Rozmiary i masa przesyłki drobnicowej nadawanej w przewozach międzynarodowych nie mogą przekraczać:

1) w przypadku przesyłek nadawanych na paletach, wysokość i masa pojedynczej palety nie mogą przekraczać 220 cm (wysokość) i 1500 kg (masa).

2) w przypadku przesyłek nadawanych bez użycia palet, masa przesyłki drobnicowej nie może przekraczać 5000 kg.

§ 27

1. Masa przesyłki całopojazdowej nie może przekroczyć 24 000 kg, w przypadku gdy przesyłka przygotowana jest na paletach. Wysokość pojedynczej palety nie może przekraczać 250 cm.

2. Usługa zwrotu palet EUR jest świadczona za odrębnym wynagrodzeniem, wykonywanym na rzecz nadawców, z którymi spedytor wyraźnie uzgodnił dodatkowe wynagrodzenie z tego tytułu. Przedmiotem usługi mogą być wyłącznie palety EUR.

3. W przypadku niezgodnienia dodatkowego wynagrodzenia za usługę zwrotu palet, spedytor nie ma obowiązku wykonania tej usługi, a także nie ponosi odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usługi zwrotu palet EUR.

4. Odbiorca przesyłki ma obowiązek dokonać wymiany palet EUR bezpośrednio przy dostarczeniu przesyłki. Spedytor może odmówić przyjęcia od odbiorcy palet, w szczególności z uwagi na zastrzeżenia co do ich stanu lub rodzaju (np. palety uszkodzone, palety niebędące paletami EUR).

5. Spedytor jest zobowiązany do przekazania nadawcy wyłącznie takiej liczby palet EUR, jaką odbiorca wymienił bezpośrednio przy dostarczeniu przesyłki i jaka została udokumentowana w liście przewozowym. Spedytor nie ponosi odpowiedzialności wobec nadawcy z tytułu palet EUR niewymienionych przez odbiorcę bez względu na przyczyny niedokonania wymiany.

§ 28

1. Zmiana lub odstąpienie od umowy przewozu powoduje powstanie po stronie Spedytora roszczenia o zapłatę martwego frachtu.

2. W przypadku przewozu krajowego wysokość odszkodowania, należnego od spedytora, nie przekroczy kwoty 2 SDR za kilogram wagi brutto towarów utraconych lub uszkodzonych lub w inny sposób niedostępnych czy nieprzydatnych dla osoby uprawnionej do odszkodowania.

4. W zakresie nieuregulowanym odmiennie w niniejszym rozdziale stosuje się postanowienia ogólne niniejszych OWS.

PRZEWÓZ INTERMODALNY

§ 29

1. Niniejszy rozdział OWS określa zasady świadczenia usług przez spedytora jako Operatora Transportu Intermodalnego (OTI), które obowiązują w stosunkach między OTI a nadawcą w zakresie wszelkich usług transportu intermodalnego, świadczonych przez OTI, jak również względem odbiorcy, który przyjął przesyłkę, dostarczaną przez OTI transportem intermodalnym, nawet jeśli dostawa świadczona będzie przez podwykonawcę OTI.

2. W sprawach nieuregulowanych w OWS zastosowanie mają przepisy ustawy Prawo przewozowe, Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) oraz Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z załącznikiem nr 5 (CIM).

3. W zakresie nieuregulowanym odmiennie w niniejszym rozdziale stosuje się postanowienia ogólne niniejszych OWS.

§ 30

Pojęciom, używanym w treści niniejszej części OWS nadaje się następujące znaczenie:

1. Nadawca – podmiot, zawierający ze spedytorem jako z OTI umowę o przewóz intermodalny,
2. transport (przewóz) intermodalny – przemieszczenie jednostki ładunkowej (najczęściej kontenera) z towarem za pomocą dwóch różnych środków transportu - kolejowego i lądowego,
3. Operacje terminalowe – niezbędne załadunki, wyładunki, przeładunki, jak również składowanie kontenera pomiędzy jednym a drugim rodzajem przewozu (kolejowym/ lądowym),
4. intermodalny list przewozowy – dokument potwierdzający przyjęcie przez spedytora jako OTI towaru do transportu intermodalnego,
5. zasada sieci – zasada odpowiedzialności OTI, przyjęta w niniejszych OWS, znajdująca zastosowanie w przypadku, gdy można stwierdzić, na którym etapie transportu intermodalnego doszło do utraty, ubytku, uszkodzenia rzeczy, w myśl której to zasady odpowiedzialność OTI za szkodę kształtuje się na podstawie tej konwencji lub umowy międzynarodowej o charakterze bezwzględnie obowiązującym lub innego aktu prawnego o charakterze bezwzględnie obowiązującym, który znajduje zastosowanie do etapu transportu intermodalnego, podczas którego miało miejsce zdarzenie powodujące szkodę.
6. zasada zunifikowanej odpowiedzialności intermodalnej – zasada odpowiedzialności OTI, przyjęta w niniejszych OWS, znajdująca zastosowanie w przypadku, gdy nie można stwierdzić, na którym etapie transportu intermodalnego doszło do utraty, ubytku, uszkodzenia rzeczy, określająca limit należnego od OTI odszkodowania na poziomie nie niższym niż wynikający z aktu prawnego, przewidującego najniższy limit odszkodowania oraz przesłanki wyłączające odpowiedzialność OTI za szkodę w zakresie nie szerszym niż wynikający z tego aktu prawnego, który przewiduje najszersze przesłanki wyłączające odpowiedzialność OTI.

§ 31

1. OTI, zawierając umowę o przewóz intermodalny, zobowiązuje się do przewozu oznaczonej jednostki ładunkowej (najczęściej kontenera) z towarem, z terminalu kontenerowego do oznaczonego odbiorcy bądź z miejsca załadunku na terminal kontenerowy, a także do zdania pustego kontenera na wskazane depot kontenerowe lub inne oznaczone miejsce, jeśli umowa lub okoliczności wskazują na taki obowiązek.
2. OTI w ramach zawartej umowy może korzystać z usług podwykonawców, takich jak przewoźnicy kolejowi i drogowi, ponosząc jednak odpowiedzialność za ich działania i zaniechania jak za działania i zaniechania własne.
3. Wynagrodzeniem spedytora jako OTI jest fracht przewozowy, wynikający z oferty OTI bądź taryfy.
4. OTI nie przyjmuje do przewozu:
 - 1) przesyłek pocztowych i kurierskich,

- 2) przesyłek wartościowych, w tym złota, srebra i wyrobów z tych metali, kamieni szlachetnych, pereł, platyny i pozostałych metali z grupy platynowców pieniędzy, antyków, dzieł sztuki, dokumentów oraz zbiorów filatelistycznych i numizmatycznych, jak również przedmiotów posiadających wartość naukową i artystyczną;
- 3) przesyłek nieskonteneryzowanych lub nieprzewożonych w innym pojemniku transportowym o podobnym charakterze;
- 4) materiałów niebezpiecznych, wyszczególnionych w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie 30 września 1957 r. lub innych bezwzględnie obowiązujących przepisach regulujących przewóz lądowy towarów niebezpiecznych - lub Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (Regulamin RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) lub innych bezwzględnie obowiązujących przepisach regulujących przewóz towarów niebezpiecznych koleją,
- 5) żywych zwierząt i ludzi, szczątków ludzkich i zwierzęcych,
- 6) leków,
- 7) narkotyków, substancji psychotropowych i innych, których przewóz jest zabroniony lub doznaje ograniczeń zgodnie z obowiązującym prawem,
- 8) towarów, znajdujących się na listach uzbrojenia państw, w granicach których ma zostać wykonany przewóz, bądź też innych towarów objętych ograniczeniami w przewozie z uwagi na ich zastosowanie wojskowe lub znaczenie strategiczne,
- 9) ładunków ponadgabarytowych,

§ 32

1. Zlecenie przewozowe powinno zostać wysłane OTI najpóźniej na 48 godzin przed planowanym terminem rozpoczęcia realizacji przewozu.
2. Zmiana lub odwołanie zlecenia przez nadawcę na mniej niż 48 godzin przed planowanym terminem rozpoczęcia przewozu uprawnia OTI do żądania zapłaty z tytułu martwego frachtu.

§ 33

1. Nadawca zobowiązany jest złożyć OTI intermodalny list przewozowy.
2. Intermodalny list przewozowy winien pozostawać w zgodności ze zleceniem przewozowym. W przypadku braku zgodności listu przewozowego i umowy przewozu strony wiążą warunki listu przewozowego.

3. OTI uprawniony jest do wykonania umowy przewozu intermodalnego w sposób, który uzna za właściwy, w tym wyłącznie transportem lądowym. W takim przypadku domniemywa się, że strony zawarły umowę o przewóz transportem lądowym.

§ 34

1. Wysokość odszkodowania za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki przewożonej w krajowym transporcie intermodalnym nie może przewyższyć odszkodowania, należnego na podstawie ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe lub obliczonego na podstawie niniejszych OWS, w zależności od tego, które z nich będzie niższe.

2. Wysokość odszkodowania za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki przewożonej w międzynarodowym transporcie intermodalnym nie może przewyższyć:

a) przy zasadzie sieci:

– odszkodowania należnego na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r., nie więcej jednak niż 8,33 jednostek obrachunkowych (SDR) za każdy brakujący kilogram masy brutto - lub

- Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. z załącznikiem nr 5 CIM – nie więcej jednak niż 17 jednostek obrachunkowych (SDR) za każdy brakujący kilogram masy brutto - lub

- kwot wyliczonych na podstawie art. 80 lub 81 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, w zależności od tego, który z wyżej wymienionych aktów prawnych znajdował zastosowanie do tego odcinka przewozu, podczas którego zaistniało zdarzenie powodujące szkodę, przy czym szkody będące wynikiem czynności terminalowych uznaje się za wyrządzone podczas tego przewozu, który przewiduje niższy limit odszkodowania;

b) przy zasadzie zunifikowanej odpowiedzialności intermodalnej - 8,33 jednostek obrachunkowych (SDR) za kilogram wagi brutto towarów utraconych lub uszkodzonych.

3. Jeżeli można ustalić, na jakim etapie przewozu doszło do szkody, OTI ponosi odpowiedzialność przewoźnika, wynikającą z bezwzględnie obowiązującego aktu prawnego, regulującego tę odpowiedzialność.

4. Jeżeli nie można ustalić, na jakim etapie przewozu doszło do szkody, OTI ponosi odpowiedzialność za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem.

5. Spedytor działający jako OTI jest zwolniony od odpowiedzialności, o której mowa w ust. 4, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie

wynikającym z winy OTI ani jego przewoźnika - podwykonawcy, wadą własną towaru lub okolicznościami, których OTI nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

6. OTI jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru, w przypadku, o którym mowa w ust. 4, powstało z jednej lub kilku następujących przyczyn:

a) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;

b) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;

c) naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni,

d) niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki,

e) załadowanie przez Nadawcę towarów do jednostek ładunkowych typu open top czy Flat rack.

7. Jeżeli OTI ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w ust. 6, istnieje domniemanie, że ono z nich wynika.

§ 35

1. Nadawca zobowiązany jest zapewnić, aby jednostki ładunkowe, zawierające ładunek, które mają być wydane OTI, były należycie zamknięte i zabezpieczone plombą HSS na wszystkich zamknięciach. Nadawca zobowiązany jest podać osobie przyjmującej zlecenie w imieniu OTI numery plomb HSS najpóźniej w momencie przekazania OTI jednostki ładunkowej.

2. Nadawca jest zobowiązany wydać OTI jednostkę ładunkową w stanie zdatnym do bezpiecznego przewozu, z należycie zamontowanymi i zabezpieczonymi luźnymi elementami wyposażenia. Jednostki ładunkowe typu „open top” czy flat rack nadawca jest zobowiązany wydać OTI z zamontowaną i zamkniętą plandeką lub przykryte odpowiednią opończę.

3. Ani OTI, ani przewoźnik – podwykonawca nie jest ani zobowiązany, ani uprawniony do dokonywania sprawdzenia u nadawcy, załadowcy lub odbiorcy jakichkolwiek danych innych niż wynikające z zewnętrznego stanu jednostki ładunkowej.

4. Za poprawność załadunku towaru do kontenera, jego zabezpieczenie, stan, ilość i jakość towaru i opakowania w momencie załadunku, a także za prawdziwość i kompletność danych w dokumentach dotyczących rodzaju, wagi, liczby, numerów sztuk i stanu towaru, odpowiada nadawca.

USŁUGI PRZECHOWANIA TOWARÓW, SKŁADOWE I LOGISTYCZNE

§ 36

1. Zleceniodawca zobowiązany jest do zapewnienia, aby towar został wydany Spedytorowi jako składownikowi lub przechowawcy w stanie umożliwiającym jego prawidłowe przechowanie, a w szczególności zobowiązany jest do zapewnienia:

- a) właściwego zapakowania towaru, tj. dostosowanego do jego właściwości, wagi i rozmiarów, chroniący go przed uszkodzeniem w czasie przechowania oraz zabezpieczający inne towary przed uszkodzeniem;
- b) w przypadku towarów wymagających specjalnych warunków przechowywania – odpowiedniego oznakowania opakowania, tj. z zaznaczeniem niezbędnych warunków przechowywania (np.: „uwaga szkło”, „góra / dół”, „przechowywać w temperaturze ...”);
- c) dołączenia do towarów stanowiących produkty lecznicze, wyroby medyczne, suplementy diety lub środki spożywcze dokumentu określającego nazwę, serię, datę ważności oraz ilość tych produktów.

2. Opakowanie towaru, w jakim znajduje się w momencie przyjęcia, wlicza się do jego masy.

3. Spedytor ma prawo odmowy przyjęcia towaru do przechowania bez ponoszenia z tego tytułu jakiegokolwiek odpowiedzialności lub innych ujemnych następstw, jeżeli nie będzie on przygotowany do przechowania, w szczególności zaś w odniesieniu do towaru:

- a) którego stan jest w widoczny sposób wadliwy;
- b) uszkodzonego lub niekompletnego;
- c) którego opakowanie jest niedostateczne lub niewłaściwe ze względu na rodzaj i charakter towaru lub nosi ślady naruszenia lub uszkodzenia;
- d) który nie spełnia innych wymogów, nałożonych przez spedytora;
- e) będącego podatnym na szkodę wskutek istniejących wad lub naturalnych właściwości;
- f) gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, iż deklaracja rodzaju i charakteru towaru, jego wagi lub wymogów temperaturowych nie zgadza się ze stanem faktycznym;

4. Przyjęcie towaru na skład czy na przechowanie oznacza potwierdzenie zgodności wyłącznie ilości i stanu zbiorczych opakowań towaru z ich opisem zawartym w zleceniu.

5. Spedytor zastrzega sobie prawo do otwarcia opakowania towaru w celu sprawdzenia zgodności faktycznej towaru z jego opisem w zleceniu, w szczególności w celu weryfikacji zawartości towaru i sprawdzeniu, czy nie podlega on wyłączeniu na podstawie niniejszych OWS lub jego przechowywanie jest wyłączone na podstawie umowy ubezpieczenia, zawartej przez spedytora, a także, czy nie może on zagrozić innym towarom.

7. Zleceniodawca nie musi zostać powiadomiony o kontroli towaru.

8. Zleceniodawca ponosi wszelkie koszty związane z odmową przyjęcia towaru do magazynu spedytora, w szczególności koszt natychmiastowego transportu zwrotnego, jak również składowania poza magazynem spedytora.

§ 37

1. Jeżeli szkoda po stronie Zleceniodawcy polega na różnicy pomiędzy w stanach magazynowych, odpowiedzialność spedytora ograniczona jest do wysokości 35.000 Euro rocznie, niezależnie od ilości i formy przeprowadzonych inwentaryzacji i od ilości szkód, powodujących różnicę inwentaryzacyjną.

2. W zakresie nieuregulowanym odmiennie w niniejszym rozdziale stosuje się postanowienia ogólne niniejszych OWS.

USŁUGI PRZEDSTAWICIELSTWA W SPRAWACH CELNYCH

§ 38

Udzielając spedytorowi upoważnienia celnego Zleceniodawca oświadcza, że znane mu są przepisy prawa celnego, warunki korzystania z uprawnień wynikających z art. 33a ustawy o podatku od towarów i usług, w tym zasady i terminy rozliczania podatku należnego z tytułu importu oraz informowania organów celnych poprzez przedstawienie dokumentów potwierdzających rozliczenie kwoty podatku.

§ 39

1. Zleceniodawca zobowiązuje się do :

- a) dostarczenia Spedytorowi, przed dokonaniem odprawy celnej, wszystkich wymaganych dokumentów,
- b) przekazywania spedytorowi, przynajmniej raz na kwartał, oświadczenia o braku zaległości z tytułu podatków, w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa, wobec Skarbu Państwa, przy czym spedytor ma prawo w każdym czasie zażądania przedłożenia zaświadczenia właściwego organu administracji skarbowej w miejsce oświadczenia,
- c) przekazywania spedytorowi dokumentów potwierdzających rozliczenie podatku należnego z tytułu importu, natychmiast po ich złożeniu wraz z potwierdzeniem złożenia oraz z zestawieniem numerów zgłoszeń celnych i kwot im przypisanych, składających się na kwotę podatku,

- d) do natychmiastowego zwrotu spedytorowi, na jego pierwsze wezwanie, należności, którymi zostanie obciążony spedytor przez organa celno – skarbowe.
2. Spedytor będzie dokonywał zgłoszenia celnego tylko i wyłącznie na podstawie dokumentów przekazanych przez Zleceniodawcę, zaś za ich zgodność ze stanem faktycznym co do rodzaju , ilości, wagi, ceny itp., pełną odpowiedzialność ponosi Zleceniodawca.
3. Spedytor ma prawo odmówić dokonania zgłoszenia celnego w przypadku :
- a) braku któregośkolwiek dokumentu wymaganego przepisami prawa,
 - b) dostarczenia dokumentów wadliwych lub budzących uzasadnione wątpliwości co do ich autentyczności
 - c) stwierdzenia w wyniku badania towarów lub pobrania próbek, że towary nie odpowiadają otrzymanym dokumentom,
 - d) nie wywiązania się z jakiegokolwiek zobowiązania określonego niniejszymi OWS lub umową stron.

§ 40

1. Celem zabezpieczenia roszczeń spedytora, w tym także roszczeń o zapłatę podatku wraz z należnościami ubocznymi, do którego solidarnego uiszczenia zobowiązany jest spedytor w myśl art. 33a ust. 8 ustawy o podatku od towarów i usług, Zleceniodawca dokonuje przewłaszczenia na spedytora towarów będących lub mających być przedmiotem odpraw celnych, dokonywanych przez spedytora.
2. Przewłaszczeniu, o którym mowa w ust. 1, podlegają także towary Zleceniodawcy, stanowiące przesyłki, których obsługą spedycyjną czy transportową zajmują się podmioty wchodzące w skład tej samej grupy kapitałowej, co Spedytor lub podmioty w inny sposób powiązane ze Spedytorem.
3. Przewłaszczenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, dokonywane jest pod warunkiem zawieszającym w postaci regulowania przez Zleceniodawcę wszystkich zobowiązań względem Spedytora czy Skarbu Państwa.
4. W przypadku, jeśli Zleceniodawca zaprzestanie regulowania swych zobowiązań względem spedytora lub Skarbu Państwa, Spedytor uprawniony będzie do dokonania sprzedaży towarów, o których mowa w ust. 2, bez dodatkowych wezwań.

§ 41

1. Za wyjątkiem szkód wyrządzonych umyślnie, Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za szkody wynikłe z zastosowania niewłaściwego kodu taryfy celnej.

2. Spedytor nie jest zobowiązany ani nie oferuje usługi w zakresie, o którym mowa w art. 33a ust. 8 ustawy o podatku od towarów i usług, chyba że co innego wyraźnie wynika z oferty Spedytora.
2. W zakresie nieuregulowanym odmiennie w niniejszym rozdziale stosuje się postanowienia ogólne niniejszych OWS .

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 42

1. Postanowienia niniejszego rozdziału stosuje się do wszystkich umów, zawieranych przez Spedytora, a także do stosunków pozaumownych.
2. W przypadku, gdy obie strony posiadają siedzibę (miejsce zamieszkania) w Polsce, wszelkie spory pomiędzy Zleceniodawcą a Spedytorem rozpoznawane będą przez sąd powszechny, właściwy dla miejsca siedziby Spedytora lub jego oddziału, za pośrednictwem którego wykonywana była usługa.
2. Jeżeli Zleceniodawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania za granicą, wszelkie spory pomiędzy Zleceniodawcą a spedytorem rozpoznawane będą przez sąd powszechny, krajowy lub zagraniczny, wybrany przez Spedytora, jeżeli pozew wnoszony jest przez Spedytora bądź przez sąd powszechny, właściwy dla miejsca siedziby Spedytora, jeżeli pozew wnoszony jest przeciwko Spedytorowi.
3. W sprawach wynikających ze stosunków prawnych, o których mowa w niniejszych OWS, Spedytor w każdym czasie może wnieść pozew do Sądu Arbitrażowego przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki w Gdyni, zaś zawarcie przez Zleceniodawcę ze spedytorem umowy z zastosowaniem OWS oznacza wyrażenie zgody na niniejszą klauzulę arbitrażową.

§ 43

1. W przypadku, gdy którekolwiek z postanowień niniejszych OWS uznane zostanie za nieskuteczne lub nieważne, nie wyłącza to skuteczności ani ważności pozostałych postanowień tychże OWS .
2. Niniejsze OWS znajdują zastosowanie do wszelkich umów, zawieranych od dnia 1 marca 2024r.
3. Niniejsze OWS mają zastosowanie także z mocą wsteczną do umów, których wykonanie jest w toku w chwili wejścia w życie OWS, jeżeli Zleceniodawca, po udostępnieniu mu niniejszych OWS, nie zakwestionuje włączenia ich do umowy.

§ 44

1. W sprawach nieuregulowanych w niniejszych OWS właściwe jest prawo polskie.

2. Z zastrzeżeniem bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, prawo polskie znajduje zastosowanie do wszelkich umów, zawieranych przez Spedytora ze Zleceniodawcą, niezależnie od postanowień innych umów czy wzorców. Wszelkie inne postanowienia umów są bezwzględnie nieważne, chyba że Spedytor, działając przez swoje organy, na piśmie wyrazi zgodę na stosowanie innego niż polskie systemu prawnego.

§ 45

Składając Spedytorowi zapytanie ofertowe lub zlecenie Zleceniodawca oświadcza i potwierdza, że miał możliwość zapoznania się z niniejszymi OWS przed zawarciem umowy ze Spedytorem i w pełni godzi się na ich stosowanie.

