

Ogólne Warunki Wykonywania Transportu Intermodalnego

§ 1. Postanowienia Ogólne

1. Niniejsze Ogólne Warunki Wykonywania Transportu Intermodalnego (OWWTI) określają zasady świadczenia usług przez Operatora Transportu Intermodalnego (OTI) i obowiązują w stosunkach między OTI a Nadawcą w zakresie wszelkich usług transportu intermodalnego, świadczonych przez OTI, jak również względem odbiorcy, który przysłał przesyłkę, dostarczaną przez OTI transportem intermodalnym, nawet jeśli dostawa świadczona będzie przez podwykonawcę OTI.
2. W sprawach nieregulowanych w OWWTI 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. Składając zlecenie przewozowe, niezależnie od jego nazwy, Nadawca potwierdza fakt stosowania niniejszych OWWTI przez OTI, jak i znajomość niniejszych OWWTI, które są elementem zawartej pomiędzy Stronami umowy o przewóz intermodalny. Przez przyjęcie przesyłki Odbiorca zobowiązuje się stosować niniejsze OWWTI i przystępuje do niniejszej umowy, stając się jej stroną, odpowiedzialną za wykonanie obowiązków, ciążących na stronie umowy z mocy przepisów prawa oraz postanowień niniejszych OWWTI.
4. Warunki handlowe, regulaminy, ogólne warunki świadczenia usług czy też inne wzorce umowne nadawcy czy Odbiorcy nie znajdują zastosowania do umowy zawartej z zastosowaniem niniejszych OWWTI i nie wiążą OTI, chyba że nie są one sprzeczne z OWWTI.

§ 2. Definicje

1. Nadawca - podmiot, zawierający 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 drogowego.
3. Operacje terminalowe - niezbędne załadunki, wyładunki, przelażunki, jak również składowanie kontenera pomiędzy jednym, a drugim rodzajem przewozu (kolejowym / drogowym).
4. Intermodalny list przewozowy - dokument potwierdzający przyjęcie przez OTI towaru do transportu intermodalnego.
5. Zasada sieci - zasada odpowiedzialności OTI, przyjęta w niniejszych OWWTI, znajdująca zastosowanie w przypadku, gdy można stwierdzić, na którym etapie transportu intermodalnego doszło do utraty, ubytku, uszkodzenia rzeczy, w myśl której to zasady odpowiedzialności 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 unifikowanej odpowiedzialności intermodalnej - zasada odpowiedzialności OTI, przyjęta w niniejszych OWWTI, 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.

§ 3. Obowiązki OTI

1. OTI, zawierając umowę o przewóz intermodalny, zobowiązuje się do przewozu oznaczonej jednostki ładunkowej (najczęściej kontenera) z towarem, z terminala 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 OTI jest fracht przewozowy, wynikający z oferty OTI bądź taryfy.
4. Za dodatkowym wynagrodzeniem OTI może zaaranżować ubezpieczenie cargo towaru w jednostce ładunkowej, na czas jego transportu intermodalnego.
5. 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 nieskategoryzowanych 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 drogowy towarów niebezpiecznych lub Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (Regulamin RID), stanowiących załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) lub innych bezwzględnie obowiązujących przepisach regulujących przewóz towarów niebezpiecznych kolejami,
 - 5) żywych zwierząt i ludzi, szczątek 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.
6. OTI nie przyjmuje zleceń dotyczących magazynowania, przechowywania bądź składowania jednostek ładunkowych zawierających materiały niebezpieczne.

§ 4. Oferta

1. Złożenie OTI oferty zawarcia umowy oznacza wyrażenie zgody na stosowanie przedmiotowych OWWTI.
2. Stawki określone w taryfie OTI bądź ofertach składanych przez OTI zawierają wszystkie koszty ponoszone przez OTI podczas niezakłóconego przebiegu procesu transportowego i nie obejmują kosztów dodatkowych, które mogą powstać w trakcie realizacji zlecenia takich jak: demurrage, detention, składowe itp.

§ 5. Umowa

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.
3. Podane przez OTI rozkłady jazdy pociągów i transit time przewozu nie stanowią gwarancji terminu dostawy.

§ 6. Wykonanie przewozu

1. Nadawca zobowiązany jest złożyć OTI intermodalny list przewozowy, którego wzór stanowi załącznik do niniejszych OWWTI.
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 drogowym. W takim przypadku domniemywa się, że strony zawarły umowę o przewóz transportem drogowym.

§ 7. Odpowiedzialność OTI i wysokość należnego odszkodowania

1. Wysokość odszkodowania za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki przewozonej w krajowym transporcie intermodalnym nie może przewyższyć odszkodowania, należnego na podstawie ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.
2. Wysokość odszkodowania za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki przewozonej 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,
 - b) 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,
 - c) przy zasadzie unifikowanej 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. 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.

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 różnymi elementami wyposażenia. Jednostki ładunkowe typu Open Top czy Flat Rack Nadawca jest zobowiązany wydać OTI z zamontowaną i zamkniętą plandeką lub przykryte odpowiednią oponczą.
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.

§ 8. Obowiązki nadawcy

1. Poza wynikającymi z przepisów prawa reklamacjami obligatoryjnymi, OTI nie jest zobowiązane do udzielenia odpowiedzi na reklamację. Brak odpowiedzi na reklamację w terminie 30 dni od jej wniesienia oznacza odrzucenie reklamacji.
2. Nadawca nie jest uprawniony bez pisemnej zgody OTI do dokonywania potrąceń swoich wierzytelności z wierzytelnościami OTI.

§ 9. Reklamacje

1. Umowy, do których zastosowanie mają OWWTI, podlegają prawu polskiemu.
2. Spory wynikające ze stosunków prawnych, do których mają zastosowanie OWWTI, podlegają rozstrzygnięciu przez sąd powszechny, właściwy dla siedziby OTI.

§ 10. Postanowienie końcowe