

Polska Izba Spedycji i Logistyki

Polish International Freight Forwarders Association



Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2022

**Polish General Freight Forwarding
Rules 2022**

Gdynia 2022

OGÓLNE POLSKIE WARUNKI SPEDYCYJNE 2022

– Charakterystyka –

W dniu 13 grudnia 2022 roku Rada Polskiej Izby Spedycji i Logistyki przyjęła w drodze uchwały nr 115/09/2022 nową wersję Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych 2022, przygotowanych w wyniku prac specjalnej grupy roboczej złożonej z prawników oraz konsultacji z ekspertami – praktykami i członkami Izby. Potrzeba dokonania zmian po 12 latach od ich poprzedniej wersji wynikała z wielu czynników. Na przestrzeni dekad zmieniło się bardzo dużo, w szczególności przepisy prawa, postęp cyfryzacji, rozwój nowych technologii, oczekiwań klientów, a także sytuacja na świecie, której nie sposób było wcześniej przewidzieć – w tym wybuch pandemii COVID – 19 oraz wojna spowodowana napaścią Federacji Rosyjskiej na Ukrainę za naszą wschodnią granicą.

Zanim omówimy nowości, w pierwszej kolejności należałoby wyjaśnić czym są Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2022, dalej zwane jako „OPWS 2022”. OPWS 2022 są wzorcem umownym, przez który należy rozumieć stosowany przez jedną ze stron stosunku umownego - zbiór postanowień dotyczących praw i obowiązków stron tego stosunku. Wzorzec może regulować te prawa i obowiązki całościowo lub fragmentarycznie (G. Karaszewski [w:] Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, LEX/el. 2022, art. 384). Potrzeby nowoczesnego obrotu cywilnoprawnego wymagają szczególnej regulacji procedury zawierania umów stypizowanych oraz ich treści. Wiele podmiotów występujących w obrocie (wśród nich zdecydowaną większość stanowią przedsiębiorcy) adresuje bowiem swoją ofertę do szerokich rzesz odbiorców. Zważywszy, że przedmiotem tej oferty są identyczne lub zbliżone do siebie towary lub usługi, powstaje konieczność posługiwania się umowami o standardowej treści. Jest to zjawisko będące trwałym i niezmiennym elementem współczesnych stosunków gospodarczych, przynoszącym wielkie korzyści, a mianowicie ułatwiającym obrót i nadającym mu pożądaną dynamikę.

Przepis artykułu 384 § 1 Kodeksu cywilnego ustanawia zasadę, że warunkiem związania drugiej strony wzorcem, jest doręczenie jej tego wzorca przed zawarciem umowy. Jako doręczenie należy rozumieć wręczenie kontrahentowi dokumentu obejmującego postanowienia wzorca w takim czasie przed zawarciem umowy, który jest wystarczający do zapoznania się z tymi postanowieniami (wyjątki od tej zasady przewidują dalsze paragrafy art. 384 Kodeksu cywilnego). Dokument ten musi być czytelny i nie może zawierać odwołań do postanowień umieszczonych poza jego treścią (np. opublikowanych w prasie albo wywieszonych w siedzibie przedsiębiorcy). Konsekwencją niedopełnienia tych wymogów jest nieuzyskanie mocy wiążącej w umowie zawartej pomiędzy spedytorem, a jego zleceniodawcą. Wyjątkiem od zasady opisanej powyżej, są relacje biznesowe pomiędzy przedsiębiorcami. W tym wypadku do uzyskania przez wzorzec mocy wiążącej wystarczające jest zadbanie przez spedytora, aby kontrahent mógł z łatwością dowiedzieć się o treści wzorca (art. 384 § 2 Kodeksu cywilnego), np. na stronie internetowej przedsiębiorcy albo w miejscach, gdzie świadczy on swoje usługi), niemniej jednak proponuje się, aby zawsze taki wzorzec udostępnić drugiej stronie. W orzecznictwie i doktrynie prawa postuluje się, aby tę łatwość dowiedzenia się oceniać z punktu widzenia obiektywnych możliwości drugiej strony umowy (np. publikacja wzorca w czasopiśmie fachowym, na stronie internetowej Polskiej Izby i Spedycji i Logistyki, gdy są one skierowane do przedsiębiorców z tej właśnie branży, nie wywrze natomiast skutków, gdy adresatami będą przedsiębiorcy spoza tej branży). Jeżeli jedna ze stron posługuje się wzorcem umowy w postaci elektronicznej, powinna udostępnić go drugiej stronie przed zawarciem umowy w taki sposób, aby mogła ona wzorzec ten przechowywać i odtwarzać w zwykłym toku czynności. W swojej treści, OPWS 2022 zawierają dopełnienie powyższej zasady poprzez wskazanie, że mogą one znaleźć zastosowanie w stosunkach między spedytorem a jego zleceniodawcą jedynie w przypadku, gdy co najmniej jedna ze stron jest członkiem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki i warunki te zostaną skutecznie włączone do umowy stron.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że OPWS 2022 nie stanowią przepisów powszechnie obowiązującego prawa materialnego, co oznacza, że nie są przepisem prawnym, ani też ich stosowanie z przepisu prawnego nie wynika, a żeby wiązały strony, muszą być należycie włączone do stosunku prawnego. W rezultacie powyższego, jeśli sam spedytör nie zadba, aby mogły być one stosowane przy ocenie praw i obowiązków stron umowy spedycji, OPWS 2022 nie znajdą zastosowania do takiej umowy.

W porównaniu do poprzedniej wersji OPWS z 2010 roku, rozszerzono słownik pojęć i wprowadzono nowe definicje, takie jak rzeczy o szczególnych właściwościach, pojemnik transportowy, czynności ładunkowe (w tym załadunek, rozładunek), przeładunek, siła wyższa oraz forma dokumentowa. W części ogólnej OPWS 2022 wprowadzono znaczne modyfikacje, przede wszystkim w zakresie reguł dotyczących zawierania umów między stronami umowy spedycji.

cji, zasad odpowiedzialności spedytora. Z uwagi na odrębności, jakimi się charakteryzuje, wprowadzono cały nowy rozdział dotyczący transportu intermodalnego, wraz ze słowniczkiem pojęć właściwych dla tego rodzaju transportu (transport intermodalny, operacje terminalowe, UTI, zaświadczenie intermodalne, intermodalny list przewozowy, zasada sieci). W wielu innych przypadkach dokonane zmiany mają charakter doprecyzowujący i porządkujący.

W części ogólnej OPWS 2022, która jest najobszerniejsza w tym dokumencie, znalazły się nowe postanowienia lub modyfikacje postanowień poprzednich edycji OPWS, których celem jest wzmocnienie ochrony prawnej spedytora, w szczególności w kilku materiałach: zasady zawierania umów, zasady wynagradzania i innych rozliczeń ze spedytorem, w tym odnośnie kosztów i wydatków poniesionych przez spedytora, a także w zakresie odpowiedzialności, z uwzględnieniem zabezpieczenia interesów spedytora poprzez szeroki katalog ograniczeń odpowiedzialności spedytora, czy też w zakresie zasad postępowania reklamacyjnego. Celem autorów OPWS 2022 było sformułowanie w rozbudowanej części ogólnej OPWS 2022 postanowień uniwersalnych, wspólnych dla każdego rodzaju spedycji – niezależnie od tego, jakim środkiem transportu przemieszczana jest przesyłka.

W branży transportowej dochodzi do zawierania umów w specyficzny sposób, bardzo dynamiczny i często niesformalizowany. Oczywiście zdarza się, że kontrahenci zawierają wielostronicowe umowy regulujące w sposób wyczerpujący zasady ich współpracy, jednak bardzo często umowy zawierane są poprzez wymianę korespondencji mailowej lub za pomocą innych kanałów – na skutek ofert składanych zleceniodawcy przez spedytora. Również w przypadkach, gdy strony łączy umowa ramowa, to jej wykonanie może odbywać się w drodze ofert składanych przez spedytora. W dobie zmieniającego się rynku, częstotliwość składanych ofert na ogół uzależniona jest od dynamiki w zmianach wysokości frachtów czy też stawek lądowych i innych warunków operacyjnych czy rozliczeniowych.

W praktyce do zawarcia umowy dochodzi najczęściej na skutek oferty złożonej przez spedytora swojemu zleceniodawcy. Bardzo często oferty te składane są w toku utrwalonej współpracy między stronami, które pozostają w stałych stosunkach gospodarczych, o których mowa w art. 68² Kodeksu cywilnego: „Jeżeli przedsiębiorca otrzymał od osoby, z którą pozostaje w stałych stosunkach gospodarczych, ofertę zawarcia umowy w ramach swej działalności, brak niezwłocznej odpowiedzi poczytuje się za przyjęcie oferty.”. Przepis ten należy czytać łącznie z przepisem art. 68 Kodeksu cywilnego, który stanowi: „Przyjęcie oferty dokonane z zastrzeżeniem zmiany lub uzupełnienia jej treści poczytuje się za nową ofertę.”.

Art. 68² Kodeksu cywilnego to przepis części ogólnej Kodeksu cywilnego, który stosuje się do wszystkich umów prawa cywilnego, chyba, że strony umówią się inaczej. Korzystając z treści tego przepisu, można powołać się na fakt, że brak niezwłocznej odpowiedzi drugiej strony oznacza przyjęcie oferty bez zastrzeżeń, co oznacza jej akceptację w całości zarówno w zakresie warunków cenowych, ale także operacyjnych, a często także dotyczących zasad odpowiedzialności. Jest to zatem zasada korzystna, gdy ofertę składa spedytorka i nie dostaje ona w odpowiedzi kontrofertę zleceniodawcy (stanowiącej nową ofertę). W przypadku, gdy kontrahent spedytorki – w odpowiedzi na otrzymaną ofertę – wysłał bez zbędnej zwłoki spedytorki odpowiedź (kontrofertę) zawierającą np. zapisy odnośnie innych warunków cenowych, operacyjnych czy dotyczących odpowiedzialności – sytuacja może wyglądać zgoła inaczej. Wówczas milczenie spedytorki będzie poczytywane za akceptację tychże warunków wskazanych przez zleceniodawcę i dojdzie w ten sposób do zawarcia umowy na warunkach zupełnie innych niż na początku zakładał spedytorka. W praktyce branżowej często zdarza się, że klienci próbują niejako narzucić w ten sposób spedytorki swoje warunki wykonania usług – często także nakładające na spedytorkę rozszerzoną odpowiedzialność (niejednokrotnie także odpowiedzialność na warunkach przewoźnika) lub inne niekorzystne elementy (takie jak np. znaczne kary umowne). W celu zabezpieczenia spedytorki przed niezamierzonym przyjęciem przez nią często niepożądanych postanowień dotyczących współpracy – w OPWS 2022 postanowiono wprowadzić rozwiązania mające na celu ochronę spedytorki przed negatywnymi skutkami jej milczenia tj. braku odpowiedzi na warunki przedstawiane przez zleceniodawcę, a stanowiące de facto kontrofertę.

Postanowienia § 4 ust. 3 OPWS 2022 oraz § 2 ust. 3 OPWS 2022 mają w jasny sposób zabezpieczyć spedytorkę przed automatyzmem zastosowania milczącego akceptu kontroferty zleceniodawcy.

§ 2 ust. 3 OPWS 2022

„3. Wszelkie oświadczenia Zleceniodawcy, w tym w szczególności zlecenia lub dodatkowe warunki umowne, złożone przez Zleceniodawcę Spedytorki w jakiegokolwiek formie w związku z ofertą Spedytorki, znajdują zastosowanie między Spedytorką a Zleceniodawcą, wyłącznie w takim zakresie, w jakim te oświadczenia są zgodne z ofertą złożoną przez Spedytorkę, zaś w pozostałym zakresie wykraczającym poza treść oferty lub zawartej umowy – wyłącznie po uprzedniej akceptacji tych oświadczeń przez Spedytorkę, udzielonej pisemnie lub w Formie dokumentowej pod

rygorem nieważności. Brak niezwłocznej odpowiedzi Spedytora, jak również przystąpienie do wykonania usługi nie pociąga się za przyjęcie oferty Zleceniodawcy zawartej w tych oświadczeniach”.

§ 4 ust. 3 OPWS 2022

„3. Jeżeli Spedytor otrzyma od Zleceniodawcy, z którym pozostaje w stałych stosunkach gospodarczych, ofertę (w tym kontrofertę, o której mowa w art. 68 Kodeksu cywilnego) zawarcia umowy w ramach swej działalności, brak niezwłocznej odpowiedzi Spedytora na powyższą ofertę nie jest równoznaczny z jej przyjęciem.”.

Na przestrzeni lat dochodziło do wielu sporów między spedytorem a zleceniodawcą odnośnie szeroko pojętych rozliczeń. Dotyczy to przede wszystkim sytuacji, gdy spedytor wykonał dodatkową usługę, nieobjętą ustalonym wynagrodzeniem i choćby niezgodnioną ze zleceniodawcą, ale mającą na celu należyte wykonanie spedycji lub dobro przesyłki (np. w sytuacji szkody grożącej przesyłce) a także sytuacji, gdy spedytor poniósł lub ma ponieść koszty lub wydatki przy realizacji zlecenia, takie jak choćby różnego rodzaju koszty przestoju lub przetrzymania przesyłki lub kontenera. Mając na względzie potrzebę uregulowania tych sytuacji, w pewnym sensie już na trwałe wpisanych w istotę usług spedycyjnych, w sposób jasny i wyczerpujący opisano zasady rozliczeń między stronami umowy spedycji w § 14 OPWS 2022. Niezależnie od uprawnienia spedytora do żądania zwrotu poniesionych już kosztów – w OPWS 2022 przyznano spedytorowi wprost możliwość żądania zaliczki lub żądania zwolnienia go z długu przez zleceniodawcę poprzez bezpośrednią wpłatę na rzecz podwykonawcy spedytora. Takie zasady mogą okazać się bardzo korzystne dla chociażby rozliczenia wysokich kosztów demurrage lub detention, które niejednokrotnie stanowią ogromne obciążenie dla spedytora, a także innych kosztów lub wydatków pojawiających się w toku wykonania zlecenia spedycyjnego.

Mając na względzie ryzyka prawne, w które wchodzi spedytor, zawierając umowę spedycji, w § 12, 13 oraz 14 OPWS 2022 uregulowano zasady skutecznego ograniczenia jego odpowiedzialności, czyniąc je znacznie korzystniejszymi względem reguł wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów prawa. Przede wszystkim OPWS 2022 kładą kres różnicowaniu odpowiedzialności, jaką spedytor może ponosić za różne kategorie swoich podwykonawców.

Należy zauważyć, że art. 799 Kodeksu cywilnego umożliwia spedytorowi skorzystanie z reguł odpowiedzialności na zasadzie braku winy w wyborze jedynie w przypadku posłużenia się przy wykonaniu umowy spedycji dwoma kategoriami podwykonawców: spedytorami dalszymi i przewoźnikami. W praktyce, spedytor, który realizuje na ogół kompleksową obsługę spedycyjną korzysta z o wiele szerszego katalogu podwykonawców, do których zalicza się także m.in. przedsiębiorców prowadzących usługi składowania towarów, konfekcjonowania, znakowania, a także podwykonawców wykonujących usługi przeładunku (często skomplikowanego i specjalistycznego), czy choćby firm kontrolnych, rzeczoznawców itd. Wraz z rozwojem logistyki, krąg podwykonawców wykonujących różnego rodzaju czynności ulega rozszerzeniu. Za tych podwykonawców spedytor nie odpowiada zgodnie z Kodeksem cywilnym na zasadzie winy w wyborze, a na zasadzie winy, jak za działania własne. Z uwagi na fakt, że ustawodawca pozostaje bierny i nie dokonuje stosownych zmian Kodeksu cywilnego – w OPWS 2022 umożliwiono spedytorowi korzystanie z zasad odpowiedzialności na zasadzie winy w wyborze w stosunku do wszystkich podwykonawców, bez różnicowania.

Ponadto, w OPWS 2022 rozszerzony został także katalog przesłanek zwalniających spedytora z odpowiedzialności nawet, jeśli winę w wyborze można by mu z jakiś przyczyn przypisać lub gdyby ponosił on odpowiedzialność za czynności wykonane samodzielnie. Mając na względzie wiele przypadków wynikających z praktyki branży, katalog został rozbudowany o ograniczenia takie jak: wyłączenie odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku przerwania lub ryzyka przerwania łańcucha chłodniczego, szkody powstałe w wyniku skorzystania przez spedytora, dającego spedytora lub przewoźnika z prawa zastawu. Wyraźnie wyłączono także odpowiedzialność spedytora za działania siły wyższej (zdefiniowanej szeroko w OPWS 2022), czy też opóźnienia wynikające z nieterminowej pracy terminalu kontenerowego. Wskazane wyżej wyłączenia zostały wyrażone w OPWS 2022 wprost na tle doświadczeń branży z ostatnich lat, wynikłych z okoliczności takich jak: brak współpracy przewoźników przy udostępnianiu odczytów z urządzeń rejestrujących temperaturę podczas przemieszczania przesyłki, brak przepustowości terminali, pandemia, działania wojenne przekładające się na wiele niespodziewanych czynników w branży logistycznej, ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury. Aktualnie, pozostaje także wyłączona odpowiedzialność spedytora za opóźnienie lub zwłokę. OPWS 2022 wyraźnie stanowią, że spedytor może jedynie wyraźnie tj. w formie pisemnej lub dokumentowej pod rygorem nieważności zadeklarować swojemu zleceniodawcy wykonanie usługi w danym terminie. Wyłączenie zaś regulacji, o której była mowa powyżej – milczącego akceptu kontroferty złożonej przez zleceniodawcę, pozwoli zabezpieczyć spedytorów przed narzucaniem im terminu wykonania usługi, w sytuacjach, gdy wcale tego terminu nie są w stanie zagwarantować.

Rozwinięciem powyższego jest wyraźne uregulowanie w OPWS 2022 zasady, według której podany przez spedytora transit time (TT) lub inne sformułowania odnoszące się do czasu wykonania usługi (np. ETA, ETD), w tym wszelkiego rodzaju rozkłady jazdy, rejsów, sailingi lub inne publikowane przez spedytora, przewoźników lub inne podmioty daty odjazdu lub przyjazdu, zawinięć do portów, wylotów lub przylotów, mają charakter orientacyjny i nie są gwarantowane.

OPWS 2022 wprowadzają także, pożądane w branży i mające bardzo praktyczne zastosowanie – wyłączenie odpowiedzialności spedytora za załadunek i rozładunek towaru, chyba że z uwagi na specyfikę świadczonej usługi (np. w stosunku do przesyłki drobnicowej) podejmie się on wprost tej czynności. OPWS 2022 nawiązują także do stosowanej w konosamentach morskich, a mającej praktyczne zastosowanie klauzuli Shipperpacked lub Merchant-packed containers poprzez sformułowanie stanowiące, że spedytora nie ponosi odpowiedzialności za utratę lub szkodę w towarze wynikłą z nieprzydatności lub wadliwego stanu pojemnika transportowego, nawet jeśli pojemnik ten został podstawiony przez spedytora w ramach realizacji zlecenia spedycyjnego, w przypadku, gdy nieprzydatność lub wadliwy stan był lub byłby widoczny przy podstawieniu go w miejsce załadunku lub w trakcie załadunku towaru do pojemnika transportowego. Przy czym regulacja OPWS 2022 nie odnosi się jedynie do kontenera, a także do szerszego pojęcia jakim jest zdefiniowany w aktualnej edycji OPWS 2022 pojemnik transportowy. W efekcie, regulacja ta znajduje się w części ogólnej OPWS 2022 i ma zastosowanie do wszystkich rodzajów spedycji z zastosowaniem pojemnika transportowego (nie tylko kontenera).

OPWS 2022 wzmacniają także sytuację spedytora w toku postępowania reklamacyjnego, stanowiąc wprost domniemania związane z niepowiadomieniem spedytora o szkodzie w określonym terminie. Z uwagi na to, że prowadzenie postępowania reklamacyjnego przez spedytora w przeważającej ilości przypadków związane jest z koniecznością zaangażowania i czasu reakcji podwykonawcy spedytora- w porównaniu do OPWS 2010 – zrezygnowano z ustalenia terminu, w którym spedytora powinien udzielić wyjaśnień co do sposobu i terminu rozpatrzenia reklamacji. OPWS 2022, z uwagi na czasochłonność postępowań reklamacyjnych, wprowadzają regułę odpłatności prowadzenia przez spedytora postępowania reklamacyjnego, nie przesądzając jednak przy tym o wysokości wynagrodzenia, które jest w takim wypadku ustalane przez spedytora i zleceniodawcę w zawartej przez nich umowie.

OPWS 2022 rozstrzygają również na korzyść spedytora wielokrotnie pojawiające się w praktyce obrotu spory w przedmiocie charakteru i znaczenia, jaki ma podanie przez zleceniodawcę spedytora reguły INCOTERMS® lub zawarcie jej w ofercie spedytora. Z zebranych doświadczeń wynikało, że zleceniodawcy wielokrotnie instrumentalnie posługiwali się określoną regułą INCOTERMS®, na mocy której zawarli kontrakt handlowy ze sprzedawcą, próbując w ten sposób narzucić spedytora obowiązki nieznające podstawy w zawartej przez spedytora i zleceniodawcę umowie. Zgodnie z aktualnymi rozwiązaniami zastosowanymi w OPWS 2022, podanie spedytora reguły INCOTERMS® lub jej zawarcie w ofercie spedytora ma wyłącznie informacyjny charakter i nie oznacza nałożenia na spedytora dodatkowych obowiązków obciążających zleceniodawcę lub inny podmiot na mocy kontraktu handlowego.

Kilka postanowień OPWS 2022 ma zastosowanie wprost do spedycji morskiej, co do której regulacje prawne są dość skromne, a która posiada instytucje charakterystyczne tylko dla tego rodzaju spedycji. W związku z tym, nawiązano do wprowadzonych w ostatnich latach regulacji dotyczących VGM, a także wprowadzono wprost reguły postępowania dotyczące niejednokrotnie występujących sytuacji zaginięcia konosamentów. Postanowienia OPWS 2022 stanowią także o konieczności przedstawienia HBL celem wydania towaru, w przypadku, gdy zostaje on wystawiony, co nie było wyrażone w poprzednich edycjach OPWS. Doprecyzowane zostało również niezwykle istotne rozwiązanie, które ma na celu zabezpieczenie spedytora przed szeroko pojętymi konsekwencjami zakwalifikowania go jako podmiotu o statusie „Merchant” w myśl warunków konosamentowych. Postanowienia w tym zakresie mają na celu zwiększenie ochrony spedytora przed wszystkimi roszczeniami, które mogą być skierowane do spedytora z tego tytułu. OPWS 2022 przesądza jednoznacznie, że w takiej sytuacji zleceniodawca powinien zwolnić spedytora z powyższej odpowiedzialności oraz wpłacić na żądanie spedytora kwotę zabezpieczającą roszczenia regresowe spedytora. W przypadku zaś, gdy spedytora zakwalifikowany jako „Merchant” spełni roszczenia armatora, to zleceniodawca zobowiązany jest zwrócić spedytora wszelkie koszty i wydatki poniesione przez spedytora z tytułu spełnienia powyższych roszczeń. Ponadto w sposób jasny i jednoznaczny został wyartykułowany obowiązek zleceniodawcy do wykonania w dobrej wierze wszelkich czynności potrzebnych do należytego wywiązania się przez spedytora z obowiązków wobec przewoźników morskich określonych warunkach konosamentowych lub innych dokumentach o podobnym charakterze.

Wprowadzony w OPWS 2022 rozdział odnoszący się do transportu intermodalnego stanowi odpowiedź na potrzeby zarówno operatorów intermodalnych, jak również innych podmiotów działających w branży transportowej, korzystających z ich usług. Rosnący udział tejże gałęzi w ogólnej liczbie przewozów ładunków zarówno w obrębie Polski, jak również na poziomie międzynarodowym sprawił, że zaszła potrzeba określenia podstawowych zasad działania operatora transportu intermodalnego, w tym także zasad jego odpowiedzialności. Rozdział OPWS 2022 dotyczący powyższego zatytułowany został Operator Transportu Intermodalnego i rozpoczyna się od § 24. Na potrzeby OPWS 2022 używa się oznaczenia Operatora Transportu Intermodalnego jako „OTI”.

Z uwagi na odmiennosć bądź też specyfikę transportu intermodalnego, w § 25 OPWS 2022 zaistniała potrzeba doprecyzowania pojęć istotnych z punktu widzenia tej gałęzi, takich jak choćby sama definicja transportu intermodalnego, które do tej pory nie zawsze były jednakowo rozumiane.

Definicja „transportu intermodalnego” przyjęta w § 25 punkt 1 OPWS 2022 została zaczerpnięta w znacznej mierze z dokumentu pod nazwą „Terminology on combined transport” sformułowanego przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu i Komisję Europejską w roku 2001, niemniej PISiL zdecydował się ponadto na uzupełnienie tej definicji o odniesienie do przemieszczenia próżnej jednostki intermodalnej. Zgodnie z powołaną definicją OPWS 2022 „transport intermodalny to przemieszczenie ładunku w tym samym Pojemniku transportowym klasyfikowanym jako jednostka transportu intermodalnego (UTI) przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu np. transportu kolejowego i drogowego, a także związane z tym przemieszczenie próżnej UTI. Uzupełnienie ww. definicji o element dotyczący przemieszczenia próżnej UTI wynika z charakterystycznego dla transportu intermodalnego ścisłego powiązania niemal każdego przemieszczenia próżnej UTI z realizowanym w ramach tej gałęzi transportem towaru. Dodać należy, iż definicja zawarta w OPWS 2022 nie obejmuje transportu intermodalnego opartego na technologii wykorzystującej pojazdy niestanowiące UTI. Z uwagi na znaczne odrębności regulacyjne, jak również niewielki udział takiego transportu na rynku polskich przewozów, zamieszczanie w OPWS 2022 regulacji w tym zakresie nie wydawało się celowe.

Definicja wprowadzona w § 25 w punkcie 2 odnosi się do operacji terminalowych, które dotychczas nie doczekały się uregulowania w przepisach prawa i nie były też definiowane przez OPWS 2010. W związku z uregulowaniem w OPWS 2022 transportu intermodalnego zaistniała potrzeba zdefiniowania operacji terminalowych jako elementu nieodzownego dla przemieszczenia się UTI w ramach takiego transportu. „Operacje terminalowe” zostały zdefiniowane zatem jako „niezbędne Przeładunki UTI, jak również jej składowanie pomiędzy jednym a drugim rodzajem transportu lub pomiędzy środkami transportu lub pomiędzy środkami transportu tego samego rodzaju, a także inne usługi na rzecz UTI wykonywane w trakcie Transportu intermodalnego”. Definicja operacji terminalowych jest dość szeroka, obejmuje bowiem swoim zakresem nie tylko przeładunki (zdefiniowane w OPWS 2022 w §1 punkt 10) pomiędzy jednym a drugim rodzajem transportu, ale również pomiędzy środkami transportu tego samego rodzaju. Zwróćmy uwagę, że w OPWS 2022 znajduje się również rozróżnienie pojęć przeładunku UTI oraz załadunku lub rozładunku. Tylko ten pierwszy wchodzi w zakres pojęcia operacji terminalowych i wiąże się z usługą i odpowiedzialnością OTI. Załadunek i rozładunek stanowią natomiast czynności ładunkowe zdefiniowane odrębnie w §1 pkt 9) OPWS 2022, za które OTI co do zasady nie odpowiada zgodnie z § 32 ust. 4 OPWS 2022. Rozróżnienie to było konieczne ze względu na specyfikę działalności OTI, któremu zleceniodawca przekazuje UTI zamkniętą i zabezpieczoną, jak również zdatną do bezpiecznego transportu intermodalnego, co zostało ujęte wprost w § 32 OPWS 2022.

W OPWS 2022 po raz pierwszy zostały nazwane i zdefiniowane dokumenty wykorzystywane w praktyce przez spedytorów intermodalnych. Treść § 25 punkty 4 i 5 określa kolejno, czym jest „Zaświadczenie intermodalne” oraz „Intermodalny list przewozowy”. Pierwszy to „dokument potwierdzający przyjęcie przez OTI jako Spedytora do wysyłki przy użyciu Transportu intermodalnego towaru określonego przez Zleceniodawcę w dokumentach przekazanych OTI. OTI wystawia Zaświadczenie intermodalne wyłącznie w oparciu o dokumenty przedstawione przez Zleceniodawcę i nie dokonuje weryfikacji zgodności stanu faktycznego przesyłki z treścią dokumentów Zleceniodawcy.” Wskazana definicja jest zwerbalizowaniem faktu, iż OTI jako spedytor nie wystawia zleceniodawcy listu przewozowego, a na jego żądanie może wystawić jedynie dokument potwierdzający przyjęcie towaru do wysyłki. Zaświadczenie powyższe stanowi potwierdzenie przyjęcia towaru znajdującego się wewnątrz UTI wyłącznie w oparciu o oświadczenie zleceniodawcy. OTI nie ma obowiązku i de facto co do zasady nie ma realnej możliwości weryfikacji faktycznego rodzaju towaru, jego stanu czy sposobu załadunku. W tym zakresie „Zaświadczenie intermodalne” wystawiane jest wyłącznie na podstawie deklaracji zleceniodawcy i przekazanej przez niego dokumentacji przesyłki. Zwrócić należy uwagę na fakt, iż „Zaświadczenie intermodalne” zdefiniowane w OPWS 2022 nie jest tożsame z dokumentem FIATA będącym spedytorskim zaświadczeniem przyjęcia towaru - Forwarders Certificate

of Receipt i nie ma tak sformalizowanego charakteru. Przypomnieć należy, iż dokument FIATA FCR nie może zostać zmieniony co do treści, ilości oraz podmiotu, na rzecz którego dokument ten jest wydawany (FIATA FCR wydaje się na rzecz odbiorcy przesyłki tylko w jednym egzemplarzu i jest to dokument niezbywalny). Zaświadczenie intermodalne jest wyłącznie oświadczeniem wiedzy OTI, potwierdzającym czynność faktyczną tj. przyjęcie UTI do wysyłki transportem intermodalnym wydawanym na żądanie jego zleceniodawcy (zgodnie z § 26 punkt 2 OPWS 2022).

Drugim dokumentem, który może być wykorzystany w działalności OTI jest „Intermodalny list przewozowy”. Definicja tego dokumentu wiąże się ściśle z § 33 OPWS 2022, który określa, w jakich warunkach OTI jest uznawany za przewoźnika umownego, a zawarta przez niego umowa – za umowę przewozu. Jest to istotne, gdyż co do zasady OTI występuje w relacji ze swoim zleceniodawcą jako spedytor (§ 26 punkt 1 OPWS 2022 wskazuje, że OTI, który działa w oparciu o te OPWS 2022 domyślnie świadczy usługi spedycyjne i nie jest przewoźnikiem). Przyznanie OTI statusu przewoźnika umownego, o którym mowa w § 33 punkt 1 OPWS 2022, wymaga jego aktywnego działania polegającego na złożeniu przez OTI oświadczenia w formie dokumentowej lub formie pisemnej, że zobowiązuje się on do przewozu i odpowiada za rezultat w postaci dostarczenia UTI do odbiorcy. Zgodnie z treścią przyjętego § 33 punkt 1 poza oświadczeniem OTI, elementem niezbędnym jest także złożenie OTI wypełnionego Intermodalnego listu przewozowego, którego wzór powinien przedstawić sam OTI. OPWS 2022 w § 25 punkt 6 definiują Intermodalny list przewozowy jako „dokument potwierdzający przyjęcie przez OTI jako Przewoźnika umownego przesyłki do Transportu intermodalnego, zawierający w szczególności opis poszczególnych odcinków przewozu, punktów zmiany środka transportu oraz rodzajów transportu wykorzystywanego na danym odcinku”. Definicja powyższa wskazuje na elementy konieczne związane ze specyfiką transportu intermodalnego, nie zmieniając jednocześnie elementów listu przewozowego wskazanych między innymi we właściwych przepisach ustawy prawo przewozowe lub konwencji międzynarodowych, a jedynie podkreślając elementy związane bezpośrednio ze specyfiką transportu intermodalnego. Ostatnia definicja, jaka znalazła się w § 25, dotyczy zasady odpowiedzialności OTI działającego jako przewoźnik umowny. Tzw. zasada sieci opisana w punkcie 6 wskazuje, że „odpowiedzialność OTI za szkodę określają te przepisy bezwzględnie obowiązujące, które znajdują zastosowanie do etapu Transportu intermodalnego, podczas którego szkoda powstała”. Jako przewoźnik umowny OTI odpowiada zatem na warunkach wynikających z obowiązujących przepisów prawa, właściwych dla danej gałęzi transportu. Oznacza to, że w sytuacji szkody np. w trakcie krajowego transportu drogowego lub kolejowego odpowiedzialność OTI będą kształtowały przepisy prawa przewozowego, zaś w przypadku relacji międzynarodowej odpowiednio również Konwencja CMR lub Konwencja COTIF.

W dalszej części OPWS 2022 znajdują się postanowienia precyzujące zasady zawierania umów przez OTI w oparciu o taryfę, czyli szczególnego rodzaju ofertę stanowiącą zestawienie stawek cen i warunków usług, kierowaną do szerokiego grona odbiorców i niesprofilowaną pod konkretnego zleceniodawcę. OTI w ramach swojej działalności często posługuje się taryfą. Zawieranie przez OTI umowy niejednokrotnie odbywa się zatem w sposób mieszany, częściowo przez ofertę kierowaną do pojedynczego zleceniodawcy, a częściowo na podstawie taryfy (np. na usługi terminalowe).

Na uwagę zasługuje regulacja w § 31 OPWS 2022 określająca jeden z podstawowych obowiązków zleceniodawcy, jakim jest należyte zamknięcie i zabezpieczenie UTI. Standardem wymaganiem w transporcie intermodalnym jest zabezpieczanie UTI plombami kontenerowymi odpornymi na przypadkowe uszkodzenia występujące w procesie przeładunkowym – w praktyce chodzi zazwyczaj o plomby butelkowe typu HSS. Powyższy obowiązek dotyczy również UTI, które nie są przemieszczane do lub z portu morskiego. OPWS 2022 wprowadzają obowiązek podania OTI numeru takich plomb. Od wykonania tego obowiązku przez zleceniodawcę OTI zależy w dużej części, faktyczna możliwość ustalenia przez OTI na jakim etapie transportu doszło do szkody w przesyłce i kto za nią odpowiada.

W praktyce z uwagi na zapis § 31 punkt 4 OPWS 2022 obowiązek podawania numeru plomb dotyczy tylko tych UTI, które są objęte ryzykiem powstania szkody, na skutek nieuprawnionego dostępu osób trzecich do wnętrza UTI. Z reguły obowiązek ten nie dotyczy UTI, których typ uniemożliwia ich zamknięcie jak flat racki czy open topy. Co do zasady nie będą to także kontenery puste, chyba że okoliczność zabezpieczenia UTI wynikać będzie z umowy zawartej przez OTI ze zleceniodawcą. W sytuacji nieotrzymania numeru plomb, OTI po wezwaniu zleceniodawcy uprawniony jest do wypowiedzenia zlecenia, ale nie jest to jego obowiązek. Często bowiem, wypowiedzenie zlecenia przez OTI nie leży również w interesie zleceniodawcy, któremu zależy na szybkości dalszego przebiegu transportu i uniknięciu dodatkowych kosztów postoju UTI.

Z praktyki wynika bowiem, że niejednokrotnie OTI przejmuje organizację transportu UTI nie na początku jej drogi, ale na dalszym etapie transportu. Faktem jest, iż sprawdzanie plomb technicznie możliwe jest tylko na terminalach przeładunkowych, a zatem nierzadko dopiero po zakończeniu pierwszego etapu takiego transportu. Stąd postanowienia § 31 punkt 3 i 4 OPWS 2022 zwalniają OTI z obowiązku ustalania miejsca powstania szkody na pierwszym etapie transportu, jeżeli nie otrzymał on informacji o numerach plomb, a jednocześnie w pierwszym możliwym momencie podjął działania sprawdzające, czy plomby de facto zostały założone i odczytał ich numery albo też zabezpieczył UTI odpowiednimi plombami w sytuacji, gdy wystąpił ich nieuzasadniony brak.

Powyższe działania wykonane przez OTI, co do zasady skutkują zwolnieniem OTI z obowiązku ustalenia, na jakim etapie transportu intermodalnego doszło do szkody, w tym do podjęcia czynności dla zabezpieczenia praw zleceniodawcy, jak również z odpowiedzialności wynikającej z nieuprawnionego dostępu osób trzecich do UTI, mającego miejsce przed założeniem plomb lub pozyskaniem jej numeru przez OTI.

– Podsumowanie –

Celem twórców niniejszych OPWS 2022 było uporządkowanie oraz uregulowanie praw i obowiązków stron umowy spedycji w dobie postępujących zmian technologii, zmian w przepisach prawa i otoczenia, przy uwzględnieniu aktualnych potrzeb rynku oraz specyfiki jakimi np. charakteryzuje się transport intermodalny. Podjęliśmy również starania, aby dokument był możliwie zrozumiały dla osób bez wykształcenia prawniczego, w tym poprzez rozbudowanie słowniczka definicji (terminy zdefiniowane w słowniczku OPWS 2022, następnie w treści OPWS 2022 pisane są z dużej litery), a ponadto o zachowanie równowagi ekonomicznej i prawnej między obydwoma stronami umowy. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom Naszych członków, jako uczestnicy grupy roboczej przygotowujący OPWS 2022 wyrażamy nadzieję, że niniejszy dokument zawierający uregulowanie materii obejmującej prawa i obowiązki stron umów, zawieranych w ramach przedmiotu działalności wykonywanego przez członków PISiL i stanowiący rozwinięcie często lakonicznych zleceń, ułatwi przedsiębiorcom zrzeszonym w PISiL odpowiednie zabezpieczenie swoich interesów przy jednoczesnym ukształtowaniu pomyślnych relacji ze swoimi kontrahentami.

Autorzy:

- Beata Janicka (radca prawny),
- Anna Kwiatkowska (radca prawny),
- Magdalena Szumiło (radca prawny, członek Rady PISiL),
- Joanna Taraszewska – Chmiel (radca prawny),
- Hanna Woźniak (radca prawny, Prawnik PISiL),
- Radosław Zamojski (radca prawny).

OGÓLNE POLSKIE WARUNKI SPEDYCYJNE 2022

Opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki
z siedzibą w Gdyni

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.

1) **OPWS 2022** – Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne.

2) **Spedytor** – przedsiębiorca podejmujący się za wynagrodzeniem na zlecenie Zleceniodawcy wysyłania lub odbioru przesyłki lub dokonania innych usług związanych z organizacją przemieszczania się przesyłki,

3) **Zleceniodawca** - osoba prawna lub jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której ustawa przyznaje zdolność prawną lub osoba fizyczna, w tym także nie prowadząca działalności gospodarczej, zawierająca umowę ze Spedytorem,

4) **Spedytor dalszy** - podwykonawca Spedytora, którym posługuje się Spedytor przy wykonywaniu zlecenia, powierzając mu do wykonania oznaczoną część swych obowiązków z umowy spedycji,

5) **Spedytor zastępczy** - podwykonawca Spedytora, któremu Spedytor powierza w celu wykonania zlecenia całość obowiązków wynikających z zawartej pomiędzy Spedytorem a jego Zleceniodawcą umowy spedycji,

6) **Przewoźnik umowny** - przedsiębiorca, który we własnym imieniu zawiera umowę przewozu, tj. wyraźnie zobowiązuje się wobec kontrahenta do dostarczenia przesyłki do miejsca przeznaczenia określonym rodzajem transportu i przyjmuje wprost odpowiedzialność za osiągnięcie tego rezultatu, ale sam nie wykonuje faktycznie przewozu,

7) **Rzeczy o szczególnych właściwościach** - rzeczy, których transport, przechowanie lub inne czynności objęte umową spedycji wiążą się z dodatkowym ryzykiem ze względu na ich bardzo dużą lub trudną do określenia wartość, szczególną podatność na uszkodzenie lub zniszczenie bądź konieczność dopełnienia dodatkowych obowiązków administracyjnych, dokumentacyjnych czy innych wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów.

Za Rzeczy o szczególnych właściwościach uznaje się:

- a) wartości pieniężne, rozumiane jako krajowe i zagraniczne znaki pieniężne, akcje, obligacje, czek, weksle, karty płatnicze i kredytowe, banderole i znaki akcyzy, losy loteryjne, bilety komunikacyjne i inne dokumenty zastępujące w obrocie gotówkę,
- b) metale szlachetne oraz wyroby z tych metali, kamienie szlachetne i perły i wyroby z tychże,
- c) dzieła sztuki, przedmioty o wartości zabytkowej, historycznej lub kolekcjonerskiej,
- d) produkty lecznicze,
- e) zwłoki i szczątki ludzkie,
- f) towary objęte ustawowym systemem monitorowania przewozu i obrotu,
- g) materiały niebezpieczne,
- h) broń i amunicja,
- i) rzeczy łatwo psujące się lub wymagające zachowania stałej temperatury przewozu i przechowania,
- j) żywe zwierzęta,
- k) mienie przesiedlenia,
- l) dokumenty, modele, prototypy, wzory,
- ł) dane zapisane na wszelkiego rodzaju nośnikach danych poza fabrycznie nowymi i przeznaczonymi do sprzedaży nośnikami magnetycznymi lub optycznymi z zapisanymi na nich, z zachowaniem wszelkich praw autorskich, filmami, muzyką lub oprogramowaniem komputerowym,
- m) pasze, uboczne produkty pochodzenia zwierzęcego i produkty pochodne,
- n) prekursorzy narkotykowe,
- o) odpady,
- p) ładunki ponadnormatywne,
- r) inne rzeczy niż wyżej wymienione, które Spedytor określi w swojej ofercie bądź w umowie jako rzeczy o szczególnych właściwościach.

8) **Pojemnik transportowy** – urządzenie transportowe o trwałym charakterze i odpowiedniej wytrzymałości, zapewniające możliwość wielokrotnego używania, specjalnie zaprojektowane w celu ułatwienia przewozu towarów jednym lub kilkoma środkami transportowymi bez przeładowywania towarów.

9) **Czynności ładunkowe** – Załadunek przesyłki i Rozładunek przesyłki:

a) **Załadunek** – ogół czynności dokonywanych przed rozpoczęciem wysyłki, mających na celu umieszczenie przesyłki wewnątrz konstrukcji samego pojazdu lub w Pojemniku transportowym, gdy ma być ona przemieszczana w takim pojemniku, podstawionym w miejscu załadunku, z uwzględnieniem prawidłowego rozmieszczenia przesyłki (w tym ładunku), jej opakowania lub zabezpieczenia (w tym również na środku transportu);

b) **Rozładunek** – ogół czynności dokonywanych po zakończeniu wysyłki, mających na celu opróżnienie Pojemnika transportowego z towaru, takich jak w szczególności: rozmocowanie, zdjęcie zabezpieczeń (w tym np. plomb) oraz uporządkowanie Pojemnika transportowego w przypadku jego zanieczyszczenia w trakcie rozładunku, uwzględniając czynności przemieszczania towaru po zdjęciu plomb niezbędnych do wyjęcia go z Pojemnika transportowego;

10) **Przeładunek** – obsługa przesyłki w toku wykonywania zlecenia mająca na celu przemieszczanie przesyłki pomiędzy środkami transportu lub w obrębie jednego środka transportu lub pomiędzy środkami transportu a terminalem przeładunkowym lub innym miejscem jej przechowania lub składowania, bezpośrednio związana lub realizowana wraz ze zleceniem spedycyjnym;

11) **Siła wyższa** – zdarzenie nadzwyczajne, pozostające poza kontrolą którejkolwiek ze stron, którego nie można było wcześniej przewidzieć lub którego nie można było uniknąć, a które wystąpiło lub którego skutki ujawniły się po zawarciu umowy lub złożeniu zlecenia lub po przystąpieniu do realizacji zlecenia. Za przypadek siły wyższej w rozumieniu niniejszych OPWS 2022 należy rozumieć w szczególności (wystąpienie jednej lub kilku, razem lub osobno) powodź, huragan lub inne klęski żywiołowe, a także anomalie pogodowe, atak terrorystyczny, epidemie, działania lub zaniechania organów państwowych (w tym wszelkie akty władz państwowych, które będą wpływać na możliwość realizacji umowy lub zlecenia przez Spedytora), remonty lub zamknięcia infrastruktury na trasie przemieszczania przesyłki, kongestie oraz działania wojenne, w zakresie w jakim wyżej wskazane okoliczności mają wpływ na realizację umowy, w tym zlecenia,

12) **Forma dokumentowa** – forma czynności prawnej do zachowania której, wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci dokumentu, w sposób umożliwiający ustalenie osoby składającej oświadczenie, w tym także za pomocą nośnika informacji lub środków komunikacji elektronicznej, w szczególności wiadomości e-mail, sms lub innej przy wykorzystaniu komunikatora internetowego.

§ 2

1. Niniejsze Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2022, dalej jako „OPWS 2022” znajdują zastosowanie w stosunkach między Spedytorem a jego Zleceniodawcą tylko w przypadku, gdy co najmniej jedna ze stron jest członkiem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

2. OPWS 2022 stosuje się w całości jednak z zastrzeżeniem pierwszeństwa odmiennych warunków określonych w umowie zawartej przez Spedytora i Zleceniodawcę (w tym umowy zawartej na skutek złożonej oferty).

3. Wszelkie oświadczenia Zleceniodawcy, w tym w szczególności zlecenia lub dodatkowe warunki umowne, złożone przez Zleceniodawcę Spedytorowi w jakiejkolwiek formie w związku z ofertą Spedytora, znajdują zastosowanie między Spedytorem a Zleceniodawcą, wyłącznie w takim zakresie, w jakim te oświadczenia są zgodne z ofertą złożoną przez Spedytora, zaś w pozostałym zakresie wykraczającym poza treść oferty lub zawartej umowy - wyłącznie po uprzedniej akceptacji tych oświadczeń przez Spedytora, udzielonej pisemnie lub w Formie dokumentowej pod rygorem nieważności. Brak niezwłocznej odpowiedzi Spedytora, jak również przystąpienie do wykonania usługi nie poczytuje się za przyjęcie oferty Zleceniodawcy zawartej w tych oświadczeniach.

§ 3

Niniejsze OPWS 2022 znajdują zastosowanie w przypadku realizacji umów lub zleceń spedycji dotyczących Rzeczy o szczególnych właściwościach określonych w par. 1 ust. 6) a)-e), l) i ł), przy czym odpowiedzialność Spedytora za szkody z tego tytułu zostaje wyłączona, za wyjątkiem szkód wyrządzonych umyślnie.

§ 4

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, chyba że co innego wynika z treści oferty.
2. W umowie zawartej między Spedytorem a Zleceniodawcą, w tym w umowie zawartej na skutek oferty złożonej przez Spedytora, ujęte są tylko wynagrodzenie i te koszty oraz wydatki, które są związane z niezakończoną realizacją umowy.
3. Jeżeli Spedytor otrzyma od Zleceniodawcy, z którym pozostaje w stałych stosunkach gospodarczych, ofertę (w tym kontrofertę, o której mowa w art. 68 Kodeksu cywilnego) zawarcia umowy w ramach swej działalności, brak niezwłocznej odpowiedzi Spedytora na powyższą ofertę nie jest równoznaczne z jej przyjęciem.
4. Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie usług, które zostały zlecone Spedytorowi ustnie, chyba że zlecenie takie zostanie niezwłocznie potwierdzone przez Spedytora bądź Zleceniodawcę w Formie dokumentowej lub pisemnie, poprzez wskazanie przez Spedytora w szczególności rodzaju potwierdzanej usługi oraz wysokości należnego Spedytorowi wynagrodzenia. Do usług wykonanych, zleconych ustnie i niepotwierdzonych w powyższym trybie, stosuje się odpowiednio postanowienie § 9 ust. 2 niniejszych OPWS.
5. Spedytor nie jest odpowiedzialny za skutki dodatkowych instrukcji udzielanych przez Zleceniodawcę bezpośrednio innym stronom uczestniczącym w realizacji usługi.

§ 5

1. Oferta Spedytora nie wiąże i nie dochodzi na jej podstawie do zawarcia umowy, jeśli ze zlecenia wynika, że przedmiotem spedycji ma być Rzecz o szczególnych właściwościach, które nie zostały wyraźnie podane Spedytorowi w zapytaniu ofertowym.
2. Zlecenie powinno zawierać wszystkie niezbędne informacje o przesyłce i o jej właściwościach, a w szczególności znaki i numery poszczególnych sztuk (opakowań), ich liczbę, wagę, wymiary, kubaturę, ilość i rodzaj jednostek transportowych, a także wskazywać, czy stanowiący przesyłkę towar należy do którejś z kategorii Rzeczy o szczególnych właściwościach, jak również określać zakres zlecanej usługi oraz wszelkie inne dane i dokumenty potrzebne dla prawidłowego wykonania zlecenia.
3. W przypadku, gdy zlecenie nie będzie zawierało któregoś z elementów określonych w ust. 2 lub będzie zawierać inne braki lub błędy, na wezwanie Spedytora Zleceniodawca zobowiązany jest niezwłocznie uzupełnić brakujące elementy zlecenia lub usunąć inne braki lub błędy.
4. Do czasu uzupełnienia wszystkich braków zlecenia, o których mowa w ust. 3 powyżej Spedytor może wstrzymać się - według swojego wyboru - z wykonaniem całości lub części zlecenia, informując o tym Zleceniodawcę. Jeśli po wyznaczeniu dodatkowego terminu Zleceniodawcy przez Spedytora, Zleceniodawca będzie opóźniał się z uzupełnieniem braków zlecenia, Spedytor będzie uprawniony do wypowiedzenia zlecenia, powołując się na ważny powód.
5. W przypadku skorzystania przez Spedytora z uprawnień, o których mowa w ust. 2 i ust. 4 Zleceniodawcy nie będą przysługiwać w stosunku do Spedytora żadne roszczenia odszkodowawcze nawet, gdy Spedytor nie powiadomi o powyższym Zleceniodawcy.
6. Jeśli towar podlega przepisom o systemie monitorowania przewozu towarów lub innym przepisom regulującym szczególne zasady związane z przewozem danego rodzaju towarów, zaś Spedytor udzieli wyraźnej zgody na świadczenie usług w zakresie tego towaru, realizacja zlecenia uzależniona jest dodatkowo od przekazania Spedytorowi przez Zleceniodawcę wszystkich niezbędnych danych, informacji, dokumentów oraz innych środków niezbędnych do wykonania usługi zgodnie z powyższymi przepisami. W przypadku braku powyższego ze strony Zleceniodawcy – odpowiedzialność Spedytora jest w całości wyłączona z tytułu realizacji danej usługi, a Zleceniodawca jest zobowiązany pokryć w całości ewentualnie powstałą szkodę po stronie Spedytora.
7. Spedytorowi przysługuje w szczególności wybór czasu, sposobu wysyłki, rodzaju przewozu i taryf oraz zasad postępowania, chyba że strony zgodnie postanowią inaczej na piśmie lub w Formie dokumentowej pod rygorem nieważności.

§ 6

Spedytor nie jest zobowiązany do Załadunku lub Rozładunku. Ryzyko i wyłączną odpowiedzialność za te czynności ponosi Zleceniodawca, chyba że strony umówią się inaczej.

§ 7

Na wyraźne zlecenie Zleceniodawcy złożone na piśmie albo w Formie dokumentowej pod rygorem nieważności, Spedytor może zawrzeć na rzecz Zleceniodawcy ubezpieczenie mienia w transporcie (cargo) na wyłączny koszt Zleceniodawcy, pod warunkiem uprzedniego przekazania Spedytorowi przez Zleceniodawcę wszystkich niezbędnych informacji dotyczących wartości i rodzaju towaru.

§ 8

1. Za prowadzenie przez Spedytora na rzecz Zleceniodawcy lub osoby przez niego wskazanej postępowania reklamacyjnego, Spedytorowi należy się wynagrodzenie.
2. Spedytor ma prawo zatrzymania kwoty wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, jeżeli w wyniku uznania reklamacji, reklamowana suma wpłynie na jego rachunek bankowy.
3. Postępowanie reklamacyjne, o którym mowa w ust.1, nie obejmuje prowadzenia przez Spedytora na rzecz Zleceniodawcy postępowania sądowego, administracyjnego, sądowo-administracyjnego, arbitrażu czy mediacji.

§ 9

1. Spedytorowi należy się od Zleceniodawcy wynagrodzenie zgodnie z zawartą umową.
2. Za usługi nieobjęte umową, a wykonane przez Spedytora nawet bez uzgodnienia ze Zleceniodawcą, ale w celu należytego wykonania spedycji bądź dla dobra przesyłki lub Zleceniodawcy, należy się Spedytorowi od Zleceniodawcy wynagrodzenie w wysokości odpowiadającej rynkowej cenie usługi, jeżeli Spedytor usługę wykonał samodzielnie, a w przypadku skorzystania z podwykonawcy - zwrot poniesionych wydatków i kosztów powiększonych o wynagrodzenie w wysokości 10% netto tych kosztów i wydatków powiększonych o należny podatek od towarów i usług, chyba że ustalono należne wynagrodzenie na wyższym poziomie.
3. Wynagrodzenie o którym mowa w ust. 2, a także wszystkie wydatki i koszty, w tym w szczególności za przestój, przetrzymanie, koszty postoju, demurrage, detention, składowe lub inne, którymi Spedytor zostanie obciążony w związku z realizacją zlecenia spedycyjnego, zostaną przez Zleceniodawcę zapłacone na pierwsze żądanie Spedytora niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni.
4. Niezależnie od ust. 3, na pierwsze wezwanie Spedytora Zleceniodawca zobowiązany jest według wyboru Spedytora: do niezwłocznej zapłaty zaliczki na poczet wynagrodzenia, kosztów lub wydatków, o których mowa w ust. 2 i 3, lub do zwolnienia Spedytora z odpowiedzialności w całości poprzez zapłatę ich bezpośrednio na rachunek uprawnionego przewoźnika lub innego podmiotu.
5. Wskazanie przez Zleceniodawcę osoby trzeciej jako płatnika faktur, wystawianych przez Spedytora, nie zwalnia Zleceniodawcy od obowiązku zapłaty na rzecz Spedytora.
6. Wskazane w ofercie Spedytora stawki obowiązują pod warunkiem dostępności sprzętu i miejsca na statku lub na innym środku transportu lub w miejscu składowania oraz pod warunkiem Załadunku na statek lub inny środek transportu do dnia wskazanego przez przewoźnika jako dzień załadunku. Brak dostępności miejsca na statku lub innym środku transportu lub sprzętu lub miejsca do składowania stanowi dla Spedytora jedną z podstaw do rozwiązania umowy z ważnego powodu bez obowiązku odszkodowawczego za ewentualne szkody Zleceniodawcy.

§ 10

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, nie mają wpływu na roszczenia Spedytora wobec Zleceniodawcy, w szczególności roszczenia o zapłatę umówionego wynagrodzenia oraz zwrot kosztów lub wydatków.

§ 11

1. Składając zlecenie Spedytorowi Zleceniodawca oświadcza, że znajduje się w sytuacji finansowej pozwalającej na zaspokojenie wszystkich zobowiązań wobec Zleceniodawcy, 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, zwrotu wydatków poniesionych przez Spedytora i innych należności wynikłych

ze zleceń realizowanych dotychczas na rzecz Zleceniodawcy, jak również odsetek naliczonych od tych należności. 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 na warunkach według uznania Spedytora, drogą przetargu lub z wolnej ręki i pokrycia (potrącenia) z uzyskanej kwoty w pierwszej kolejności przysługującej mu należności za wykonanie usługi, odsetek i innych kosztów związanych z zaspokojeniem jego wierzytelności. Pozostałą kwotę uzyskaną ze sprzedaży Spedytor zobowiązany jest przekazać na rachunek bankowy, z którego opłacona została ostatnia faktura Spedytora wystawiona w związku ze zleceniem Zleceniodawcy. Z chwilą udzielenia zlecenia Spedytorowi przez Zleceniodawcę, Zleceniodawca udziela Spedytorowi nieodwołalnego pełnomocnictwa do realizacji wszystkich czynności potrzebnych do realizacji prawa, o którym mowa w niniejszym ustępie, w tym w szczególności w zakresie:

- 1) zatrzymania i dysponowania towarem objętego zleceniem na pokrycie roszczeń Spedytora wobec Zleceniodawcy.
- 2) sprzedaży przesyłki na warunkach według uznania Spedytora, drogą przetargu lub z wolnej ręki i pokrycia (potrącenia) z uzyskanej kwoty w pierwszej kolejności z przysługującej mu należności za wykonanie usługi, odsetek i innych kosztów związanych z zaspokojeniem jego wierzytelności.

Z chwilą udzielenia zlecenia Spedytorowi przez Zleceniodawcę, Zleceniodawca oświadcza, iż wszelkie spory z właścicielem towaru będzie prowadził sam i zobowiązuje się zwolnić Spedytora ze wszelkich roszczeń podmiotów trzecich, w tym roszczeń o zapłatę lub zwrot towaru poprzez uregulowanie tych należności.

3. Zleceniodawca przejmuje pełną odpowiedzialność za wszelkie szkody w majątku osób trzecich, jakie mogą powstać wskutek skorzystania przez Spedytora z uprawnień, o których mowa w ust. 2 niniejszego paragrafu lub z ustawowego prawa zastawu, a w przypadku wystąpienia przez te osoby z roszczeniami w stosunku do Spedytora zobowiązuje się on zwolnić Spedytora z odpowiedzialności w całości, a w przypadku pokrycia przez Spedytora tych roszczeń – zwrócić Spedytorowi pokrytą przez niego kwotę w całości – na pierwsze wezwanie Spedytora.

§ 12

Za podwykonawców, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, Spedytor odpowiada na zasadzie winy w wyborze.

§ 13

1. Spedytor nie ponosi odpowiedzialności, w szczególności za:

- 1) przesyłki wartościowe i towary niebezpieczne, jeżeli nie zostały zadeklarowane w zleceniu i zaakceptowane przez Spedytora w zawartej umowie,
- 2) szkodę spowodowaną opóźnieniem lub zwłoką,
- 3) szkodę w postaci innej, niż szkoda rzeczywista (strata),
- 4) ubytki naturalne,
- 5) szkody powstałe w wyniku przerwania lub ryzyka przerwania łańcucha chłodniczego,
- 6) szkody zaistniałe w wyniku dostępu lub ryzyka dostępu osób trzecich do przesyłki,
- 7) szkody powstałe w wyniku niedochowania należytej staranności przez Zleceniodawcę lub osobę trzecią działającą w imieniu Zleceniodawcy jako podmiot przekazujący przesyłkę do przewozu lub ją odbierający, w tym o ile był do tego zobowiązany w wyniku niezaplombowania kontenera w obecności przewoźnika, niedokonania wpisów w liście przewozowym itp.
- 8) szkody powstałe w wyniku skorzystania przez Spedytora, Dalszego Spedytora lub przewoźnika z prawa zastawu bądź zatrzymania,
- 9) niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy w całości lub części z przyczyn niezależnych od Spedytora, takich jak w szczególności (wystąpienie choćby jednej): Siły wyższej, brak miejsca na środku transportu, brak sprzętu lub serwisu lub miejsca do składowania, wzrost lub zmiana stawek frachtowych i nieprzyjęcie przez Zleceniodawcę nowych stawek,
- 10) opóźnienie wynikające z nieterminowej pracy terminalu kontenerowego.

2. Spedytorowi w żadnym razie nie można przypisać niedochowania należytej staranności w wykonaniu zlecenia, jeżeli:

- a) zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało wyłączną winą osoby uprawnionej, jej zleceniem niewynikającym z winy spedytora ani jego przewoźnika - podwykonawcy, wadą własną towaru lub okolicznościami, których Spedytor nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec,
- b) zaginięcie lub uszkodzenie przesyłki, powstało w szczególności z jednej lub kilku następujących przyczyn (każda z osobna):

- braku lub wadliwości opakowania, jeśli czynności związane z pakowaniem nie należały zgodnie z zawartą umową do obowiązków Spedytora, a także jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, ulegną utracie lub uszkodzeniu (w tym częściowemu) w szczególności poprzez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa lub gryzoni;
- załadowania przez nadawcę towarów do otwartych Pojemników transportowych,

chyba że strony postanowią inaczej na piśmie lub w Formie dokumentowej pod rygorem nieważności.

§ 14

1. Wyplacone przez Spedytora odszkodowanie, należne osobie uprawnionej z tytułu zawartej umowy spedycji, ograniczone jest do zwykłej wartości przesyłki, wynikającej z faktury lub innego dokumentu, z zastrzeżeniem pozostałych postanowień niniejszych OPWS 2022.
2. W żadnym przypadku jednak wyplacone przez Spedytora odszkodowanie nie może przekroczyć kwoty 2 SDR za 1 kilogram wagi brutto przesyłki brakującej lub uszkodzonej, utraconej, zniszczonej, zutylizowanej, odrzuconej lub porzuconej, niezależnie od przyczyny.
3. Łącznie odszkodowanie, należne od Spedytora, nie przekroczy równowartości kwoty 50.000 SDR za każde zdarzenie, chyba że od osoby, za którą Spedytor ponosi odpowiedzialność, uzyskane zostanie odszkodowanie w kwocie wyższej.

§ 15

1. Powiadomienie Spedytora o szkodzie w przesyłce lub prawdopodobieństwie jej powstania powinno nastąpić niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni od dnia wydania przesyłki odbiorcy lub innemu uprawnionemu podmiotowi. W przypadku niezgłoszenia powyższego w terminie domniemywa się, że szkoda lub uszkodzenie przesyłki nie powstały w czasie realizacji zlecenia spedycyjnego ani też w wyniku nienależytego wykonania zobowiązań przez Spedytora.
2. Z zastrzeżeniem pozostałych postanowień niniejszych OPWS 2022, Zleceniodawcy przysługuje uprawnienie do złożenia Spedytorowi reklamacji. Reklamacja musi być przekazana Spedytorowi na piśmie lub w Formie dokumentowej pod rygorem nieważności oraz zawierać niezbędne dokumenty, o których mowa w ust. 3 poniżej.
3. Reklamacji powinny towarzyszyć dokumenty stwierdzające stan i wartość przesyłki oraz potwierdzające okoliczności powstania szkody. Reklamację bez wskazanych dokumentów Spedytor może uznać za niewniesioną, a Spedytor jest w takiej sytuacji uprawniony do pozostawienia jej bez rozpoznania, przy czym Zleceniodawcy nie przysługuje z tego tytułu roszczenie względem Spedytora.
4. Brak odpowiedzi Spedytora na reklamację nie stanowi uznania roszczeń Zleceniodawcy objętych reklamacją.

SPEDYCJA

§ 16

1. Postanowienia niniejszego rozdziału stosuje się do zawieranych przez Spedytora umów spedycji morskiej, lotniczej, kolejowej lub drogowej, w tym również, gdy umowa spedycji wykonywana jest przy wykorzystaniu więcej niż jednego środka transportu, o ile z innych postanowień OPWS 2022 nie wynika inaczej.
2. Reguła Incoterms[®], według której zawarty został kontrakt handlowy podawana jest Spedytorowi przez Zleceniodawcę jedynie informacyjnie, a jej przywołanie w ofercie Spedytora nie oznacza, że Spedytor zobowiązany jest wykonać te obowiązki, które ciążą na Zleceniodawcy lub innym podmiocie jako na stronie tego kontraktu handlowego.

§ 17

1. Podany przez Spedytora transit time (TT) lub inne sformułowania odnoszące się do czasu wykonania usługi (np. ETA, ETD), w tym wszelkiego rodzaju rozkłady jazdy, rejsów, sailingi lub inne publikowane przez Spedytora, przewoźników lub inne podmioty daty odjazdu lub przyjazdu, zawinięć do portów, wylotów lub przylotów, mają charakter orientacyjny i nie są gwarantowane.
2. Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienie (w tym zwłokę) w wykonaniu zlecenia lub w wykonaniu poszczególnych czynności w ramach tego zlecenia w oznaczonym terminie chyba że strony postanowią inaczej na piśmie lub w Formie dokumentowej pod rygorem nieważności.

§ 18

1. Spedytor nie jest zobowiązany do korzystania z usług firm kontrolnych celem sprawdzenia stanu kontenera, przesyłki lub plomb, chyba że wykonanie takiej usługi wynika wyraźnie z oferty złożonej przez Spedytora lub wprost zobowiąże się on do dokonania tej czynności pisemnie lub w Formie dokumentowej pod rygorem nieważności.
2. Z zastrzeżeniem innych postanowień OPWS 2022, Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za utratę lub szkodę w towarze wynikłą z nieprzydatności lub wadliwego stanu Pojemnika Transportowego, nawet jeśli pojemnik ten został podstawiony przez Spedytora w ramach realizacji zlecenia spedycyjnego, w przypadku, gdy nieprzydatność lub wadliwy stan był lub byłby widoczny przy podstawieniu go w miejsce załadunku lub w trakcie załadunku towaru do Pojemnika Transportowego.
3. Zleceniodawca ponosi wyłączną odpowiedzialność za zgodność wagi towaru podanej Spedytorowi ze stanem faktycznym.

§ 19

W przypadku, gdy strony umówią się, że w ramach świadczonych usług spedycyjnych Spedytor zobowiązany jest do składowania towaru, Zleceniodawca zobowiązany jest do przekazania Spedytorowi przed rozpoczęciem składowania w Formie w dokumentowej lub pisemnie, listy wytycznych, w jakich towar lub przesyłka powinna być składowana w przypadku, gdy towar lub przesyłka wymaga składowania w specjalnych warunkach.

Postanowienia szczegółowe w zakresie spedycji morskiej

§ 20

Zleceniodawca zobowiązany jest określić i podać Spedytorowi, w czasie pozwalającym na uwzględnienie w planie załadunku statku, zweryfikowaną wagę brutto (VGM) kontenera zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i wydać w tym celu Spedytorowi stosowne zaświadczenie, z którego wynikać będzie zastosowana metoda ważenia i jego szczegóły, chyba że czynność w zakresie określenia VGM wynika wyraźnie z oferty złożonej przez Spedytora i zobowiąże się on do dokonania tej usługi na zlecenie Zleceniodawcy. Brak określenia lub nieprawidłowe określenie VGM lub niedostarczenie zaświadczenia, uprawnia Spedytora do rozwiązania umowy spedycji ze skutkiem na dzień złożenia oświadczenia w zakresie dotyczącym kontenera lub kontenerów, co do których Zleceniodawca nie wywiązał się ze wskazanych wyżej czynności bez obowiązku ponoszenia przez Spedytora odpowiedzialności odszkodowawczej z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy.

§ 21

1. Wysyłka konosamentów i innych powiązanych dokumentów odbywa się na ryzyko i niebezpieczeństwo Zleceniodawcy. Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za szkody wynikłe z zaginięcia konosamentu lub setu konosamentów, wysyłanych do Zleceniodawcy lub do osoby wskazanej przez Zleceniodawcę, nawet jeśli to Spedytor zawiera umowę z operatorem pocztowym, firmą kurierską lub innym podobnym podmiotem.
2. Wydanie towaru nastąpi wyłącznie za okazaniem oryginału konosamentu lub w drodze zwolnienia TELEX lub innego podobnego, jeśli jest ono stosowane i uznawane przez przewoźników morskich, przy czym w przypadku wystawienia konosamentów HBL – wydanie towaru nastąpi po przedłożeniu tych dokumentów w oryginale lub w drodze zwolnienia TELEX lub innego podobnego, jeśli jest ono stosowane i uznawane przez przewoźników morskich.
3. W przypadku braku oryginału konosamentu (jeśli został on wystawiony w tej formie), w szczególności z uwagi na jego zaginięcie, wydanie towaru nastąpi wyłącznie po podpisaniu przez Zleceniodawcę, a także - w zależności od sytuacji – przez inny wskazany podmiot listu gwarancyjnego w brzmieniu przedstawionym przez Spedytora lub po przedstawieniu innych zabezpieczeń wskazanych przez Spedytora lub przewoźnika morskiego, w tym w szczególności po dostarczeniu gwarancji bankowej lub po wpłacie kaucji pieniężnej.

§ 22

Jeżeli Spedytor występuje w charakterze podmiotu określanego jako „Merchant” w myśl postanowień warunków konosamentowych lub innych podobnych dokumentów stosowanych przez przewoźników morskich, w tym w szczególności nadawcy, załadowcy lub odbiorcy i wysunięte zostaną wobec niego roszczenia (np. z tytułu awarii wspólnej lub z innych tytułów), Zleceniodawca zobowiązany jest do zwolnienia Spedytora z odpowiedzialności w całości oraz dodatkowo, na żądanie Spedytora, do wpłaty odpowiedniej sumy pieniężnej celem zabezpieczenia roszczeń

zwrotnych Spedytora. W przypadku gdy roszczenia, o których mowa w zdaniu poprzednim zostaną zaspokojone przez Spedytora, Zleceniodawca zobowiązany jest zwrócić Spedytorowi wszelkie koszty i wydatki poniesione przez Spedytora z tytułu spełnienia powyższych roszczeń.

§ 23

Zleceniodawca jest zobowiązany do wykonania w dobrej wierze wszelkich czynności faktycznych i prawnych potrzebnych do należytego wykonania przez Spedytora obowiązków określonych w warunkach konosamentowych lub w innych dokumentach o podobnym charakterze stosowanych przez przewoźników morskich.

OPERATOR TRANSPORTU INTERMODALNEGO

§ 24

1. Niniejszy rozdział OPWS 2022 określa zasady świadczenia usług przez Operatora Transportu Intermodalnego (OTI), które obowiązują w stosunkach między OTI a jego Zleceniodawcą w zakresie wszelkich usług organizowania transportu intermodalnego, świadczonych przez OTI.
2. W zakresie nieuregulowanym odmiennie w niniejszym rozdziale stosuje się odpowiednio postanowienia ogólne i postanowienia dotyczące spedycji niniejszych OPWS 2022.

§ 25

Pojęciom, używanym w treści niniejszej części OPWS 2022 nadaje się następujące znaczenie:

1. **Transport intermodalny** – przemieszczenie ładunku w tym samym Pojemniku transportowym klasyfikowanym jako jednostka transportu intermodalnego (UTI) przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu np. transportu kolejowego i drogowego, a także związane z tym przemieszczenie próżnej UTI;
2. **Operacje terminalowe** – niezbędne Przeładunki UTI, jak również jej składowanie pomiędzy jednym a drugim rodzajem transportu lub pomiędzy środkami transportu tego samego rodzaju, a także inne usługi na rzecz UTI wykonywane w trakcie transportu intermodalnego.
3. **UTI** - Jednostka transportu intermodalnego (fr. UTI - Unité de Transport Intermodal, ang. ITU - Intermodal Transport Unit, ILU Intermodal Loading Unit) to Pojemnik transportowy lub pojazd przystosowany do przewozu towarów co najmniej dwoma środkami różnych gałęzi transportu i do Operacji terminalowych, np. kontener ISO, nadwozie wymienne (swap body), naczepa siodłowa typu semi-trailer przystosowana do Przeładunku urządzeniem dźwigowym.
4. **Zaświadczenie intermodalne** – dokument potwierdzający przyjęcie przez OTI jako Spedytora do wysyłki przy użyciu Transportu intermodalnego towaru określonego przez Zleceniodawcę w dokumentach przekazanych OTI. OTI wystawia Zaświadczenie intermodalne wyłącznie w oparciu o dokumenty przedstawione przez Zleceniodawcę i nie dokonuje weryfikacji zgodności stanu faktycznego przesyłki z treścią dokumentów Zleceniodawcy.
5. **Intermodalny list przewozowy** – dokument potwierdzający przyjęcie przez OTI jako Przewoźnika umownego przesyłki do Transportu intermodalnego, zawierający w szczególności opis poszczególnych odcinków przewozu, punktów zmiany środka transportu oraz rodzajów transportu wykorzystywanego na danym odcinku.
6. **Zasada sieci** – zasada odpowiedzialności OTI jako Przewoźnika umownego, w myśl której odpowiedzialność OTI za szkodę określają te przepisy bezwzględnie obowiązujące, które znajdują zastosowanie do etapu Transportu intermodalnego, podczas którego szkoda powstała.

§ 26

1. OTI, zawierając umowę ze Zleceniodawcą, zobowiązuje się do wysyłki lub odbioru UTI próżnej lub zawierającej ładunek z wykorzystaniem Transportu intermodalnego oraz do zorganizowania Operacji terminalowych lub innych usług związanych z jej przemieszczeniem (spedytor intermodalny).
2. Na potwierdzenie przyjęcia towaru do wysyłki intermodalnej OTI na żądanie Zleceniodawcy może wystawić Zaświadczenie intermodalne.

§ 27

W ramach umowy OTI podejmuje czynności w celu ustalenia, na jakim etapie Transportu intermodalnego doszło do szkody, a także wykonuje czynności potrzebne w celu zabezpieczenia praw Zleceniodawcy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 28

OTI może w ramach umowy samodzielnie dokonać przewozu na części lub całości trasy Transportu intermodalnego, wówczas ma jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika.

§ 29

1. Jeżeli umowa jest zawierana na podstawie oferty złożonej przez OTI, stosuje się odpowiednio postanowienia § 4 ust. 3 niniejszych OPWS.

2. W przypadku, gdy do zawarcia umowy dochodzi poprzez skorzystanie przez Zleceniodawcę z taryfy OTI i odmienne z niej nie wynika, OTI nie przyjmuje zleceń dotyczących Rzeczy o szczególnych właściwościach określonych w §1 pkt 6) a)-t), p) a ponadto:

- 1) przesyłek pocztowych i kurierskich,
- 2) przesyłek nieprzewożonych w UTI.

§ 30

Wynagrodzenie OTI wynika z umowy zawartej przez OTI i Zleceniodawcę (w tym umowy zawartej na skutek złożonej oferty), a w pozostałym nieuregulowanym zakresie może wynikać także z taryfy OTI, obowiązującej w chwili zawarcia umowy, o ile została ona doręczona lub udostępniona Zleceniodawcy przy zawieraniu umowy, tak by można ją było przechowywać i odtwarzać w normalnym toku czynności. W przypadku rozbieżności między treścią umowy oraz taryfy – pierwszeństwo mają postanowienia umowy (w tym oferty).

§ 31

1. Zleceniodawca odpowiada względem OTI za należyte zamknięcie i zabezpieczenie UTI wydawanej OTI do Transportu intermodalnego. UTI powinna być zabezpieczona plombami kontenerowymi dostosowanymi do warunków występujących zwykle w tym transporcie. Zleceniodawca zobowiązany jest zapewnić, by numery plomb lub innych zabezpieczeń zostały przekazane OTI przed podjęciem UTI do Transportu intermodalnego.

2. W przypadku braku numerów plomb lub zabezpieczeń dotyczących przesyłki, OTI wezwie w Formie dokumentowej Zleceniodawcę do wykonania powyższego obowiązku, przy czym Zleceniodawca zobowiązany jest przekazać numer plomby lub zabezpieczenia nie później niż przed podjęciem przesyłki do Transportu intermodalnego.

3. W przypadku, gdy Zleceniodawca nie zapewni OTI przekazania powyższych numerów plomb lub zabezpieczeń dotyczących przesyłki pomimo wezwania, OTI jest uprawniony do wypowiedzenia zlecenia w tym zakresie. Jednakże, jeżeli OTI nie skorzysta z prawa wypowiedzenia zlecenia i rozpocznie jego wykonanie, zobowiązany jest podjąć działania w celu pozyskania informacji o numerach plomb lub innych zabezpieczeń, a w razie:

a) nieuzyskania informacji o numerach plomb - odczytać numer plomby jeśli plomba znajduje się na UTI,

b) stwierdzenia braku plomb – zabezpieczyć UTI odpowiednią plombą na koszt Zleceniodawcy

– niezwłocznie przed wydaniem przesyłki przez OTI do kolejnego etapu transportu oraz poinformować Zleceniodawcę o podjętych działaniach, w tym o numerze założonej plomby.

4. OTI, który wykona obowiązek wskazany w ustępie 3, zwolniony jest z obowiązku określonego w § 27 oraz z odpowiedzialności wynikającej z nieuprawnionego dostępu osób trzecich do UTI, mającego miejsce przed założeniem plomby lub pozyskaniem jej numeru przez OTI.

§ 32

1. O ile w umowie nie zastrzeżono inaczej, OTI jak i jego podwykonawca nie są ani zobowiązani, ani uprawnieni do dokonywania sprawdzenia przesyłki ponad widoczny stan zewnętrzny UTI.

2. OTI zobowiązany jest sprawdzić zgodność przekazanego numeru plomb i oznakowania UTI oraz stanu widocznych plomb lub innych zabezpieczeń wymaganych dla danej UTI. W przypadku stwierdzenia niezgodności numerów

plomby lub plomb jest on zobowiązany niezwłocznie lecz nie później niż przed wydaniem przesyłki do kolejnego etapu transportu do poinformowania Zleceniodawcy o stwierdzonych rozbieżnościach.

3. OTI może odmówić przyjęcia przesyłki w stanie niezdatnym do bezpiecznego Transportu intermodalnego oraz wykonania Operacji terminalowych, w tym z nienależycie zamontowanymi i zabezpieczonymi luźnymi elementami wyposażenia. OTI nie ponosi odpowiedzialności za zamontowanie, zamknięcie plandeką lub przykrycie odpowiednią opończą UTI otwartych, typu „open top” czy flat rack.

4. O ile w umowie nie zastrzeżono inaczej OTI nie ponosi odpowiedzialności za Załadunek lub Rozładunek towaru do UTI, OTI lub jego podwykonawca lub każdy z osobna co do zasady nie uczestniczą w Czynnościach ładunkowych i nie ponoszą odpowiedzialności za poprawność Załadunku towaru do UTI, jego zabezpieczenie, stan, ilość i jakość towaru i opakowania, a także za prawdziwość i kompletność danych w dokumentach dotyczących m.in. rodzaju, wagi, liczby, rodzaju lub numerów sztuk lub stanu towaru.

§ 33

1. OTI może zobowiązać się w umowie ze Zleceniodawcą do wykonania przewozu oznaczonej UTI pustej lub zawierającej ładunek, przyjmując na siebie odpowiedzialność za osiągnięcie rezultatu w postaci jej dostawy Transportem intermodalnym (Przewoźnik umowny). Zobowiązanie OTI, o którym mowa powyżej, powinno wynikać wprost z treści oferty OTI lub innego oświadczenia OTI złożonego w Formie dokumentowej lub pisemnie i zostać potwierdzone złożeniem OTI wypełnionego Intermodalnego listu przewozowego. Jeśli OTI występuje jako Przewoźnik umowny, zobowiązany jest przedstawić Zleceniodawcy do wypełnienia wzór Intermodalnego listu przewozowego zawierający, w szczególności opis zaplanowanych odcinków przewozu i wykorzystywanych rodzajów transportu.

2. Intermodalny list przewozowy winien pozostawać w zgodności ze zleceniem przewozowym. W przypadku braków lub niezgodności Intermodalnego listu przewozowego i umowy przewozu strony wiążą warunki umowy, przy czym § 2 ust. 2 niniejszych OPWS 2022 ma zastosowanie.

3. OTI w ramach umowy zawartej zgodnie z ust. 1 powyżej 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.

4. 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.

5. W braku w umowie zapisów co najmniej w Formie dokumentowej jednoznacznie wskazujących na zobowiązanie OTI określone w ust. 1, domniemywa się a Zleceniodawca wyraża zgodę i oświadcza, że OTI zobowiązany jest do działania zgodnie z zakresem określonym w § 26 ust. 1.

§ 34

1. OTI, o którym mowa w § 26 ust. 1, w żadnym razie nie można przypisać niedochowania należytej staranności w wykonaniu zlecenia, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie przesyłki, powstało w szczególności w związku z załadowaniem przez nadawcę towarów do UTI typu open top czy Flat rack.

2. OTI, o którym mowa w § 33 ust. 1 niniejszych OPWS 2022, odpowiada za szkodę na zasadzie sieci.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 35

1. 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.

2. Jeżeli Zleceniodawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania za granicą, wszelkie spory pomiędzy Zleceniodawcą a Spedytorem rozpoznawane będą przez polski sąd powszechny właściwy dla miejsca siedziby Spedytora (jurysdykcja krajowa).

3. Wszelkie spory wynikające z umowy zawartej między Spedytorem a Zleceniodawcą do której zastosowanie znajdują niniejsze OPWS 2022 lub powstałe w związku z tą umową mogą być rozstrzygane za zgodą stron przez Sąd Arbitrażowy przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki w Gdyni zgodnie z Regulaminem tego sądu obowiązującym w dacie wniesienia pozwu.

§ 36

1. W przypadku, gdy którekolwiek z postanowień niniejszych OPWS 2022 uznane zostanie za nieskuteczne lub nieważne w całości lub części, nie wyłącza to skuteczności ani ważności pozostałych postanowień tychże OPWS 2022 ani postanowienia uznanego za nieskuteczne lub nieważne, które w takim wypadku zachowują moc w pozostałym zakresie.
2. W sytuacji opisanej w ustępie 1 powyżej, postanowienie nieważne lub uznane za bezskuteczne zostanie zastąpione innym postanowieniem, dozwolonym w świetle przepisów prawa, które będzie najbliższe intencji nieważnego lub nieskutecznego postanowienia OPWS 2022.

§ 37

1. W umowach zawieranych przez Zleceniodawcę i Spedytora z wykorzystaniem OPWS 2022 właściwe jest prawo polskie, chyba że strony umówią się inaczej.
2. W przypadku rozbieżności w treści między polską a angielską wersją niniejszych OPWS 2022 – pierwszeństwo ma wersja w języku polskim.

§ 38

Z chwilą zawarcia przez Zleceniodawcę i Spedytora umowy z zastosowaniem całości lub części postanowień niniejszych OPWS 2022 Strony oświadczają, że przed zawarciem umowy zapoznały się z postanowieniami OPWS 2022 w takim zakresie, w jakim zgodnie z zawartą przez Strony umową postanowienia OPWS 2022 znajdują zastosowanie do zawartej przez Strony umowy oraz, że Strony wyrażają zgodę na stosowanie w powyższym zakresie postanowień OPWS 2022 do zawartej przez Strony umowy.

Polska Izba Spedycji i Logistyki zrzesza przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą, polegającą na świadczeniu międzynarodowych i krajowych usług spedycyjnych, logistycznych, przewozowych, agencji celnych oraz innych związanych z obsługą obrotu towarowego. Izba działa na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

Jest Członkiem Narodowym International Federation of Freight Forwarders Associations "FIATA" w Szwajcarii oraz European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services „CLECAT” w Belgii.

Statutowe cele i działania Izby:

- reprezentowanie interesów gospodarczych członków w zakresie prowadzonej przez nich działalności;
- ochrona praw i reprezentowanie interesów członków Izby wobec organów administracji rządowej i samorządowej, a także wobec innych organizacji;
- reprezentowanie interesów zrzeszonych w Izbie członków wobec międzynarodowych organizacji o podobnym lub zbliżonym przedmiocie działania oraz uczestniczenie w ich pracach;
- zapewnienie profesjonalnego poziomu świadczonych usług przez członków na rzecz kontrahentów poprzez prowadzenie szkoleń, kursów, konferencji, sympozjów i kongresów;
- kształtowanie i upowszechnianie zasad etyki zawodowej członków Izby i pośredniczenie w polubownym załatwianiu sporów;
- służyć bieżącym poradnictwem członkom Izby w zakresie problematyki transportu, spedycji i międzynarodowego obrotu towarowego;
- opracowywanie Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych;
- inicjowanie i współudział w tworzeniu aktów prawnych dotyczących problematyki transportowej, spedycyjnej i międzynarodowego obrotu towarowego a także opiniowanie projektów tychże aktów prawnych;
- wydawanie periodyków oraz publikacji specjalistycznych w zakresie przedmiotu działania Izby;
- działanie na rzecz integracji środowiska;
- ustanawianie ekspertów w zakresie przedmiotu działalności Izby;
- wydawanie opinii w zakresie istnienia i kształtowania zwyczajów związanych z transportem, spedycją i międzynarodowym obrotem towarowym.

Przy Izbie działa Sąd Polubowny tworząc możliwość szybkiego i fachowego rozstrzygnięcia zaistniałych sporów .

PIFFA- Polish International Freight Forwarders Association is a voluntary self - governing organization associating the entrepreneurs who run economic activity in the scope of services in international and domestic freight forwarding, logistics, transport, customs agencies as well as other services related with the goods turnover. The Association acts within the territory of the Republic of Poland. PIFFA is a National Member of the International Federation of Freight Forwarders Associations "FIATA" and Member of the European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services "CLECAT".

The basic aims of PIFFA:

- Protection of rights and representation of interests of the Association Members before governmental bodies and local authorities and other organizations associating shippers, carriers and their agents and brokers;
- Representation of the Association Members' interests before international organizations of forwarders, shippers, carriers, etc., if their activity touches upon professional interests of PIFFA Members;
- Supporting high quality services rendered by the members according to internationally recognized standards;
- Enhancement of professional ethics in the international freight forwarding industry;
- Rendering consultative and advisory support to Members on professional matters;
- Initiating and consulting on legislative activities in the field of freight forwarding, transport, logistics, customs procedures and related matters;
- Publishing of professional literature on freight forwarding and related matters;
- Creation and periodic revision/update of Polish General Forwarding Rules.