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 dekady 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 spedytor 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 spedy-

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 materiach: 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. 68^2 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. 68^2 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 spedytor i nie dostaje on w odpowiedzi kontroferty zleceniodawcy (stanowiącej nową ofertę). W przypadku, gdy kontrahent spedytora – w odpowiedzi na otrzymaną ofertę – wysłał bez zbędnej zwłoki spedytorowi odpowiedź (kontrofertę) zawierającą np. zapisy odnośnie innych warunków cenowych, operacyjnych czy dotyczących odpowiedzialności – sytuacja może wyglądać zgoła inaczej. Wówczas milczenie spedytora 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 spedytor. W praktyce branżowej często zdarza się, że klienci próbują niejako narzucić w ten sposób spedytorowi swoje warunki wykonania usług – często także nakładające na spedytora rozszerzoną odpowiedzialność (niejednokrotnie także odpowiedzialność na warunkach przewoźnika) lub inne niekorzystne elementy (takie jak np. znaczne kary umowne). W celu zabezpieczenia spedytora przed niezamierzonym przyjęciem przez niego często niepożądanych postanowień dotyczących współpracy - w OPWS 2022 postanowiono wprowadzić rozwiązania mające na celu ochronę spedytora przed negatywnymi skutkami jego 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 spedytora 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 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".

§ 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 nieuzgodnioną 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, daszego 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 zastosowanieklauzuli Shipperpacked lub Merchant -packed containers poprzez sformułowanie stanowiące, że 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. 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 spedytor 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 spedytorowi 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 spedytorowi obowiązki nieznajdujące podstawy w zawartej przez spedytora i zleceniodawcę umowie. Zgodnie z aktualnymi rozwiązaniami zastosowanymi w OPWS 2022, podanie spedytorowi 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 spedytor zakwalifikowany jako „Merchant" spełni roszczenia armatora, to zleceniodawca zobowiązany jest zwrócić spedytorowi 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 odmienność 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 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 jakiem 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 plomby 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 plomby 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 obydwiema 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 osiągniecie 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, czeki, 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) prekursory 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) powódź, 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 przemieszczenia 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 dokumento wej 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 niezakłóconą 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. Wypłacone 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 wypłacone 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 odmiennie z niej nie wynika, OTI nie przyjmuje zleceń dotyczących Rzeczy o szczególnych właściwościach określonych w §1 pkt 6) a)-ł), 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 do 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 zachowuję 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.

POLISH GENERAL FREIGHT FORWARDING RULES 2022

– Description –

On the 13th of December 2022, the Board of the Polish International Freight Forwarders Association adopted, by way of resolution No 115/09/2022, a new version of Polish General Freight Forwarding Rules 2022, prepared by a special working group consisting of lawyers, following consultations with experienced experts and members of the Association. The necessity to change the existing version of the rules after twelve years resulted from a number of factors. Much had changed over the preceding decade, in particular provisions of law. Other issues which had to be taken into consideration included the development of new technologies, ordering parties' expectations, as well as the international situation which could not have been foreseen, i. e. the COVID-19 pandemic and the war caused by the attack of the Russian Federation on Ukraine across the eastern border of Poland.

Before we discuss the novelties, it has to be explained, first and foremost, what the Polish General Freight Forwarding Rules 2022 (hereinafter referred to as the PGFFR 2022) are. The PGFFR 2022 serve as a contract template, which should be understood as a series of provisions concerning rights and obligations of the parties to a contractual relationship, applied by one of these parties. The template may regulate these rights and obligations in part or in their entirety (G. Karaszewski, Kodeks Cywilny. Komentarz aktualizowany, [The Civil Code. A Revised Commentary], edited by: J. Ciszewski, P. Nazaruk, LEX/el. 2022, Art. 384). Modern civil legal transactions require particular regulations for the procedure of concluding typified contracts, as well as their contents. A lot of entities participating in such transactions (the vast majority of which are entrepreneurs), address their offers to a wide range of recipients. Taking into consideration the fact that identical or very similar goods and services constitute the subject of such offers, it is necessary to use contracts with standardised contents. This phenomenon is a permanent and unchangeable factor of modern economic relations, which results in considerable benefits, as it facilitates transactions and gives them the desirable impetus.

The provisions of Art. 384 of the Civil Code establish the principle that a contract template is binding on a party on condition that it has been presented to this party prior to conclusion of a contract. Such a contract template is deemed to be effectively delivered if the contractor receives it early enough to be able to familiarise themselves with its contents prior to conclusion of the contract in question (exceptions to this principle are provided for in further paragraphs of Art. 384 of the Civil Code). The document has to be intelligible and may not include references to provisions which are not included in its contents (e. g., published in the press or displayed in the entrepreneur's registered office). If the above-mentioned requirements are not fulfilled, a contract concluded between a freight forwarder and their ordering party will not be binding. Business relations between the parties constitute an exception from the principle described above. In such a case, to make the contract template binding, it is sufficient if the freight forwarder ensures that the contents of the template are easily accessible to their contractor (Art. 384, § 2 of the Civil Code), for example on the entrepreneur's website or at places where they render their services. Nevertheless, it is always recommended to make such a template available to the other party. Both the case law and the doctrine of law recommend that the ease of access to a contract template should be assessed taking into consideration objective possibilities of the other party to this contract. For example, publication of a template in a professional journal or on the website of the Polish International Freight Forwarders Association will be effective if addressed to entrepreneurs from this particular sector of business, while it cannot be expected to have the same effect if addressed to entrepreneurs operating in different sectors. If one of the parties uses a digital version of the contract template, they should make it available to the other party prior to conclusion of the contract in the way allowing for retention and display thereof in the ordinary course of business. The PGFFR 2022 in their contents complement the above-mentioned principle by indicating that they may be applied in relationships between a freight forwarder and their ordering party only in the situation where at least one of the parties is a member of the Polish International Freight Forwarders Association. Then the PGFFR will be effectively incorporated into the contract concluded between the parties.

Here it should be indicated that the PGFFR 2022 do not constitute provisions of generally applicable substantive law, which means that they are not a provision of law. Their application does not result from a legal provision and, in order to be binding on the parties, they have to be properly incorporated into the legal relationship. Thus, if a freight forwarder does not ensure that they are applied in assessment of rights and obligations of parties to a freight forwarding agreement, the PGFFR 2022 will not be applicable to such an agreement.

In comparison with the previous version of the PGFFR, published in the year 2010, the current version includes more defined terms, such as Goods with Specific Features, Shipping Container, Cargo Handling Activities (including Loading and Unloading), Transshipment, Force Majeure, and Document Form. General Provisions of the PGFFR 2022 have been considerably modified, particularly with regard to regulations connected with concluding freight forwarding agreements between the parties, as well as with the freight forwarder's liability. Due to the distinctive features of intermodal transport, a whole chapter concerning this type of transport has been added, together with characteristic defined terms (Intermodal Transport, Terminal Operations, ITU, Intermodal Certificate, Intermodal Consignment Note, Network Principle). In many other cases, the introduced changes are of a clarifying and systematising nature.

The General Provisions chapter of the PGFFR 2022, which is the most extensive one in the document, contains new provisions and amended provisions of its former versions. The aim of the changes is to strengthen legal protection of freight forwarders, in particular with regard to a few issues: principles for concluding agreements; principles for remuneration and other settlements with freight forwarders, including those related to costs and expenses incurred by freight forwarders; liability, taking into account the issue of securing the interests of freight forwarders by way of introducing various means to limit their liability, as well as provisions regarding complaint procedure. The authors of the PGFFR 2022 aimed to draft, in the extended General Provisions chapter, universal provisions, common for all types of freight forwarding, regardless of the means of transport used to move a consignment.

Contracts in the transport industry are concluded in a specific way, very dynamic and often informal. Naturally, it happens sometimes that contractors conclude multi-page agreements, which exhaustively regulate the rules of their cooperation. However, contracts are often concluded by exchanging email correspondence and via other channels – as a result of offers submitted by freight forwarders to ordering parties. Also, in the situation where the parties are bound by a framework agreement, it may be performed by way of offers tendered by the freight forwarder. At the time of rapidly changing market, the frequency of submitted offers is usually dependent on the dynamics of changes in freight and land transport rates, as well as other operational or financial conditions.

In practice, contracts are most often concluded as a result of an offer submitted by a freight forwarder to their ordering party. Such offers are very often made in the course of cooperation between the parties which remain in permanent economic relations, mentioned in Art. 68^2 of the Civil Code: "If an entrepreneur receives, from a person with whom they remain in permanent economic relations, an offer to conclude a contract within their business activity, lack of immediate response thereto shall be understood as acceptance of the offer." The aforementioned provision should be read in conjunction with Art. 68 of the Civil Code, which states: "Acceptance of an offer made subject to amendment or supplementation of the contents thereof shall be regarded as a new offer."

Art. 68^2 of the Civil Code is a provision of the General Provisions Chapter of the Code, which is applied to all civil law contracts, unless the parties agree otherwise. Referring to this provision, it is possible to invoke the fact that lack of immediate response from the other party is regarded as unconditional acceptance of the offer which, in turn, means that the offer is accepted in its entirety, including pricing and operational conditions, and often also regulations concerning liability. It is, therefore, an advantageous provision when the offer is made by a freight forwarder which does not receive a response in the form of a counter-offer (constituting a new offer) from the ordering party. In case the ordering party, in response to the offer received from the freight forwarder, sends, without unnecessary delay, a response (a counter-offer), including, for example, provisions concerning other price conditions, operational conditions, or provisions concerning liability, the situation may be entirely different. Silence on the part of the freight forwarder will then be regarded as acceptance of the conditions stipulated by the ordering party, and the contract will be concluded on entirely different terms than those originally assumed by the freight forwarder. It often happens in the industry practices that clients try to somehow impose on freight forwarders their conditions on which the service should be performed. Such conditions frequently increase the freight forwarder's liability (sometimes also due to conditions made by carriers), and result in other disadvantageous factors (such as liquidated damages). Thus, in order to avoid the situation where freight forwarders unintentionally accept undesirable provisions concerning cooperation, the PGFFR 2022 introduce solutions aimed at protecting freight forwarders against negative consequences of their failure to reply to conditions submitted by ordering parties which, de facto, constitute a counter-offer.

The provisions of §4, p. 3 and § 2, p. 3 of the PGFFR 2022, are meant to clearly protect freight forwarders from automatic application of silent acceptance of counter offers submitted by ordering parties.

§ 2, p. 3 of the PGFFR 2022

"3. Any statements made by the Ordering Party, particularly commissions or other contractual terms presented

by the Ordering Party to the Freight Forwarder, in any form, in relation to the Freight Forwarder's offer, are applied to the relationship between the Freight Forwarder and the Ordering Party solely to the extent in which such statements correspond to the offer submitted by the Freight Forwarder, while they are applied in the remaining scope, exceeding the contents of the offer or those of the concluded agreement, only after prior acceptance of these statements by the Freight Forwarder, given in writing or in the Document Form under pain of nullity. Lack of an immediate answer from the Freight Forwarder, as well as the commencement of service performance shall not be regarded as acceptance of the Ordering Party's offer included in such statements."

§ 4, p. 3 of the PGFFR 2022

"3. Should the Freight Forwarder receive from the Ordering Party with whom they maintain permanent economic relations an offer (including the counter-offer mentioned in Art. 68 of the Civil Code) to conclude an agreement as part of their business activity, lack of immediate response from the Freight Forwarder shall not be tantamount to the approval thereof."

Over the years, there have been numerous disputes between freight forwarders and ordering parties concerning broad settlement issues. It applies particularly to situations where a freight forwarder provides an additional service which is not covered by the agreed remuneration. Such a service, although performed without prior approval of the ordering party, is aimed at appropriate execution of freight forwarding or is rendered in the interests of a consignment (e. g., in situations where the consignment could be damaged). It also applies to situations where a freight forwarder has incurred or is about to incur costs and expenses when executing a commission, such as various costs of downtime or detention of a consignment or a container. Having regard to the necessity to regulate such situations, which are, in a way, a permanent feature of freight forwarding services, § 14 of the PGFFR 2022 provides a clear and exhaustive description of principles concerning settlements between the parties to a freight forwarding agreement. Notwithstanding the freight forwarder's right to demand reimbursement of the costs already incurred, the PGFFR 2022 provide freight forwarders with a possibility to request an advance payment or to demand their release from debt by the ordering party by way of a direct deposit made for the benefit of the freight forwarder's subcontractor. Such rules may prove to be really beneficial in, for example, settling high costs of demurrage or detention, which often constitute a considerable burden for freight forwarders, as well as other costs or expenses arising in the process of executing a freight forwarding commission.

Taking into consideration legal risks on the part of freight forwarders concluding freight forwarding agreements, §§ 12, 13, and 14 of the PGFFR 2022 regulate the principles for effective limitation of their liability, making them more advantageous in comparison with the rules resulting from commonly binding provisions of law. First and foremost, the PGFFR 2022 put an end to diversification of liability which freight forwarders may incur with regard to various categories of their subcontractors.

It has to be indicated that Art. 799 of the Civil Code enables freight forwarders to use the rules of liability based on lack of fault in selection (culpa in eligendo) only in situations where, during the performance of a freight forwarding agreement, two categories of subcontractors, i. e. sub-forwarders and carriers are used. In practice, a freight forwarder, which usually provides comprehensive freight forwarding services, uses a much wider variety of subcontractors, including, inter alia, entrepreneurs rendering services connected with storage of goods, their conditioning and marking, as well as subcontractors performing transshipment services (which is usually a complex and specialist operation), or inspecting bodies, experts, etc. With the development of freight forwarding the number of various subcontractors providing diverse services has also grown. Freight forwarders are not liable for actions of such subcontractors pursuant to the culpa in eligendo rule stipulated in the Civil Code, but in the way they are liable for their own acts and omissions. Owing to the passive attitude of the legislator, who has not introduced necessary changes to the Civil Code, the PGFFR 2022 make it possible for freight forwarders to use liability principles based on culpa in eligendo with regard to all their subcontractors, without any differentiation.

The PGFFR 2022 also include an extended catalogue of conditions releasing freight forwarders from their liability even in situations where the negligence in choice could be attributed to them for some reason, or in case they are liable for their own actions. Taking into consideration numerous cases resulting from practices of the industry, the catalogue has been extended by limitations such as exclusion of liability for damage caused by breaking or risk of breaking a cold chain or for damage caused by exercising, by the freight forwarder, the sub–forwarder, or the carrier their right of lien or retention. The freight forwarders' liability for the occurrence of force majeure (extensively defined in the PGFFR 2022) or for delays resulting from untimely operations of a container terminal has also been clearly excluded. The aforementioned exclusions are expressed in the PGFFR 2022 on the basis of industry experiences in recent years, resulting from such circumstances as: lack of carriers' cooperation when providing readings

from devices measuring temperature during movement of consignments, lack of flow at terminals, pandemic as well as acts of war, which are translated into a number of unforeseen factors in the logistics industry and restrictions in using the infrastructure. At present, freight forwarders' liability for delay is also excluded. The PGFFR 2022 explicitly provide that freight forwarders may declare, to their ordering parties, that a given service will be performed by the established deadline, only in writing or in the document form, under pain of nullity. The exclusion of the above-mentioned regulation, i. e. silent acceptance of a counter-offer submitted by the ordering party, will make it possible to protect freight forwarders against the situation where a deadline for service rendition is imposed on them, and they are not able to guarantee that such a deadline will be met.

The above is expanded upon by the principle, clearly regulated in the PGFFR 2022, that the transit time (TT) specified by the freight forwarder, as well as any other information relating to the time within which the service ought to be provided (e. g. ETA. ETD), including all kinds of timetables, shipping service's timetables, sailing schedules or any other dates of departure or arrival, of calling at ports, as well as of arrival and departure of aircraft, published by the freight forwarder, carriers or by any other entities, are indicative in nature and are not guaranteed.

The PGFFR 2022 also introduce a solution which is desirable in the industry and used in practice, namely the exclusion of freight forwarders' liability for loading and unloading of the goods unless, due to the specific nature of services provided (e. g., with regards to LCL freights), they directly undertake to provide such services. The PGFFR 2022 also refer to the Shipperpacked and Merchant-packed containers clauses used in marine bills of lading by stipulating that freight forwarders are not liable for loss or damage to the goods resulting from unsuitable or defective condition of a shipping container, even if such a container was provided by the freight forwarder as part of the execution of the freight forwarding commission, in the situation where the unsuitable or faulty condition of the container was or would be visible upon the delivery thereof to the loading site or during the operation of loading the goods into the shipping container. The above provision of the PGFFR 2022 does not refer exclusively to containers, but to a broader term of shipping container defined therein. In effect, this regulation is included in the General Provisions of the PGFFR 2022 and is applicable to all types of freight forwarding where shipping containers (and not simply containers) are used.

The PGFFR 2022 also strengthen the position of freight forwarders with regard to complaints procedure, explicitly stating presumptions connected with failure to inform the freight forwarder about the occurrence of damage by a given deadline. Owing to the fact that the conduct of complaint procedure by freight forwarders is, in the majority of cases, connected with the necessary involvement and prompt reactions on the part of freight forwarders' subcontractors, the provisions included in the PGFFR 2010 have been removed, thus releasing freight forwarders from their obligation to establish a deadline by which they should provide explanations as to the manner and time of examining a given complaint. Due to the time-consuming nature of complaint procedures, the PGFFR introduce the rule that a fee should be charged with regard to complaint procedures handled by freight forwarders. However, they do not determine any specific amount due for such services. The amount payable is established by the freight forwarder and the ordering party in the agreement concluded between them.

The PGFFR 2022 also resolve, to the advantage of freight forwarders, the disputes which often arise in transactions, regarding the significance and nature of the INCOTERMS® rule provided to the ordering party by the freight forwarder or included in the latter's offer. The collected information shows that ordering parties often instrumentally use a particular INCOTERMS® rule, on the basis of which they conclude a commercial contract with a seller, thus trying to impose on freight forwarders obligations which are not justified by the agreements concluded between them and freight forwarders. In accordance with current solutions applied in PGFFR 2022, providing the ordering party with the INCOTERMS® rule, or its inclusion in the offer tendered by the freight forwarder is done for information purposes only. It does not mean that the freight forwarder incurs additional obligations which should be performed by the ordering party or by another entity by virtue of the commercial contract.

Several provisions of the PGFFR 2022 are applicable directly to sea freight forwarding, whose institutions are characteristic only for this type of freight, and with regard to which legal regulations are rather modest. Therefore, the PGFFR 2022 refer to the VGM regulations, introduced in recent years, as well as directly introduce rules of conduct concerning frequent situations where bills of lading go missing. The PGFFR 2022 provisions also establish the obligation to present a HBL, if issued, so that the goods may be released. This rule was not included in previous versions of the PGFFR. Also, a very important solution aimed at protecting freight forwarders against consequences of being qualified as entities with the "Merchant" status pursuant to the terms of bills of lading has been clarified. Provisions within this scope are to strengthen the protection of freight forwarders against any claims which may be made

against them in this regard. The PGFFR 2022 unequivocally determine that, in such cases, the ordering party should indemnify the freight forwarder against the above-mentioned liability and pay, at the freight forwarder's request, an amount sufficient to secure the freight forwarder's recourse claims. In the situation where the freight forwarder classified as a "Merchant" satisfies the claims of a shipowner, the ordering party is obliged to reimburse to the freight forwarder all the costs and expenses incurred by the latter in connection with satisfying the aforementioned claims. Additionally, the ordering party's obligation to perform, in good faith, all the actions necessary for proper execution, by the freight forwarder, of their obligations towards sea carriers, defined in the bill of lading or in any other documents of a similar nature has been clearly and unambiguously stated.

The chapter concerning intermodal transport, introduced in the PGFFR 2022, constitutes an answer to the needs of both intermodal operators and other entities within the transport industry, which use the services of such operators. The increasing share of this branch of transport in the total volume of cargo transport, both in Poland and at the international level, made it necessary to define basic principles for activities of intermodal transport operators, including the scope of their liability. Thus, the chapter of the PGFFR 2022 concerning the above, and starting with § 24 has been entitled "Intermodal Transport Operators". For the purposes of the PGFFR 2022, the term "Intermodal Transport Operator" has been abbreviated to "ITO".

Due to the different nature or specificity of intermodal transport, § 25 of the PGFFR 2022 clarifies the terms significant for this branch of transport, such as the definition of intermodal transport, which, until now, have not always been understood in a uniform manner.

The definition of "Intermodal Transport" adopted in § 25 p. 1 of the PGFFR 2022 has been borrowed, to a considerable extent, from the document titles The Terminology on Combined Transport, drafted by the European Conference of Ministers of Transport and the European Commission in the year 2001. Nevertheless, the Polish International Freight Forwarders Association (PIFFA) decided to supplement that definition by a reference to transport of empty intermodal transport units. In accordance with its definition in the PGFFR 2022, "intermodal transport stands for moving goods in the same shipping container classified as an intermodal transport unit (ITU), with the use of at least two different branches of transport, for example, railway and road transport, as well as moving empty ITUs in connection therewith. The additional element concerning movement of empty ITUs results from the close link, characteristic for intermodal transport, between nearly every movement of empty ITUs and the transport of goods realised within this branch. It has to be added that the definition included in the PGFFR 2022 does not cover intermodal transport based on technologies using vehicles which are not classified as ITUs. Due to significant differences in regulations, and to the small share of intermodal transport in Polish market, it did not seem purposeful to include regulations concerning this type of transport in the PGFFR 2022.

The definition introduced in § 25, p. 2, refers to terminal operations, which were hitherto not regulated by provisions of law, or defined in the PGFFR 2010. Since the PGFFR 2022 regulate the issue of intermodal transport, it seemed necessary to define terminal operations as an element indispensable for moving ITUs as part of such transport services. "Terminal Operations" are therefore defined as the "necessary transshipment of ITUs, their storage between different means of transport or between means of transport of the same kind, as well as other ITU services provided during intermodal transport". The definition of terminal operations is a rather broad one, as it covers not only transshipment (defined in § 1, p. 10 of the PGFFR 2022) between two different types of transport, but also between means of transport of the same kind. Let us, once again, emphasise that the PGFFR 2022 differentiate between the terms of transshipment, loading and unloading of ITUs. Of the three, only the first one is included in the definition of terminal operations, and is connected with the services provided by ITOs and their liability. The other two constitute operations defined separately in § 1, p. 9 of the PGFFR 2022, for which ITOs are not liable, as a rule, pursuant to the provisions of § 32, p. 4 of the PGFFR 2022. This distinction was necessary due to the specific nature of activities performed by ITOs, to which the ordering party delivers sealed and secured ITUs, suitable for safe intermodal transport, as has been clearly stated in § 32 of the PGFFR 2022.

The PGFFR 2022 include, for the first time, definitions of documents used in practice by intermodal freight forwarders. The contents of § 25, pp. 4 and 5 respectively define the "Intermodal Certificate" and the "Intermodal Consignment Note". The first one is "a document confirming reception for shipment with the use of Intermodal Transport, by an ITO as the Freight Forwarder, of goods described by the Ordering Party in documents submitted to the ITO. The ITO shall issue the Intermodal Certificate based solely on documents provided by the Ordering Party, and shall not verify the compliance of actual condition of the consignment with contents of the above -mentioned documents." This definition reflects the fact that an ITO, acting as the freight forwarder does not

issue the ordering party with a consignment note. At the ordering party's request, they are only entitled to issue a document confirming the receipt of the goods for shipment. The above-mentioned certificate confirms the receipt of goods placed in a sealed ITU solely on the basis of the statement made by the ordering party. An ITO is not required and, in fact, does not have a real possibility to verify the actual type of goods, their condition or manner of loading. In this regard, the "intermodal certificate" is issued exclusively on the basis of the ordering party's representations and the shipment documentation submitted by them. It is important to note that the "intermodal certificate" defined in the PGFFR 2022 is not identical to the FIATA document – the Forwarders Certificate of Receipt – which is the freight forwarder's confirmation of receipt of goods, and is not of a formal nature. It must be borne in mind that the FIATA FCR document may not be changed with regard to its contents, quantity, and the entity for which it was issued (FIATA FCR documents are issued to recipients of consignments only in one copy, and are of a non-transferable nature). An intermodal certificate is solely a statement of knowledge on the part of the ITO, which confirms the real activity, i. e. the receipt of an ITU for shipment by intermodal transport, and is issued at the request of the ordering party (in accordance with § 26, p. 2 of the PGFFR 2022).

The Intermodal Consignment Note constitutes another document which may be used in the business activity of ITOs. The definition of this document is closely connected with the provisions of § 33 of the PGFFR 2022, which establish conditions on which an ITO is regarded as a Contracting Carrier, and the agreement concluded by them – as a carriage agreement. It is important since, as a rule, an ITO acts as a freight forwarder in the relationship with their ordering party (§ 26, p. 1 of the PGFFR 2022 indicates that an ITO, who acts on the basis of the PGFFR 2022, provides freight forwarding services by default and is not a carrier.) Giving an ITO the status of a contracting carrier, mentioned in § 33, p. 1 of the PGFFR 2022, requires action on their part, consisting in making a statement in the document form or in writing, that they undertake the obligation to perform carriage services and assume liability for the outcome of such services in the form of a successful delivery of an ITU to the recipient. Pursuant to the provisions of § 33, p. 1 thereof, apart from the above-mentioned statement, the ITO is also required to submit a completed Intermodal Consignment Note, whose template should be provided by the ITO themselves. The Intermodal Consignment Note is defined in § 25, p. 5 of the PGFFR 2022 as "a document confirming the reception, by an ITO as the Contracting Carrier, of a consignment for Intermodal Transport. The document includes, in particular, a description of individual sections of transport route, points where means of transport are changed, as well as types of transport used in a given section." This definition determines the necessary factors connected with the specificity of intermodal transport whilst, at the same time, it does not introduce changes to the elements of a consignment note indicated in relevant provisions of the Transport Law Act or international conventions. The PGFFR 2022 definition emphasises only the elements directly connected with the specific character of intermodal transport.

The final definition included in § 25 concerns the principle of liability of an ITO acting as a contracting carrier. The so-called network principle described in p. 6 indicates that the ITO's liability for damage is defined by these mandatory provisions which are applied to the stage of Intermodal Transport where the damage occurred". Therefore, as the contracting carrier, the ITO is liable on conditions arising from binding provisions of law, applicable to a given branch of transport. This means that in a situation where damage has occurred, for example during the domestic road or railway transport, the ITO's liability will be subject to the provisions of Transport Law, while in the case of international transport, additionally to those of the CMR Convention or COTIF Convention.

Further chapters of the PGFFR 2022 include provisions clarifying the principles of concluding agreements by ITOs on the basis of tariff, i. e. a specific kind of offer constituting a comparison of price rates and service conditions, addressed to a wide group of recipients, and not customised to a concrete ordering party. Within the area of their operations, ITOs often make use of the tariff. Therefore, the conclusion of agreements by ITOs is frequently performed in a mixed way, partly by an offer addressed to an individual ordering party, and partly based on the tariff (e. g., for terminal services).

The regulation included in § 32 of the PGFFR 2022, which stipulates one of the basic obligations of the ordering party, namely appropriate closing and securing of an ITU, is worthy of attention. Securing ITUs with container seals resistant to accidental damage which may occur during the transshipment operations (usually bottle seals of the HSS type) is a standard requirement in intermodal transport. The above-mentioned obligation also applies to ITUs which are not moved to or from a seaport. The PGFFR 2022 introduce the obligation to provide ITOs with numbers of such seals. The real possibility, on the part of the ITO, to establish at which stage of transport the consignment was damaged and who is responsible for it largely depends on the performance, by the ITO's ordering party, of this obligation.

In practice, owing to the provisions of § 31, p. 4 of the PGFFR 2022, the obligation to provide numbers of seals applies only to the ITUs which are subject to risk of damage due to unauthorised access of third parties thereto. This obligation does not, as a rule, apply to open-top and flat-rack ITUs, which cannot be closed. In general, the obligation in question will not apply to empty containers, either, unless the necessity to secure the ITU results from an agreement concluded between an ITO and their ordering party. In case the ITO does not receive the numbers of seals, they are entitled to terminate the agreement, after requesting the ordering party to perform their obligation, but they are not obliged to do so. It often happens that termination of the agreement by the ITO is not in the best interest of the ordering party, either. The latter cares about prompt execution of transport and wants to avoid additional costs connected with layover of ITUs.

Practice shows that ITOs often act as organisers of ITU transport, not at the beginning of the route, but at its further stages. In fact, verification of seals is technically possible only at transshipment terminals, i. e. often only after completion of the first stage of such transport. Thus the provisions of § 31, pp. 3 and 4 of the PGFFR 2022 release ITOs from the obligation to establish the location where damage occurred during the first stage of transport, if they were not provided with numbers of seals, and simultaneously, at the earliest opportunity, took action to verify whether the seals were, in fact, attached and read their numbers, or secured the ITU with appropriate seals in the situation where they were unjustifiably missing.

As a rule, the above actions performed by ITOs, result in their being released from the obligation to determine at which stage of intermodal transport the damage occurred, which included undertaking action to secure the ordering parties' rights, as well as from the liability resulting from unauthorised access of third parties to ITUs, which took place prior to the attachment of the seal or before the ITO obtained the number of that seal.

– Summary –

The aim of the PGFFR 2022 authors was to order and regulate the rights and obligations of parties to freight forwarding agreements at the time of rapid changes in technology, in provisions of law, and in the environment, taking into consideration current market needs and specific features, e. g. those characteristic for intermodal transport. We also took steps to make the document as intelligible as possible for persons without legal qualifications. To this end, we extended the list of definitions (the terms defined in the PGFFR 2022 are afterwards written therein with first letters in upper case). We also tried to ensure that economic and legal equilibrium between parties to the agreement. Addressing the expectations of our members, as the working group which has drafted the PGFFR 2022, we express our hope that this document, regulating the issues concerning rights and obligations of parties to agreements concluded as part of business activities of the PIFFA members, and constituting a development of frequently laconic commissions, will facilitate, for entrepreneurs affiliated in the PIFFA, appropriate protection of their interests, at the same time helping them to form successful business relationships with their contractors.

The Authors:
- Beata Janicka (legal adviser);
- Anna Kwiatkowska (legal adviser);
- Magdalena Szumiło (legal adviser, Member of PIFFA Board);
- Joanna Taraszewska – Chmiel (legal adviser);
- Hanna Woźniak (legal adviser, PIFFA in-house lawyer);
- Radosław Zamojski (legal adviser).

POLISH GENERAL FREIGHT FORWARDING RULES 2022

Developed by Polish International Freight Forwarders Association with the registered office in Gdynia, Poland

GENERAL PROVISIONS

§ 1.

1) **PGFFR 2022** – Polish General Freight Forwarding Rules.

2) **Freight Forwarder** – an entrepreneur who, commissioned by an Ordering Party, for a fee, undertakes to send or receive a consignment, or to render any other services connected with organising the transport thereof;

3) **Ordering Party** – a legal person or an organisational unit which is not a legal person, granted legal capacity by law, or a natural person, including natural persons who do not conduct a business activity, who has concluded an agreement with the Freight Forwarder,

4) **Sub–Forwarder** – a subcontractor of the Freight Forwarder, entrusted by the Freight Forwarder with the performance of a part of the latter's obligations arising from the freight forwarding agreement;

5) **Substitute Forwarder** – a subcontractor of the Freight Forwarder, entrusted by the Freight Forwarder with the performance of all the latter's obligations arising from the freight forwarding agreement concluded between the Freight Forwarder and the Ordering Party;

6) **Contracting Carrier** – an entrepreneur who, in their own name, enters into a carriage agreement, i. e. expressly gives to the contractor an undertaking that the consignment shall be delivered to its place of destination with the use of a given means of transport, and assumes direct responsibility for achieving this result, yet does not perform the carriage service themselves;

7) **Goods with Specific Features** – goods whose transport, storage, and other kinds of handling covered by the freight forwarding agreement are connected with additional risk, due to the fact that the value of the goods is high or difficult to estimate; because they are particularly susceptible to damage or destruction, or because it is necessary, with regard to these goods, to fulfil additional administrative and documentation requirements, as well as any other requirements resulting from binding provisions of law.
The following goods are regarded as Goods with Specific Features:
a) monetary values in the form banknotes and coins of national and foreign currencies, shares, bonds, cheques, promissory notes, payment cards, credit cards, excise bands and excise marks, lottery tickets, public transport tickets, and other documents which replace cash in transactions;
b) precious metals and articles made of precious metals; gems, pearls and articles of gems and pearls,
c) works of art, antiques, items of historical value, collectibles;
d) medicinal products;
e) corpses and human remains;
f) goods covered by the statutory transport and trade monitoring system;
g) dangerous materials;
h) arms and ammunition;
i) easily perishable goods and goods which require maintenance of constant temperature during their carriage and storage;
j) live animals;
k) resettlement belongings;
l) documents, models, prototypes, designs;
m) data recorded on all kinds of data carriers, with the exception of brand new magnetic and optical carriers with copyrighted films, music, and computer software recorded on them, which are designed for sale;
n) fodder, animal by-products, and derivative products;
o) drug precursors;
p) waste;

r) oversize cargo;
s) goods other than those described above, which the Freight Forwarder defines in their offer or in the agreement as Goods with Specific Features.

8) **Shipping Container** – a durable transport device with appropriate resistance, which provides the possibility of multiple use, specially designed to facilitate cargo shipping by one or more means of transport without reloading the cargo;

9) **Cargo Handling Activities** – Loading and Unloading of the consignment:

a) **Loading** – all the operations performed prior to the commencement of shipping, aimed at placing a consignment within the construction of the vehicle itself or, if necessary, in a Shipping Container provided at the place of Loading, taking into account appropriate distribution of the consignment (including the cargo), its packaging, and protection (also on the means of transport);

b) **Unloading** – operations performed after the completion of shipment, aimed at emptying the Shipping Container of cargo, such as, in particular: unlashing, removal of protection devices (including seals), and cleaning of the Shipping Container, should it become soiled during Unloading, including the operations connected with moving the cargo after the removal of seals, necessary to extract it from the Shipping Container;

10) **Transshipment** – servicing a consignment during the execution of the commission, aimed at moving the consignment between means of transport or within one means of transport, or between means of transport and a transshipment terminal or another place where the consignment is stored or stacked, directly connected to or realised together with the freight forwarding agreement;

11) **Force Majeure** – an extraordinary occurrence which is beyond the control of either of the parties; which could be neither foreseen nor avoided, and which took place, or whose results were revealed either after the conclusion of the agreement or following the commencement of order execution. Pursuant to the Polish General Freight Forwarding Rules 2022, force majeure is to be understood as, in particular, the occurrence of (one or more, together or separately) floods, hurricanes or other natural disasters, as well as weather anomalies, terrorist attacks, epidemics, actions or omissions by state authorities (including any acts of law passed by state authorities, which will affect the possibility of the agreement's performance by the Freight Forwarder), repair works or closures of infrastructure on the route of the consignment's transport, congestion and acts of war activities, to the extent in which the above-mentioned occurrences affect the performance of the agreement, including the commission;

12) **Document Form** – a form of legal action which may be observed by making a statement of will in the form of a written document, in the way which allows for identification of the person who made that statement. This includes data carriers and means of electronic communication, particularly e-mail messages, text messages or other messages exchanged via instant messaging.

§ 2

1. The Polish General Freight Forwarding Rules 2022, hereinafter referred to as the PGFFR 2022, are applied to relationships between the Freight Forwarder and the Ordering Party only in the situation where at least one of the parties is a member of the Polish International Freight Forwarders Association.
2. The PGFFR 2022 are applied in their entirety, although subject to the precedence of other conditions specified in the agreement concluded by the Freight Forwarder and the Ordering Party (which includes agreements concluded as a result of the offer submitted by the Freight Forwarder).
3. Any statements made by the Ordering Party, particularly commissions or other contractual terms presented by the Ordering Party to the Freight Forwarder, in any form, in relation to the Freight Forwarder's offer, are applied to the relationship between the Freight Forwarder and the Ordering Party solely to the extent in which such statements correspond to the offer submitted by the Freight Forwarder, while they are applied in the remaining scope, exceeding the contents of the offer or those of the concluded agreement, only after prior acceptance of these statements by the Freight Forwarder, given in writing or in the Document Form under pain of nullity. Lack of an immediate answer from the Freight Forwarder, as well as the commencement of service performance shall not be regarded as acceptance of the Ordering Party's offer included in such statements.

§ 3

The PGFFR 2022 are applied to performance of freight forwarding agreements or commissions concerning Goods with Specific Features defined in § 1, pp. 6) a)–e), l) and m) hereof. The Freight Forwarder's liability for damage resulting therefrom shall be excluded, except for damage which has been caused intentionally.

§ 4

1. An offer made by the Freight Forwarder covers only the activities specified therein, and the tariffs for services mentioned in the offer are binding only during the validity period of the offer, unless the offer provides otherwise.
2. In the agreement concluded by the Freight Forwarder and the Ordering Party, including agreements concluded as a result of the offer submitted by the Freight Forwarder, only remuneration and costs and expenses connected with uninterrupted performance of the agreement are specified.
3. Should the Freight Forwarder receive from the Ordering Party with whom they maintain permanent economic relations an offer (including the counter-offer mentioned in Art. 68 of the Civil Code) to conclude an agreement as part of their business activity, lack of immediate response from the Freight Forwarder shall not be tantamount to the approval thereof.
4. The Freight Forwarder shall not be liable for failure to perform or improper performance of services which were commissioned orally from the Freight Forwarder, unless such a commission is confirmed without delay by the Freight Forwarder or the Ordering Party in the Document Form or in writing, where the Freight Forwarder shall indicate, in particular, the type of the confirmed service, as well as the amount of remuneration due to the Freight Forwarder. Provisions of § 9, p. 2 of the PGFFR shall apply accordingly to performed services which were commissioned orally and not confirmed in the form described above.
5. The Freight Forwarder shall not be liable for the consequences of additional instructions given directly by the Ordering Party to any third parties participating in the realisation of service.

§ 5

1. The Freight Forwarder's offer shall not be binding and shall not result in conclusion of an agreement, if it is understood from the commission that the subject of freight forwarding is an item belonging to the category of Goods with Specific Features, which was not expressly indicated to the Freight Forwarder in the request for offer.

2. The commission shall include all the necessary information about a consignment and its characteristics, particularly marks and numbers of individual items (packages), their number, weight, sizes, cubage, as well as the number and type of transporting units. It shall also indicate whether the goods constituting the consignment belong to any of the categories of Goods with Specific Features, and define the scope of commissioned services as well as any other relevant data and documents necessary for proper execution of the commission.

3. In case the commission does not include one of the elements defined in p. 2 above, or if it contains other omissions or errors, the Ordering Party shall be obliged, at the Freight Forwarder's request, to supplement any missing information and address the omissions or remove the mistakes without delay.

4. Until all the shortcomings in the commission, mentioned above in p. 3, are addressed, the Freight Forwarder shall be entitled to, at their discretion, suspend execution of the Commission in part or in its entirety, and shall inform the Ordering Party thereof. Should the Ordering Party, after an additional deadline has been set by the Freight Forwarder, delay in addressing the shortcomings in the commission, the Freight Forwarder shall be entitled to terminate the commission for a valid reason.

5. In case the Freight Forwarder exercises their rights mentioned above in pp. 2 and 4, the Ordering Party shall not be entitled to file any compensation claims against the Freight Forwarder, even if the Freight Forwarder does not inform the Ordering Party about the decision to exercise their rights.

6. Should the goods be subject to regulations for monitoring carriage of goods or to any other provisions regulating specific principles connected with transport of a given type of goods, and should the Freight Forwarder grant their express consent to rendering services with regard to such goods, execution of the commission shall be additionally dependent on submission, by the Ordering Party to the Freight Forwarder, of all the necessary data, information, documents, and other means indispensable for performance of the service in compliance with the aforementioned

regulations. In case the Ordering Party fails to do so, the Freight Forwarder's liability shall be wholly excluded with regard to the performance of a given service, and the Ordering Party shall be obliged to cover, in full, any possible damage which has occurred on the part of the Freight Forwarder.

7. The Freight Forwarder shall be entitled, in particular, to establish the time and type of shipment, the kind of carriage, tariffs and principles of conduct, unless the parties unanimously decide otherwise, in writing or in the Document Form, under pain of nullity.

§ 6

The Freight Forwarder shall not be obliged to perform the Loading or the Unloading. The risk and sole liability for these operations shall be borne by the Ordering Party, unless the parties decide otherwise.

§ 7

At the Ordering Party's express request, made in writing or in the Document Form, under pain of nullity, the Freight Forwarder may conclude, on behalf of the Ordering Party, and at the Ordering Party's exclusive expense, an insurance agreement for the property in transport (cargo), provided that the Ordering Party submits to the Freight Forwarder before all the necessary information concerning the value and type of the goods.

§ 8

1. The Freight Forwarder shall be entitled to remuneration for handling complaint procedure on behalf of the Ordering Party or of any person indicated by the Ordering Party.
2. The Freight Forwarder shall be entitled to retain the amount of remuneration mentioned above in p. 1, in the situation where the complaint is deemed justified, and the amount claimed is credited to the Freight Forwarder's bank account.
3. The complaint proceedings, mentioned above in p. 1, are not inclusive of handling, by the Freight Forwarder on behalf of the Ordering Party, of any court proceedings, administrative proceedings, court-administrative proceedings, arbitration or mediation.

§ 9

1. The Freight Forwarder shall be entitled to remuneration from the Ordering Party, pursuant to the concluded agreement.
2. For additional services, not stipulated in the agreement, and rendered by the Freight Forwarder without the Ordering Party's approval, but for the purpose of appropriate realisation of the freight forwarding operation or in the best interest of the consignment or of the Ordering Party, the Freight Forwarder shall be entitled, from the Ordering Party, to remuneration in the amount corresponding to the market value of the services in question, if the Freight Forwarder renders the services themselves. In case such services are rendered by a subcontractor, the Freight Forwarder shall be entitled to reimbursement of the incurred costs and expenses, and to remuneration in the amount of 10% of the net value of the above-mentioned costs and expenses plus the VAT due, unless a higher amount of due remuneration has been agreed upon.
3. The remuneration mentioned above in p. 2, as well as all the costs and expenses, including those connected with parking, demurrage, detention, storage, as well as any other costs incurred by the Freight Forwarder in connection with execution of the freight forwarding commission, shall be paid by the Ordering Party at the Freight Forwarder's first request, no later than within seven days.
4. Notwithstanding the provisions of p. 3 above, the Ordering Party shall be obliged, at the Freight Forwarder's first request, to make, without delay, an advance payment towards the remuneration, costs or expenses mentioned above in pp. 2 and 3, or to release the Freight Forwarder entirely from their liability by paying the amounts due directly into the bank account of an authorised carrier or any other entity.
5. The Ordering Party shall not be released from their obligation to make payments for the Freight Forwarder's benefit in the situation where the Ordering Party indicates a third person as the invoice payer.
6. The rates indicated in the Freight Forwarder's offer are binding, subject to the availability of equipment and space on a vessel, on any other means of transport, or at the storage site, and on condition that the Loading onto a vessel or any other means of transport is performed by the day specified by the carrier as the date of loading. Lack of space on a vessel or any other means of transport, lack of equipment, or lack of storage space shall constitute, for the Freight Forwarder, the grounds for terminating the agreement for a valid reason, without liability for possible damage incurred by the Ordering Party.

§ 10

Seizure, forfeiture, confiscation, lien or detention of a consignment, as well as its sale by administrative bodies or other similar bodies, or by the Freight Forwarder's subcontractor, in particular by the carrier, shall not affect the Freight Forwarder's claims against the Ordering Party, particularly the claims for payment of due remuneration and for reimbursement of costs or expenses.

§ 11

1. When placing an order with the Freight Forwarder, the Ordering Party declares that their financial position enables them to satisfy all liabilities towards the Freight Forwarder, that they are not, at present, the subject of bankruptcy or restructuring proceedings, and that there are no reasons for such proceedings to be instigated. Should a motion for instigation of such proceedings be filed with a court, the Ordering Party shall be obliged to inform the Freight Forwarder thereof no later than on the day following the one on which the motion was filed.
2. The Freight Forwarder shall be entitled to retain the consignment covered by the freight forwarding agreement until the day when full payment is made for the performed services, past and present, and until the expenses incurred by the Freight Forwarder, as well as any other amounts due in connection with commissions hitherto executed for the Ordering Party, together with interest thereon, are reimbursed. If such a payment is not made by the deadline specified in an invoice, in any other accounting document or in a request for payment, the Freight Forwarder shall be entitled to sell the consignment on conditions established at their discretion, by way of tender or single-source sale, and to cover (set off) from the price obtained, firstly the amount due to the Freight Forwarder for the services rendered by them, the interest and other costs connected with satisfying their claims. The Freight Forwarder shall then be obliged to transfer the remainder of the sale proceeds into the bank account from which the last invoice issued by the Freight Forwarder with regard to the Ordering Party's commission was paid. On placing a commission with the Freight Forwarder, the Ordering Party grants to the Freight Forwarder irrevocable power of attorney to perform all the activities necessary to exercise the rights mentioned herein, including, in particular:

1) retention and disposal of goods covered by the commission to satisfy the Freight Forwarder's claims against the Ordering Party;
2) sale of the consignment on conditions established at the Freight Forwarder's discretion, by way of ten der or single-source sale, and to cover (set off) from the price obtained, firstly the amount due to the Freight Forwarder for the services rendered by them, the interest and other costs connected with satisfying their claims.

On placing a commission with the Freight Forwarder, the Ordering Party represents that they shall conduct any disputes with the owner of the goods on their own, and undertakes the obligation to indemnify the Freight Forwarder against any claims made by third parties, including claims for payment or return of goods, by way of settling the amounts due.

3. The Ordering Party shall assume the entire liability for any damage to third parties' assets, which may result from the Freight Forwarder's use of their rights mentioned hereinabove in p. 2, or of the right of statutory lien. In case such third parties issue any claims against the Freight Forwarder, the Ordering Party undertakes the obligation to fully indemnify the Freight Forwarder against these claims. Should the Freight Forwarder satisfy the aforementioned claims, the Ordering Party undertakes to fully reimburse the costs incurred by the Freight Forwarder in this respect, at the Freight Forwarder's first request.

§ 12

The Freight Forwarder shall be liable for the used by them in the execution of the commission in accordance with the "fault in selecting" (culpa in eligendo) principle.

§ 13

1. The Freight Forwarder shall not be liable, in particular, for the following:
1) valuable consignments and dangerous goods, if they are not declared in the commission and accepted by the Freight Forwarder in the concluded agreement;
2) damage caused by delay;
3) damage other than actual loss (damnum emergens);
4) natural defects;

5) damage caused by breaking or risk of breaking a cold chain;
6) damage caused by access or risk of access of third parties to the consignment;
7) damage caused by lack of due diligence on the part of the Ordering Party or any third party acting on behalf of the Ordering Party as the entity handing the consignment for transport or collecting the consignment, provided they were obliged to do so in the situation where the container was not sealed in the presence of a carrier, or where entries were not made in the bill of lading, etc.;
8) damage caused by exercising, by the Freight Forwarder, the Sub–Forwarder, or the carrier their right of lien or retention;
9) failure to perform or improper performance of the agreement in its entirety or in part for reasons beyond the Freight Forwarder's control, such as, in particular (when at least one of them occurs): force majeure, lack of space on the means of transport, lack of equipment, service or storage space, increase or change in freight rates and the Ordering Party's refusal to accept the new rates;
10) delay caused by untimely operation of the container terminal.
2. The Freight Forwarder may no, in any case, be charged with failure to exercise due diligence in executing the commission, if:
a) loss of or damage to a consignment is caused solely by fault of an authorised person, their instructions which do not result from the fault of the Freight Forwarder or the Freight Forwarder's carrier-subcontractor, defects of the goods, or from circumstances which could not be avoided by the Freight Forwarder, and whose effects they could not prevent;
b) loss of or damage to a consignment due to one or more of the following reasons (each of them individually):
– lack of or defective packaging, if the activities connected with packing were not, under the concluded agreement, included in the Freight Forwarder's obligations, or if the goods, due to their natural properties, perish or are damaged (including partial damage), in particular by breakage, rust, self–deterioration, desiccation, leakage, natural defects, and activity of insects or rodents;
– loading of the goods by the shipper into open-top Shipping Containers;

Unless agreed otherwise by the parties in writing or in the Document Form, under pain of nullity.

§ 14

1. Compensation paid by the Freight Forwarder, due to the person entitled to it under the freight forwarding agreement, is limited to the ordinary value of a given consignment, indicated in an invoice or another document, subject to the remaining provisions of the PGFFR 2022.
2. Nevertheless, under no circumstances may the compensation paid by the Freight Forwarder exceed the value of 2 SDR per 1 kg of gross weight of a consignment which is missing, damaged, lost, destroyed, utilized, rejected, or abandoned, regardless of the cause thereof.
3. The total amount of the compensation due from the Freight Forwarder shall not exceed the equivalent of the amount of 50,000 SDR per each incident, unless compensation in a higher amount is obtained from the person for whom the Freight Forwarder is liable.

§ 15

1. The Freight Forwarder shall be informed about any damage to a consignment or the probability of its occurrence without delay, no later than within seven days from the date when the consignment in question was handed over to the recipient or another authorised entity. In case such damage is not reported by the stipulated deadline, it shall be assumed that the damage to the consignment did not occur during the execution of the freight forwarding commission, or as a result of improper performance of their obligations by the Freight Forwarder.
2. Subject to the remaining provisions of the PGFFR 2022, the Ordering Party shall be entitled to file a complaint with the Freight Forwarder. The complaint shall be submitted to the Freight Forwarder in writing or in the Document Form, under pain of nullity, and shall include the necessary documents mentioned hereinafter in p. 3.
3. The complaint shall be accompanied by documents stating the condition and value of the consignment, and confirming the circumstances in which the damage occurred. Any complaint without the aforementioned documents may be deemed by the Freight Forwarder to have not been submitted; should this be the case, the Freight Forwarder shall be entitled to leave the complaint unprocessed, while the Ordering Party shall not be entitled to any claims against the Freight Forwarder in relation thereto.
4. The Freight Forwarder's failure to respond to the complaint shall not constitute recognition of the Ordering Party's claims included in this complaint.

FREIGHT FORWARDING

§ 16

1. The provisions of this chapter are applicable to agreements on sea freight, air freight, railway freight or road freight, concluded by the Freight Forwarder, including the situation where the freight forwarding agreement is performed with the use of more than one means of transport, unless the provisions of the PGFFR 2022 state otherwise.
2. The Incoterms ® Rule, in accordance with which a commercial agreement has been concluded, is provided to the Freight Forwarder by the Ordering Party for information purposes only. Its invocation in the Freight Forwarder's offer shall not mean that the Freight Forwarder is obliged to perform the duties of the Ordering Party or of any other entity which is a party to this commercial agreement.

§ 17

1. The transit time (TT) specified by the Freight Forwarder, as well as any other information relating to the time within which the service ought to be provided (e. g. ETA. ETD), including all kinds of timetables, shipping service's timetables, sailing schedules or any other dates of departure or arrival, of calling at ports, as well as of arrival and departure of aircraft, published by the Freight Forwarder, carriers or by any other entities, are indicative in nature and are not guaranteed.
2. The Freight Forwarder shall not be liable for any delay in the execution of the commission or in the performance of individual operations within this commission by the stipulated deadline, unless the parties decide otherwise in writing or in the Document Form under pain of nullity.

§ 18

1. The Freight Forwarder shall not be not obliged to use services provided by controlling companies in order to verify the condition of a container, a consignment or of seals, unless the performance of such a service clearly results from the offer made by the Freight Forwarder, or unless the Freight Forwarder directly undertakes to perform such an activity, in writing or in the Document Form, under pain of nullity.
2. Subject to other provisions of the PGFFR 2022, the Freight Forwarder shall not be liable for loss or damage to the goods resulting from unsuitable or defective condition of a Shipping Container, even if such a Container was provided by the Freight Forwarder as part of the execution of the freight forwarding commission, in the situation where the unsuitable or faulty condition of the Container was or would be visible upon the delivery thereof to the loading site or during the operation of loading the goods into the Shipping Container.
3. The Ordering Party shall be solely liable for compliance of the weight of goods provided to the Freight Forwarder with the actual weight of the goods.

§ 19

In case the parties agree that, as part of the freight forwarding services provided, the Freight Forwarder is obliged to store the goods, the Ordering Party shall be obliged to submit to the Freight Forwarder, prior to the storage of goods, in writing or in the Document Form, a list of guidelines concerning the conditions in which the goods are to be stored, in the situation where the goods or the consignment require storage in special conditions.

Detailed provisions concerning sea freight forwarding

§ 20

The Ordering Party shall be obliged to define and provide the Freight Forwarder, in time sufficient for this information to be taken into consideration in the plan for vessel loading, with verified gross mass (VGM) of a container. This information shall be provided in accordance with binding provisions of law, and the Freight Forwarder shall be issued with an appropriate certificate indicating the weighing method applied, as well as details of the weighing procedure, unless the activity of estimating the VGM clearly arises from the offer submitted by the Freight Forwarder, who undertakes therein to provide this service for the benefit of the Ordering Party. Failure to determine or incorrect determination of the VGM, or failure to provide a certificate, shall entitle the Freight Forwarder to terminate the freight forwarding agreement with effect on the day of submitting the statement concerning the container

or containers with regard to which the Ordering Party failed to perform the activities mentioned above. Such termination shall not result in liability for damages on the part of the Freight Forwarder, concerning failure to perform the agreement or inappropriate performance thereof.

§ 21

1. Postage of bills of lading and other documents connected therewith takes place at the risk of the Ordering Party. The Freight Forwarder shall not be liable for damage caused by loss of a bill of Lading or of a set of bills of lading, sent to the Ordering Party or to a person indicated by the Ordering Party, even in the situation where the Freight Forwarder concludes an agreement with the postal operator, courier company or any other similar entity.
2. The goods shall be released only after the original of the bill of lading, a TELEX release or a similar document is presented, provided it is used and approved by sea carriers. In the situation where HBLs (House Bills of Lading) are issued – the goods shall be released after original of these documents, a TELEX release or a similar document is presented, provided it is used and approved by sea carriers.
3. In case there is no original of a bill of lading (if it was issued in such form), particularly if it has been lost, the goods shall be released after the Ordering Party or, depending on the situation, another indicated entity, has signed a letter of guarantee in the wording suggested by the Freight Forwarder, or on presentation of other securities indicated by the Freight Forwarder or the sea carrier, including, in particular, the delivery of a bank guarantee or payment of a cash security deposit.

§ 22

In situations where the Freight Forwarder is an entity defined as the "Merchant" in the light of terms and conditions of the bill of lading or other similar documents used by sea carriers, including, in particular, the sender, the shipper or the recipient, and claims are made against the Freight Forwarder (e. g. in connection with general average or for any other reasons), the Ordering Party shall be obliged to fully indemnify the Freight Forwarder against liability in this respect and, additionally, at the Freight Forwarder's request, to pay an appropriate amount of money in order to secure the Freight Forwarder's recourse claims. In case the claims mentioned in the preceding sentence are satisfied by the Freight Forwarder, the Ordering Party shall be obliged to reimburse the Freight Forwarder for any costs and expenses incurred in relation to satisfying the above-mentioned claims.

§ 23

The Ordering Party shall be obliged to perform, in good faith, all the factual and legal actions required for proper execution, by a Freight Forwarder, of their obligations outlaid in terms and conditions of a bill of lading, or in other documents of a similar nature, used by sea carriers.

INTERMODAL TRANSPORT OPERATORS

§ 24

1. This chapter of the PGFFR 2022 stipulates principles for rendering services by Intermodal Transport Operators (ITO), which are binding in relationships between ITOs and their Ordering Parties, with regard to all services connected with organising intermodal transport, rendered by ITOs.
2. General provisions and provisions concerning freight forwarding included in the PGFFR 2022 are applied to issued not regulated differently in this chapter.

§ 25

The terms used in this part of the PGFFR 2022 shall have the following meanings:

1. Intermodal Transport – moving goods in the same Shipping Container classified as an intermodal transport unit (ITU), with the use of at least two different branches of transport, for example, railway and road transport, as well as moving empty ITUs in connection therewith;
2. Terminal Operations – necessary Transshipment of ITUs, their storage between different means of transport or between means of transport of the same kind, as well as other ITU services provided during intermodal transport.

3. ITU – Intermodal Transport Unit (French Unité de Transport Intermodal, also in English ILU – Intermodal Loading Unit) – a Shipping Container or a vehicle designed for carriage of goods by at least two different branches of transport, and for Terminal Operations, for example ISO containers, swap bodies, semi-trailers adapted to Transshipment with the use of a crane.
4. Intermodal Certificate – a document confirming reception for shipment with the use of Intermodal Transport, by an ITO as the Freight Forwarder, of goods described by the Ordering Party in documents submitted to the ITO. The ITO shall issue the Intermodal Certificate based solely on documents provided by the Ordering Party, and shall not verify the compliance of actual condition of the consignment with contents of the above-mentioned documents.
5. Intermodal Consignment Note – a document confirming the reception, by an ITO as the Contracting Carrier, of a consignment for Intermodal Transport. The document includes, in particular, a description of individual sections of transport route, points where means of transport are changed, as well as types of transport used in a given section.
6. Network Principle – a principle of an ITO's liability as the Contracting Carrier, in accordance with which the ITO's liability for damage is defined by these mandatory provisions which are applied to the stage of Intermodal Transport where the damage occurred.

§ 26

1. The ITO, concluding an agreement with the Ordering Party, undertakes to send or collect an empty or loaded ITU using Intermodal Transport, and to organise Terminal Operations or other services connected with the movement thereof (Intermodal Freight Forwarder).
2. The ITO may issue an Intermodal Certificate at the Ordering Party's request, in order to confirm reception of goods for intermodal shipment.

§ 27

Under the agreement, the ITO undertakes action in order to establish at which stage of Intermodal Transport the damage occurred, and performs the necessary activities to secure the Ordering Party's rights in accordance with binding regulations.

§ 28

The ITO may, as part of the agreement, carry a consignment over the entire route of Intermodal Transport or over a part thereof; in such a situation, the ITO shall have both the rights and liabilities of a carrier.

§ 29

1. If the agreement is concluded based on an offer made by the ITO, provisions of § 4, p. 3 of the PGFFR shall be applied accordingly.
2. In case the agreement is concluded with the Ordering Party using the ITO's tariff, and the agreement does not state otherwise, the ITO shall not accept commissions concerning Goods with Specific Features, defined in § 1 pp. 6) a)–m), r), hereof, and furthermore:
1) postal and courier consignments;
2) consignments not transported in ITUs.

§ 30

Remuneration payable to the ITO is established based on the agreement concluded by them with the Ordering Party (including agreements concluded as a result of the offer tendered). Within the remaining, undefined scope, remuneration may be established based on the ITO's tariff, in force on the day when the agreement was concluded, provided that the tariff was submitted or made available to the Ordering Party on conclusion thereof, in a form allowing for its being retained and referred to in the ordinary course of business. In case of discrepancies between the contents of the agreement and the tariff, the provisions of the former (including the offer) shall prevail.

§ 31

1. The Ordering Party shall be liable towards the ITO for proper closing and securing ITUs handed over to the ITO for Intermodal Transport. Each ITU should be secured with container seals adjusted to the conditions characteristic

for such transport. The Ordering Party shall be obliged to ensure that numbers of seals or of other securities are provided to the ITO prior to their acceptance of ITUs for Intermodal Transport.
2. In case the numbers of seals or of other securities used in a consignment are missing, the ITO shall call upon the Ordering Party, in the Document Form, to perform the above-mentioned obligation, and the Ordering Party shall be obliged provide the number of a seal or of another kind of security before the consignment is accepted for Intermodal Transport.
3. In case the Ordering Party, despite being requested to do so, fails to provide the ITO with the above-mentioned numbers of seals or of other securities used in the consignment, the ITO shall be entitled to terminate the commission within this scope. However, if the ITO decide to not to exercise this right and commences execution of the commission, they shall be obliged to take action aimed at obtaining information on numbers of seals or of other securities; and in case they:
a) fail to obtain the information on numbers of seals – read the number of the seal if it is attached to the ITU;
b) find that the seals are missing – secure the ITU with an appropriate seal at the Ordering Party's expense, without delay, before the consignment is handed over by the ITO for the subsequent stage or transport, and inform the Ordering Party about the actions taken, also providing them with the number of the seal attached.
4. The ITO which performs the obligation indicated in p. 3 hereinabove, shall be released from the obligation stipulated in § 27, and from liability resulting from unauthorized access of third parties to the ITU in question, which occurred prior to the attachment of the seal or before the ITO obtained the number of that seal.

§ 32

1. Unless the agreement states otherwise, the ITO and their subcontractors are neither obliged nor entitled to inspect the consignment in any other way than checking the visible external condition of the ITU.
2. The ITO shall be obliged to verify whether the received numbers of seals and markings of the ITU are correct, and to inspect the condition of visible seals or other securities required for a given ITU.
Should there be any discrepancies with regard to the provided numbers of one or more seals, the ITO shall be required to inform the Ordering Party about such discrepancies without delay, but no later than prior to handing over of the consignment for the subsequent stage of transport.
3. The ITO may refuse to accept a consignment whose condition is unsuitable for safe Intermodal Transport and for performance of Terminal Operations, which includes the situation where loose elements of equipment are improperly mounted and secured. The ITO shall not be liable either for mounting open-top and flat rack ITUs, or for covering them with tarpaulin or an appropriate sheet.
4. Unless the agreement provides otherwise, the ITO shall not be liable for the Loading or Unloading of goods into/from the ITU. The ITO, their subcontractor or each of them individually, do not take part in Loading Activities as a rule, and are not liable for correct Loading of goods into ITUs, for securing the goods, for the condition, quantity, quality or packaging thereof, or for the accuracy and completeness of data in documents regarding, inter alia, the type, weight, volume, type or number of items, or condition of the goods.

§ 33

1. The ITO may, in the agreement concluded with the Ordering Party, undertake to transport a marked ITU, empty or loaded, assuming the liability for its delivery with the use of Intermodal Transport (Contracting Carrier). The above-mentioned obligation on the part of the ITO shall arise directly from the contents of the offer submitted by the ITO, or from another statement made by them in writing or in the Document Form, and shall be confirmed by the ITO by filing a completed Intermodal Consignment Note. If the ITO acts as a Contracting Carrier, they are obliged to provide the Ordering Party with a template of Intermodal Consignment Note to be completed; such a template shall include, in particular, the description of planned sections of the transport route and of the means of transport used.
2. The Intermodal Consignment Note shall be compliant with the transport commission. In case of omissions or discrepancies between the Intermodal Consignment Note and the transport agreement, the parties shall be bound by terms and conditions of the agreement, while the provision of § 2, p. 2 of the PGFFR 2022 shall also be applied.
3. Within the agreement concluded in accordance with p. 1 above, the ITO may use the services of subcontractors such as railway carriers and road carriers. However, in such cases, the ITO shall be liable for the acts and omissions of these subcontractors in the same way the ITO is liable for their own acts and omissions.
4. The ITO shall be entitled to perform the intermodal transport agreement in the manner they deem appropriate, which includes using only road transport. In such a case, it shall be assumed that the parties concluded an agreement on transport of goods by road.
5. Should there be no provisions in the agreement, at least in the Document Form, which explicitly indicate

the ITO's obligations defined in p. 1 hereinabove, it shall be assumed that the Ordering Party has given their consent and represents that the ITO is obliged to act within the scope stipulated in § 26, p. 1 hereof.

§ 34

1. The ITO mentioned in § 26, p. 1 hereof may not be charged with failure to exercise due diligence in their execution of the consignment in the situation where the loss of or damage to the consignment occurred due to, in particular, the fact that the goods were loaded by the sender into open top or flat rack ITUs.
2. The ITO mentioned in § 33, p. 1 of these PGFFR 2022, shall be liable for damage on the Network Principle.

FINAL PROVISIONS

§ 35

1. If both Parties have their respective registered seats (places of residence) in Poland, any disputes between the Ordering Party and the Freight Forwarder shall be resolved by a common court of law with jurisdiction over the registered seat of the Freight Forwarder.
2. If the Ordering Party's registered seat or place of residence is abroad, any disputes between the Ordering Party and the Freight Forwarder shall be resolved by a Polish common court of law with jurisdiction over the registered seat of the Freight Forwarder (national jurisdiction).
3. Any disputes arising from the agreement concluded between the Ordering Party and the Freight Forwarder, to which the provisions of these PGFFR 2022 are applied, or any disputes arising in connection with this agreement, may be resolved, with the parties' mutual consent, by the Arbitration Court at the Polish International Freight Forwarders Association in Gdynia, in accordance with the Regulations of this Arbitration Court in force on the date when the claim is filed.

§ 36

1. Should any provision of these PGFFR 2022 be deemed unenforceable or invalid, in part or in its entirety, this shall not exclude the enforceability or validity of the remaining provisions hereof, or the enforceability or validity of the remaining scope of any provision which was deemed unenforceable or ineffective in its part.
2. In the situation described in p. 1 above, any stipulation deemed invalid or unenforceable shall be substituted by another provision, permitted in the light of law, which is most similar to the intent of the invalid or unenforceable provision of the PGFFR 2022.

§ 37

1. Agreements concluded between the Ordering Party and the Freight Forwarder with the use of the PGFFR 2022 shall be governed by Polish law, unless the parties agree otherwise.
2. In case of any discrepancies between the Polish and English version of these PGFFR 2022,
the Polish version shall prevail.

§ 38

When the Ordering Party and the Freight Forwarder conclude an agreement with the application of some or of all the provisions of the PGFFR 2022, the parties declare that, prior to the conclusion of such an agreement, they familiarised themselves with the provisions of the PGFFR 2022 in so far as they are applicable to the agreement concluded by the parties. The parties also represent that they agree to the provisions of the PGFFR 2022 being applied, in the scope mentioned hereinabove, to the agreement concluded between them.

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;**
- **służenie 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 rozstrzygania 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.**

Opracowane i zatwierdzone przez Radę PISiL uchwałą nr 115/09/2022 z dnia 13 grudnia 2022 r.