



I. Postanowienia ogólne

1. Przedmiotem niniejszych ogólnych warunków umowy dla transportu drogowego (dalej także OWU) jest szczegółowe uregulowanie stosunków umownych powstających między zamawiającym transport i dostawcą usług transportowych podczas zapewniania i realizacji transportu towaru na podstawie Zamówienia Transportu (dalej także ZT) lub umowy ramowej o transporcie rzeczy (dalej także UMTR). Te OWU wspólnie z konkretnymi warunkami umowy w ZT, wspólnie z UMTR, przedstawiają całkowitą umowę stron umownych o warunkach transportu towaru realizowane dla zamawiającego. W wypadku, że z obustronnego uzgodnionego ZT lub UMTR będzie wynikać odmienne uzgodnienie/umowa stron umownych wobec niniejszych OWU, potem treść ZT i UMTR jest nadrzędna nad tymi UMTR. W wypadku odmiennego uzgodnienia/umowy UMTR wobec ZT jest obowiązującym uzgodnieniem/umową konkretnie ZT.
2. Zmiany i uzupełnienia OWU, jak również jakiejkolwiek zmiany, uzupełniania i dodatki UMTR są dopuszczalne tylko w formie pisemnej, po uprzednim uzgodnieniu/zatwierdzeniu przez obie strony.
3. Stosunki prawne z międzynarodowego transportu powstające z UMTR, z konkretnego ZT lub w związku z nimi, kierują się Dyrektywą nr 11/1975 Dz.U. w brzmieniu aktualnym o Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), jak również pozostałymi przepisami odnoszącymi się do międzynarodowego transportu towaru. Stosunki prawne z transportu międzynarodowego, które nie rozwiązuje wyżej wymieniona Konwencja CMR w pozostałych sprawach będą kierować się czeskim prawem materialnym, zwłaszcza Kodeksem Cywilnym 89/2012 Dz.U. i pozostałymi ogólnie obowiązującymi przepisami prawnymi, przepisami wewnętrznymi, instrukcjami i rozporządzeniami, które są podane w UMTR, konkretnym ZT.
4. Warunki krajowego transportu towarów w pozostałych sprawach kierują się odpowiednimi postanowieniami Kodeksu Cywilnym z nr 89/2012 Dz.U. w aktualnym brzmieniu i pozostałymi ogólnie obowiązującymi przepisami prawnymi, przepisami wewnętrznymi, instrukcjami i rozporządzeniami, które są podane w UMTR, konkretnym ZT., ew. o których był spedytor w ciągu trwania stosunku umownego uprzedzony lub zaznajomił się z ich istnieniem.

II. Terminy i warunki realizacji transportu

1. Spedytor jest zobowiązany podstawić wymagany typ pojazdu drogowego do załadunku towaru w uzgodnionym ZT ewentualnie jeszcze uzgodniony czas albo raczej czasowe „okno” załadunku. W wypadku, że spedytor nie będzie mógł spełnić/wykonać to zobowiązanie z powodu nieprzewidzianego zdarzenia awarii pojazdu, szczelności/nieprzepuszczalności infrastruktury, itp. spedytor jest zobowiązany natychmiast powiadomić o tym zdarzeniu telefonicznie i następnie pisemnie pocztą elektroniczną zamawiającemu transport tj. konkretnemu odpowiedzialnemu pracownikowi zamawiającego, który jest podany w ZT. Spedytor nie może zrezygnować z obowiązku dokończenia transportu odnośnie technicznej usterki na pojeździe. Rozpoczęty transport jest już zobowiązany dokończyć nawet pojazdem rezerwowym w terminie, do którego się zobowiązał.
2. Spedytor nie może zrezygnować z obowiązku zakończyć transport odnośnie technicznej usterki na pojeździe. Rozpoczęty transport jest już zobowiązany dokończyć nawet pojazdem rezerwowym w terminie, do którego się zobowiązał.
3. Spedytor jest zobowiązany respektować ustalony czas pracy (czas eksploatacyjny) ekspedytora do załadowania towaru, jak również czas eksploatacji odbiorcy do wyładowania towarów według danych w ZT i podstawiać pojazd drogowy w uzgodnionym dniu tylko w tym określonym czasie pracy (czasie eksploatacyjnym). Podstawienie pojazdu drogowego w czasie następującym po upływie tego czasu eksploatacyjnego ekspedytora jest uważane za opóźnione podstawienie pojazdu drogowego a zamawiający ma wtedy prawo doliczać uzgodnioną karę umowną, kiedy podstawienie pojazdu drogowego po tym czasie eksploatacyjnym aż do końca danego dnia kalendarzowego podstawienia pojazdu jest uważane za pierwszy dzień zwłoki. W wypadku, że zamawiający i spedytor uzgodnią transport w trybie „just in time” (dalej JIT) , spedytor jest zobowiązany dotrzymać konkretną godzinę lub odcinek czasowy ustalony w zamówieniu do podstawienia pojazdu drogowego do załadowania i wyładowania towaru, to znaczy dotrzymać konkretny czas w ramach czasu eksploatacyjnego ekspedytora lub odbiorcy towaru.
4. Późniejsze podstawienie pojazdu drogowego do załadowania jest dopuszczalne tylko w wypadkach, kiedy to postępowanie/proces został uzgodniony przez strony umowne pisemnie z ustaleniem terminu wymaganego załadowania towaru w ZT .
5. Jeżeli zamawiający będzie wymagać transport w trybie „JIT”, taki transport jest rozumiany jako transport terminowy, tzn. transport z podaniem dokładnie określonej informacji czasowej załadowania towaru, jak również wyładowania towaru, na podstawie treści w ZT.



6. Przy zabezpieczaniu transportu materiałów/substancji ułożonych luzem, sypkich substratów, roślin zbożowych, niezbędne jest zastosowanie pojazdów drogowych z specjalnymi wywrotkami lub walkingfloor i to z plandeką, przechylonych, ewentualnie innych dodatków, które zostały wyznaczone w ZT. Transport roślin zbożowych dla celów spożywczych wymagający tryb transportu odpowiadający certyfikacji GMP B4.1, przedstawi spedytor przed rozpoczęciem transportu. Transport towaru ulegający trybowi niebezpiecznych rzeczy ADR, określony w ZT, i spedytor jest zobowiązany do tego, że pojazd transportowy spełnia to wymaganie a kierowca pojazdu został wyszkolony do takiego transportu.

7. Jeżeli spedytor nie podstawia wymagany pojazd drogowy danego typu i wyposażenia do załadowania towaru według zatwierdzonego ZT w uzgodnionym terminie, zamawiający jest zobowiązany przystąpić do odwołania, rozwiązania (storno) tego ZT lub jej części (w zasięgu ilości nie podstawionych pojazdów transportowych) i wymagany transport zabezpieczyć u innego spedytora. Do odwołania rozwiązania (storno) ZT lub jej części jest zamawiający upoważniony pisemnym zawiadomieniem formą faksowej lub e-mailowej wiadomości wysłanej do spedytora z podaniem identyfikacyjnego numeru odwołanego ZT.

8. Spedytor zobowiązuje się rozpocząć wszystkie transporty skierowaniem towaru do określonego odbiorcy bez zbędnej zwłoki po załadowaniu towaru tak, aby rzeczywisty czas transportu, biorąc pod uwagę wszystkie okoliczności, nie przekroczyła określony czas, który można oczekiwać do realizacji transportu od sumiennego spedytora.

III. Prawa i obowiązki spedytora

1. Spedytor odpowiada za szkody na odebranej przesyłce przy zabezpieczaniu transportu, dalej za szkodę powstałą na przesyłce po jej odebraniu aż do jej wydania odbiorcy. Dostawca jest upoważniony pełnić swe zobowiązania przy zabezpieczaniu transportu za pośrednictwem innych podmiotów – ekspedytora (subekspedytora) lub spedytora; spedytor jest owszem zobowiązany przedstawić zamawiającemu na jego wezwanie tożsamość tego trzeciego podmiotu do zatwierdzenia wyłącznie przedstawienia obowiązujących umów o ubezpieczeniu spedytora końcowego. W wszystkich tych wypadkach odpowiada spedytor zamawiającemu w całym zakresie za powstałą szkodę, tak, jakby transport realizował lub zabezpieczał sam. Spedytor nie może być zwolniony od odpowiedzialności za szkody twierdząc, że transport tylko załatwiał.

2. Spedytor jest zobowiązany przekazać zamawiającemu wiadomość pisemną o szkodzie, która zagraża przesyłce, lub na niej powstała, jak tylko dowie się o tym, inaczej odpowiada za szkodę powstałą zamawiającemu z tym, że ten obowiązek nie spełnił. Szkodą na przesyłce jest rozumiana zwłaszcza zupełna lub częściowa utrata przesyłki lub jej uszkodzenie lub pozbawienie wartości/dewaluacji.

3. Spedytor jest odpowiedzialny wobec zamawiającego za jakąkolwiek inną szkodę, która powstanie zamawiającemu w wyniku naruszenia obowiązków spedytora wynikająca z UMTR, poszczególnych ZT lub odpowiednich przepisów prawnych.

4. Spedytor jest zobowiązany zabezpieczyć ubezpieczenie wysyłki w wypadku powstania szkody w ciągu transportu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spedytora/przewoźnika, dla obszaru krajowego transportu towaru jak również dla obszaru międzynarodowego transportu drogowego. Strony uzgodniły, że minimalna wysokość opłaty ubezpieczeniowej wynosi 4.000.000,- CZK. (163.265,- EUR). W wypadku wyższej wartości transportowanego towaru niż jest podana kwota, spedytorowi zostanie udzielona opłata/wynagrodzenie na ubezpieczenie dodatkowe wartości towaru przekraczająca kwotę 4.000.000,- Kč. (163.265,- EUR). W wypadku wyższej wartości transportowanego towaru niż podana kwota, spedytorowi zostanie udzielona kwota na ubezpieczenie dodatkowe.

5. Spedytor dalej zobowiązuje się mieć uzgodnione ubezpieczenie i zachować przez cały okres trwania UMTR, zwłaszcza prawidłowym i wczesnym zaplaceniem opłaty ubezpieczenia. Jeżeli przedmiotem umowy ubezpieczenia nie jest ubezpieczenie odpowiedzialności za szkody na podstawie art. 29 Konwencji CMR, za powstałą szkodę jest odpowiedzialny spedytor w całym zakresie, bez prawa powoływania się lub ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z warunkami CMR.

6. Spedytor odpowiada za prawidłowe odebranie wypełnionych dokumentów towarzyszących, ewentualnie dokumentów celnych i przejmuje gwarancję/rękojmią za powstanie szkód "celnych", do transportowanego towaru. Po zakończeniu transportu musi być jasne, kto towar odebrał. W wypadku absencji pieczętki odbiorcy, musi być podana nazwa i numer dokumentu odbioru (dowód osobisty, paszport, prawo jazdy).



7. Spedytor jest dalej zobowiązany zabezpieczyć, aby transport przesyłek był realizowany wyłącznie środkami transportu w stanie prawidłowym i zdolnym do eksploatacji, z respektowaniem postanowień odpowiednich przepisów prawnych i zasad ochrony środowiska naturalnego (zwłaszcza czystość przestrzeni ładunkowej, ustawowymi warunkami gospodarowania z odpadami, emisje, techniczny stan pojazdu ze względu na ewent. wycieknięcia niebezpiecznych substancji – paliwo, olej itp.). Przy naruszeniu tych przepisów i zasad osoba upoważniona przez nadawcę/wysyłającego lub odbiorcę jest upoważniona uniemożliwić wjazd pojazdu transportowego do miejsc załadowania lub wyładowania towaru.
8. Spedytor jest również zobowiązany zabezpieczyć, aby podstawiony środek transportu miał dostateczną dostępność przestrzeni ładunkowej z ZT, tzn. aby przestrzeń ładunkowa była do dyspozycji w całym zakresie przestrzeni przeznaczonej do ułożenia towaru i aby w tej przestrzeni ładunkowej nie znajdował inny towar, opakowania lub inne rzeczy, które by ograniczały wykorzystanie przestrzeni ładunkowej. W wypadku nie dotrzymania tego zobowiązania jest zamawiający ew. nadawca/wysyłający upoważniony odmówić załadowania towaru na taki pojazd transportowy, z wykluczeniem jakichkolwiek roszczeń uiszczenia powstałych kosztów.
9. Spedytor zobowiązuje się pisemnie zawiadamiać/awizować numer rejestracyjny pojazdu transportowego, zwłaszcza załączników ZT o kolejnych danych o kierowcy, marka pojazdu, „okno” czasowe przy jej możliwości wyboru w celu zezwolenia wejścia na załadowanie z dostatecznym uprzedzeniem według ustalonych OWU, uzgodnień UMTR i na podstawie treści ZT i ewentualnie załączników do ZT.
10. Spedytor dalej zobowiązuje się dotrzymywać tryb wykorzystywania parkingów przeznaczonych do parkowania pojazdów transportowych przed załadowaniem i wyładowaniem poszczególnych nadawców/wysyłających albo raczej odbiorców i ograniczyć okres postoju na niezbędnie ograniczony czas to znaczy w dniu załadowania lub wyładowania na podstawie informacji ZT. W niektórych wypadkach zobowiązuje się również, że miejsca do parkowania będą wykorzystywane tylko do krótkoterminowego postoju pojazdu transportowego do niezbędnego odebrania dokumentów spedycyjnych.
11. Spedytor zabezpieczy, aby kierowca pojazdu drogowego w miejscu załadowania zgłosił się w imieniu zamawiającego. W miejscu wyładowania potem zgłasza się w imieniu zamawiającego według jego dyspozycji podanych w ZT.
12. Spedytor bierze pod uwagę, że ruch pojazdu w miejscu, w którym będzie realizowane załadowanie lub wyładowanie towaru, kieruje się odpowiednimi wewnętrznymi instrukcjami i przepisami o podstawowych zasadach bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, które otrzyma kierowca pojazdu transportowego przed wejściem do odpowiedniego ośrodka/zakładu lub będzie częścią składową ZT.
13. Spedytor zabezpieczy, że konkretny kierowca pojazdu drogowego będzie zaznajomiony z charakterem transportowanego towaru i rodzajem transportu, że będzie się rozchodzić o osobę, która zna warunki i przyzwyczajenia danej dziedziny transportu, że będzie wyposażony odpowiednimi niezbędnymi danymi do załadowania towarów (odpowiednim kodem załadowania, miejscem załadowania albo raczej miejscem wyładowania).
14. Podczas załadowania i wyładowania towaru w odpowiednim miejscu według ZT kierowca pojazdu drogowego jest zobowiązany dotrzymywać wszystkie instrukcje zamawiającego, nadawcy/wysyłającego i odbiorcy towaru, jeżeli są te instrukcje zgodne z ZT. W wypadku, że postępowanie odpowiedniego kierowcy pojazdu drogowego będzie sprzeczne z udzielonymi instrukcjami, zamawiający zastrzega sobie prawo przystąpienia do środków karnych polegających w złożeniu zlecenia do natychmiastowego zatrzymania załadowania towaru na pojazd drogowy lub wyładowania towaru z pojazdu drogowego, do następnych dyspozycji z pojazdem transportowym i załadowanym albo raczej wyładowanym) towarem według dalszych instrukcji zamawiającego. Tym nakazem do natychmiastowego zatrzymania załadowania lub wyładowania towaru dochodzi do zniesienia/odwołania ZT, na podstawie którego rozpoczęto transport. W takim wypadku spedytor nie ma prawa do uiszczenia uzgodnionej ceny transportu i ponosi wszelkie koszty połączone z tym zniesionym/odwołanym transportem. Jeżeli nie zostanie uzgodnione inaczej, spedytor ponosi na swe obciążenie karę umowną do wysokości opłaty przewozowej. Ta umowa/uzgodnienie nie ma wpływ na ewentualną szkodę towaru.
15. Spedytor odpowiada za prawidłowe załadowania przesyłki i jej przymocowanie do przestrzeni ładunkowej pojazdu transportowego zgodnie z odpowiednimi przepisami i normami, obowiązującymi na terytorium odpowiedniego państwa, na terytorium którego jest towar transportowany. Przed rozpoczęciem transportu kierowca spedytor wykona:



- 15.1. kontrolę widocznego stanu przesyłki i jej opakowania, włącznie poprawności danych w liście przewozowym CMR, ew. w liście załadowniczym o ilości sztuk i ich markach i numerach,
 - 15.2. kontrolę załadowania, włącznie załadowania przesyłki na przestrzeni ładunkowej pojazdu drogowego z punktu widzenia wymagań właściwego transportu przesyłki w granicach zakładanych ryzyk transportu,
 - 15.3. kierowca pojazdu transportowego będzie obecny przez cały okres wykonywania załadowania i jej układania na pojazd transportowy i będzie instruować osoby wykonujące załadowanie w celu właściwego ułożenia przesyłki,
 - 15.4. właściwe/prawidłowe przymocowanie i kotwienie przesyłki na przestrzeni ładunkowej pojazdu drogowego przeciwko posunięciom lub innym niebezpieczeństwom transportu drogowego,
 - 15.5. jeżeli są w miejscu załadowania dostępne schematy przykładów załadunku (dyrektywa załadunkowa), chodzący o zalecane procesy nadawcy/wysyłającego przesyłki.
16. W wypadku stwierdzenia jakichkolwiek niedociągnięć według punktu 15. niniejszego artykułu OWU przez kierowcę jest zobowiązany zwrócić uwagę na stwierdzone konkretne niedociągnięcia nadawcy/wysyłającego i zapisać je do listu przewozowego CMR, ewent. do listu załadowniczego uzasadnione zastrzeżenie w związku poprawności danych o ilości sztuk przesyłki, ich markach/znakach, ze względu na widoczny stan przesyłki i jej opakowania, włącznie uzasadnionego zastrzeżenia niewłaściwego ułożenia wysyłki, a to w pierwszym pierwotnym egzemplarzu listu przeznaczonego dla nadawcy/wysyłającego, z jednoczesną kopią tego zastrzeżenia na dalszy egzemplarz listu przewozowego i załadowniczego. Jeżeli kierowca pojazdu drogowego rozpocznie transport i nie ostrzegł nadawcę/wysyłającego na stwierdzone niedociągnięcia i nie podał uzasadnionego zastrzeżenia w wyżej wymienionym sensie, dostawca odpowiada za wszystkie szkody powstałe podczas transportu lub w związku z nim.
17. Spedytor jest zobowiązany zapewnić, aby każdy kierowca pojazdu drogowego (ewent. dalsza osoba załogi) pojazdu przystawianego do załadowania był ubrany w właściwą odzież roboczą (tj. długie spodnie, koszula, ewent. bluza robocza) i mocne obuwie robocze, dalej w miejscu załadowania musi mieć (na sobie) hełm ochronny, rękawice robocze i kamizelkę ostrzegawczą (fluorescencyjną), to miejsca załadowań i wyładowań i charakter towaru, gdzie widocznie dochodzi do możliwości powstania obrażenia i te pomoce ochronne są ogólnie wymagane a spedytor został uprzedzony o stosowaniu tych pomocy ochronnych w ZT. Naruszenie tego obowiązku jest powodem do udzielenia zabronienia wstępu (wjazdu) pojazdu transportowego do miejsca załadowania lub wyładowania, do którego jest upoważniony zamawiający, nadawca/wysyłający i odbiorca towaru, ewent. też do udzielenia instrukcji do natychmiastowego przerwania załadowania i wyładowania pojazdu drogowego. W tym przypadku uznaje się, że spedytor nie spełnił swój obowiązek do prawidłowego podstawienia pojazdu transportowego do załadowania albo raczej wyładowania. Przy naruszeniu obowiązku ochrony zdrowia i naruszeniu zakazu spożywania napojów alkoholowych i środków odurzających można udzielić zakaz wstępu konkretnej osobie lub przy powtórzonym naruszeniu także spedytorowi do obiektu załadowania i wyładowania.
18. Spedytor jest również zobowiązany zabezpieczyć, aby pojazd drogowy z towarem nie został odstawiony bez zapewnienia kontroli/nadzoru, aby były właściwie zamknięte wszystkie dostępy do kabiny pojazdu i przestrzeni załadowniczej, także w sytuacji, kiedy jest kierowca wewnątrz pojazdu i ma obowiązkową lub inną przerwę (wypoczynek, oczekiwanie na odprawę na granicach, niezbędnie konieczna naprawa pojazdu itp.). Parkowanie, w wypadku, że kierowca opuści pojazd i nie zapewni kontrolę/nadzór, jest dozwolone tylko na parkingach strzeżonych.
19. Spedytor zobowiązuje się dotrzymywać przepisy prawa o bezpieczeństwie transportu towarów i jego ułożenie na pojeździe transportowym, zobowiązuje się również mieć do dyspozycji środki techniczne służące do zapewnienia towaru podczas transportu (dostateczna ilość pasów mocujących podkładek przeciwślizgowych itd.), wszystko zgodnie z wymaganiami wynikającymi z prawnych uregulowań określonego państwa, przez terytorium/obszar którego będzie realizowany transport.
20. W wypadku, że zamawiający będzie w zamówieniu wymagać zabezpieczenie transportu za pośrednictwem pojazdu drogowego z ekologicznym oznaczeniem EUR 4, ew. EUR 5, spedytor jest udowodnić relewantnym sposobem, że pojazd ma takie oznaczenie.
21. W wypadku kombinowanych wyładowań przesyłek towaru przeznaczonych do więcej odbiorców, kierowca pojazdu drogowego jest zobowiązany zapewnić wyładowanie towaru na podstawie określonej kolejności odbiorców; jeżeli ta kolejność nie jest podana, kierowca jest zobowiązany zapewnić wyładowanie towaru do określonego odbiorcy. W wypadku przemieszczanych wysyłek kierowca pojazdu drogowego podczas załadowania będzie wymagać bliższych informacji o przesyłkach, ewent. ich oznaczenia tak, aby nie doszło do wymiany przesyłek.
22. Zgodność z ustawowej płacy minimalnej Spedytor zobowiązuje się do przestrzegania obowiązujących przepisów prawnych płac minimalnych, czyli płacić swoim pracownikom odpowiednią prawną płacę minimalnej. Spedytor



zobowiązuje się również do zaangażowania swoich podwykonawców i używane agencje pracy tymczasowej do wypłaty swoim pracownikom ustawowego minimalnego wynagrodzenia. Spedytor ponosi odpowiedzialność wobec zamawiającego za jakiekolwiek naruszenie przepisów prawa, w szczególności przepisy ustawowe wynagrodzenia minimalne, przez spedytora lub przez podwykonawców lub agencje pracy tymczasowej. Spedytor ma bronić, zabezpieczać, uwalnianie i przytrzymaj zamawiającego przed wszelkimi stratą, szkody, odpowiedzialności, żądań i roszczeń, a płacić żadnych osiedli i osądów wobec zamawiającego, wynikające z naruszenia przepisów prawnych przez spedytora lub jego podwykonawców lub agencje pracy tymczasowej.

IV. Prawa i obowiązki zamawiającego

1. Zamawiający jest zobowiązany udzielić spedytorowi poprawne dane o zawartości wysyłki i jej charakterze, oraz o innych faktach potrzebnych do zawarcia stosunków umownych i jest odpowiedzialny za szkodę, która powstanie dostawcy przez naruszenie tego obowiązku.
2. Ewentualna zmiana dyspozycji dotycząca warunków transportu wysyłki musi być wykonana zgodnie z art. 12 Konwencji CMR, w postaci słownej instrukcji (telefonicznie), który owszem musi zatwierdzony pisemnie w najbliższym następującym dniu roboczym.
3. Zamawiający jest kiedykolwiek w ciągu trwania stosunku umownego według UMTR lub ZT upoważniony do kontroli spełnienia obowiązków spedytora, włącznie kontroli platform manipulacyjnych spedytora w celu kontroli realizacji warunków manipulacji z wysyłkami spedytora. Szczegółowe warunki kontroli platform manipulacyjnych będą uzgodnione przez strony umowne dodatkowo dla każdego poszczególnego wypadku.
4. Strony umowne uzgodniły, że spedytor nie jest upoważniony do cesji należności za zamawiającym na osoby trzecie.
5. Jeżeli dojdzie do powstania jakichkolwiek należności zamawiającego za spedytora, zamawiający jest upoważniony do jednostronnego zaliczenia tych należności wobec należnościom spedytora za zamawiającym.

V. Kary umowne

1. W wypadku, że Zamawiający stornuje już zatwierdzone ZT, w czasie, kiedy już odpowiedni pojazd drogowy jest przygotowany do załadowania towaru, tzn. potem, kiedy już doszło do zawiadomienia (ewidencji) wejścia/wjazdu pojazdu w miejscu załadowania. Spedytor udowodni swe roszczenie przez dostarczenie zatwierdzenia z miejsca załadowania przez nadawcę/wysyłającego, który ładuje i musi być podana data, godzina przyjazdu i godzina odjazdu, powód nie załadowania pojazdu
2. Przy przekroczeniu terminu podstawienia pojazdu drogowego do załadowania (przy wszystkich transportach, włącznie transportu w trybie JIT) jest Zamawiający upoważniony naliczyć spedytorowi karę umowną w wysokości 50,- EUR/pojazd drogowy/dzień.
3. Karę umowną w wysokości 200,- EUR/pojazd drogowy/dzień jest zamawiający upoważniony naliczyć podczas realizacji transportu w trybie JIT, i to w wypadku obowiązującego terminu wyładowania towaru przez Spedytora. W wypadku, że pojazd transportowy zostanie podstawiony w dniu wymaganego wyładowania, owszem aż w okresie następującym po upływie okresu eksploatacyjnego odbiorcy towaru, jest to uważane za opóźnione podstawienie pojazdu drogowego do wyładowania towaru, z prawem zamawiającego naliczać uzgodnioną karę umowną, kiedy podstawienie pojazdu drogowego po tym okresie eksploatacyjnym aż do końca danego dnia kalendarzowego podstawienie pojazdu jest uważane za pierwszy dzień zwłoki.
4. W wypadku naruszenie zakazu cesji należności według punktu 4 artykułu IV niniejszych Warunków była uzgodniona kara umowna w wysokości odpowiadającej 60% wartości nominalnej należności scedowanej bez uzgodnienia zamawiającego.
5. W wypadku zwłoki z pełnieniem obowiązków pieniężnych na podstawie niniejszej umowy strony umowne uzgodniły odsetki za zwłokę 5% p.m.
6. Wszelkie kary umowne, tak samo jak również odsetki za zwłokę w uzgodnionej wysokości są płatne do 15 dni po doręczeniu ich pisemnego rozliczenia odpowiednią upoważnioną stroną umowną zobowiązaną do ich zapłacenia.



7. Oprócz uzgodnień o karze umownej na podstawie punktu 2 artykułu V. OWU, není uzgodnieniem o dalszych karach umownych nie zostało dotknięte roszczenie do odszkodowania powstałe jednej ze stron umownych przez naruszenie obowiązków umownych przez drugą stronę.

8. Jeżeli dojdzie do zastosowania jakiegokolwiek reklamacji od strony odbiorcy wysyłki, powiązanej z czynnością spedytora podczas wypełniania/realizacji jego warunków umownych i ustawowo ustalonych obowiązków dotyczących działań czynności spedytatorów, zamawiający ma prawo zatrzymać uiszczenie faktur spedytora aż do wysokości zakładanej szkody, i to do chwili zupełnego rozwiązania reklamacji. Zatrzymanie będzie aplikowane w wypadku, że spedytor nie dostarczy do 7 dni od zgłoszenia szkody swemu ubezpieczycielowi numer zdarzenia objętego ubezpieczeniem, które udowadnia śledztwo powstałej szkody przez jego ubezpieczyciela.

VI. Siła wyższa

1. W przypadku, że w ciągu trwania stosunku umownego między zamawiającym a spedytorem dojdzie do wydarzeń, które w okresie ich powstania nie można przewidzieć i które spowodują którejs ze stron umownych częściową lub zupełną przeszkodę w pełnieniu/realizacji ich obowiązków umownych, zwłaszcza do okoliczności tzw. siły wyższej, strony umowne zobowiązują się bez zbędnej zwłoki wzajemnie informować o tych wydarzeniach i omówić dalsze kroki. Okolicznościami tzw. siły wyższej, których nie można odwrócić z wszelką starannością, którą można po odpowiedniej stronie wymagać, zwłaszcza strajk, wojna, inne niepokoje, handlowe, walutowe, polityczne postanowienia urzędów, dalej zjawiska naturalne jak pożar, powódź, trzęsienie ziemi itp.

2. Jeżeli przeszkoda w wyniku siły wyższej działa przez okres nie przekraczający 30 dni kalendarzowych, strony umowne są zobowiązane spełnić swe wymagania wynikające z umowy, jak tylko skutki siły wyższej pomina, przy czym terminy dostawy i wszystkie dalsze terminy zostaną posunięte o okres działania siły wyższej. Jeżeli przeszkoda siły wyższej trwa w ciągu UMTR lub ZT dłużej niż 30 dni kalendarzowych, każda ze stron umownych ma prawo rozwiązać umowę.

3. Odpowiedzialność stron umownych za częściowe lub zupełne nie spełnienie obowiązków umownych jest również wykluczona, jeżeli stało się tak wyniku decyzji lub instrukcji odpowiedniego organu państwowego, który uniemożliwi którejkolwiek ze stron umownych spełnienie/realizację wynikającą z UMTR lub ZT. Również o tym fakcie są strony zobowiązane natychmiast informować się wzajemnie z tym, że podana okoliczność jest bez następnego powodem do odstąpienia od UMTR.

4. Odstąpienie od UMTR lub ZT z powodu siły wyższej musi być pisemne, doręczone pozostałym stronom umownym i jest skuteczne w dniu jego doręczenia ostatniej stronie umownej z tym, że żadna strona umowna nie będzie wobec pozostałym stronom umownym stosować majątkowe lub inne kary lub jakiegokolwiek odszkodowanie powstałe za nie spełnienie obowiązków na podstawie niniejszej umowy.

VII. Dalsze postanowienia

1. W wypadku, że po stronie spedytora jako dłużnika nastąpią okoliczności świadczące o stanie bankructwa lub o zagrażającym bankructwie w brzmieniu artykułu 182/2006 Dz.U. w brzmieniu aktualnym, tj. ustawa o bankructwie sposobach jego realizacji (ustawa o upadłości), ewent. od strony spedytora jako dłużnika lub innej osoby zostanie wzniesiony wniosek o upadłość, spedytor zobowiązuje się o tych faktach natychmiast informować zamawiającego. W tym wypadku jest zamawiający upoważniony według swego rozważenia od UMTR lub ZT odstąpić.

VIII. Postanowienia końcowe

1. Wszystkie spory, które by mogły powstać z Umowy Ramowej i w związku z nią, strony będą rozwiązywać przede wszystkim przez wzajemne uzgodnienie/umowę.

2. Jeżeli nie dojdzie do uzgodnienia/umowy stron o polubownym rozwiązaniu tego sporu będą decydować właściwe według rzeczowej i miejscowej stosowności/przynależności wynikającej z ustawy nr 99/1963 Dz.U. w brzmieniu aktualnym – Sąd Postępowania Cywilnego.