



GEODIS Poland

Warunki przewozu ładunków drogą lotniczą

ARTYKUŁ 1

Definicje

Konwencja oznacza Konwencję o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego; sporządzoną w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. (Konwencja montrealaska).

Nadawca lub wysyłający oznacza osobę fizyczną lub prawną, której nazwisko jest wpisane jako strona umowy w przeznaczonym do tego miejscu na spedytorskim lotniczym liście przewozowym, po zawarciu umowy przewozu.

Przedstawiciel oznacza osobę fizyczną lub prawną, która w sposób wyraźny lub dorozumiany jest upoważniona do działania w imieniu lub na rzecz przewoźnika i/lub nadawcy w odniesieniu do przewozu, chyba że umowa przewozu stanowi inaczej.

Przewoźnik faktyczny (wykonujący) oznacza przewoźnika lotniczego, który na podstawie upoważnienia przewoźnika umownego wykonuje przewóz w całości lub w części.

Przewoźnik umowny oznacza spółkę GEODIS Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Polska, wystawiającą swój spedytorski lotniczy list przewozowy.

Przewoźnik to przewoźnik lotniczy podany w lotniczym liście przewozowym lub w spedytorskim lotniczym liście przewozowym.

Przewóz oznacza przewóz ładunku drogą powietrzną lub lądową z opłatą lub bez na podstawie umowy przewozu lotniczego.

Umowa przewozu oznacza ustne lub pisemne porozumienie między nadawcą a przewoźnikiem dotyczące przewozu, który ma być wykonany przez przewoźnika, w tym stawki frachtowe.

Odbiorca jest to osoba, firma lub inna osoba prawna, której nazwisko jest wpisane w przeznaczonym do tego miejscu w lotniczym liście przewozowym i której przewoźnik musi przekazać towar, chyba że polecono inaczej.

Stawki frachtowe / taryfy oznaczają te wynagrodzenia i opłaty przewoźnika związane z wagą lub wartością, które mają zastosowanie do przewozu i rodzaju przewozu wybranego przez nadawcę w dniu wystawienia lotniczego listu przewozowego lub które zostały uzgodnione między stronami umowy.

Ładunek oznacza wszystkie przedmioty przewożone lub przeznaczone do przewozu samolotem, o ile warunki przewozu mają zastosowanie na podstawie obowiązujących konwencji międzynarodowych.

Lotniczy list przewozowy oznacza dokument nazwany „Lotniczym listem przewozowym” i wypełniony przez nadawcę lub w jego imieniu. Stanowi on dowód zawarcia umowy pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem na przewóz ładunku.

Dni oznaczają pełne dni kalendarzowe, w tym niedziele i dni świąteczne; przy ustanawianiu terminu ważności nie liczy się dnia wystawienia dokumentu przewozowego lub dnia odlotu.

Usługa doręczenia oznacza przewóz lądowy przesyłek przychodzących z portu lotniczego przeznaczenia na adres odbiorcy lub jego wyznaczonego przedstawiciela lub do depozytu właściwych organów, jeżeli jest to wymagane.



ARTYKUŁ 2

Prawo właściwe

Każdy przewóz wykonywany przez przewoźnika samodzielnie lub za pośrednictwem osób trzecich, w tym wszystkie usługi z nim związane, wykonywane samodzielnie lub przez osoby trzecie, podlegają:

- a) konwencji mającej zastosowanie w przewozie, chyba że nie jest to przewóz międzynarodowy w rozumieniu definicji ujętej w konwencji,
- b) prawa polskiemu w zakresie, w jakim ma ono zastosowanie w przewozie,
- c) wszelkim innym krajowym i międzynarodowym przepisom, postanowieniom i wymaganiom rządowym w zakresie, w jakim mają zastosowanie w przewozie,
- d) niniejszym warunkom przewozu oraz innym warunkom, zasadom, przepisom, w tym między innymi przepisom IATA i TACT. Niniejsze warunki przewozu mogą zostać sprawdzone na stronie internetowej przewoźnika.

ARTYKUŁ 3

Zakres zastosowania warunków przewozu

1. Podstawa

Żaden z przepisów niniejszych warunków przewozu nie różni się od przepisów obowiązującego prawa na niekorzyść nadawcy lub odbiorcy, chyba że takie odstępstwa są dopuszczalne.

2. Ogólne warunki

Każdy przewóz ładunku, w tym wszystkie usługi z nim związane, odbywa się z uwzględnieniem art. 1 i podlega niniejszym warunkom przewozu. Przewoźnik może wyznaczyć osoby trzecie do wykonywania należnych usług przewozowych.

3. Umowa spedycji

Przewoźnik umowny, będący jednocześnie spedytorem frachtu nadawcy lub odbiorcy, jest uprawniony do powoływania się na postanowienia umowy spedycji, które mają zastosowanie również w umowie przewozu, o ile nie są one sprzeczne z konwencją.

4. Zmiany bez uprzedniego powiadomienia

O ile obowiązujące przepisy prawa oraz przepisy, postanowienia i wymagania rządowe nie stanowią inaczej, niniejsze warunki przewozu mogą ulec zmianie bez uprzedniego powiadomienia.

5. Obowiązki nadawcy

Nadawca jest odpowiedzialny za zapoznanie Odbiorcy lub innej osoby uprawnionej do towaru z niniejszymi warunkami przewozu.

ARTYKUŁ 4

Wypełnianie lotniczego listu przewozowego

1. Lotniczy list przewozowy

Nadawca wypełnia lotniczy list przewozowy lub zleca wypełnienie go w swoim imieniu, w sposób określony przez przewoźnika i w wymaganej liczbie egzemplarzy. Nadawca dostarcza przewoźnikowi lotniczy list przewozowy przy przekazaniu ładunku lub dostarcza go przewoźnikowi w formie elektronicznej. Przewoźnik może zwrócić się do nadawcy z prośbą o wypełnienie lub zlecenie wypełnienia w jego imieniu oddzielnych lotniczych listów przewozowych, jeżeli ładunek obejmuje więcej niż jedną jednostkę opakowania lub jeżeli nie może być przewożony jako jedna jednostka opakowania w jednym samolocie lub jeżeli nie może być przewożony na podstawie jednego lotniczego listu przewozowego bez naruszenia wymogów rządowych lub przepisów przewoźnika.



2. Elektroniczny lotniczy list przewozowy

Jeżeli przewoźnik przewiduje taką możliwość, lotniczy list przewozowy może być sporządzony i/lub przechowywany w formie elektronicznej i podpisany podpisem elektronicznym, jak ustanowiono w tym celu przez przewoźnika. Przy przekazaniu ładunku lotniczy list przewozowy musi być fizycznie dostępny.

3. Widoczny stan ładunku

Jeżeli stan ładunku i/lub opakowania jest wyraźnie wadliwy, nadawca dokonuje odpowiedniej adnotacji w lotniczym liście przewozowym lub innym odpowiednim dokumencie. Jeżeli nadawca tego nie uczyni lub jeżeli adnotacja jest niejasna, przewoźnik może dokonać odpowiedniej adnotacji lub sprostowania w lotniczym liście przewozowym.

4. Przygotowanie, wypełnienie lub korekta wykonana przez przewoźnika

Na wyraźne lub dorozumiane życzenie nadawcy przewoźnik może sam wypełnić lotniczy list przewozowy; w takim przypadku przyjmuje się – do czasu udowodnienia, że było inaczej – że przewoźnik działał w imieniu nadawcy. Jeżeli lotniczy list przewozowy nie zawiera wszystkich wymaganych danych lub jest nieprawidłowy oraz w przypadku bezpośredniego zagrożenia lub po bezskutecznej próbie uzyskania instrukcji, przewoźnik jest uprawniony, ale nie zobowiązany do jego uzupełnienia lub poprawienia zgodnie ze swoją najlepszą wiedzą.

5. Odpowiedzialność za dane

Nadawca jest odpowiedzialny wobec przewoźnika i stron trzecich za poprawność i kompletność wszystkich danych umieszczonych w lotniczym liście przewozowym przez siebie lub któregokolwiek z jego przedstawicieli lub przez przewoźnika zgodnie z punktami 3 i 4; to samo dotyczy wszelkich danych lub oświadczeń złożonych przez nadawcę lub jego przedstawicieli wobec przewoźnika w odniesieniu do ładunku lub jego wartości. Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody poniesione przez przewoźnika lub osoby trzecie z powodu nieprawidłowości, niedokładności lub niekompletności tych danych.

6. Forma, Zmiany

Podpis przewoźnika, jak również podpis nadawcy mogą być wydrukowane lub zastąpione pieczęcią. Przewoźnik nie jest zobowiązany do przyjęcia lotniczego listu przewozowego, na którym widnieją zmienione lub usunięte wpisy. W zakresie, w jakim oświadczenia wymagają formy pisemnej, podpis określony w rozumieniu punktu 2 ma taką samą moc, jeżeli umożliwia identyfikację osoby, która go złożyła.

ARTYKUŁ 5

Oplaty frachtowe

1. Obowiązujące stawki i opłaty frachtowe

Stawki i opłaty frachtowe obowiązujące na podstawie niniejszych warunków zostały uzgodnione pomiędzy stronami umowy. Stawki i opłaty frachtowe obowiązują dla wybranej trasy przewozu.

2. Podstawa naliczania opłat frachtowych

Opłaty frachtowe i przewozowe zależą od wyższej spośród następujących wartości: wagi całkowitej lub objętości całkowitej oraz, jeżeli dotyczy, od dopłaty do wybranej przez nadawcę formy przewozu.

3. Usługi nieobjęte stawkami i opłatami frachtowymi

Stawki i opłaty frachtowe dotyczą przewozu ładunków drogą lotniczą lub zastępczym transportem lądowym pomiędzy lotniskami lub innymi lądowiskami w wyznaczonych lokalizacjach lub w ich pobliżu. O ile taryfy i oferta przewoźnika wyraźnie nie stanowią inaczej, stawki i opłaty frachtowe nie obejmują następujących usług:

a) usług w zakresie odbioru, dostawy i terminalu miejskiego do i z portów lotniczych, z których przewoźnik wykonuje swoje usługi,



- b) opłat za przechowywanie,
- c) opłat ubezpieczeniowych,
- d) opłat za przesyłki za pobraniem,
- e) opłat zaliczkowych,
- f) kosztów poniesionych przez przewoźnika przy odprawie celnej ładunku lub poniesionych przez osoby trzecie, niezależnie od tego, czy działają one jako przedstawiciele nadawcy, odbiorca, właściciel ładunku czy przewoźnik,
- g) opłat lub grzywien nałożonych lub pobranych przez właściwe organy, w tym ceł lub podatków,
- h) kosztów poniesionych przez przewoźnika w związku z naprawą wadliwego opakowania,
- i) opłat frachtowych za przewóz, przeładunek lub zwrot ładunku innymi środkami transportu, jak również opłat frachtowych za zwrot do początkowego miejsca wysyłki,
- j) dopłat,
- k) wszelkich innych podobnych usług lub opłat.

4. Płatność za stawki frachtowe

- a) Stawki i opłaty frachtowe podawane są w walucie wynikającej z odpowiednich taryf frachtowych. Mogą być one opłacane w dowolnej walucie akceptowanej przez przewoźnika. Jeżeli płatność dokonywana jest w innej walucie niż podana przez przewoźnika, dokonuje się jej po kursie wymiany walut ustalonym przez bank Credit Agricole (kurs sprzedaży) w dniu wystawienia lotniczego listu przewozowego.
- b) Pełna odpowiednia stawka frachtowa, zarówno płatna z góry, jak i za pobraniem, jak również koszty, cła, podatki, opłaty, wydatki lub inne płatności dokonane przez przewoźnika, naliczone lub przypadające mu do zapłaty, jak również wszelkie inne kwoty należne przewoźnikowi są uważane za w pełni uzyskane w momencie zawarcia umowy przewozu.
- c) Wszystkie stawki frachtowe, opłaty i inne kwoty są wymagane i płatne w momencie przekazania ładunku przewoźnikowi. Przewoźnik może jednak również naliczyć nadwyżkę przy okazji jakiegokolwiek usługi na podstawie lotniczego listu przewozowego.
- d) W odniesieniu do wszystkich opłat, wydatków i kosztów, które nie mogą być ostatecznie ustalone w chwili przekazania ładunku do przewozu, przewoźnik może zażądać od nadawcy wpłacenia kwoty, którą przewoźnik uważa za odpowiednią do pokrycia tych opłat, wydatków i kosztów. Ewentualna pozostała kwota, którą przewoźnik winien jest nadawcy lub nadawca przewoźnikowi w związku z tą zaliczką, zostanie uregulowana po wykonaniu umowy przewozu i po ustaleniu dokładnej kwoty tych kosztów i wydatków.
- e) Nadawca zobowiązuje się do zapłacenia wszystkich niezapłaconych opłat, kosztów i wydatków przewoźnika. Nadawca zobowiązuje się ponadto do pokrycia wszelkich kosztów, wydatków, grzywien, kar, zaległości i innych szkód, które może ponieść lub ponieść przewoźnik z powodu tego, że ładunek obejmuje przedmioty, których przewóz jest prawnie zabroniony, lub z powodu bezprawnego, nieprawidłowego lub niewystarczającego opisu, etykietowania, numerowania, adresowania lub pakowania ładunku, przy czym szkoda nie jest spowodowana brakiem, opóźnieniem lub nieprawidłowością zezwolenia na wywóz lub przywóz, innych nieprawidłowych świadectw lub dokumentów lub nieprawidłową wyceną celną lub nieprawidłowymi oświadczeniami co do wagi lub objętości. Przyjmując przesyłkę lub korzystając z innych praw wynikających z umowy przewozu, odbiorca zobowiązuje się do zapłacenia należności, opłat i wydatków, o ile nie zostały one opłacone z góry; nie zwalnia to jednak nadawcy z odpowiadających im zobowiązań płatniczych. W związku z powyższym przewoźnik posiada prawo zatrzymania w odniesieniu do ładunku przekazanego mu do przewozu przez nadawcę lub przez jakąkolwiek osobę trzecią działającą w jego imieniu. Jeżeli zapłata nie zostanie dokonana, przewoźnik będzie uprawniony do zbycia ładunku w drodze publicznej sprzedaży lub sprzedaży na otwartym rynku, pod warunkiem, że przed taką sprzedażą przewoźnik



poinformuje o tym odpowiednio nadawcę lub odbiorcę za pomocą pisemnego powiadomienia wysłanego pocztą na adres podany w lotniczym liście przewozowym; przewoźnik jest uprawniony do wykorzystania przychodów z takiej sprzedaży w celu zrekompensowania sobie wszystkich należnych kwot. Jednakże taka sprzedaż nie stanowi zwolnienia z obowiązku zapłaty wszelkich brakujących kwot, za które nadawca i odbiorca ponoszą odpowiedzialność. Prawo przewoźnika do zatrzymania i sprzedaży ładunku oraz pobrania należnych kwot nie zostaje utracone ani naruszone przez przyjęcie zobowiązania płatniczego, chyba że płatność została faktycznie dokonana lub, o ile chodzi o prawo przewoźnika do pobrania należnych kwot, chyba że ładunek został dostarczony lub jego posiadanie zostało przekazane.

f) Jeżeli waga brutto, wymiary, liczba sztuk lub zadeklarowana wartość ładunku przekracza wartości przyjęte za podstawę do obliczenia stawek i opłat frachtowych, przewoźnik w następstwie ma prawo zażądać zapłaty stawek i opłat frachtowych odpowiadających temu przekroczeniu.

g) Przesyłki, których koszt transportu ponosi odbiorca, są przyjmowane do przewozu do krajów określonych w taryfach i zgodnie z postanowieniami w nich zawartymi. W każdym przypadku przewoźnik ma prawo odmówić przyjęcia przesyłek do kraju, którego przepisy nie zezwalają na wymianę pieniędzy na inne waluty lub na dokonywanie przelewów pieniężnych do innych krajów, lub z innych powodów odmówić przyjęcia przesyłek, których koszt transportu ponosi odbiorca.

ARTYKUŁ 6

Przyjęcie ładunku do przewozu

1. Limity wartości dla jednego samolotu

Przewoźnik faktyczny określa limit wartości przesyłki lub grupy przesyłek, które mogą być przewożone w jednym samolocie. Jeżeli jakakolwiek pojedyncza przesyłka przekracza ten limit, nie może ona być przewożona jednym samolotem, lecz może zostać podzielona na dwa lub więcej samolotów, według uznania przewoźnika faktycznego. Przewoźnik ma prawo odmówić przewozu przesyłek jednym samolotem, jeżeli zadeklarowana wartość całkowita prowadziłaby do naruszenia tej zasady.

2. Opakowanie i oznakowanie ładunku; Deklaracja wartości

a) Nadawca pakuje ładunek do bezpiecznego przewozu drogą powietrzną w sposób odpowiedni dla ochrony przed utratą, uszkodzeniem lub pogorszeniem stanu oraz w celu przeciwdziałania uszczerbku na zdrowiu osób lub zniszczenia mienia. Przesyłki zagrożone rabunkiem lub kradzieżą są pakowane w sposób neutralny, bez wskazania ich zawartości. Każda jednostka opakowania musi być opatrzona nazwą i pełnym adresem pocztowym nadawcy i odbiorcy w sposób czytelny i trwałe oraz musi być oznakowana informacjami niezbędnymi do przewozu.

b) Niebezpieczne materiały muszą być oznaczone jako takie zgodnie z obowiązującym prawem i przepisami. W przypadku przyjęcia do przewozu materiałów niebezpiecznych, cennych ładunków lub żywych zwierząt nadawca przesyła je formą przewozu przewidzianą dla przewozu tego rodzaju ładunków przez przewoźnika faktycznego, z uwzględnieniem ogłoszonej dla tego przypadku dopłaty.

c) Ładunki wrażliwe na temperaturę, w tym między innymi produkty farmaceutyczne, muszą być pakowane zgodnie ze specjalną charakterystyką ładunku i w sposób gwarantujący odpowiednią ochronę przed wysoką temperaturą, która mogłaby potencjalnie uszkodzić ładunek. Obejmuje to wysłanie ładunku w wystarczającej liczbie kontenerów transportowych (np. chłodniczych), w razie potrzeby za dodatkową opłatą, oraz w wystarczającej liczbie środków transportu.

3. Dopuszczalny ładunek

a) Z zastrzeżeniem dostępności odpowiednich urządzeń i przestrzeni przewoźnik będzie przewoził artykuły wielobranżowe oraz inne towary, surowce i produkty wszelkiego rodzaju, chyba że ich przewóz jest wyraźnie wykluczony lub nieracjonalny dla przewoźnika, pod warunkiem jednak, że dany przewóz nie narusza jakichkolwiek przepisów prawa (np. wszelkich przepisów dotyczących embarga lub kontroli eksportu); w szczególności przewóz nie jest zabroniony przez prawo lub jakiegokolwiek przepisy kraju, z którego, do którego lub przez który odbywa się lot; przed rozpoczęciem przewozu muszą być wydane i przedstawione przewoźnikowi niezbędne zezwolenia organów publicznych na wwóz, wywóz lub tranzyt



ładunku; ładunek musi być odpowiednio zapakowany do przewozu drogą powietrzną, jak również muszą mu towarzyszyć wymagane dokumenty przewozowe; ładunek nie może stanowić zagrożenia dla samolotu, narażać bezpieczeństwa lotu, osób lub przedmiotów ani powodować niedogodności dla pasażerów.

b) Nadawca jest zobowiązany do udzielenia informacji i dostarczenia wymaganych dokumentów, jeżeli ładunki są produktami podwójnego zastosowania lub innymi produktami przeznaczonymi do końcowych zastosowań wojskowych.

4. Odpowiedzialność za niezgodność z warunkami dotyczącymi ładunków podlegających ograniczeniom

Nadawca jest umownie zobowiązany do przestrzegania postanowień zawartych w niniejszych warunkach i do powstrzymania się od przekazania ładunku do przewozu przez przewoźnika, który nie przestrzega tych postanowień. Jest on odpowiedzialny wobec przewoźnika za wszelkie naruszenia tych zobowiązań, w szczególności za szkody, opóźnienia, kary, które wynikają z tych naruszeń. Zwalnia on przewoźnika z odpowiedzialności i nie ponosi winy za jakiegokolwiek roszczenia osób trzecich, w tym za niezbędne koszty obrony prawnej.

5. Anulowanie przewozu

Przewoźnik może bez ponoszenia odpowiedzialności anulować przewóz przesyłki, jeżeli nadawca mimo wezwania do zapłaty i po upływie odpowiedniego terminu przedłużenia płatności odmawia uregulowania należności za fracht lub jego żądanej części.

7. Prawo przewoźnika do przeprowadzenia inspekcji

Przewoźnik jest uprawniony, ale nie zobowiązany do sprawdzenia zawartości wszystkich przesyłek.

ARTYKUŁ 7

Przesyłki w tranzycie

1. Zgodność z zarządzeniami właściwych organów

Nadawca musi przestrzegać wszystkich obowiązujących praw, rozporządzeń celnych i innych przepisów rządowych każdego kraju, z którego, przez który, nad którym lub do którego ładunek jest przewożony, w tym przepisów dotyczących pakowania, etykietowania i oznakowania, przewozu lub dostawy ładunku, a także składa wszelkie oświadczenia i dołącza do lotniczego listu przewozowego wszelkie dokumenty wymagane dla zachowania zgodności z wymogami ustawowymi. Przewoźnik nie jest zobowiązany do sprawdzania poprawności i kompletności tych oświadczeń lub dokumentów. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności wobec nadawcy lub osób trzecich za jakiegokolwiek straty lub koszty poniesione z powodu nieprzestrzegania tych wymagań przez nadawcę.

2. Wydatki gotówkowe i formalności celne

Przewoźnik jest uprawniony, ale nie zobowiązany do wpłacania zaliczek na poczet ceł, podatków lub opłat oraz do ponoszenia wydatków związanych z ładunkiem. W odniesieniu do zwrotu tych kwot nadawca i odbiorca odpowiadają indywidualnie i jako wspólni oraz solidarni dłużnicy. Przewoźnik nie jest zobowiązany do ponoszenia kosztów ani dokonywania przedpłat w związku z przewozem lub zwrotem ładunku, chyba że za uprzednią zapłatą nadawcy. Jeśli wwożony ładunek w jakiegokolwiek lokalizacji wymaga odprawy celnej, uważa się, że jest on adresowany do osoby wymienionej w lotniczym liście przewozowym jako odbiorca celny lub, jeśli taka osoba nie jest tam wymieniona, do przewoźnika przewożącego ładunek do takiej lokalizacji lub do odbiorcy celnego wskazanego przez przewoźnika. W tym celu kopia lotniczego listu przewozowego, poświadczona przez przewoźnika, jest uważana za oryginał.

3. Rozkłady lotów, przebieg tras, samoloty i odwołania lotów

a) O ile strony umowy wyraźnie nie uzgodniły innego czasu wylotu i dostawy ładunku, nie uzgadnia się żadnych stałych czasów rozpoczęcia i wykonania przewozu lub dostawy ładunku. O ile wyraźnie nie uzgodniono zgodnie ze zdaniem 1, przewoźnik nie przyjmuje na siebie żadnego zobowiązania do



przewozu ładunku określonym samolotem, pod określonym numerem lotu lub na określonej trasie ani do zdążenia na lot łączony w dowolnym miejscu zgodnie z określonym rozkładem lotów. Przewoźnik jest zobowiązany do wyboru trasy lub tras dla przesyłki zgodnie z możliwościami lub dostępnością, lub do odstąpienia od nich, nawet jeśli zostało to określone w lotniczym liście przewozowym. Tym samym ani godziny podane w rozkładach lotów, ani w inny sposób, ani numer lotu lub daty lotu wpisane do lotniczego listu przewozowego nie stanowią wyraźnej umowy w rozumieniu zdania 1. Żaden z pracowników, agentów, przedstawicieli ani pełnomocników nie jest uprawniony do nakładania na przewoźnika jakichkolwiek zobowiązań w drodze oświadczeń lub ustaleń dotyczących dat lub godzin odlotu lub przylotu albo obsługi lotu.

b) Umowa przewozu nie zawiera żadnej gwarancji odnośnie do samolotu, który ma być użyty do przewozu, lub jego przydatności do przewozu ładunku, którego dotyczy umowa przewozu. Przewoźnik może bez uprzedzenia wykorzystać innego przewoźnika lub samolot zastępczy. W związku z tym przewoźnik może również dokonywać dzielenia kodu lotu pomiędzy dwie linie lotnicze (code-share).

c) Przewoźnik może bez uprzedzenia odwołać, zakończyć, zmienić, przesunąć lub odłożyć każdy lot lub jakiegokolwiek prawo do dalszego przewozu albo kontynuować lot bez ładunku lub tylko z jego częścią, jeżeli uzna to za wskazane z następujących powodów:

(I) z powodu jakiegokolwiek zdarzenia pozostającego poza jego kontrolą (w tym między innymi: warunków pogodowych, wypadków losowych, działania siły wyższej, strajków, zamieszek, niepokojów politycznych, embarga, wojen, działań wojennych, rozruchów społecznych, niestabilnej sytuacji międzynarodowej, terroryzmu lub rządowych ostrzeżeń przed terroryzmem lub wojną); w tym względzie nie ma znaczenia, czy dane zdarzenie faktycznie wystąpiło, czy też jest tylko zagrożeniem lub zostało zapowiedziane, ani czy bezpośrednio lub pośrednio skutkuje opóźnieniem, roszczeniem, wymogiem, incydentem lub trudnościami, lub

(II) z powodu jakiegokolwiek zdarzenia, którego nie można było w sposób racjonalny przewidzieć, spodziewać się lub oczekiwać, lub

(III) z powodu przepisów, postanowień lub wymagań rządowych, lub interwencji władz, za które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, lub

(IV) z powodu braku siły roboczej, paliwa lub urządzeń albo z powodu trudności związanych z pracą przewoźnika lub osoby trzeciej przez niego zatrudnionej.

d) Jeżeli lot został odwołany, przesunięty lub kończy się w innym miejscu niż miejsce przeznaczenia z jakiegokolwiek powodu wymienionego w punkcie c) powyżej, lub jeżeli przewóz przesyłki został odwołany (w całości lub w części), przesunięty, przyspieszony lub zakończony, przewoźnik nie ponosi z tego tytułu żadnej odpowiedzialności. Jeżeli przewóz przesyłki lub jej części został zakończony, wydanie jej przez przewoźnika spedytorowi w celu dalszego przewozu, dostawy lub przechowania uważa się za prawidłową dostawę zgodnie z lotniczym listem przewozowym; przewoźnik nie jest już odpowiedzialny, lecz jedynie zobowiązany do zawiadomienia nadawcy lub odbiorcy na adres podany w lotniczym liście przewozowym o sposobie rozporządzenia przesyłką. Przewoźnik jest uprawniony, ale nie zobowiązany, do przewozu przesyłki inną drogą lub przekazania jej innym środkiem transportu jako przedstawiciel nadawcy lub odbiorcy. Powstałe w ten sposób koszty dolicza się do stawki frachtowej. Jeżeli przewoźnik jest odpowiedzialny za odwołanie, przesunięcie lub zakończenie przewozu w innym miejscu niż to, które zostało podane w lotniczym liście przewozowym, przesyłka powinna zostać dostarczona według wyboru i na koszt przewoźnika.

e) W ramach obowiązującego prawa i przepisów przewoźnik jest uprawniony do określenia pierwszeństwa przewozu zarówno pomiędzy przesyłkami, jak i pomiędzy przesyłkami a innymi ładunkami, listami lub pasażerami, oraz do decydowania, które pozycje mają być przewożone lub nie, lub które mają być wyładowane w dowolnym czasie i miejscu; Przewoźnik faktyczny może kontynuować każdy lot bez przesyłki lub z pominięciem poszczególnych jej części.

4. Prawo przewoźnika do rozporządzania przesyłkami w tranzycie

Jeżeli przewoźnik uzna za konieczne zatrzymać przesyłkę lub jej część (części) w jakimkolwiek miejscu podczas przewozu lub po nim w celu zapobieżenia uszkodzeniu lub zagrożeniu, przewoźnik może przechować przesyłkę lub jej część (części) na rachunek, ryzyko i koszt nadawcy i/lub odbiorcy



w magazynie lub innym dostępnym miejscu lub u władz celnych, powiadamiając o tym nadawcę i/lub odbiorcę na adres podany w lotniczym liście przewozowym; przewoźnik może również przekazać przesyłkę innemu przewoźnikowi w celu dalszego przewozu do odbiorcy. Nadawca i odbiorca ponoszą solidarną odpowiedzialność wobec przewoźnika za wszelkie wydatki i ryzyko wynikające z powyższego i odpowiednio muszą zwrócić przewoźnikowi koszty.

ARTYKUŁ 8

Prawo do rozporządzania ładunkiem

1. Wykonanie prawa do rozporządzania

Prawo do rozporządzania ładunkiem może być wykonywane tylko przez nadawcę lub wyznaczonego przez niego przedstawiciela i musi obejmować całą przesyłkę, która ma być przewożona na podstawie lotniczego listu przewozowego. Prawo do rozporządzania ładunkiem może być wykonane tylko wtedy, gdy nadawca lub jego przedstawiciel przedstawi tę część lotniczego listu przewozowego, która została mu przekazana. Wszelkie instrukcje dotyczące rozporządzania muszą być sporządzone na piśmie i w formie określonej przez przewoźnika, o ile w danym przypadku nie obowiązują inne postanowienia przewoźnika. Jeżeli w wyniku wykonania prawa do rozporządzania następuje zmiana odbiorcy, za nowego odbiorcę uważa się tego, który jest wymieniony w lotniczym liście przewozowym.

2. Opłacanie kosztów

Nadawca jest odpowiedzialny i zobowiązany do wyrównania wszelkich strat lub szkód poniesionych przez przewoźnika w wyniku wykonania prawa do rozporządzania. Nadawca jest zobowiązany zwrócić przewoźnikowi wszystkie koszty poniesione w wyniku wykonania prawa do rozporządzania.

3. Niezdolność przewoźnika do przestrzegania instrukcji

Jeżeli zastosowanie się przewoźnika do instrukcji nadawcy jest niemożliwe lub nieuzasadnione, powinien on bez zbędnej zwłoki poinformować o tym nadawcę. Powstałe w ten sposób koszty dolicza się do stawki frachtowej.

ARTYKUŁ 9

Doręczenie

1. Doręczenie do odbiorcy

a) O ile lotniczy list przewozowy wyraźnie nie stanowi inaczej, przesyłka jest dostarczana do odbiorcy wymienionego w odpowiednim polu lotniczego listu przewozowego. W razie wątpliwości dostawa może zostać dokonana na adres przedstawiciela wskazanego przez nadawcę w miejscu przeznaczenia. Przesyłkę uważa się za doręczoną do odbiorcy, jeżeli została doręczona do urzędu celnego lub innego właściwego organu zgodnie z obowiązującymi przepisami lub wymogami celnymi, jeżeli przewoźnik przedłożył odbiorcy upoważnienie umożliwiające mu uzyskanie dopuszczenia przesyłki i jeżeli przewoźnik wysłał zawiadomienie o przybyciu („Zawiadomienie o przybyciu”).

b) Przewoźnik doręcza przesyłkę tylko za pisemnym pokwitowaniem odbiorcy i po spełnieniu wszystkich innych wymagań określonych w lotniczym liście przewozowym i niniejszych warunkach przewozu.

2. Zawiadomienie o przybyciu

Odbiorca lub osoba, która ma być powiadomiona, jest informowana o przybyciu przesyłki; powiadomienie to może być, według wyboru przewoźnika, dokonane na piśmie lub ustnie, a także telefonicznie. Pisemne powiadomienie może być również przesłane faksem lub pocztą elektroniczną (e-mail). Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za nieotrzymanie lub opóźnienie w otrzymaniu powiadomienia. Odbiorca lub osoba, która ma być powiadomiona, może odstąpić od prawa do bycia powiadomionym przez przewoźnika. Brak danych w lotniczym liście przewozowym lub niemożność skontaktowania się z odbiorcą lub osobą, która ma być powiadomiona, stanowi takie zrzeczenie się.



3. Miejsce doręczenia:

O ile nadawca lub odbiorca i przewoźnik nie uzgodnili doręczenia na adres odbiorcy, odbiorca przyjmuje dostawę i odbiera przesyłkę w porcie lotniczym przeznaczenia.

4. Nieodebranie przesyłki przez odbiorcę

a) Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia przesyłki lub wstrzymuje się od jej przyjęcia po jej przybyciu do miejsca doręczenia określonego w lotniczym liście przewozowym lub jeżeli nie można skontaktować się z odbiorcą, przewoźnik stara się postępować zgodnie z instrukcjami nadawcy zawartymi w lotniczym liście przewozowym, jeżeli takie istnieją. Jeżeli takie instrukcje nie zostały wydane lub jeżeli nadawca nie wydał nowych instrukcji lub jeżeli nie można ich w sposób racjonalny wykonać, przewoźnik po zawiadomieniu nadawcy o nieprzyjęciu przesyłki przez odbiorcę może podjąć następujące środki. Przewoźnik może odesłać przesyłkę do portu lotniczego odlotu we własnym zakresie lub w jakikolwiek inny sposób i tam oczekiwać na instrukcje nadawcy albo zbyć przesyłkę w drodze publicznej lub prywatnej sprzedaży jako całość lub w częściach po upływie co najmniej 30 dni przechowywania.

b) Nadawca i odbiorca ponoszą solidarną odpowiedzialność za wszelkie koszty i wydatki wynikające z nieprzyjęcia przesyłki lub pozostające w związku z nieprzyjęciem przesyłki, w tym opłaty frachtowe wynikające ze zwrotu przesyłki. Jeżeli przesyłka zostaje zwrócona do portu lotniczego odlotu, a nadawca lub właściciel odmawia lub nie dokonuje płatności w ciągu 14 dni po zwrocie, przewoźnik może zbyć przesyłkę lub jej części w drodze sprzedaży publicznej lub prywatnej, po uprzednim zawiadomieniu nadawcy o swoim zamiarze na adres podany w lotniczym liście przewozowym z zachowaniem dziesięciodniowego okresu wypowiedzenia.

c) W przypadku sprzedaży ładunku zgodnie z powyższymi postanowieniami w miejscu przeznaczenia lub w miejscu, do którego przesyłka została zwrócona, przewoźnik jest uprawniony do zwrotu sobie i osobom trzecim wszystkich kosztów frachtu, opłat, zaliczek i wydatków oraz kosztów sprzedaży poniesionych przez siebie i inne uprawnione osoby; ewentualna nadwyżka zostanie przekazana nadawcy. Sprzedaż przesyłki nie zwalnia jednak nadawcy i właściciela z obowiązku zapłaty ewentualnych brakujących kwot.

ARTYKUŁ 10

Odpowiedzialność prawna

1. Ogólne warunki

W odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika przewóz podlega przepisom i ograniczeniom ustanowionym przez konwencję mającą zastosowanie do danego przewozu lub przez krajowe lub międzynarodowe przepisy prawne mające zastosowanie do danego przewozu.

Powyższe ma zastosowanie niezależnie od ewentualnego przerwania przewozu lub przeładowania towaru. Odpowiedzialność przewoźnika nie może w żadnym wypadku przekroczyć kwoty udowodnionej szkody. Jeżeli obowiązująca konwencja lub prawo nie stanowią inaczej na korzyść nadawcy lub odbiorcy, stosuje się następujące postanowienia:

2. Wyłączenie odpowiedzialności

a) Przewoźnik nie ponosi żadnej odpowiedzialności za terminy załadunku lub dostawy, ani za konkretną kolejność obsługi ładunków w tych samych przewozach.

b) Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkody spowodowane bezpośrednio lub pośrednio przez przestrzeganie prawa, regulacji, wymagań lub nakazów rządowych lub przez jakiegokolwiek inne zdarzenie, na które przewoźnik nie ma wpływu. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za odmowę przewozu przesyłki, jeżeli z należytą rozważą i w dobrej wierze zdecydował, że ustawy i przepisy, które uważa za obowiązujące, nie pozwalają na przewóz przesyłki.

c) Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie, zniszczenie lub opóźnienie przesyłki.

d) Przesyłki narażone na pogorszenie stanu lub zniszczenie z powodu zmiany klimatu, temperatury, wysokości lub z powodu innych zwykłych okoliczności lub z powodu długości uzgodnionego czasu



przewozu są przyjmowane przez przewoźnika z wyłączeniem wszelkiej odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie spowodowane pogorszeniem stanu lub zniszczeniem.

e) O ile niniejsze warunki nie stanowią inaczej, przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkody pośrednie lub wynikowe. Obejmują one w szczególności utratę obrotu, zysku lub zarobku, odsetek, utracone transakcje handlowe, ryzyko walutowe, niedobory produkcji lub kary wynikające z przewozów podlegających niniejszym warunkom, niezależnie od tego, czy przewoźnik wiedział o możliwości wystąpienia takiej szkody. Nie ma to zastosowania do szkód spowodowanych rażącym zaniedbaniem lub umyślnym działaniem przewoźnika lub jego pracowników. Postanowienia obowiązujących konwencji międzynarodowych pozostają nienaruszone.

f) Jeżeli odpowiedzialność przewoźnika jest wyłączona lub ograniczona zgodnie z niniejszymi warunkami, to takie wyłączenie lub ograniczenie dotyczy również agentów, pracowników, przedstawicieli lub pełnomocników przewoźnika, jak również każdego przewoźnika, którego samolot jest używany do przewozu oraz agentów, pracowników, przedstawicieli lub pełnomocników tego ostatniego.

3. Odpowiedzialność za uszkodzenie ładunku

Przewoźnik zrekompensuje stronie uprawnionej szkodę spowodowaną zniszczeniem, opóźnieniem, utratą lub uszkodzeniem ładunku, ale tylko wtedy, gdy zdarzenie powodujące szkodę miało miejsce podczas przewozu lotniczego. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że zniszczenie, utrata lub uszkodzenie ładunku zostało spowodowane jedną lub kilkoma z następujących okoliczności, tj. szczególnym charakterem ładunku lub jakkolwiek wadą wewnętrzną tego ładunku, wadliwym opakowaniem ładunku wykonanym przez jakkolwiek osobę inną niż przewoźnik lub jego pracownicy lub agenci, działaniami wojennymi (w tym aktami terrorystycznymi) lub konfliktem zbrojnym, działaniem władzy publicznej przeprowadzonym w związku z wprowadzeniem, wyprowadzeniem lub tranzytem ładunku, działaniem siły wyższej, w szczególności wypadkami losowymi.

4. Wysyłki częściowe

Jeżeli odbiorcy (lub innej osobie uprawnionej do przyjęcia przesyłki) nie dostarczono całej przesyłki, lecz tylko jej część, albo jeżeli jakkolwiek część przesyłki została uszkodzona, zniszczona lub zgubiona, odpowiedzialność przewoźnika za niedostarczoną, uszkodzoną, zniszczoną lub zgubioną część zmniejsza się proporcjonalnie na podstawie wagi, bez uwzględnienia wartości części przesyłki lub jej zawartości.

5. Odpowiedzialność za szkody spowodowane opóźnieniem

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę spowodowaną opóźnieniem, chyba że udowodni, że on sam oraz jego pracownicy lub przedstawiciele podjęli wszelkie rozsądne środki, aby zapobiec szkodzie, albo że nie mogli ich podjąć. Opóźnienie ma miejsce, gdy ładunek nie został dostarczony na czas w miejscu przeznaczenia. To, czy przewóz był opóźniony, zależy od okoliczności każdego indywidualnego przypadku oraz od tego, czy nadawca zapłacił za tego rodzaju usługę specjalną.

6. Zaniedbanie wspólne

Jeżeli szkoda została spowodowana jakimkolwiek działaniem lub zaniechaniem nadawcy, odbiorcy lub osoby zgłaszającej szkodę, lub jeżeli takie działanie lub zaniechanie przyczyniło się do powstania szkody (zaniedbanie wspólne), przewoźnik będzie całkowicie lub częściowo zwolniony z odpowiedzialności.

ARTYKUŁ 11

Ograniczenie odpowiedzialności

1. Ogólne warunki

Zakres odpowiedzialności przewoźnika zależy od przepisów i ograniczeń ustanowionych przez konwencję mającą zastosowanie do danego przewozu lub przez krajowe lub międzynarodowe prawo mające zastosowanie do danego przewozu. O ile obowiązująca konwencja lub ustawa nie stanowi inaczej na korzyść pełnoprawnego wnioskodawcy, stosuje się następujące zasady:

2. Ograniczenie odpowiedzialności w odniesieniu do kwot całkowitych

O ile obowiązująca konwencja lub prawo nie stanowią inaczej na korzyść wnioskodawcy, stosuje się następujące zasady: przewoźnik odpowiada za zniszczony, zgubiony, uszkodzony lub opóźniony ładunek tylko do kwoty 22 specjalnych praw ciągnięcia (SDR) za kilogram.

3. Deklaracja wartości

Ograniczenia odpowiedzialności w odniesieniu do kwot całkowitych nie mają zastosowania, jeżeli nadawca w momencie przekazania ładunku złożył specjalną deklarację wartości dostawy do miejsca przeznaczenia i uiścił wymaganą dopłatę. W takim przypadku przewoźnik wypłaca odszkodowanie za zniszczenie, utratę, uszkodzenie lub opóźnienie do wysokości zadeklarowanej wartości, chyba że udowodni, że suma ta jest wyższa niż zgłoszona przez nadawcę faktyczna wartość dostawy do miejsca przeznaczenia. Wszystkie roszczenia odszkodowawcze wymagają udowodnienia wartości.

ARTYKUŁ 12

Okresy dla roszczeń odszkodowawczych i działań prawnych

1. Bezwarunkowe przyjęcie ładunku przez osobę uprawnioną do odbioru stanowi, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód, że ładunek został dostarczony w nienaruszonym stanie i zgodnie z umową przewozu.
2. Jeżeli pełnoprawny wnioskodawca zamierza dochodzić roszczeń odszkodowawczych z tytułu uszkodzenia, częściowej utraty równoważnej z uszkodzeniem lub opóźnieniem, odbiorca musi bez zbędnej zwłoki powiadomić przewoźnika poprzez notyfikację z wystarczającym opisem danego ładunku, przybliżonym czasem powstania szkody i szczegółami roszczenia w każdym przypadku w ciągu 14 dni (7 dni w zakresie stosowania Konwencji Warszawskiej z 1929 r.) po przyjęciu ładunku, a w przypadku opóźnienia w ciągu 21 dni (14 dni w zakresie stosowania Konwencji Warszawskiej z 1929 r.) po udostępnieniu ładunku odbiorcy. Powiadomienie firmy obsługującej nie jest wystarczające, jeśli nie zostało wydane odpowiednie upoważnienie. Powiadomienie musi być dokonane na piśmie.
3. Jeżeli odbiorca nie dotrzyma terminu powiadomienia, wszelkie roszczenia przeciwko przewoźnikowi są wykluczone, chyba że przewoźnik w sposób nieuczciwy utrudniał wnioskodawcy ustalenie faktów, o których należy powiadomić, lub wydanie powiadomienia we właściwym czasie.
4. Wszelkie roszczenia odszkodowawcze wobec przewoźnika wygasają, chyba że roszczenie o odszkodowanie zostanie wniesione przed upływem dwuletniego okresu przedawnienia, jeżeli konwencja ma zastosowanie. Jeżeli konwencja nie ma zastosowania do przewozu, obowiązują okresy prekluzyjne lub okresy przedawnienia zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi. Okres ten rozpoczyna się w dniu, w którym samolot przybył lub powinien był przybyć do miejsca przeznaczenia lub w którym przewóz został przerwany.
5. Jeżeli przewoźnik przyznaje odszkodowanie pomimo niedotrzymania terminu powiadomienia lub terminu na wniesienie skargi, nie oznacza to w odniesieniu do wszelkich dodatkowo zgłoszonych roszczeń zrzeczenia się przez przewoźnika prawa do powoływania się na niedotrzymanie terminów.

ARTYKUŁ 13

Kompensacja / Wnoszenie

1. Kompensacja roszczeń przewoźnika jest dopuszczalna tylko wtedy, gdy dane roszczenie jest bezsporne, uznane lub nie podlega odwołaniu.
2. Nadawca może wnieść wszelkie roszczenia wynikające z umów z przewoźnikiem tylko za jego uprzednią pisemną zgodą.

ARTYKUŁ 14

Prawo właściwe / Sąd właściwy

Spory wynikające z niniejszych warunków przewozu lub z nimi związane podlegają prawu polskiemu. W przypadku obowiązywania Konwencji roszczenie o odszkodowanie może być wytoczone tylko na



terytorium jednego z Państw-Stron, według wyboru wnioskodawcy albo przed sąd w miejscu, w którym znajduje się przewoźnik, albo przed sąd w miejscu przeznaczenia; w przypadku przewozu krajowego stosuje się wyłączną jurysdykcję sądów warszawskich.

ARTYKUŁ 15

Prawo kolizyjne

Jeżeli którekolwiek z postanowień zawartych w lotniczym liście przewozowym lub w niniejszych warunkach przewozu jest nieważne, ponieważ jest sprzeczne z obowiązującym prawem, nie narusza to ważności lotniczego listu przewozowego lub pozostałych warunków przewozu. Nieważne postanowienie zostanie zastąpione postanowieniem zgodnym z prawem, najbliższym treści ekonomicznej zawartej umowy przewozu, zgodnie z obowiązującym prawem.

ARTYKUŁ 16

Modyfikacje i zrzeczenie się

Postanowienia umowy przewozu lub niniejszych warunków przewozu nie mogą być w sposób ważny zmieniane, ograniczane lub wyłączane przez agentów, pracowników, przedstawicieli lub pełnomocników przewoźnika.