

ORGANIZACJA WSPÓŁPRACY KOLEI (OSJD)



U M O W A

**O MIĘDZYNARODOWEJ KOLEJOWEJ
KOMUNIKACJI TOWAROWEJ
(SMGS)**

**Obowiązuje od 1 listopada 1951 r.
ze zmianami i uzupełnieniami
na 1 lipca 2015 r.**

U M O W A
O MIĘDZYNARODOWEJ KOLEJOWEJ
KOMUNIKACJI TOWAROWEJ
(SMGS)

W celu zorganizowania przewozu towarów w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej, ministerstwa zarządzające transportem kolejowym*:

Republiki Azerbejdżanu,
Republiki Albanii,
Islamskiej Republiki Afganistanu,
Republiki Białorusi,
Republiki Bułgarii,
Węgier,
Socjalistycznej Republiki Wietnamu,
Gruzji,
Islamskiej Republiki Iranu,
Republiki Kazachstanu,
Chińskiej Republiki Ludowej,
Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej,
Republiki Kirgiskiej,
Republiki Łotewskiej,
Republiki Litewskiej,
Republiki Mołdawii,
Mongolii,
Rzeczypospolitej Polskiej,
Federacji Rosyjskiej,
Republiki Słowackiej,
Republiki Tadżykistanu,
Turkmenistanu,
Republiki Uzbekistanu,
Ukrainy,
Republiki Estońskiej

(zwane dalej Stronami) reprezentowane przez swoich pełnomocników zawarły Umowę o następującej treści:

* ze strony Węgier Umowa została zawarta przez Rząd Węgier.

DZIAŁ I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Przedmiot Umowy

Niniejsza Umowa ustala zasady bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej dla przewozu towarów kolejami:

Republiki Azerbejdżanu,
Republiki Albanii,
Islamskiej Republiki Afganistanu,
Republiki Białorusi,
Republiki Bułgarii,
Węgier,
Socialistycznej Republiki Wietnamu,
Gruzji,
Islamskiej Republiki Iranu,
Republiki Kazachstanu,
Chińskiej Republiki Ludowej,
Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej,
Republiki Kirgiskiej,
Republiki Łotewskiej,
Republiki Litewskiej,
Republiki Mołdawii,
Mongolii,
Rzeczypospolitej Polskiej,
Federacji Rosyjskiej,
Republiki Słowackiej,
Republiki Tadżykistanu,
Turkmenistanu,
Republiki Uzbekistanu,
Ukrainy,
Republiki Estońskiej

Interesy tych państw reprezentują ministerstwa, zarządzające transportem kolejowym, które zawarły niniejszą Umowę*.

* ze strony Węgier Umowa została zawarta przez Rząd Węgier.

Artykuł 2 Definicje

W rozumieniu niniejszej Umowy poniższe definicje oznaczają:

infrastruktura (infrastruktura kolejowa) – kompleks techniczny, obejmujący ogólnodostępne tory kolejowe, stacje kolejowe, inne budowle i urządzenia zapewniające funkcjonowanie tego kompleksu, wykorzystywanego przez przewoźników do wykonania przewozów towarów;

intermodalna jednostka transportowa (UTI) – kontener, samochodowe nadwozie wymienne, naczepa siodłowa, przeznaczone do przewozu towarów dwoma lub więcej rodzajami transportu bez przeładunku towaru podczas zmiany rodzaju transportu;

kara umowna (kara pieniężna) – ściśle określona kwota pieniężna lub kwota pieniężna wyrażona procentowo od kwoty zobowiązania, którą uczestnik przewozu obowiązany jest wypłacić innemu uczestnikowi w razie niedotrzymania zobowiązań wynikających z umowy przewozu;

kolej – infrastruktura znajdująca się na obszarze jednego państwa;

nadawca – podmiot, który nadał towar do przewozu i jest wskazany w liście przewozowym jako nadawca towaru;

należności przewozowe – należności obejmujące przewoźne, opłatę za przejazd dozorca, kierowcy zestawu samochodowego, opłaty dodatkowe i inne koszty powstałe od momentu zawarcia umowy przewozu do wydania towaru odbiorcy, w tym związane z przeładunkiem towaru lub przestawieniem wózków;

odbiorca – podmiot wskazany w liście przewozowym jako odbiorca towaru;

plomba – element kontrolny będący częścią składową konstrukcji, której całość potwierdza brak dostępu do towaru poprzez zaplombowane otwory konstrukcyjne wagonu, UTI lub SŚT. Pod pojęciem plomby rozumie się również zamknięcie plombownicze (ZP);

posiadacz wagonu – podmiot dysponujący wagonem na podstawie prawa własności lub na innej podstawie prawnej i wpisany w takim charakterze do rejestru środków transportu zgodnie z prawem krajowym;

przesyłka – towar przyjęty do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego od jednego nadawcy na jednej stacji nadania adresowany do jednego odbiorcy do jednej stacji przeznaczenia;

przewoźnik – przewoźnik umowny i wszyscy przewoźnicy kolejni uczestniczący w przewozie towaru, w tym na wodnym odcinku drogi przewozu w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej;

przewoźnik kolejny – przewoźnik, który przystępując do umowy przewozu (zawartej przez przewoźnika umownego), przyjmuje towar od przewoźnika umownego lub od innego przewoźnika kolejnego w celu jego dalszego przewozu;

przewoźnik umowny – przewoźnik, który zawarł z nadawcą umowę przewozu zgodnie z niniejszą Umową;

przewóz towaru – przewóz towaru w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej i przewóz towaru w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej;

przewóz towaru w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej – przewóz towaru transportem kolejowym przez terytorium dwóch lub więcej państw na podstawie jednolitego dokumentu (listu przewozowego), wystawionego na całą drogę przewozu;

przewóz towaru w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej – przewóz towaru w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej z udziałem transportu wodnego, przy zachowaniu warunku, że towar od stacji nadania do stacji przeznaczenia przewożony jest w wagonie lub na własnych osiach;

przybory ładunkowe – środki przeznaczone do rozmieszczania, mocowania i zabezpieczenia przewożonego towaru;

samochodowy środek transportowy (SŚT) – ładowny samochód, zestaw samochodowy, przyczepa, a także próżny samochód, zestaw samochodowy, przyczepa przed i po ich wykorzystaniu dla przewozu towaru koleją;

taryfa – system stawek i zasady obliczania należności przewozowych określające wysokość należności przewozowych;

towar – towary, wagony nienależące do przewoźnika jako środki transportu i inne przedmioty przyjmowane do przewozu na podstawie umowy przewozu;

uczestnik przewozu – nadawca, przewoźnik, odbiorca;

waluta taryfy – jednostka pieniężna, w której wyrażona jest stawka taryfy;

zarządca infrastruktury – podmiot świadczący na rzecz przewoźników usługi w zakresie udostępniania infrastruktury.

A r t y k u ł 3 **Stosowanie Umowy**

§ 1. Niniejsza Umowa ustala jednolite normy prawne umowy przewozu towaru w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej i w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej.

§ 2. Przewozy towarów w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej odbywają się pomiędzy stacjami otwartymi dla czynności ładunkowych zgodnie z prawem krajowym Stron niniejszej Umowy, a w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej – z udziałem odcinka wodnego, ogłoszonego przez Strony dla takich przewozów.

§ 3. Jeżeli Strony są jednocześnie uczestnikami innych umów międzynarodowych, ustanawiających normy prawne dla umowy przewozu towarów transportem kolejowym, to przewozy między stacjami kolejowymi tych Stron mogą być wykonywane na warunkach tych umów.

A r t y k u ł 4 **Sposób przewozu**

Jeżeli stacja nadania i stacja przeznaczenia towaru znajdują się na kolejach o różnej szerokości toru, przewóz, w zależności od możliwości technicznych, może być wykonywany następującymi sposobami: z przeładunkiem towaru z wagonów jednej szerokości toru do wagonów innej szerokości toru, z przestawieniem wagonów na wózki innej szerokości toru lub z zastosowaniem rozsuwnych zestawów kołowych.

A r t y k u ł 5 **Stosowanie prawa krajowego**

W sprawach nieuregulowanych w niniejszej Umowie stosuje się prawo krajowe tej Strony, w której osoba uprawniona realizuje swoje prawa.

Artykuł 6 Prawo obowiązujące

Jakiegokolwiek postanowienie umowy przewozu, bezpośrednio lub pośrednio odbiegające od postanowień niniejszej Umowy jest nieważne i pozbawione mocy prawnej, za wyjątkiem przypadków zastrzeżonych w niniejszej Umowie. Nieważność takich postanowień nie wpływa na ważność innych postanowień umowy przewozu.

Artykuł 7 Uzgodnienia przewozów poprzedzające zawarcie umowy

Uzgodnienia przewozów odbywają się przed zawarciem umowy przewozu w następującym trybie:

- między nadawcą i przewoźnikiem umownym – zgodnie z prawem krajowym;
- między przewoźnikiem umownym i przewoźnikami kolejnymi – w trybie przez nich uzgodnionym.

Artykuł 8 Przepisy o przewozie towarów

§ 1. Tryb stosowania postanowień niniejszej Umowy oraz specjalne warunki przewozów niektórych rodzajów towarów określone są w Przepisach o przewozie towarów (załącznik 1 do niniejszej Umowy).

W umowie pomiędzy nadawcą, odbiorcą i wszystkimi przewoźnikami uczestniczącymi w przewozie mogą być określone szczególne warunki przewozu towaru. Te warunki szczególne mają pierwszeństwo w stosunku do warunków określonych w Przepisach o przewozie towarów.

§ 2. Przepisy o przewozie towarów zawierają szczegółowe standardowe postanowienia i procedury zapewniające jednolitą interpretację i stosowanie artykułów niniejszej Umowy.

Artykuł 9 Przewóz towarów niebezpiecznych

§ 1. Przewóz towarów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z Przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych (załącznik 2 do niniejszej umowy). W części nieuregulowanej w Przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych mają zastosowanie odpowiednie artykuły

niniejszej Umowy oraz Przepisy o przewozie towarów określone w artykule 8 «Przepisy o przewozie towarów» niniejszej Umowy.

§ 2. Przy przewozie towarów niebezpiecznych w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej powinny być również przestrzegane wymogi Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG).

Artykuł 10

Rozmieszczanie i mocowanie towarów

§ 1. Rozmieszczanie i mocowanie towarów w wagonach szerokości toru 1520 mm odbywa się zgodnie z Technicznymi warunkami rozmieszczania i mocowania towarów (załącznik 3 do niniejszej Umowy), o ile przewoźnicy uczestniczący w przewozie nie uzgodnili inaczej.

§ 2. Rozmieszczanie i mocowanie towarów w krytych wagonach szerokości toru 1435 mm i 1000 mm odbywa się zgodnie z prawem krajowym obowiązującym w miejscu załadunku, o ile przewoźnicy nie ustalili inaczej, a w wagonach odkrytych – zgodnie z warunkami uzgodnionymi pomiędzy przewoźnikami, realizującymi przewóz towarów w wagonach danej szerokości toru.

Artykuł 11

Przepisy o przewozie wagonu nienależącego do przewoźnika jako środka transportu

§ 1. Tryb stosowania postanowień niniejszej Umowy w odniesieniu do użytkowania wagonu nienależącego do przewoźnika jako środka transportu określają Przepisy o przewozie wagonu nienależącego do przewoźnika jako środka transportu (załącznik 4 do niniejszej Umowy), a w części nieuregulowanej w Przepisach o przewozie wagonu nienależącego do przewoźnika jako środka transportu - Przepisy o przewozie towarów, wskazane w artykule 8 «Przepisy o przewozie towarów» niniejszej Umowy.

§ 2. Przepisy o przewozie wagonu nienależącego do przewoźnika jako środka transportu zawierają szczegółowe standardowe postanowienia oraz procedury, zapewniające jednolitą interpretację i stosowanie artykułów niniejszej Umowy.

A r t y k u ł 12

Instrukcja informacyjna

§ 1. Instrukcja informacyjna zawiera informacje o infrastrukturze kolejowej i o wodnych odcinkach wykorzystywanych przy przewozie towarów na warunkach niniejszej Umowy oraz informacje o przewoźnikach realizujących te przewozy (załącznik 5 do niniejszej Umowy).

Informacje wnoszone do Instrukcji informacyjnej są ogólnodostępne i uważane za powszechnie wiarygodne.

§ 2. Zmiany i uzupełnienia do struktury Instrukcji informacyjnej są wprowadzane w trybie przewidzianym dla wprowadzania zmian i uzupełnień do niniejszej Umowy.

§ 3. Zmiany i uzupełnienia danych Instrukcji informacyjnej przeprowadzane są na podstawie wniosku Stron. Każda ze Stron kieruje do Komitetu OSŻD wnioski o zmianie i uzupełnieniu informacji dotyczących infrastruktury kolejowej swojego państwa, wodnych odcinków oraz przewoźników zarejestrowanych na terenie swojego państwa i uczestniczących w przewozach międzynarodowych.

Informacje, na podstawie których Komitet OSŻD wprowadza zmiany i uzupełnienia do Instrukcji informacyjnej należy zgłaszać nie później niż w terminie 30 dni przed ich wejściem w życie.

Informację o zmianach i uzupełnieniach do Instrukcji informacyjnej ze wskazaniem daty ich wejścia w życie Komitet OSŻD zamieszcza na stronie internetowej OSŻD w ciągu 3 dni od ich otrzymania.

A r t y k u ł 13

Przewóz towarów z zastosowaniem listu przewozowego CIM/SMGS

Przewóz towarów może być realizowany z zastosowaniem listu przewozowego CIM/SMGS. Wzór listu przewozowego oraz przepisy dotyczące jego wypełniania i stosowania zawarte są w Instrukcji do listu przewozowego CIM/SMGS (załącznik 6 do niniejszej Umowy). W części nieuregulowanej w Instrukcji do listu przewozowego CIM/SMGS mają zastosowanie Przepisy o przewozie towarów określone w artykule 8 «Przepisy o przewozie towarów» niniejszej Umowy.

DZIAŁ II UMOWA PRZEWOZU

Artykuł 14 Umowa przewozu

§ 1. Zgodnie z umową przewozu przewoźnik zobowiązuje się do odpłatnego przewiezienia towaru, powierzonego mu przez nadawcę, do stacji przeznaczenia drogą przewozu uzgodnioną przez nadawcę i przewoźnika umownego oraz do wydania go odbiorcy.

§ 2. Przewoźnik wykonuje przewóz towarów na warunkach niniejszej Umowy, jeżeli:

- 1) przewoźnik lub nadawca dysponuje środkami transportu, niezbędnymi do wykonania przewozu;
- 2) nadawca spełnia warunki niniejszej Umowy;
- 3) wykonania przewozu nie utrudniają okoliczności, którym przewoźnik nie może zapobiec i usunięcie których nie jest od niego zależne;
- 4) przewóz został uzgodniony przez przewoźników na drodze przewozu towaru.

§ 3. Zawarcie umowy przewozu potwierdza list przewozowy.

§ 4. Błędne lub nieprecyzyjne dane wpisane do listu przewozowego, a także zagubienie listu przewozowego przez przewoźnika nie mają wpływu zarówno na istnienie, jak i na ważność umowy przewozu.

§ 5. Każdy przewoźnik kolejny, przyjmując do przewozu towar razem z listem przewozowym, przystępuje tym samym do umowy przewozu i przyjmuje na siebie wynikające z niej zobowiązania.

§ 6. Wagon do przewozu towarów dostarcza przewoźnik lub nadawca. Do przewozu dostarcza się wagony dopuszczone do obrotu w komunikacji międzynarodowej.

Artykuł 15 List przewozowy

§ 1. List przewozowy powinien zawierać następujące dane:

- 1) nazwę nadawcy i jego adres pocztowy;
- 2) nazwę odbiorcy i jego adres pocztowy;
- 3) nazwę przewoźnika umownego;
- 4) nazwę kolei i stacji nadania;
- 5) nazwę kolei i stacji przeznaczenia;

- 6) nazwę granicznych stacji przejścia;
- 7) nazwę towaru i jego kod;
- 8) numer przesyłki;
- 9) rodzaj opakowania;
- 10) ilość sztuk towaru;
- 11) masę towaru;
- 12) numer wagonu (kontenera), kto dostarczył wagon do przewozu (nadawca czy przewoźnik);
- 13) wykaz dokumentów towarzyszących załączonych przez nadawcę do listu przewozowego;
- 14) o opłaceniu należności przewozowych;
- 15) ilość i cechy plomb;
- 16) sposób ustalenia masy towaru;
- 17) datę zawarcia umowy przewozu.

§ 2. W razie konieczności list przewozowy, poza informacjami wymienionymi w § 1 niniejszego artykułu, winien zawierać następujące dane:

- 1) nazwy przewoźników kolejnych;
- 2) oświadczenia nadawcy dotyczące towaru;
- 3) portowe stacje kolejowe i porty przekazania na transport wodny;
- 4) inne informacje przewidziane w Przepisach o przewozie towarów.

§ 3. Formularze listu przewozowego drukuje się i wypełnia w jednym z języków roboczych OSŻD (chińskim, rosyjskim), a mianowicie:

- przy przewozie do/z Republiki Azerbejdżanu, Republiki Białorusi, Republiki Bułgarii, Węgier, Gruzji, Islamskiej Republiki Iranu, Republiki Kazachstanu, Republiki Kirgiskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Mołdawii, Mongolii, Rzeczypospolitej Polskiej, Federacji Rosyjskiej, Republiki Słowackiej, Republiki Tadżykistanu, Turkmenistanu, Republiki Uzbekistanu, Ukrainy, Republiki Estońskiej lub tranzytem przez nie – w języku rosyjskim;

- przy przewozie z Socjalistycznej Republiki Wietnamu, Chińskiej Republiki Ludowej i Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej – w języku chińskim;

- przy przewozie do Socjalistycznej Republiki Wietnamu, Chińskiej Republiki Ludowej i Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej z Federacji Rosyjskiej lub Republiki Kazachstanu lub tranzytem przez nie – w języku rosyjskim.

Formularze listu przewozowego, a także zapisy we wszystkich lub niektórych rubrykach listu przewozowego mogą być tłumaczone na inny język.

Po uzgodnieniu między uczestnikami przewozu list przewozowy może być wypełniany w każdym innym języku.

§ 4. List przewozowy może być sporządzony w formie elektronicznego listu przewozowego. Elektroniczny list przewozowy pełni funkcje papierowego listu przewozowego i jest zbiorem danych w postaci elektronicznej, identycznym ze zbiorem danych papierowego listu przewozowego.

Artykuł 16

Odpowiedzialność za dane wpisane do listu przewozowego

§ 1. Nadawca zapewnia prawidłowość danych i oświadczeń, zamieszczanych przez niego w liście przewozowym. Ponosi on odpowiedzialność za wszystkie następstwa nieprawidłowego, niedokładnego lub niepełnego zamieszczenia tych danych i oświadczeń, a także za ich wpisanie do niewłaściwej rubryki listu przewozowego. Jeżeli zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy przewoźnik wpisuje do listu przewozowego wskazówki nadawcy, to uważa się, że działa on w imieniu nadawcy, o ile nie udowodniono przeciwnie.

§ 2. Jeżeli przewoźnik przed zawarciem umowy przewozu stwierdzi w liście przewozowym nieprawidłowe, niedokładne lub niepełne dane, to nadawca obowiązany jest wystawić nowy list przewozowy, jeżeli zgodnie z Przepisami o przewozie towarów poprawienie danych i oświadczeń zamieszczonych w liście przewozowym nie jest dopuszczalne.

§ 3. Nadawca wypłaca przewoźnikowi karę umowną, jeżeli po zawarciu umowy przewozu przewoźnik stwierdzi nieprawidłowość, niedokładność lub niepełność danych i oświadczeń zamieszczonych przez nadawcę w liście przewozowym i ustali przy tym, że:

- 1) w składzie towaru zostały przyjęte przedmioty niedopuszczone do przewozu przez granicę państwową choćby w jednym z państw, przez terytorium którego ma być zrealizowany przewóz;
- 2) został przyjęty do przewozu towar niebezpieczny bez zachowania warunków jego przewozu;
- 3) w przypadku załadunku towaru przez nadawcę nastąpiło przeciążenie ponad dopuszczalną ładowność wagonu;
- 4) została zaniżona wysokość należności przewozowych;
- 5) powstały okoliczności zagrażające bezpieczeństwu ruchu.

Karę umowną wymienioną wskazaną w ustępach 1, 2, 4, 5 niniejszego paragrafu pobiera się zgodnie z przepisami artykułu 31 «Opłacanie należności przewozowych i kar umownych» w pięciokrotnej wysokości

przewoźnego należnego przewoźnikowi, który stwierdził taką nieprawidłowość.

Karę umowną wskazaną w ustępie 3 niniejszego paragrafu pobiera się zgodnie z przepisami artykułu 31 «Opłacanie należności przewozowych i kar umownych» w pięciokrotnej wysokości przewoźnego za przewóz nadwyżki masy towaru należnego przewoźnikowi, który tę nadwyżkę stwierdził.

Przewidziane w niniejszym paragrafie kary umowne przewoźnik ma prawo pobrać niezależnie od wypłaty odszkodowania za ewentualną szkodę i innych kar umownych, opłacanych przez nadawcę lub odbiorcę zgodnie z warunkami niniejszej Umowy.

Artykuł 17

Deklarowanie wartości towaru

§ 1. Na podstawie uzgodnienia między przewoźnikiem i nadawcą przewóz towaru może być wykonywany z zadeklarowaniem wartości towaru.

§ 2. Za deklaramowanie wartości towaru przewoźnik ma prawo żądać dodatkowej opłaty.

Artykuł 18

Opakowanie i oznakowanie

§ 1. Towary wymagające opakowania w celu zabezpieczenia ich podczas przewozu przed zaginięciem, uszkodzeniem, zepsuciem i obniżeniem jakości, w celu zabezpieczenia przed uszkodzeniem, zanieczyszczeniem środków transportu lub innych towarów, a także w celu uniknięcia spowodowania uszczerbku na zdrowiu ludzi, zwierząt, środowisku naturalnym i infrastrukturze kolejowej, powinny być nadawane do przewozu w opakowaniu odpowiadającym tym wymogom.

§ 2. Nadawca obowiązany jest zapewnić prawidłowość oznakowania, nalepek lub etykiet umieszczonych na sztukach towaru lub przymocowanych do nich, a także nalepek umieszczonych przez niego na wagonach, UTI i SŚT.

§ 3. Jeżeli podczas zewnętrznych oględzin opakowania towaru, zgłoszonego do przewozu, zostaną zauważone wady, które wywołują obawy braku możliwości przeładunku, zaginięcia, częściowego braku, uszkodzenia (zepsucia) towaru i środków transportu, przewoźnik odmawia przyjęcia towaru do przewozu lub przyjmuje go do przewozu na szczególnych warunkach umownych.

Jeżeli stan opakowania towaru nie pozwala na jego dalszy przewóz, to z towarem postępuje się zgodnie z przepisami artykułu 28 «Przeszkody w przewozie i wydaniu towaru».

§ 4. Nadawca ponosi odpowiedzialność za następstwa braku lub niewłaściwego stanu opakowania, a także za następstwa braku lub nieprawidłowego oznakowania, nalepek lub etykiet, w szczególności powinien wypłacić przewoźnikowi odszkodowanie za powstałą wskutek tego szkodę.

Artykuł 19

Załadunek towaru i ustalenie jego masy

§ 1. Załadunku powinno dokonywać się do sprawnych technicznie, odpowiednich do przewozu danego towaru i oczyszczonych wagonów.

§ 2. Prawo krajowe obowiązujące w kraju nadania określa, kto powinien dokonywać załadunku towaru do wagonu – przewoźnik czy nadawca.

Załadunku towaru do UTI i SŚT dokonuje nadawca.

§ 3. Podmiot dokonujący załadunku ponosi odpowiedzialność za określenie przydatności wagonów do przewozu konkretnego towaru, spełnienie wymogów technicznych dotyczących umieszczania i mocowania towarów w wagonach, UTI i SŚT oraz za wszystkie następstwa niewłaściwego załadunku.

§ 4. Jeżeli w liście przewozowym brakuje adnotacji o tym, kto dokonał załadunku towaru, przyjmuje się, że załadunku dokonał nadawca.

§ 5. Ustalenie masy towaru dokonywane jest zgodnie z Przepisami o przewozie towarów.

Artykuł 20

Plombowanie

§ 1. Do plombowania powinny być używane plomby, które nie mogą być zdjęte bez ich uszkodzenia. Plomby powinny być nałożone w taki sposób, aby wykluczyć możliwość dostępu do towaru bez ich uszkodzenia.

§ 2. Wymogi dotyczące plomb i cech na plombach określają Przepisy o przewozie towarów.

§ 3. Nienaruszone plomby nałożone na wagony, UTI i SŚT w państwach, w których nie jest stosowana niniejsza Umowa, traktowane są jak plomby nałożone zgodnie z niniejszą Umową.

Artykuł 21 Przyjęcie towaru do przewozu

Przyjęcie towaru do przewozu od nadawcy dokonuje przewoźnik umowny.

Artykuł 22 Załatwianie formalności administracyjnych

§ 1. Nadawca dołącza do listu przewozowego dokumenty towarzyszące niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych formalności administracyjnych na całej drodze przewozu towaru. Dokumenty te powinny dotyczyć wyłącznie tych towarów, które wymienione są w danym liście przewozowym.

Jeżeli nadawca nie dołącza do listu przewozowego dokumentu niezbędnego do załatwienia formalności administracyjnych, ale kieruje go do właściwego organu kontroli administracyjnej, adnotację o tym wpisuje do listu przewozowego.

§ 2. Przewoźnik nie ma obowiązku sprawdzania prawidłowości i kompletności dokumentów towarzyszących dołączonych przez nadawcę do listu przewozowego.

§ 3. Nadawca ponosi odpowiedzialność przed przewoźnikiem za następstwa wynikłe wskutek braku, niekompletności lub nieprawidłowości dokumentów towarzyszących.

§ 4. Dokumenty towarzyszące dołączane przez nadawcę do listu przewozowego winny być wskazane przez niego w liście przewozowym.

Jeżeli nadawca nie wykonał postanowień niniejszego paragrafu, to przewoźnik umowny powinien odmówić przyjęcia towaru do przewozu.

§ 5. Jeżeli przewóz lub wydanie towaru opóźnia się wskutek tego, że nadawca nie przedłożył niezbędnych dokumentów towarzyszących lub dokumenty przedłożone przez niego i wskazane w liście przewozowym są niekompletne lub niewłaściwe, powstałe w związku z tym dodatkowe należności przewozowe i koszty, a także przewidziane prawem krajowym kary umowne, opłaca się przewoźnikowi w trybie artykułu 31 «Opłacanie należności przewozowych i kar umownych» niniejszej Umowy.

§ 6. Otwarcie wagonu, UTI lub SŚT w celu przeprowadzenia kontroli granicznej, celnej, sanitarnej, weterynaryjnej, fitosanitarnej i innych rodzajów kontroli przewoźnik odnotowuje w sporządzonym protokole otwarcia.

§ 7. Nienaruszone plomby organów celnych lub przewoźnika nałożone po przeprowadzeniu kontroli granicznej, celnej, sanitarnej, weterynaryjnej,

fitosanitarnej i innych rodzajów kontroli, traktuje się jak plomby nałożone pierwotnie.

Artykuł 23 Sprawdzenie

§ 1. Przewoźnik ma prawo sprawdzić, czy nadawca przestrzegał warunków przewozu i czy przesyłka odpowiada danym zamieszczonym przez nadawcę w liście przewozowym. Sprawdzenie odbywa się w trybie określonym prawem krajowym.

§ 2. Jeżeli nadawca nie przestrzega warunków przewozu lub przesyłka nie odpowiada oświadczeniom zamieszczonym przez nadawcę w liście przewozowym, to wszelkie udokumentowane koszty wynikłe wskutek sprawdzenia powinny być zwrócone przewoźnikowi w trybie przewidzianym w artykule 31 «Opłacanie należności przewozowych i kar umownych» i w artykule 32 «Dodatkowe koszty związane z przewozem towaru».

Artykuł 24 Termin dostawy towaru

§ 1. Jeżeli nadawca i przewoźnik nie uzgodnili inaczej, termin dostawy określa się na całą drogę przewozu i nie powinien on przekraczać terminu wyliczonego na podstawie norm ustalonych w niniejszym artykule.

§ 2. Termin dostawy określa się przyjmując za podstawę następujące normy:

- dla kontenerów – 1 doba na każde rozpoczęte 150 km;
- dla pozostałych przesyłek – 1 doba na każde rozpoczęte 200 km.

Dla towarów przewożonych z ograniczeniem prędkości ruchu, dla towarów ponadgabarytowych i przewożonych w specjalnych pociągach z oddzielną lokomotywą, termin dostawy ustala przewoźnik.

Dla towarów przewożonych w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej termin dostawy dla odcinka wodnego ustala przewoźnik realizujący przewóz na danym odcinku.

§ 3. Termin dostawy towaru wydłuża się o 1 dobę na czynności związane z nadaniem towaru.

Termin dostawy towaru wydłuża się o 2 doby:

- na każdy przeładunek towaru do wagonów innej szerokości toru;

- na każde przestawianie wagonów, taboru toczącego się na własnych kołach na wózki innej szerokości toru;
- w przypadku przewozu towarów w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej.

§ 4. Termin dostawy towaru przedłuża się o cały czas zatrzymania na drodze przewozu z przyczyn niezależnych od przewoźnika.

§ 5. Bieg terminu dostawy towaru rozpoczyna się o godz. 0.00 dnia następującego po dniu zawarcia umowy przewozu i kończy się z chwilą przekazania odbiorcy zawiadomienia o przybyciu towaru, przy czym niepełną dobę przyjmuje się za pełną.

§ 6. W przypadku podziału towaru w drodze przewozu termin dostawy oblicza się według tej części towaru, która przybyła na podstawie listu przewozowego.

§ 7. Termin dostawy uważa się za dochowany, jeżeli towar przybył do stacji przeznaczenia przed upływem terminu dostawy i przewoźnik zawiadomił odbiorcę o przybyciu towaru i możliwości przekazania towaru do dyspozycji odbiorcy. Tryb zawiadamiania odbiorcy określa prawo krajowe obowiązujące w miejscu wydania towaru.

Artykuł 25

Zmiana umowy przewozu

§ 1. Prawo do udzielania przewoźnikowi zleceń dotyczących towaru i dokonywania zmiany umowy przewozu posiada nadawca oraz odbiorca. Nadawca zwraca się z instrukcjami do przewoźnika umownego, a odbiorca – do przewoźnika wydającego towar.

§ 2. Nadawca może dokonać następujących zmian umowy przewozu:

- 1) zmienić stację przeznaczenia towaru;
- 2) zmienić odbiorcę towaru.

§ 3. Odbiorca może dokonać następujących zmian umowy przewozu wyłącznie na obszarze kraju przeznaczenia:

- 1) zmienić stację przeznaczenia towaru;
- 2) zmienić odbiorcę towaru.

Odbiorca może dokonać zmiany umowy przewozu zgodnie z niniejszą Umową dopóki towar znajduje się na wejściowej stacji granicznej kraju przeznaczenia.

Jeżeli towar minął już wejściową stację graniczną kraju przeznaczenia, zmianę umowy przewozu przez odbiorcę dokonuje się zgodnie z prawem krajowym obowiązującym w kraju przeznaczenia.

§ 4. Nie jest dopuszczalna zmiana umowy przewozu prowadząca do podziału przesyłki.

§ 5. Prawo nadawcy do zmiany umowy przewozu wygasa z chwilą wydania odbiorcy listu przewozowego lub przybycia towaru na wejściową stację graniczną kraju przeznaczenia, jeżeli przewoźnik posiada już pisemne zlecenie odbiorcy, dotyczące zmiany umowy przewozu.

§ 6. Z chwilą zmiany umowy przewozu przez odbiorcę obejmują go obowiązki nadawcy wynikające z umowy przewozu.

§ 7. Nadawca nie odpowiada za skutki wynikające ze zmiany umowy przewozu dokonanej na podstawie zlecenia odbiorcy.

§ 8. Przewoźnik ma prawo odmówić zmiany umowy przewozu lub wstrzymać dokonanie tej zmiany tylko w przypadkach, gdy:

- 1) jest to niewykonalne dla przewoźnika w chwili otrzymania zlecenia zmiany umowy przewozu;
- 2) może to zakłócić eksploatację kolei;
- 3) przy zmianie stacji przeznaczenia wartość towaru nie pokrywa wszystkich przewidywanych kosztów przewozu do nowej stacji przeznaczenia, za wyjątkiem przypadków, kiedy suma tych kosztów jest uiszczana niezwłocznie lub jej opłata jest gwarantowana;
- 4) przy zmianie stacji przeznaczenia zmieniają się wskazani w liście przewozowym przewoźnicy, a nowi przewoźnicy nie uzgodnili przewozu.

§ 9. Przewoźnik ma prawo żądać zapłacenia dodatkowych należności przewozowych i kosztów powstałych w związku z dokonaną przez niego zmianą umowy przewozu.

Artykuł 26 Wydanie towaru

§ 1. Po przybyciu towaru do stacji przeznaczenia przewoźnik obowiązany jest wydać odbiorcy list przewozowy oraz towar, a odbiorca obowiązany jest przyjąć towar i list przewozowy.

§ 2. Odbiorca może odmówić przyjęcia towaru wyłącznie w tych przypadkach, gdy z winy przewoźnika zmieniła się jakość towaru w stopniu uniemożliwiającym częściowe lub pełne wykorzystanie go zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem.

§ 3. Wydanie listu przewozowego i towaru następuje po opłaceniu przewoźnikowi przez odbiorcę wszystkich przypadających na niego należności przewozowych, jeżeli w umowie między nimi nie przewidziano inaczej. Odbiorca obowiązany jest opłacić należności przewozowe za cały towar wskazany w liście przewozowym, nawet jeżeli brak jest części towaru wskazanego w liście przewozowym.

§ 4. W przypadkach, gdy towar jest rozładowywany przez odbiorcę, przewoźnik jest obowiązany uczestniczyć w sprawdzeniu ilości sztuk, stanu lub masy towaru, jeżeli:

1) towar przybył na stację przeznaczenia z oznakami, świadczącymi o możliwości dostępu do towaru znajdującego się w wagonie, UTI lub SŚT, pod nienaruszonymi plombami nadawcy, których cechy są zgodne ze wskazanymi w liście przewozowym;

2) towar przybył na stację przeznaczenia w wagonie, UTI lub SŚT z brakującymi plombami, z uszkodzonymi plombami lub z plombami, których cechy nie zgadzają się ze wskazanymi w liście przewozowym; przewoźnik przy tym ma prawo odmówić udziału w sprawdzeniu towaru, jeżeli zachowała się choćby jedna nieuszkodzona plomba nadawcy, wykluczająca dostęp do towaru, której cechy są zgodne ze wskazanymi w liście przewozowym;

3) towar przewożony w wagonie odkrytym ma oznaki braku, uszkodzenia (zepsucia), które można stwierdzić na podstawie oględzin zewnętrznych;

4) towar łatwo psujący się przybył po upływie terminu dostawy;

5) przewoźnik nie przestrzegał wymogów dotyczących temperatury przewozu w obsługiwanych przez niego wagonach chłodniach;

6) towar był załadowany przez przewoźnika.

§ 5. W przypadku zwrotu wagonu, kontenera przewoźnikowi po wyładunku towaru odbiorca obowiązany jest zwrócić je przewoźnikowi w stanie czystym.

Artykuł 27

Domniemanie zaginięcia towaru

§ 1. Jeżeli towar nie zostanie wydany odbiorcy w ciągu 10 dni po upływie terminu dostawy towaru, nadawca lub odbiorca mają prawo złożyć odpowiednio przewoźnikowi umownemu lub przewoźnikowi wydającemu towar zawiadomienie o poszukiwaniu towaru. Zawiadomienie o poszukiwaniu towaru nie jest zgłoszeniem reklamacji z tytułu zaginięcia towaru.

§ 2. Towar uważa się za zaginiony, jeżeli nie został on wydany odbiorcy w ciągu 30 dni po upływie terminu dostawy towaru.

§ 3. Jeżeli towar przybył do stacji przeznaczenia po 30 dniach od upływu terminu dostawy, przewoźnik powinien powiadomić o tym odbiorcę. Odbiorca obowiązany jest przyjąć towar, jeżeli przybył on nie później niż 6 miesięcy po upływie terminu dostawy i zwrócić przewoźnikowi

kwoty, które ten wypłacił mu jako odszkodowanie za zaginięcie towaru, zwrot należności przewozowych i innych kosztów związanych z przewozem.

Jeżeli nadawcy zostało wypłacone odszkodowanie, to nadawca obowiązany jest odszkodowanie to zwrócić przewoźnikowi.

Zachowuje się przy tym prawo wniesienia reklamacji do przewoźnika o wypłacenie kary umownej za przekroczenie terminu dostawy towaru, a także o odszkodowanie za zaginięcie, ubytek masy, uszkodzenie (zepsucie) towaru lub obniżenie jego jakości.

Artykuł 28

Przeszkody w przewozie i wydaniu towaru

§ 1. Jeżeli powstaje przeszkoda w przewozie towaru z przyczyn niezależnych od przewoźnika, to decyduje on czy zwrócić się o wskazówki nadawcy, czy zrealizować przewóz towaru do stacji przeznaczenia ze zmianą pierwotnej drogi przewozu.

§ 2. Jeżeli przewoźnik z przyczyn od niego niezależnych nie może wykonać przewozu towaru ze zmianą pierwotnej drogi przewozu, kontynuować przewozu lub wydać towaru odbiorcy, to zwraca się niezwłocznie o wskazówki nadawcy.

§ 3. Jeżeli w ciągu ośmiu dób od zwrócenia się do nadawcy o wskazówki, a w przypadku towarów łatwo psujących się – w ciągu trzech dób, w przypadku zwierząt – w ciągu dwóch dób, nie wpłyną wskazówki lub wpłyną niewykonalne wskazówki nadawcy dotyczące postępowania z towarem, przewoźnik ma prawo rozporządzania towarem.

§ 4. Przewoźnik ma prawo rozporządzania towarem bez zachowania terminów ustalonych w § 3 niniejszego artykułu, jeżeli stan towaru wymaga podjęcia natychmiastowych działań.

§ 5. Jeżeli nadawca w liście przewozowym udzielił wskazówek dotyczących postępowania z towarem w razie powstania przeszkód w przewozie i wydaniu towaru, to przewoźnik postępuje z towarem zgodnie z tymi wskazówkami nadawcy. Jeżeli przewoźnik uzna, że wykonanie tych wskazówek jest niemożliwe, to postępuje w myśl postanowień §§ 1 - 3 niniejszego artykułu.

§ 6. Jeżeli przeszkoda w przewozie lub wydaniu towaru powstała z przyczyn niezależnych od przewoźnika, to przewoźnikowi należy opłacić dodatkowe należności przewozowe i koszty, które poniósł w związku z przeszkodą oraz kary umowne, jeżeli przewidziane są one prawem krajowym

Artykuł 29 Protokół handlowy

§ 1. Przewoźnik sporządza protokół handlowy, jeżeli w trakcie przewozu lub wydania towaru stwierdzi:

- 1) niezgodność nazwy, masy lub ilości sztuk towaru z danymi zamieszczonymi w liście przewozowym;
- 2) niezgodność oznakowania na sztukach towaru z danymi zamieszczonymi w liście przewozowym, stacji i kolei przeznaczenia, odbiorcy, ilości sztuk towaru;
- 3) uszkodzenie (zepsucie) towaru;
- 4) brak listu przewozowego lub jego poszczególnych arkuszy albo brak towaru do danego listu przewozowego (zaginięcie).

§ 2. Jeżeli prawo krajowe obowiązujące w kraju przeznaczenia dopuszcza sporządzenie protokołu handlowego po wydaniu towaru odbiorcy, to odbiorca ma prawo zwrócić się do przewoźnika wydającego towar z wnioskiem o sporządzenie protokołu handlowego po wydaniu towaru z jakiegokolwiek przyczyny, której nie było możliwości stwierdzić w oględzinach zewnętrznych przy wydaniu towaru. Wniosek powinien być przedłożony przewoźnikowi wydającemu towar niezwłocznie po stwierdzeniu zaginięcia, częściowego braku, uszkodzenia (zepsucia) towaru, nie później niż trzy dni po wydaniu towaru.

Artykuł 30 Obliczanie należności przewozowych

§ 1. Należności przewozowe obliczane są na podstawie taryf stosowanych przez przewoźników wykonujących przewóz.

§ 2. Należności przewozowe obliczane są oddzielnie przez każdego przewoźnika uczestniczącego w przewozie za odległości przewozu i w walucie, określane zgodnie z taryfami stosowanymi dla danego przewozu w komunikacji międzynarodowej.

Należności przewozowe za wodny odcinek drogi przewozu obliczane są zgodnie z taryfą stosowaną dla danego przewozu.

§ 3. Należności przewozowe obliczane są na podstawie taryf obowiązujących w dniu zawarcia umowy przewozu.

§ 4. Jeżeli wykryto przeciążenie wagonu ponad jego ładowność lub przekroczenie dopuszczalnego statycznego nacisku zestawu kołowego wagonu na tor, należności przewozowe za przewóz nadwyżki masy towaru, odładowanego do oddzielnego wagonu, oblicza się jak za odrębną przesyłkę na podstawie taryf obowiązujących w dniu stwierdzenia przeciążenia.

§ 5. W przypadku wykrycia nieprawidłowych, niedokładnych lub brakujących danych w liście przewozowym przewoźnik, który odkrył nieprawidłowość oraz przewoźnicy kolejni obliczają należności przewozowe za faktycznie przewożony towar.

§ 6. Jeżeli w wyniku przeszkód w przewozie towaru, powstałych z przyczyn niezależnych od przewoźnika, została zmieniona droga przewozu, należności przewozowe oblicza się za zmienioną drogę przewozu.

§ 7. Jeżeli do przeładunku przesyłki podczas przewozu z przyczyn niezależnych od przewoźnika konieczne jest użycie dwóch lub więcej wagonów tej samej szerokości toru, należności przewozowe za towar załadowany do każdego z wagonów oblicza się osobno jak za oddzielną przesyłkę.

§ 8. Jeżeli na stacji znajdującej się na styku kolei różnej szerokości toru do przeładunku przesyłki wagonowej z jednego wagonu danej szerokości toru konieczne jest użycie dwóch lub więcej wagonów innej szerokości toru, przewoźnik ma prawo wyliczyć należności przewozowe za towar załadowany do każdego z wagonów osobno jak za oddzielną przesyłkę.

§ 9. Przy zmianie umowy przewozu należności przewozowe oblicza się oddzielnie za odległość przewozu do stacji, na której dokonano zmiany umowy przewozu i od tej stacji do nowej stacji przeznaczenia.

Artykuł 31

Opłacanie należności przewozowych i kar umownych

§ 1. Jeżeli umowa między uczestnikami przewozu nie przewiduje inaczej, opłacanie należności przewozowych stanowi obowiązek:

1) nadawcy – wobec przewoźników uczestniczących w przewozie za przewóz przez nich realizowany, za wyjątkiem przewoźnika wydającego towar;

2) odbiorcy – wobec przewoźnika wydającego towar za przewóz przez niego realizowany.

Ten sam tryb obowiązuje przy opłacaniu kar umownych.

§ 2. Jeżeli obowiązki przewidziane w § 1 niniejszego artykułu nadawca lub odbiorca nakładają na podmiot trzeci, to podmiot ten powinien być przez nadawcę wskazany w liście przewozowym jako płatnik oraz mieć zawartą umowę z odpowiednim przewoźnikiem.

§ 3. Jeżeli odbiorca nie przyjął towaru i nie skorzystał z praw przewidzianych w § 3 artykułu 25 «Zmiana umowy przewozu» i w § 2 artykułu 26 «Wydanie towaru» lub nie zgłasza się po odbiór towaru, to

obowiązek opłacenia należności przewozowych z tytułu danej umowy przewozu przechodzi na nadawcę.

§ 4. W razie nieprawidłowego obliczenia należności przewozowych niedobór podlega opłaceniu, a nadpłata – zwrotowi.

§ 5. Należności przewozowe i kary umowne wypłacane są przewoźnikowi w trybie przewidzianym w prawie krajowym państwa, w którym uiszcza się opłatę.

§ 6. Przewoźnik ma prawo zażądać opłacenia należności przewozowych przed rozpoczęciem przewozu.

Artykuł 32

Dodatkowe koszty związane z przewozem towaru

§ 1. Przewoźnikowi powinny być zwrócone wszystkie koszty związane z przewozem towaru, nieprzewidziane w stosowanych taryfach i spowodowane przyczynami niezależnymi od przewoźnika. Koszty te ustala się na dzień ich powstania oddzielnie dla każdej przesyłki i potwierdza odpowiednimi dokumentami.

§ 2. Zwrot kosztów dodatkowych następuje w trybie przewidzianym w artykule 31 «Opłacanie należności przewozowych i kar umownych».

Artykuł 33

Zaliczenia i zaliczki

Zaliczenia i zaliczki nie są dopuszczalne.

Artykuł 34

Prawo zastawu towaru przysługujące przewoźnikowi

§ 1. Do czasu otrzymania wszystkich należności wynikających z umowy przewozu, przewoźnik ma prawo zastawu na towarze znajdującym się w jego posiadaniu.

§ 2. Stosowanie prawa zastawu reguluje prawo kraju, w którym przewoźnik realizuje swoje prawo zastawu.

A r t y k u ł 35

Rozrachunki między przewoźnikami

§ 1. Przewoźnik, który otrzymał lub powinien otrzymać należne innym przewoźnikom uczestniczącym w przewozie należności przewozowe wynikające z umowy przewozu, zobowiązany jest wypłacić je wskazanym przewoźnikom.

§ 2. Rozrachunki między przewoźnikami, wynikające ze stosowania niniejszej Umowy wykonywane są zgodnie z umową o sposobie rozliczeń zawieraną między przewoźnikami.

A r t y k u ł 36

Roszczenia zwrotne między przewoźnikami z tytułu wypłaconych kwot odszkodowania

§ 1. Przewoźnik, który w przypadkach przewidzianych niniejszą Umową

i zgodnie z nią, wypłacił odszkodowanie nadawcy lub odbiorcy, ma prawo wystąpić z roszczeniem regresowym wobec innych uczestniczących w przewozie przewoźników, zgodnie z następującymi postanowieniami:

1) jeżeli szkoda powstała z winy jednego przewoźnika, to jest on jedynym odpowiedzialnym za tę szkodę;

2) jeżeli szkoda powstała z winy kilku przewoźników uczestniczących w przewozie, to każdy z nich odpowiada wyłącznie w części, spowodowanej przez niego szkody;

3) jeżeli nie można udowodnić, że szkoda powstała z winy jednego lub kilku przewoźników, przewoźnicy ustalają zasady podziału odpowiedzialności. Jeżeli przewoźnicy nie mogą ustalić zasad podziału odpowiedzialności, to odpowiedzialność między nimi dzieli się proporcjonalnie do kilometrów taryfowych, przebytych przez przesyłkę przy jej przewozie przez każdego z przewoźników uczestniczących w jej przewozie, z wyjątkiem tych, którzy udowodnią, że szkoda nie powstała z ich winy.

§ 2. Przy zwrocie kwot odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy towaru, jeżeli przekroczenie terminu dostawy towaru powstało z winy kilku przewoźników, to procentowy udział do wyliczenia odszkodowania określa się zgodnie z § 2 artykułu 45 «Wysokość odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy towaru» biorąc za podstawę łączne przekroczenie terminu dostawy na całej drodze przewozu i oblicza się od przewoźnego, otrzymanego przez każdego przewoźnika, który dopuścił się przekroczenia terminu dostawy.

§ 3. Przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z roszczeniem regresowym o zwrot wypłaconego odszkodowania, nie ma prawa kwestionować prawidłowości wypłaty odszkodowania przez przewoźnika występującego z roszczeniem, jeżeli odszkodowanie zostało orzeczone na mocy postanowienia sądu i jeżeli przewoźnik, przeciwko któremu wniesiono roszczenie regresowe, był wcześniej powiadomiony o rozpatrzeniu sprawy przez sąd.

§ 4. Roszczenie o zwrot wypłaconego odszkodowania z tytułu reklamacji powinno być zgłoszone w ciągu 75 dni od dnia faktycznego wypłacenia należnej kwoty z tytułu reklamacji.

Roszczenie z tytułu odszkodowania przyznanego na mocy postanowienia sądu winno zostać zgłoszone w ciągu 75 dni od dnia uprawomocnienia się tego postanowienia.

Artykuł 37

Odpowiedzialność przewoźnika

§ 1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność wobec nadawcy lub odbiorcy, wynikającą wyłącznie z umowy przewozu w trybie i zakresie uregulowanym niniejszą Umową.

§ 2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru od chwili przyjęcia towaru do przewozu do chwili jego wydania.

Dla potwierdzenia okoliczności stanowiących podstawę do nałożenia na przewoźnika odpowiedzialności za zaginięcie, ubytek, uszkodzenie (zepsucie) towaru sporządza się protokół handlowy.

§ 3. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przekroczenie terminu dostawy towaru.

Artykuł 38

Podmioty, za których działania odpowiadają strony umowy przewozu

§ 1. Strony umowy przewozu ponoszą odpowiedzialność za działania swoich pracowników i innych podmiotów, z których usług korzystają w celu wykonania umowy przewozu, gdy pracownicy ci lub inne podmioty wykonują swoje obowiązki.

§ 2. Zarządca infrastruktury kolejowej traktowany jest jako podmiot, z którego usług korzysta przewoźnik w celu wykonania umowy przewozu.

Artykuł 39

Zakres odpowiedzialności przewoźnika

§ 1. Zakres odpowiedzialności przewoźnika nie może przekraczać wysokości odszkodowania podlegającego wypłacie przez przewoźnika za zaginięcie towaru.

§ 2. Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru przyjętego do przewozu, jeżeli nastąpiły one:

1) wskutek okoliczności, którym przewoźnik nie mógł zapobiec i których usunięcie nie było od niego zależne;

2) wskutek niewłaściwej jakości towaru, opakowania lub wskutek szczególnych naturalnych i fizycznych właściwości towaru i opakowania, które wywołały jego uszkodzenie (zepsucie);

3) z winy nadawcy lub odbiorcy lub w wyniku ich zleceń, skutkiem których nie można obciążać winą przewoźnika;

4) z przyczyn związanych z załadunkiem lub wyładunkiem towaru, jeżeli załadunek lub wyładunek były wykonywane przez nadawcę lub odbiorcę;

5) wskutek braku opakowania towaru niezbędnego do jego przewozu;

6) wskutek tego, że nadawca nadał do przewozu przedmioty pod nieprawidłową, niedokładną lub niepełną nazwą albo bez dotrzymania warunków niniejszej Umowy;

7) wskutek tego, że nadawca załadował towar do wagonu lub kontenera, nienadającego się do przewozu danego towaru;

8) wskutek dokonania przez nadawcę nieprawidłowego wyboru sposobu przewozu towaru łatwo psującego się lub rodzaju wagonu (kontenera);

9) wskutek niezłatwienia lub nienależytego złatwienia przez nadawcę, odbiorcę formalności celnych lub innych formalności administracyjnych;

10) wskutek sprawdzenia, zatrzymania, konfiskaty towaru przez organy państwowe z przyczyn niezależnych od przewoźnika.

§ 3. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru przyjętego do przewozu, jeżeli miały one miejsce przy przewozie towaru na umownych warunkach szczególnych i zwolnienie od odpowiedzialności przewidziane jest tymi szczególnymi warunkami.

§ 4. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za częściowy brak:

1) towaru opakowanego lub związanego, jeżeli towar był wydany odbiorcy w pełnej ilości sztuk, w nieuszkodzonym opakowaniu lub bez

uszkodzenia związania i przy braku zewnętrznych oznak dostępu do zawartości, które mogłyby być przyczyną częściowego braku towaru;

2) towaru przewożonego bez opakowania lub niezwiązanego, jeżeli towar był wydany odbiorcy w pełnej ilości sztuk i przy braku zewnętrznych oznak dostępu do towaru, które mogłyby być przyczyną częściowego braku towaru;

3) towaru, jeżeli towar załadowany przez nadawcę do wagonu, UTI lub SŚT został wydany odbiorcy pod nienaruszonymi plombami nadawcy, a także bez zewnętrznych oznak dostępu do towaru, które mogłyby być przyczyną częściowego braku towaru;

4) towaru w kontenerach, załadowanych do wagonu przez nadawcę (drzwiami do wewnątrz), jeżeli kontenery były przewożone w tym wagonie bez przestawiania i zostały przekazane odbiorcy bez sprawdzenia plomb i bez zewnętrznych oznak dostępu do towaru, które mogłyby być przyczyną częściowego braku towaru;

5) towaru przyjętego do przewozu w wagonie odkrytym, jeżeli towar przybył w nieuszkodzonym wagonie bez przeładunku podczas przewozu i nie ma oznak, które świadczyłyby o powstaniu częściowego braku towaru w czasie przewozu;

6) luźnych lub zapasowych części, znajdujących się w zaplombowanych UTI lub SŚT, jeżeli UTI lub SŚT były wydane odbiorcy pod nienaruszonymi plombami nadawcy.

§ 5. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie towaru przyjętego do przewozu w wagonie odkrytym, jeżeli towar przybył w sprawnym wagonie bez przeładunku podczas przewozu i nie ma oznak, które świadczyłyby o uszkodzeniu (zepsuciu) towaru w czasie przewozu.

§ 6. Przewoźnik zwolniony jest z odpowiedzialności za przekroczenie terminu dostawy towaru, jeżeli przekroczenie było spowodowane:

1) okolicznościami, którym przewoźnik nie mógł zapobiec i których usunięcie nie zależało od niego;

2) winą nadawcy lub odbiorcy lub w wyniku ich zleceń, skutkiem których nie można obciążać winą przewoźnika;

3) niezłatwieniem lub nienależytym załatwieniem przez nadawcę, odbiorcę lub upoważnione przez nich podmioty, formalności celnych lub innych formalności administracyjnych.

§ 7. Przy przewozie w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej przewoźnik zwolniony jest również z odpowiedzialności za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) lub przekroczenie terminu dostawy towaru przyjętego do przewozu, jeżeli zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) lub przekroczenie terminu dostawy nastąpiły wskutek:

1) pożaru, o ile przewoźnik udowodni, że nastąpił on nie z jego winy, a także nie z winy innych podmiotów, z których usług korzysta on w celu wykonania umowy przewozu, w czasie wykonywania przez te podmioty swoich obowiązków;

2) przedsięwzięć ratujących życie lub racjonalnych przedsięwzięć ratujących mienie;

3) ryzyka, niebezpieczeństwa lub nieszczęśliwych wypadków.

Przewoźnik może się przy tym powoływać na przyczyny zwolnienia z odpowiedzialności tylko w przypadku udowodnienia, że zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) lub przekroczenie terminu dostawy towaru nastąpiły na wodnym odcinku drogi w czasie od rozpoczęcia załadunku towaru w wagonie na transport wodny do jego wyładunku z transportu wodnego.

Artykuł 40

Domniemanie w razie zmiany systemu prawnego regulującego umowę przewozu

Jeżeli przy przewozie towaru z państwa, w którym nie stosuje się niniejszej Umowy, po zmianie listu przewozowego związanej ze zmianą systemu prawnego regulującego umowę przewozu, zgodnie z warunkami niniejszej Umowy stwierdzono uszkodzenie (zepsucie) lub częściowy brak towaru, a przewoźnik przyjął przesyłkę bez zastrzeżeń, to do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego domniemywa się, że uszkodzenie (zepsucie) lub częściowy brak towaru nastąpiły podczas wykonywania ostatniej umowy przewozu.

Artykuł 41

Ciężar dowodu

§ 1. Ciężar dowodu, że zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru nastąpiły wskutek okoliczności wymienionych w ustępach 1 i 4 § 2 artykułu 39 «Zakres odpowiedzialności przewoźnika» spoczywa na przewoźniku.

§ 2. Jeżeli zostanie ustalone, że zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru mogły nastąpić wskutek okoliczności wymienionych w ustępach 2, 3, 5 – 10 § 2, w ustępach 2, 3 § 7 artykułu 39 «Zakres odpowiedzialności przewoźnika», to dopóki nadawca lub odbiorca nie udowodnią inaczej uważa się, że szkoda powstała wskutek tych okoliczności.

§ 3. Ciężar dowodu, że przekroczenie terminu dostawy towaru nastąpiło nie z winy przewoźnika spoczywa na przewoźniku.

Artykuł 42

Wysokość odszkodowania w razie zaginięcia lub częściowego braku towaru

§ 1. W przypadkach, gdy postanowienia niniejszej Umowy zobowiązują przewoźnika do wypłaty nadawcy lub odbiorcy odszkodowania za zaginięcie lub częściowy brak towaru, wysokość odszkodowania określa się na podstawie wartości towaru.

W razie zaginięcia, częściowego braku towaru przewożonego z zadeklarowaną wartością, przewoźnik zwraca nadawcy lub odbiorcy kwotę zadeklarowanej wartości lub część deklarowanej wartości odpowiadającą utraconej części towaru.

§ 2. Poza odszkodowaniem przewidzianym w § 1 niniejszego artykułu zwrotowi podlegają należności przewozowe, inne koszty nadawcy (odbiorcy) otrzymane przez przewoźnika za przewóz utraconego towaru lub jego części, jeśli nie były one włączone do wartości towaru.

§ 3. Wyliczając wysokość odszkodowania z tytułu ubytku masy towaru, przewoźnik ma prawo zaliczyć nadwyżkę towaru na poczet pokrycia jego ubytku, jeżeli podczas wydania jednakowego co do nazwy i jakości towaru przybyłego od jednego nadawcy do jednego odbiorcy, w tym z przeładunkiem podczas przewozu, stwierdzono częściowy brak towaru według jednego listu przewozowego, a według drugiego - jego nadwyżkę.

Artykuł 43

Ograniczenie odpowiedzialności w razie ubytku masy towaru

§ 1. W odniesieniu do towarów, które wskutek swoich właściwości naturalnych narażone są na ubytek masy podczas przewozu, przewoźnik niezależnie od odległości przebytej przez towar ponosi odpowiedzialność wyłącznie za tę część ubytku, która przekracza poniższe normy procentowe:

1) dwa procent masy dla towarów ciekłych lub nadanych w stanie surowym (wilgotnym);

2) jeden procent masy dla towarów w stanie suchym.

W odniesieniu do przewozu towarów luzem, sypkich lub płynnych, przeładowywanych podczas przewozu, wymienione normy podwyższa się o 0,3% za każdy przeładunek.

§ 2. W odniesieniu do towarów, które wskutek swoich naturalnych właściwości nie są narażone na ubytek masy podczas przewozu, przewoźnik niezależnie od odległości przebytej przez towar ponosi odpowiedzialność wyłącznie za tę część ubytku, która przekracza 0,2 procent masy towaru.

§ 3. Jeżeli na podstawie jednego listu przewozowego przewozi się kilka sztuk towaru, to ubytek oblicza się dla każdej sztuki, o ile jej masa była podana oddzielnie w liście przewozowym lub może być ustalona w inny sposób.

§ 4. Przy obliczaniu odszkodowania za utratę towaru lub brak kilku sztuk towaru nie uwzględnia się norm procentowych, określonych w § 1 i § 2 niniejszego artykułu.

Artykuł 44

Wysokość odszkodowania za uszkodzenie (zepsucie) towaru

§ 1. Jeżeli postanowienia niniejszej Umowy zobowiązują przewoźnika do wypłaty nadawcy lub odbiorcy odszkodowania za uszkodzenie (zepsucie) towaru, wysokość odszkodowania winna odpowiadać kwocie, o którą obniżyła się wartość towaru.

§ 2. W razie uszkodzenia (zepsucia) towaru przewożonego z zadeklarowaną wartością, przewoźnik wypłaca odszkodowanie w wysokości części zadeklarowanej wartości, odpowiadającej procentowemu obniżeniu wartości towaru wskutek jego uszkodzenia (zepsucia).

§ 3. Wysokość odszkodowań przewidzianych w §§ 1 i 2 niniejszego artykułu określa się zgodnie z § 1 artykułu 42 «Wysokość odszkodowania w razie zaginięcia lub częściowego braku towaru», z uwzględnieniem wysokości obniżenia wartości towaru ustalonej w miejscu przeznaczenia zgodnie z prawem krajowym.

Artykuł 45

Wysokość odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy towaru

§ 1. Jeżeli przewoźnik nie dochował terminu dostawy towaru, obliczonego zgodnie z artykułem 24 «Termin dostawy towaru», to wypłaca on odszkodowanie za przekroczenie terminu dostawy w formie kary umownej.

§ 2. Wysokość kary umownej za przekroczenie terminu dostawy towaru określa się na podstawie przewoźnego tego przewoźnika, który dopuścił się przekroczenia terminu dostawy, i wielkości (długości) przekroczenia terminu, obliczanej jako stosunek przekroczenia terminu dostawy (w dobach) do ogólnego terminu dostawy, a mianowicie:

6% przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy o nie więcej niż jedną dziesiątą łącznego terminu dostawy;

18% przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy o ponad jedną dziesiątą, ale nie więcej niż trzy dziesiąte łącznego terminu dostawy;

30% przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy o ponad trzy dziesiąte łącznego terminu dostawy.

§ 3. Jeżeli postanowienia niniejszej Umowy zobowiązują przewoźnika do wypłacenia odszkodowania za zaginięcie towaru nie wypłaca się kary umownej za przekroczenie terminu dostawy towaru.

W razie częściowego braku towaru kara umowna za przekroczenie terminu dostawy podlega wypłacie w wysokości wynikającej z dostarczonej części towaru.

W razie uszkodzenia (zepsucia) towaru wypłata odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy nie wyklucza wypłaty odszkodowania przewidzianego w artykule 44 «Wysokość odszkodowania za uszkodzenie (zepsucie) towaru».

Artykuł 46

Reklamacje

§ 1. Prawo składania reklamacji do przewoźnika mają nadawca i odbiorca.

Prawo składania reklamacji dotyczących zwrotu nadpłaty należności przewozowych na podstawie § 4 artykułu 31 «Opłacanie należności przewozowych i kar umownych» niniejszej Umowy ma również podmiot opłacający należności przewozowe zgodnie z § 2 artykułu 31 «Opłacanie należności przewozowych i kar umownych» niniejszej Umowy.

Cesja prawa do roszczenia nie jest dopuszczalna.

§ 2. Reklamację składa się na piśmie, podając odpowiednie uzasadnienie i kwotę odszkodowania.

Reklamację składa:

- nadawca – przewoźnikowi umownemu;
- odbiorca – przewoźnikowi, wydającemu towar.

§ 3. Reklamację składa się oddzielnie dla każdej przesyłki, za wyjątkiem:

1) reklamacji o zwrot nadpłat należności przewozowych. Taka reklamacja może być wniesiona do kilku przesyłek;

2) sytuacji, gdy do kilku przesyłek sporządzony jest jeden protokół handlowy. W takich sytuacjach reklamację wnosi się dla wszystkich przesyłek, wskazanych w protokole handlowym.

§ 4. Nie podlega uznaniu reklamacja dotycząca jednej przesyłki z tytułu zaginięcia, częściowego braku, uszkodzenia (zepsucia) towaru na kwotę odpowiadającą 23 frankom szwajcarskim i poniżej. Jeżeli składa się

reklamację na kwotę wyższą, a zostanie ona uznana w wysokości odpowiadającej 23 szwajcarskim frankom i poniżej, to składającemu reklamację nie wypłaca się tej kwoty odszkodowania.

§ 5. Składający reklamację jest zobowiązany dołączyć do reklamacji dokumenty uzasadniające reklamację określone w Przepisach o przewozie towarów.

List przewozowy i protokół handlowy dołącza się w oryginale.

§ 6. Jeżeli reklamacja została sporządzona z naruszeniem przepisów §§3 i 5 niniejszego artykułu, jest ona zwracana składającemu reklamację bez rozpatrzenia, nie później niż 15 dni od dnia jej wpływu do przewoźnika ze wskazaniem przyczyny jej zwrotu. W takich przypadkach nie zawiesza się biegu terminu przedawnienia określonego w §3 artykułu 48 «Terminy przedawnienia». Jeżeli przewoźnik zwraca reklamację po upływie 15-dniowego terminu, to bieg terminu przedawnienia zawiesza się od następnego dnia po upływie tego terminu do dnia wysłania przez przewoźnika składającemu danej reklamacji. Zwrot takiej reklamacji przez przewoźnika nie jest jej odrzuceniem i nie daje składającemu reklamację prawa wytoczenia powództwa sądowego.

§ 7. Przewoźnik jest zobowiązany w terminie 180 dni od dnia otrzymania reklamacji rozpatrzyć ją, udzielić odpowiedzi składającemu reklamację, a w przypadku całkowitego lub częściowego uznania reklamacji wypłacić składającemu reklamację należną mu kwotę.

§ 8. W razie częściowego lub całkowitego odrzucenia reklamacji przewoźnik informuje składającego reklamację o powodach odrzucenia reklamacji i jednocześnie zwraca dokumenty dołączone do reklamacji.

§ 9. We wszystkich przypadkach objętych niniejszą Umową do przewoźnika można wnosić każdą reklamację wyłącznie na warunkach i w ramach postanowień niniejszej Umowy. Dotyczy to wszelkich reklamacji w stosunku do personelu i innych podmiotów, za które przewoźnik odpowiada zgodnie z przepisami artykułu 38 «Podmioty, za których działania odpowiadają strony umowy przewozu».

Artykuł 47

Powództwa z tytułu umowy przewozu. Właściwość sądów

§ 1. Z powództwem można wystąpić dopiero po złożeniu odpowiedniej reklamacji i tylko przeciwko temu przewoźnikowi, do którego złożono reklamację. Prawo wytoczenia powództwa na podstawie niniejszej Umowy przysługuje temu podmiotowi, któremu przysługuje prawo składania reklamacji do przewoźnika.

§ 2. Prawo do składania reklamacji i wytoczenia powództwa powstaje:

1) z tytułu odszkodowania za częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru, a także z tytułu przekroczenia terminu dostawy – od dnia wydania towaru odbiorcy;

2) z tytułu odszkodowania za zaginięcie towaru – po upływie 30 dni od upływu terminu dostawy;

3) z tytułu zwrotu nadpłat należności przewozowych – od dnia opłacenia należności przewozowych;

4) dla pozostałych roszczeń – od dnia wystąpienia okoliczności służących za podstawę do ich zgłoszenia.

§ 3. Powództwo może być wytoczone:

1) jeżeli przewoźnik nie udzielił odpowiedzi na reklamację w terminie ustalonym na rozpatrzenie reklamacji;

2) jeżeli w czasie biegu terminu na rozpatrzenie reklamacji przewoźnik poinformował składającego reklamację o całkowitym lub częściowym odrzuceniu reklamacji.

§ 4. Powództwo wnosi się do odpowiedniego organu sądowego właściwego dla siedziby pozwanego.

Artykuł 48

Terminy przedawnienia

§ 1. Na podstawie postanowień niniejszej Umowy wnosi się powództwa przeciwko przewoźnikowi:

1) z tytułu przekroczeniu terminu dostawy – w ciągu 2 miesięcy;

2) z pozostałych tytułów – w ciągu 9 miesięcy.

§ 2. Terminy wskazane w § 1 niniejszego artykułu liczy się od chwili powstania prawa do wystąpienia z powództwem, określonym w § 2 artykułu 47 «Powództwa z tytułu umowy przewozu. Właściwość sądów» niniejszej Umowy. Do terminu przedawnienia nie wlicza się dnia, w którym termin ten się rozpoczyna.

§ 3. Złożenie reklamacji sporządzonej zgodnie z artykułem 46 «Reklamacje», niniejszej Umowy zawiesza bieg terminów przedawnienia określonych w § 1 niniejszego artykułu.

Bieg terminu przedawnienia jest kontynuowany od dnia, w którym przewoźnik powiadomił składającego reklamację o całkowitym lub częściowym odrzuceniu jego reklamacji lub od chwili upływu terminu określonego w § 7 artykułu 46 «Reklamacje» niniejszej Umowy, jeżeli przewoźnik pozostawił reklamację bez odpowiedzi.

Ponowne złożenie reklamacji uzasadnionej w ten sam sposób nie zawiesza biegu terminu przedawnienia przewidzianego w § 1 niniejszego artykułu.

§ 4. Nietrzymanie terminów przedawnienia stanowi podstawę odrzucenia roszczeń.

D Z I A Ł III

UŻYTKOWANIE WAGONÓW NIENALEŻĄCYCH DO PRZEWOŹNIKA JAKO ŚRODKÓW TRANSPORTU

Artykuł 49

Stosowane prawo

§ 1. Jednocześnie z zastosowaniem przepisów niniejszego działu do przewozu wagonu jako środka transportu zastosowanie mają także inne przepisy niniejszej Umowy w części, nie stojącej w sprzeczności z przepisami niniejszego działu.

§ 2. W porozumieniu między przewoźnikiem a posiadaczem wagonu można ustalać postanowienia regulujące warunki umowy przewozu wagonu, odbiegające od przepisów niniejszej Umowy. Przepisy te mają pierwszeństwo w stosunku do warunków niniejszej Umowy.

Artykuł 50

Przewóz wagonu

§ 1. Zawarcie umowy przewozu wagonu potwierdza się listem przewozowym.

§ 2. Na wagonie, nadawanym do przewozu powinny być umieszczone znaki i napisy, ustalone w przepisach regulujących dopuszczenie wagonów do obrotu w komunikacji międzynarodowej.

§ 3. Nie jest dopuszczalne deklarowanie wartości wagonu, nadawanego do przewozu jako środek transportu.

§ 4. Nadawca i odbiorca mogą wnieść następujące zmiany do umowy przewozu próżnego wagonu:

- 1) zmienić stację przeznaczenia wagonu;
- 2) zmienić odbiorcę wagonu.

§ 5. Przy przewozie wagonu protokół handlowy sporządza się tylko w tym przypadku, jeżeli przewoźnik stwierdzi okoliczność, wskazaną w ustępie 4 §1 artykułu 29 «Protokół handlowy» niniejszej Umowy.

§ 6. Zgodnie z przepisami artykułu 31 «Opłacanie należności przewozowych i kar umownych» oraz artykułu 32 «Dodatkowe koszty związane z przewozem towaru» jeżeli uszkodzenie wagonu nastąpiło z przyczyn niezależnych od przewoźnika, przewoźnikowi powinny być zwrócone wszystkie związane z uszkodzeniem wagonu dodatkowe

należności przewozowe i inne koszty, ustalone na dzień ich powstania oddzielnie dla każdej przesyłki i potwierdzone odpowiednimi dokumentami,

§ 7. Wniosek o poszukiwanie wagonu może złożyć nadawca, odbiorca i posiadacz wagonu.

§ 8. Odbiorca postępuje z wagonem, wydany mu przez przewoźnika na podstawie umowy przewozu, zgodnie ze wskazaniem posiadacza wagonu.

Artykuł 51

Odpowiedzialność za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu

§ 1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za zaginięcie, uszkodzenie wagonu od chwili przyjęcia do przewozu do jego wydania, chyba że udowodni, że szkoda nie powstała z jego winy.

§ 2. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za zaginięcie luźnych części wagonu, jeżeli informacja o tych częściach nie była wpisana na obu zewnętrznych ścianach bocznych wagonu.

§ 3. W przypadku zaginięcia wagonu, odszkodowanie wypłacane przez przewoźnika ograniczone jest wartością ostateczną wagonu, określaną z uwzględnieniem jego zużycia w chwili zaginięcia.

§ 4. W przypadku uszkodzenia wagonu odszkodowanie, wypłacane przez przewoźnika ograniczone jest do zwrotu kosztów, związanych z odnowieniem wagonu, których kwota nie powinna przekraczać kwoty, należnej w przypadku zaginięcia wagonu.

Artykuł 52

Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną wagonem

Posiadacz wagonu ponosi odpowiedzialność za szkodę spowodowaną wagonem, za wyjątkiem przypadków spowodowanych winą przewoźnika.

Artykuł 53

Reklamacje i powództwa z tytułu odszkodowania za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu

§ 1. Prawo do składania reklamacji i wytoczenia powództwa przeciwko przewoźnikowi za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu przysługuje posiadaczowi wagonu.

§ 2. Reklamację składa się do przewoźnika, w którego gestii znajdował się wagon w chwili jego uszkodzenia lub zaginięcia.

§ 3. Składający reklamację zobowiązany jest do dołączenia do reklamacji dokumentów, uzasadniających reklamację

DZIAŁ IV

Postanowienia końcowe

Artykuł 54

Instrukcja Służbowa do Umowy

Relacje między przewoźnikami reguluje Instrukcja Służbowa do Umowy

o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (IS do SMGS). IS do SMGS nie ma zastosowania do regulowania wzajemnych stosunków pomiędzy nadawcą i odbiorcą z jednej strony, a przewoźnikami – z drugiej strony.

Artykuł 55

Prowadzenie spraw

Prowadzenie spraw dotyczących niniejszej Umowy i IS do SMGS nałożone jest na Komitet OSŻD, który prowadzi swoją działalność na podstawie Statutu Organizacji Współpracy Kolei, Przepisów Proceduralnych sesji Narady Ministrów i Regulaminu Komitetu OSŻD.

Artykuł 56

Zmiana, uzupełnianie i ogłaszanie Umowy i IS do SMGS

§ 1. Niniejsza Umowa i IS do SMGS mogą zostać zmienione i uzupełnione na podstawie wzajemnego uzgodnienia Stron drogą negocjacji na posiedzeniu właściwej Komisji Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD) lub drogą korespondencyjną za pośrednictwem Komitetu OSŻD.

Przyjęte zmiany i uzupełnienia wchodzi w życie z dniem 1 lipca następnego roku, o ile w ciągu 2 miesięcy od ich rozesłania wszystkim Stronom nie wpłynie sprzeciw od którejkolwiek ze Stron.

Zmiany opracowane przez właściwą Komisję są zatwierdzane przez Komitet OSŻD, a następnie przedstawiane do wiadomości sesji Narady Ministrów.

§ 2. Wnioski Stron dotyczące zmian i uzupełnień Umowy i IS do SMGS powinny być przesyłane do Komitetu OSŻD i równocześnie do wszystkich

Stron nie później niż na 2 miesiące przed zwołaniem posiedzenia właściwej Komisji.

Wnioski Komitetu OSŹD przedkładane do rozpatrzenia przez Komisję powinny być wysłane Stronom nie później niż 1 miesiąc przed zwołaniem posiedzenia tej Komisji.

§ 3. Datę wejścia w życie zmian i uzupełnień ogłasza Komitet OSŹD.

§ 4. Zawiadomienie o wprowadzeniu zmian i uzupełnień do niniejszej Umowy i IS do SMGS powinno być wysłane przez Komitet OSŹD z takim wyprzedzeniem, aby wszystkie Strony otrzymały je nie później niż 45 dni przed wejściem ich w życie.

§ 5. Niniejszą Umowę, IS do SMGS oraz zmiany i uzupełnienia do niniejszej Umowy i IS do SMGS ogłasza się zgodnie z prawem krajowym Stron. W ogłoszeniu Umowy oraz zmian i uzupełnień do niej należy podać datę wejścia w życie. Zmiany i uzupełnienia powinny być ogłoszone nie później, niż na 15 dni przed dniem wejścia w życie.

Artykuł 57 **Wejście w życie**

Niniejsza Umowa obowiązuje od dnia 1 listopada 1951 r.

Artykuł 58 **Przystąpienie do Umowy**

Przystąpienie nowych Stron do niniejszej Umowy oraz wystąpienie z Umowy odbywa się w sposób ustalony w Statucie OSŹD i w Regulaminie Komitetu OSŹD.

Artykuł 59 **Teksty Umowy**

Niniejsza Umowa sporządzona jest w języku chińskim i rosyjskim. W razie rozbieżności w interpretacji rozstrzygający jest tekst w języku rosyjskim.

Artykuł 60 **Termin obowiązywania Umowy**

Niniejsza Umowa zawarta jest na czas nieokreślony.