

**USŁUGI TERMINALOWE**  
**STANDARDOWE WARUNKI HANDLOWE**  
**(„WARUNKI STANDARDOWE”)**  
**BCT- BAŁTYCKIEGO TERMINALU KONENEROWEGO SP. Z O.O. W GDYNI, Z ZAREJESTROWANĄ**  
**SIEDZIBĄ POD ADRESEM: UL. KWIATKOWSKIEGO 60, 81-127 GDYNIA,**  
**NIP: 586 10 19 759;**  
**WPISANĄ DO REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW PROWADZONEGO PRZEZ SĄD REJONOWY**  
**GDAŃSK-PÓŁNOC W GDAŃSKU, VIII WYDZIAŁ KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO**  
**POD NUMEREM KRS 0000024234**

**1. DEFINICJE I INTERPRETACJA**

1.1 W niniejszych warunkach standardowych, jeśli nie wynika inaczej z kontekstu, następujące słowa i wyrażenia będą miały następujące znaczenie:

„**Agent**” będzie miał znaczenie nadane mu w punkcie 8.1;

„**Ładunek**” będzie oznaczać towary dowolnego rodzaju, o dowolnym rozmiarze i ciężarze/ wymiarze, transportowane lub mające być transportowane w kontenerze lub kontenerze ponadgabarytowym i obejmuje wszelkie ładunki nieskonteneryzowane, przewożone na kontenerowcu;

„**Oplaty**” będzie miał znaczenie nadane mu w punkcie 9.1;

„**Informacje poufne**” będą oznaczać postanowienia niniejszych standardowych warunków i wszelkie informacje w dowolnej postaci czy na dowolnym nośniku, które stanowią tajemnicę lub które nie są publicznie dostępne (w całości lub w części, w tym dotyczące konfiguracji lub zbioru komponentów tych informacji), między innymi informacje handlowe, finansowe, marketingowe czy techniczne, specjalistyczną wiedzę, tajemnice handlowe, metody biznesowe i inne informacje w jakiegokolwiek postaci i na jakimkolwiek nośniku, ujawnione ustnie bądź pisemnie, wraz z wszelkimi sposobami odtworzenia wspomnianych informacji w dowolnej formie lub na dowolnym nośniku, czy też jakiegokolwiek część niniejszych informacji.

„**Kontener**” będzie oznaczać pełen, częściowo załadowany lub pełen standardowy kontener ISO o długości 20' (dwadzieścia stóp), 40' (czterdzieści stóp), 45' (czterdzieści pięć stóp) i szerokości 8' (osiem stóp) oraz wysokości 8'6"/9'6" (osiem stóp sześć cali/dziewięć stóp sześć cali) obejmujący między innymi kontenery suche, typu flat rack, z otwartym dachem, ze sztucznym podwójnym pokładem, o szerokości palety, platformowe, chłodnie i kontenery zbiornikowe z zawieszami zgodnymi z zaleceniami ISO i spójne z wymogami bezpieczeństwa CSC (Konwencji w sprawie Bezpieczeństwa Kontenerów), które mogą być obsługiwane za pomocą układarki do kontenerów.

„**Kontenerowiec**” będzie oznaczać statek odpowiednio przystosowany do przewozu kontenerów, kontenerów pozagabarytowych i/lub ładunków nieskonteneryzowanych na pokładzie lub pod pokładem, w tym posiadający wszelki sprzęt mocujący, niezbędny dla prawidłowego przymocowania kontenerów na pokładzie.

„**Terminal kontenerowy**” lub „**BCT**” będzie oznaczać obiekty terminalu kontenerowego w ramach BCT - Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego Sp. z o.o. w Gdyni z zarejestrowaną siedzibą pod adresem: ul. Kwiatkowskiego 60, 81-127 Gdynia, o numerze NIP 586 10 19 759; wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Regionalny Gdańsk- Północ w Gdańsku, VIII wydział Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000024234;

„**Nadzór**” będzie oznaczać:

(a) w odniesieniu do Kontenerów importowych (załadowanych lub pustych) lub ładunków nieskonteneryzowanych: (i) okres rozpoczynający się w momencie, gdy kontener lub ładunek

nieskonteneryzowany został fizycznie uniesiony z pokładu lub ładowni kontenerowca, lub też z powierzchni innych kontenerów znajdujących się na kontenerowcu i kończy się w momencie zamocowania kontenera lub ładunku nieskonteneryzowanego na ciężarówkę odbiorczą znajdującą się w pobliżu sprzętu przeładunkowego Operatora Terminalu w celu jego dostarczenia do odbiorcy, lub, jeśli jest krótszy, (ii) okres, podczas którego użytkownik jest odpowiedzialny za ładunek w ramach konosamentu lub innego dokumentu przewozowego, jeśli został wystawiony;

- (b) w odniesieniu do kontenerów eksportowych (załadowanych lub pustych) lub ładunków nieskonteneryzowanych, okres rozpoczynający się w momencie, gdy kontener lub ładunek nieskonteneryzowany został fizycznie uniesiony z ciężarówki przez sprzęt przeładunkowy Operatora Terminalu w celu jego ułożenia na placu kontenerowym terminalu kontenerowego i kończy się w momencie, gdy kontener lub ładunek nieskonteneryzowany zostanie złożony na pokładzie lub w ładowni kontenerowca, lub na powierzchni innego kontenera znajdującego się na kontenerowcu;
- (c) w odniesieniu do kontenerów tranzytowych (załadowanych lub pustych) lub ładunków nieskonteneryzowanych, okres rozpoczynający się w momencie, gdy kontener lub ładunek nieskonteneryzowany został fizycznie uniesiony z pokładu lub ładowni jednego kontenerowca, czy też z powierzchni innego kontenera znajdującego się na kontenerowcu i kończy się w momencie, gdy kontener lub ładunek nieskonteneryzowany zostanie złożony na pokładzie lub w ładowni drugiego kontenerowca, lub na powierzchni innego kontenera znajdującego się na drugim kontenerowcu;

„**Zasady BHP**” będą oznaczać ustawowe przepisy BHP, mające zastosowanie do działalności operatora terminalu;

„**Zobowiązania**” będą oznaczać wszelkie koszty (w tym koszty dochodzenia i obrony w przypadku roszczeń), wydatki, roszczenia, żądania, straty, odszkodowania, zobowiązania, nakazy, przyznane świadczenia, mandaty, kary, postępowania i orzeczenia jakiegokolwiek rodzaju;

„**Ładunek nieskonteneryzowany**” oznacza ładunek niemieszczący się w kontenerze, zaakceptowany do transportu/ przewozu na kontenerowcu, którego nie można załadować za pomocą standardowej układarki do kontenerów ze specjalnym osprzętem;

„**Kontener ponadgabarytowy**” oznacza kontener, którego ładunek wykracza ponad standardowe wymiary kontenera, a który musi być ładowany za pomocą specjalnego osprzętu zamocowanego na układarce do kontenerów;

„**SDR**” będą oznaczać specjalne prawa ciągnięcia, zgodnie z definicją Międzynarodowego Funduszu Walutowego;

„**Usługi**” będą oznaczać wszelkie usługi, świadczone lub zaaranżowane przez operatora terminalu, w tym bez ograniczeń przeładunek kontenerów lub ładunków;

„**Taryfa**” będzie oznaczał taryfę lub opłaty operatora terminalu, czyli regulamin taryfowy BCT;

„**Terminal kontenerowy**” lub „**BCT**” będzie oznaczać BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o. w Gdyni z zarejestrowaną siedzibą pod adresem: ul. Kwiatkowskiego 60, 81-127 Gdynia, o numerze NIP 586 10 19 759; wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Regionalny Gdańsk- Północ w Gdańsku, VIII wydział Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000024234;

„**TEU**” będzie oznaczać jednostkę odpowiadającą dwudziestu stopom, a podczas obliczania w TEU kontener wielkości 20' będzie kontenerem o pojemności jednej (1) TEU, a każdy z kontenerów 40' i 45' będzie kontenerem o pojemności dwóch (2) TEU; oraz

„Użytkownik” będzie oznaczać (i) dowolną osobę, na rzecz, której świadczone są nasze usługi lub która z nich korzysta, w tym bez ograniczeń właściciel, podmiot czarterujący (jakiegokolwiek rodzaju) czy inna osoba, która jest zainteresowana lub może zainteresować się przybyciem kontenerowca do terminalu kontenerowego, kapitan kontenerowca czy jakakolwiek osoba, kontrolująca działania kontenerowca, właściciel czy inna osoba mogąca zainteresować się ładunkiem, (ii) właściciel lub inna osoba, która jest zainteresowana lub może zainteresować się kontenerami, instalacją, maszynami, opakowaniem, skrzynią czy paletą, (iii) właściciel lub inna osoba, która jest zainteresowana lub może zainteresować się pojazdem drogowym lub kolejowym, który wjeżdża na teren terminalu kontenerowego, oraz (iv) dowolna osoba, która prowadzi lub obsługuje taki pojazd, a także dowolna osoba, która korzysta z terminalu kontenerowego lub wjeżdża na jego teren.

„Statek” będzie oznaczać dowolny statek transportujący ładunek do terminalu kontenerowego, w tym kontenerowiec, inne statki towarowe i statki typu ro-ro;

„SOT” będzie oznaczać System Operacyjny Terminalu, np. system informatyczny stosowany w BCT w przypadku operacji obsługi ładunków.

1.2 Usługi zapewniane przez BCT będą rozliczane w oparciu o:

1.2.1 Niniejsze warunki standardowe;

1.2.2 Procedury terminalu (regulamin operacyjny), w których przedstawione zostaną szczegółowe zasady dotyczące obsługi ładunków w zakresie nieobjętym niniejszymi standardowymi warunkami, a które zostały podane w załączniku A do niniejszych warunków;

1.2.3 Regulamin taryfowy operatora terminalu,

1.2.4 uzgodnienia i umowy handlowe pomiędzy stronami, jak również dokumentacja świadcząca o ich wdrożeniu; oraz

1.2.5 przepisy ustawowe mające zastosowanie do usług świadczonych przez BCT.

1.3 W niniejszych warunkach standardowych:

1.3.1 przepis ustawowy obejmuje odniesienie do przepisu ustawowego wraz z wszelkimi zmianami lub na nowo uchwalonego przepisu, bądź obu ich rodzajów w stosownym okresie czasu, jak również przepisów pomocniczych lub innych elementów w ramach przepisu ustawowego, istniejącego lub ponownie uchwalonego;

1.3.2 słowo osoba odnosi się również do rządu, państwa, agencji państwowej, korporacji, organu korporacyjnego, stowarzyszenia czy spółki osobowej;

1.3.3 słowo osoba odnosi się również do prawnych, osobistych przedstawicieli tej osoby, następców i uprawnionych cesjonariuszy;

1.3.4 liczba pojedyncza obejmuje również liczbę mnogą i odwrotnie (chyba, że z kontekstu wynika inaczej);

1.3.5 wszelkie słowa następujące po słowach „w tym” będą interpretowane bez ograniczeń, jako ogólnie odnoszące się do słów poprzedzających;

1.3.6 odniesienie do **warunku**, jeśli nie wynika inaczej z kontekstu, odnosi się do klauzuli niniejszych standardowych warunków.

1.4 Nagłówki zastosowane w niniejszych warunkach standardowych nie mają wpływu na ich interpretację.

## 2. USŁUGI

2.1 Operator terminalu:

2.1.1 będzie świadczył usługi na podstawie niniejszych standardowych warunków i zgodnie z nimi;

2.1.2 będzie świadczył usługi dokładając uzasadnionych starań i wykorzystując posiadane umiejętności;

2.1.3 będzie przestrzegać wszelkich obowiązujących praw i przepisów, mających zastosowanie do określonych usług;

2.1.4 uzyska wszelkie niezbędne licencje i zezwolenia, wymagane dla działalności w charakterze operatora terminalu i świadczenia usług.

2.2 Operator terminalu, działając zgodnie z określonymi instrukcjami pisemnymi, udzielonymi przez użytkownika i zaakceptowanymi przez operatora terminalu na piśmie, zastrzega sobie jednocześnie prawo do całkowitej swobody w zakresie środków czy procedur, stosowanych w trakcie świadczenia usług. Operator terminalu może odstąpić od instrukcji użytkownika (zaakceptowanych przez operatora terminalu bądź nie) w dowolnym zakresie, jeśli uzna, że jest to konieczne ze względu na interes użytkownika, a użytkownik zwróci operatorowi terminalu wszelkie uzasadnione wydatki w związku z tym poniesione.

2.3 Terminal kontenerowy działa przez dwadzieścia cztery godziny na dobę, każdego dnia w roku.

## 3. ZAKRES I ZASTOSOWANIE NINIEJSZYCH STANDARDOWYCH WARUNKÓW

3.1 Niniejsze warunki standardowe mają zastosowanie do:

3.1.1 wszelkich usług świadczonych na rzecz użytkownika;

3.1.2 korzystania z terminalu kontenerowego i/lub obiektów terminalu kontenerowego przez dowolnego użytkownika;

3.1.3 wszelkich kontenerowców cumujących przy terminalu kontenerowym;

oraz obowiązują wszystkich użytkowników, na rzecz których świadczone są usługi lub którzy z nich korzystają, oraz którzy korzystają i/lub wjeżdżają na teren terminalu kontenerowego.

## 4. ZGŁOSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA STANOWISKO NABRZEŻOWE

4.1 Stanowiska nabrzeżowe będą przyznawane na zasadzie pierwszeństwa przybycia, w zależności od uzgodnień dotyczących cumowania z innymi użytkownikami terminalu kontenerowego i procedurami terminalu.

4.2 Użytkownik wystosuje powiadomienie o zapotrzebowaniu na stanowisko nabrzeżowe przy terminalu kontenerowym do operatora terminalu na co najmniej 36 godzin przed przybliżonym czasem przybycia statku, a następnie na 18 i 12 godzin przed szacunkowym czasem przybycia.

4.3 Jeżeli kontenerowiec przybędzie do terminalu kontenerowego w ciągu 4 godzin od uzgodnionego czasu przybycia, operator terminalu dołoży uzasadnionych starań w celu zapewnienia stanowiska nabrzeżowego w ciągu sześciu (6) godzin od uzgodnionego czasu przybycia, w zależności od dostępności stanowisk.

4.4 W odniesieniu do każdego statku, użytkownik poda również operatorowi terminalu wszelkie istotne dane szczegółowe dotyczące kontenerów, kontenerów ponadgabarytowych i/lub ładunków nieskonteneryzowanych, w odniesieniu do których wymagane będą usługi na co najmniej 12 godzin przed

szacunkowym czasem przybycia statku (dane szczegółowe powinny uwzględniać liczbę, rodzaj, ciężar i wymiar). Terminal kontenerowy i użytkownik uzgodnią maksymalną liczbę operacji, wymaganych przed przybyciem statku, w oparciu o uzgodnioną maksymalną liczbę operacji, operator terminalu przypisze statek do okienka czasowego operacji nabrzeżowych, w trakcie którego świadczone będą usługi. Użytkownik postara się, by statek opuścił stanowisko nabrzeżowe pod koniec okienka czasowego, wspomnianego w poprzednim zdaniu.

## 5. OBOWIĄZKI I GWARANCJE UŻYTKOWNIKA

5.1 Użytkownik dostarczy wszelkie [dokumenty] i informacje wyszczególnione w procedurach terminalu na co najmniej 12 godzin przed przybliżonym czasem przybycia statku.

5.2 Przez cały czas zacumowania statku przy terminalu kontenerowym użytkownik upewni się, że statek:

5.2.1 posiada odpowiednie oświetlenie oraz że zapewniono bezpieczny sposób wejścia na statek i zejścia ze statku (dla personelu operatora terminalu);

5.2.2 zapewnia obecność na pokładzie odpowiednio wyszkolonych i doświadczonych oficerów i załogi w celu sprawowania nadzoru i reagowania na sytuacje zagrożenia, oraz umożliwienia wyświadczenia usług przez operatora terminalu;

5.2.3 utrzymuje silniki w stanie gotowości, co pozwoli zareagować na sytuacje zagrożenia i uniknąć opóźnień w opuszczeniu stanowiska nabrzeżowego;

5.2.4 i jego członkowie załogi przez cały czas przestrzegają przepisów BHP, oraz

5.2.5 przestrzega wszystkich stosownych przepisów i wymogów prawnych dotyczących statku, ładunku, kontenerów, działań statku i korzystania z terminalu kontenerowego.

5.3 Użytkownik będzie ponosił wyłączną odpowiedzialność za przestrzeganie wszelkich wymogów formalnych, procedur i rozporządzeń stosownych władz celnych i organów rządowych i innych organów, właściwych dla danej kwestii i związanych z ładunkiem, kontenerami i/lub statkiem, oraz za uzyskanie wszelkich koniecznych zezwoleń i upoważnień, wymaganych dla transportu, eksportu czy importu ładunku.

5.4 Gwarancje użytkownika

5.4.1 Użytkownik gwarantuje i oświadcza, że:

(a) jest upoważniony do zawarcia umowy z operatorem terminalu zgodnie z niniejszymi warunkami standardowymi w odniesieniu do statku, ładunku i kontenerów, oraz że akceptuje niniejsze warunki standardowe nie tylko w swoim imieniu, ale również jako agent działający na rzecz i w imieniu właścicieli statku (jeśli został wycarterowany przez użytkownika), ładunku i kontenerów, lub jakiegokolwiek innej osoby, która jest zainteresowana lub może być zainteresowana ładunkiem;

(b) wszelkie dokumenty i informacje dostarczone przez użytkownika lub jego przedstawicieli w związku z jakimkolwiek ładunkiem i/lub kontenerami są kompletne i rzetelne.

5.4.2 Co do ładunku i kontenerów, użytkownik gwarantuje i oświadcza, że:

(a) są one odpowiednio i wystarczająco przygotowywane, zapakowane, sztauowane, oznakowane i/lub opisane, a tego rodzaju przygotowywanie, opakowanie, sztauowanie, oznakowanie i opis są dostosowane do operacji czy transakcji, którym mają być poddane ładunki i kontenery;

- (b) nie będą wydzielać szkodliwych pyłów, gazów, oparów, płynów czy promieniowania;
- (c) nie są zanieczyszczone, skażone insektami, zepsute lub zaatakowane przez grzyby i nie staną się takie podczas przebywania na terenie terminalu kontenerowego;
- (d) nie są przegrzane lub niewystarczająco ogrzane i nie staną się takie podczas przebywania na terenie terminalu kontenerowego;
- (e) nie są zanieczyszczone i nie spowodują zagrożenia, obrażeń, zanieczyszczenia lub szkód w stosunku do dowolnej osoby, terminalu kontenerowego, innego ładunku, sprzętu czy statku, bądź środowiska w ich pobliżu czy ogólnego środowiska;
- (f) nie wymagają szczególnej ochrony dla utrzymania ich właściwego stanu (innej niż uzgodnionej na piśmie pomiędzy stronami) w związku z wrażliwością na gorąco, zimno, wilgotność, sól, splądrowanie czy bliskość innego ładunku, czy też z łatwopalnością, lecz pozostaną bezpieczne, jeśli będą pozostawione na wolnym powietrzu lub w pomieszczeniu zamkniętym na terenie terminalu kontenerowego, jeśli tak uzgodniono z operatorem terminalu;
- (g) nie zawierają narkotyków, towarów zabronionych lub skradzionych, towarów przemycanych, materiału pornograficznego czy innego niezgodnego z prawem materiału, oraz
- (h) są dostosowane do zamierzonego celu oraz mogą być obsługiwane w odpowiednich warunkach przez operatora terminalu.

## 5.5 Zwolnienie z odpowiedzialności

5.5.1 Użytkownik jak najszybciej zwolni operatora terminalu z wszelkiej odpowiedzialności i zobowiązań, nałożonych czy ponoszonych przez operatora terminalu, jego pracowników, osoby świadczące usługi na rzecz operatora terminalu, agentów, ubezpieczycieli czy reasekuratorów w wyniku lub w związku z następującymi okolicznościami:

- (a) niewywiązania się przez użytkownika zobowiązań, oświadczeń i/lub gwarancji udzielonych w ramach warunku 5;
- (b) działań operatora terminalu prowadzonych zgodnie z instrukcjami użytkownika.

## 6. ŁADUNKI NIEBEZPIECZNE

6.1 Poza okolicznościami, w których operator terminalu wyrazi uprzednią zgodę na piśmie, operator nie zgadza się na obsługę ładunku, który jest lub może stać się niebezpieczny (niezależnie od tego, czy został wymieniony w ramach kodeksów międzynarodowych czy w instrukcjach), palny, prowadzący do uszkodzeń, powodujący obrażenia (co obejmuje materiały radioaktywne), szkodliwy lub też taki, który przyczynia się lub może przyczynić się do zniszczenia mienia lub obrażeń jakiegokolwiek osoby. W przypadku, gdy operator terminalu wyrazi pisemną zgodę na obsługę ładunku o niebezpiecznym charakterze:

6.1.1 użytkownik jak najszybciej dostarczy operatorowi terminalu informacje niezbędne do wykonania jego obowiązków w związku z ładunkiem, zgodnie z obowiązującymi przepisami, rozporządzeniami i/lub wymaganiami, w tym bez ograniczeń informacje na temat rodzaju ładunku, odpowiedniego sposobu i metody składowania, obsługi i transportu; oraz

6.1.2 konieczne jest wyraźne oznaczenie kontenera na stronie zewnętrznej, ze wskazaniem rodzaju i charakteru ładunku, aby można było zapewnić zgodność z obowiązującymi przepisami, rozporządzeniami i/lub wymaganiami.

6.2 Jeżeli użytkownik nie dostarczy wspomnianych informacji, a operator terminalu nie będzie świadomy niebezpiecznego charakteru ładunku i niezbędnych środków ostrożności, które należy podjąć, oraz jeśli w dowolnym momencie ładunek zostanie uznany za zagrażający życiu czy mieniu, może być zniszczony lub unieszkodliwiony, zgodnie z okolicznościami, bez odszkodowania, a użytkownik będzie ponosił odpowiedzialność za wszelkie zobowiązania wynikające z usług, zniszczenie lub unieszkodliwienie ładunku. Obowiązek udowodnienia, że operator terminalu był świadomy dokładnego charakteru niebezpieczeństwa, związanego z obsługą ładunku ciąży na użytkowniku.

6.3 Użytkownik zwolni operatora terminalu i zabezpieczy go od wszelkiej odpowiedzialności, wynikającej z naruszenia postanowień warunku 6.

## 7. **PRAWA OPERATORA TERMINALU/TERMINALU:**

7.1 Operator terminalu może w dowolnym momencie dokonać inspekcji statku, pojazdu, ładunku, kontenera, sprzętu czy innego rodzaju własności w posiadaniu użytkownika, bądź dokonać kontroli w celu sprawdzenia zgodności z niniejszymi standardowymi warunkami.

7.2 Operator terminalu zastrzega sobie prawo do zawieszenia świadczenia usług w przypadku jakiegokolwiek naruszenia niniejszych standardowych warunków.

7.3 Operator terminalu może odmówić przyjęcia zniszczonych lub uszkodzonych kontenerów, lub dowolnego kontenera, którego stan jego zdaniem jest niezadowolający.

7.4 Operator terminalu może odmówić obsługi jakiegokolwiek kontenera czy ładunku, którego ciężar przekracza zadeklarowany ciężar lub bezpieczne obciążenie robocze dowolnego sprzętu obsługi ładunków. Jeżeli dowolnym momencie sprzęt obsługi ładunków operatora terminalu będzie wykorzystywany do obsługi przeciążonego kontenera lub ładunku, użytkownik zwolni operatora terminalu i zabezpieczy go w odniesieniu do wszelkiej odpowiedzialności, związanej ze stratą lub zniszczeniem mienia, śmiercią lub obrażeniami osobistymi wynikającymi z lub spowodowanymi przez obsługę przeciążonego kontenera lub ładunku.

7.5 Operator terminalu może zainstalować i obsługiwać wszelkie urządzenia nadzorujące w celu ochrony bezpieczeństwa mienia i swoich klientów oraz stron trzecich, które mogą pomóc w dochodzeniu i/lub ściganiu w związku z jakimkolwiek czynem zabronionym lub domniemanym naruszeniem niniejszych warunków standardowych.

## 8. **AGENT**

8.1 Użytkownik może, po uprzednim pisemnym powiadomieniu operatora terminalu, mianować agenta w odniesieniu do usług (w niniejszych warunkach określanego mianem „agenta”), w którym to przypadku użytkownik będzie musiał upoważnić agenta do działania w jego imieniu w odniesieniu do wszelkich kwestii wymienionych w niniejszych warunkach, w tym do zapłacenia na rzecz lub otrzymania od operatora terminalu wszelkich należnych kwot zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami, chyba, że użytkownik poinformuje operatora terminalu o jego odwołaniu w dowolnym późniejszym okresie czasu, oraz:

8.1.1 operator terminalu będzie uprawniony w dowolnym momencie oraz w stosownych odstępach czasowych do działania na podstawie instrukcji, zgłoszeń, powiadomień i innych komunikatów od agenta, bez konieczności wcześniejszej konsultacji z użytkownikiem oraz do otrzymywania od agenta

i zapłaty na jego rzecz należnych kwot zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami (uwzględniając wszelkie zniżki);

8.1.2 wszelkie płatności wykonane przez operatora terminalu na rzecz agenta zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami będą przechowywane przez agenta w celu przekazania ich użytkownikowi, a fakt otrzymania płatności przez agenta będzie wystarczający do uznania, że operator terminalu wywiązał się ze zobowiązań w odniesieniu do takiej płatności; oraz

8.1.3 uprawnienia nadane operatorowi terminalu zgodnie z warunkiem 8.1.1 powyżej nie wygasną do momentu otrzymania przez operatora terminalu pisemnego powiadomienia od użytkownika o zaprzestaniu działań na podstawie wspomnianego komunikatu lub zaprzestaniu otrzymywania i/lub wnoszenia płatności od lub na rzecz agenta od tego momentu.

## 9. STAWKI I PŁATNOŚĆ

9.1 W zamian za świadczone usługi, użytkownik poniesie opłaty obliczone zgodnie z taryfą („opłaty”). Operator terminalu będzie uprawniony do zmiany taryfy w dowolnym momencie za 30-dniowym pisemnym powiadomieniem użytkownika, przy czym zmiana ta wejdzie w życie ostatniego dnia miesiąca kalendarzowego.

9.2 Wszelkie płatności będą wykonywane na podstawie faktur w ciągu 14 dni od daty wystawienia, chyba że strony uzgodnią inaczej.

9.3 W przypadku, gdy użytkownik nie dokona płatności za usługi w wyznaczonym okresie czasu lub nie spełni wymagań niniejszych warunków, operator terminalu będzie miał prawo zgodnie z własnym uznaniem do natychmiastowego wycofania się z wszelkich dodatkowych uzgodnień pomiędzy operatorem terminalu a użytkownikiem i/lub również do odmowy przyjmowania zleceń od użytkownika i/lub zawieszenia świadczenia jakichkolwiek dalszych usług na rzecz użytkownika. W przypadku, gdy użytkownik konsekwentnie uchyla się od terminowych płatności na rzecz operatora terminalu, operator terminalu będzie miał prawo do zażądania przedpłaty za usługi, kaucji lub innego zabezpieczenia, bez uszczerbku dla korzystania przez operatora terminalu z innych przysługujących mu praw w ramach niniejszych warunków i stosownych porozumień.

9.4 Wszelkie opłaty nie zawierają podatku VAT czy innych podatków, ceł lub opłat, nakładanych w stosownych okresach czasu przez rząd czy inny organ, a które muszą być zapłacone przez użytkownika w wysokości i w sposób określony prawem.

9.5 Wszelkie należne płatności od użytkownika zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami powinny być uiszczane w pełnej kwocie, bez jakichkolwiek odliczeń, zniżek, ograniczeń czy warunków, oraz bez odejmowania kosztów bankowych czy zatrzymywania kwot w związku z roszczeniem wzajemnym lub w jego wyniku.

9.6 Operator terminalu zastrzega sobie prawo do naliczania odsetek w wysokości ustawowej w odniesieniu do wszelkich kwot, które nie zostały zapłacone w wyznaczonym dniu.

9.7 Użytkownik upoważni operatora terminalu do wysyłania faktur w formacie elektronicznym oraz przekaże operatorowi terminalu wszelkie dane kontaktowe, niezbędne do wystawiania i wysyłania takich faktur. Użytkownik będzie odpowiedzialny za poprawność danych i ich aktualizację. W przypadku jakichkolwiek zmian w zakresie danych kontaktowych, użytkownik będzie musiał podać zaktualizowane dane w ciągu 7 dni od wystąpienia zmiany.

9.8 Bez uszczerbku dla jakichkolwiek praw czy środków prawnych, które przysługują operatorowi terminalu zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami czy obowiązującymi przepisami, zasadami czy rozporządzeniami, operatorowi terminalu przysługuje prawo do ogólnego bądź szczególnego zastawu w odniesieniu do ładunku, kontenerów czy dokumentacji z nimi związanej w związku z wszelkimi należnymi kwotami na rzecz operatora terminalu w ramach niniejszych standardowych warunków w dowolnym okresie czasu, bądź w ramach obowiązujących przepisów, zasad czy rozporządzeń, a operator terminalu będzie miał prawo do skorzystania z zastawu i jego wykonania zgodnie z ich postanowieniami.

## 10. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

### 10.1 Statek

10.1.1 Operator terminalu będzie ponosić odpowiedzialność wyłącznie za straty lub zniszczenia dotyczące statku, w tym osprzętu lub urządzeń jedynie w zakresie, w jakim zostały one spowodowane ze względu na zaniedbania lub umyślne działanie ze strony operatora terminalu bądź dowolnej innej strony, za którą ponosi odpowiedzialność operator terminalu.

10.1.2 Odpowiedzialność operatora terminalu w ramach warunku 10.1.1 ogranicza się do niższej wartości z wymienionych poniżej: (a) uzasadnionych kosztów naprawy czy odtworzenia (za pomocą przedmiotu w tym samym wieku i o tych samych warunkach) i (b) **5 000 000 USD** w odniesieniu do incydentu czy szeregu powiązanych incydentów.

### 10.2 Kontenery

10.2.1 Operator terminalu będzie ponosić odpowiedzialność wyłącznie za straty lub zniszczenia dotyczące kontenera jedynie w zakresie, w jakim zostały one spowodowane ze względu na zaniedbania lub umyślne działanie ze strony operatora terminalu bądź dowolnej innej strony, za którą ponosi odpowiedzialność operator terminalu.

10.2.2 Odpowiedzialność operatora terminalu w ramach warunku 10.2.1 ogranicza się do uzasadnionych kosztów naprawy czy odtworzenia kontenera (za pomocą przedmiotu w tym samym wieku i o tych samych warunkach).

### 10.3 Ładunek

10.3.1 Operator terminalu (bądź jakakolwiek inna strona, za którą operator terminalu ponosi odpowiedzialność) będzie uprawniony do skorzystania z argumentów obrony, ograniczeń i wyłączeń odpowiedzialności, przysługujących użytkownikowi w ramach konosamentu czy innej dokumentacji przewozowej, będących dowodem zlecenia przewozu, wystawionego w związku z ładunkiem przewożonym przez użytkownika.

10.3.2 W przypadku, gdy w odniesieniu do ładunku nie wydano konosamentu bądź innych dokumentów przewozowych wymienionych powyżej, Operator terminalu będzie ponosić odpowiedzialność wyłącznie za straty lub zniszczenia dotyczące ładunku jedynie w zakresie, w jakim zostały one spowodowane ze względu na zaniedbania lub umyślne działanie ze strony operatora terminalu bądź dowolnej innej strony, za którą odpowiada operator terminalu, a taka odpowiedzialność będzie ograniczona do niższej z dwóch wartości wymienionych poniżej: (a) uzasadnionych kosztów naprawy czy odtworzenia ładunku (za pomocą przedmiotu w tym samym wieku i o takich samych warunkach), oraz (b) 2 SPC na kilogram ciężaru utraconego lub zniszczonego ładunku brutto.

### 10.4 Opóźnienie

- 10.4.1 Operator terminalu niniejszym nie bierze żadnej odpowiedzialności (w tym za zaniedbania) w związku z niewywiązaniem się z wyświadczenia usług w ustalonym terminie czy jakimkolwiek opóźnieniem (co dotyczy usług związanych z kontenerami, ładunkiem czy kontenerowcami).
- 10.4.2 Bez uszczerbku dla warunku 10.4.1 powyżej, w przypadku uznania odpowiedzialności operatora terminalu za straty czy zniszczenia wywołane opóźnieniem, lub jeśli operator terminalu nie wywiąże się z terminu uzgodnionego w ramach warunku 10.4.1, wówczas odpowiedzialność operatora za takie opóźnienie bądź niewywiązanie się w żadnym wypadku nie może przekroczyć sumy równej kwocie opłat za wyświadczone usługi zapewnione w odniesieniu do stosownych kontenerów, ładunków czy kontenerowców.

## 10.5 Wyłączenia

- 10.5.1 Operator terminalu nie będzie odpowiedzialny za straty lub zniszczenia dotyczące kontenerowca, kontenera czy ładunku zgodnie z postanowieniami niniejszego warunku 10, chyba, że użytkownik może stwierdzić, że wspomniane straty lub zniszczenia zostały bezpośrednio spowodowane przez operatora terminalu bądź dowolnej inną stronę, za którą ponosi odpowiedzialność operator terminalu w okresie nadzoru (nad ładunkiem lub kontenerami) sprawowanego przez operatora terminalu bądź dowolną inną stronę, za którą ponosi odpowiedzialność operator terminalu. Jeżeli do strat lub zniszczeń doszło wskutek działań lub zaniechań użytkownika lub jakiegokolwiek innej osoby, operator terminalu będzie zwolniony z odpowiedzialności zgodnie z warunkiem 10 w zakresie, w jakim to działanie bądź zaniechanie przyczyniło się do straty lub zniszczenia.
- 10.5.2 Operator terminalu nie będzie odpowiedzialny za straty lub zniszczenia dotyczące kontenerowca, kontenera czy ładunku zgodnie z postanowieniami niniejszego warunku 10, chyba, że zastosowano sprzęt obsługi ładunków operatora terminalu.
- 10.5.3 Za wyjątkiem postanowień warunku 10, Operator terminalu nie będzie odpowiedzialny za jakiegokolwiek straty lub zniszczenia dotyczące kontenerowca, kontenera czy ładunku zgodnie z postanowieniami niniejszego warunku 10 (spowodowane zaniedbaniami czy wynikające z innych przyczyn).

## 10.6 Ogólny zakres odpowiedzialności

- 10.6.1 Niezależnie od jakichkolwiek innych postanowień niniejszych standardowych warunków, operator terminalu nie poniesie żadnej odpowiedzialności za utratę zysków, sprzedaży, działalności, dobrego imienia czy reputacji, jak również za roszczenia osób trzecich (w każdym przypadku, niezależnie od tego, czy są to roszczenia bezpośrednie, czy pośrednie), czy też za jakiegokolwiek pośrednie czy wynikowe straty w związku z jakimikolwiek roszczeniami, stratami czy szkodami, wynikającymi z odpowiedzialności deliktowej (w tym za zaniedbania), użyczenia, naruszenia umowy, naruszenia obowiązków ustawowych, czy innymi w związku z niniejszymi standardowymi warunkami (w tym opóźnieniem kontenerowca czy ładunku) lub w związku z rozwiązaniem umowy zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami.
- 10.6.2 Żadne postanowienie niniejszych standardowych warunków nie będzie wyłączało czy ograniczało odpowiedzialności operatora terminalu za śmierć lub obrażenia osobiste spowodowane przez zaniedbanie czy też jakiegokolwiek inne działanie czy zaniechanie, gdyż taka odpowiedzialność nie może ulec wyłączeniu lub ograniczeniu zgodnie z obowiązującymi przepisami.

## 10.7 Powiadomienie o roszczeniach

10.7.1 Wszelkie roszczenia zgłaszane przez użytkownika i skierowane przeciwko operatorowi terminalu, wynikające z jakichkolwiek usług świadczonych na rzecz użytkownika, lub takich, które operator terminalu zobowiązał się wyświadczyć, muszą być zgłoszone na piśmie do operatora terminalu w uzasadnionym terminie, który nie powinien przekraczać trzydziestu (30) dni od daty wystąpienia zdarzenia, które miało być przyczyną wystąpienia przeciwko operatorowi terminalu.

10.7.2 Strony uzgadniają, że wszelkie roszczenia, które nie zostaną skierowane i zgłoszone zgodnie z warunkiem 10.7.1 będą uznawane za nieważne i nie będą honorowane.

## 10.8 Zwolnienie z odpowiedzialności w związku z okolicznościami poza zakresem odpowiedzialności

10.8.1 Użytkownik jak najszybciej zwolni operatora terminalu z wszelkiej odpowiedzialności i zobowiązań, nałożonych czy ponoszonych przez operatora terminalu, jego pracowników, osoby świadczące usługi na rzecz operatora terminalu, agentów, ubezpieczycieli czy reasekuratorów w wyniku lub w związku z jakimkolwiek roszczeniem strony trzeciej (w tym bez ograniczeń roszczeniem właściciela ładunku czy innej osoby, która jest zainteresowana lub która może zainteresować się ładunkiem, czy też organów celnych) (w niniejszym warunku określanego mianem „**roszczenia strony trzeciej**”):

- (a) w przypadku, gdy roszczenie strony trzeciej wynika z usług lub jest z nimi związane (niezależnie od tego, czy wynika z zaniedbania operatora terminalu czy innych przyczyn); oraz
- (b) w zakresie, w jakim roszczenie strony trzeciej przekracza zakres odpowiedzialności operatora terminalu wobec użytkownika w ramach standardowych warunków.

10.9 Bez uszczerbku dla jakichkolwiek postanowień niniejszych standardowych warunków, użytkownik włączy do konosamentu lub innych dokumentów przewozowych będących dowodem zlecenia przewozu ładunku przewożonego przez użytkownika klauzulę, która stanowi, że podczas działań w trakcie obowiązywania niniejszych warunków lub zgodnie z niniejszymi warunkami, operator terminalu będzie miał prawo do odniesienia korzyści z wszelkich postanowień czy klauzul figurujących w konosamencie czy dokumencie przewozowym wyłącznie w zakresie, w jakim te klauzule przynoszą korzyść użytkownikowi, a operator terminalu oraz jakakolwiek strona, za którą operator terminalu ponosi odpowiedzialność niniejszym akceptuje taką korzyść.

10.10 Operator terminalu upoważnia, uprawnia i instruuje użytkownika do działania, a użytkownik niniejszym zgadza się działać jako powiernik i/lub agent operatora terminalu w ograniczonym celu, który dotyczy jedynie spełnienia postanowień punkcie 10.9.

## 11. UBEZPIECZENIE

11.1 Operator terminalu nie ma jakiegokolwiek obowiązku posiadania ubezpieczenia mienia w odniesieniu do kontenerów, ładunku czy kontenerowców.

11.2 Operator terminalu na własny rachunek zapewni i będzie opłacać polisy ubezpieczeniowe, obejmujące:

11.2.1 wszelkie zaakceptowane przez niego zobowiązania zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami, oraz

11.2.2 zgodne z wszelkimi wymogami prawnymi, w tym publicznymi lub dotyczącymi odpowiedzialności względem osób trzecich.

## 12. SIŁA WYŻSZA

12.1 Żadna ze stron nie będzie ponosić odpowiedzialności za jakiegokolwiek straty lub zniszczenia dotyczące ładunku, kontenera czy kontenerowca, opóźnienie w wykonaniu lub niewykonanie zobowiązań w ramach niniejszych warunków standardowych w zakresie, w jakim takie opóźnienie czy niewykonanie wynika ze zdarzeń siły wyższej, powodzi, niekorzystnych warunków pogodowych, burzy, epidemii, pandemii, spełnienia wymogów przepisów, nakazów, zasad czy rozporządzeń jakichkolwiek organów rządowych czy innych, działań organów rządowych lub na szczeblu międzynarodowym, wojny czy sytuacji wyjątkowej na terenie kraju, zamieszek, niepokoju społecznych, aktów terroryzmu, piractwa, pożaru, wybuchu, działania gorąca czy zimna (w tym gorąca w ramach samego ładunku czy niezamierzonej ekspozycji na światło naturalne bądź sztuczne), działań kryminalnych, wpływu wirusów komputerowych, lokautów, strajków i innych sporów przemysłowych (w każdym przypadku, niezależnie od tego, czy dotyczą siły roboczej danej strony, czy też nie), niedoborów pracowniczych, materiałów czy usług, jak również braku zdolności czy opóźnień w zakresie pozyskania dostaw, jak również z innych wydarzeń poza uzasadnioną kontrolą stron.

## 13. POUFNOŚĆ

13.1 Strony zobowiązują się do nieujawniania w żadnym momencie żadnej osobie jakiegokolwiek poufnych informacji dotyczących działalności, spraw, klientów czy dostawców drugiej strony czy jakiegokolwiek członka grupy firm, do których ta strona należy, za wyjątkiem okoliczności, na które zezwala warunek 13.2.

13.2 Każda ze stron może ujawniać informacje poufne drugiej strony:

13.2.1 swoim pracownikom, kierownictwu, agentom, przedstawicielom czy profesjonalnym doradcom, którzy muszą je znać w celu wypełnienia zobowiązań strony zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami; oraz

13.2.2 zgodnie z wymogami przepisów, nakazami sądowymi czy też wydanymi przez jakiegokolwiek organ rządowy czy regulacyjny.

13.3 Jeżeli którakolwiek ze stron naruszy niniejszy warunek 13, druga strona będzie miała prawo do natychmiastowego uzyskania zabezpieczenia w celu zapobieżenia dalszemu ujawnianiu poufnych informacji, oprócz jakiegokolwiek innego prawa przysługującego jej na mocy obowiązujących przepisów czy innych zasad.

13.4 Żadna ze stron nie będzie wykorzystywać poufnych informacji drugiej strony w żadnym innym celu, niż w celu wywiązania się ze zobowiązań w ramach niniejszych standardowych warunków.

## 14. CESJA I PODWYKONAWSTWO

14.1 Operator terminalu może dokonać cesji dowolnego zobowiązania lub wszystkich zobowiązań w ramach niniejszych standardowych warunków.

14.2 Użytkownik nie ma prawa do dokonywania cesji, odnawiania czy zbywania praw lub zobowiązań w ramach niniejszych standardowych warunków bądź ich części bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej strony (przy czym takiej zgody nie można w sposób nieuzasadniony odmawiać czy opóźniać bez przyczyny).

14.3 Operator terminalu może zlecić wykonanie dowolnej części swoich zobowiązań w ramach niniejszych standardowych warunków.

## 15. POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 15.1 Niniejsze warunki standardowe (wraz z dowolnym dokumentem wyraźnie włączonym przez strony (jeśli ma zastosowanie) stanowią całość umowy między stronami w odniesieniu do świadczenia usług, a jakiegokolwiek pozostałe oświadczenia, ustne bądź pisemne ulegają niniejszym wyłączeniu (w tym bez ograniczeń wszelkie oświadczenia poczynione bez zastanowienia), przy czym w żadnym wypadku niniejszy warunek nie będzie wyłączał limitu jakiegokolwiek odpowiedzialności czy jakiegokolwiek prawa przysługującego stronie w związku z oświadczeniami przed podpisaniem umowy, nawet tych, które zostały złożone w nieuczciwy sposób, przy czym niniejsze warunki zastępują wszystkie poprzednie umowy i uzgodnienia pomiędzy stronami w odniesieniu do świadczenia usług. Jeżeli dokumentacja użytkownika zawiera postanowienia lub warunki dodatkowe lub różniące się od niniejszych standardowych warunków, każde z takich dodatkowych lub odmiennych postanowień czy warunków nie będzie mieć mocy prawnej.
- 15.2 Jeżeli jakiegokolwiek postanowienie niniejszych standardowych warunków zostanie uznane za nieważne, niezgodne z prawem bądź niewykonalne z jakichkolwiek przyczyn przez sąd właściwy, wówczas niniejsze standardowe warunki zostaną poprawione w zakresie niezbędnym, aby wspomniane niewykonalne postanowienie i reszta warunków standardowych były ważne i wykonalne. Jeżeli sąd nie zgodzi się na poprawienie niniejszych standardowych warunków, jak podano powyżej, wówczas nieważne, niezgodne z prawem lub niewykonalne postanowienie zostanie oddzielone, a reszta postanowień warunków zachowa pełnię mocy prawnej, tak, jak gdyby warunki te zostały wykonane w połączeniu z wyeliminowaniem nieważnego, niezgodnego z prawem lub niewykonalnego postanowienia.
- 15.3 W przypadku wspomnianego oddzielenia opisanego w warunku 15.22, strony podejmą negocjacje w dobrej wierze w celu zastąpienia oddzielonego postanowienia za pomocą innych zgodnych z prawem i wykonalnych postanowień o podobnych skutkach ekonomicznych i handlowych do oddzielonego postanowienia.
- 15.4 Fakt nienalegania przez którąkolwiek ze stron na bezwzględne wykonanie któregośkolwiek z postanowień niniejszych warunków standardowych czy też nieskorzystania z jakiegokolwiek prawa czy środka prawnego jej przysługującego nie będzie traktowany, jako zrzeczenie i nie będzie stanowić zmniejszenia zakresu zobowiązań, nałożonych na mocy niniejszych warunków standardowych.
- 15.5 Zrzeczenie się z praw w związku z naruszeniem umowy nie będzie tożsame ze zrzeczeniem się z praw w związku z kolejnym naruszeniem umowy.
- 15.6 Zrzeczenie się z wykonania jakiegokolwiek postanowienia w ramach niniejszych standardowych warunków nie będzie skuteczne, jeżeli nie zostało wyraźnie określone, jako takie i jeśli nie poinformowano o nim drugiej strony na piśmie, zgodnie z postanowieniami punkcie 15.100.
- 15.7 Jeżeli w niniejszych warunkach standardowych nie określono tego wyraźnie, żadne prawo czy środek prawny, przyznany stronie na mocy niniejszych warunków standardowych będzie wyłączać jakiegokolwiek inne prawo czy środek prawny wynikający z dowolnych postanowień, a wszelkie takie prawa i środki prawne będą miały charakter skumulowany.
- 15.8 Wszelkie modyfikacje, zmiany, poprawki czy uzupełnienia do niniejszych warunków standardowych muszą mieć formę pisemną i będą ogłaszane w sposób przyjęty przez Operatora terminalu .
- 15.9 Operator terminalu jest niezależnym wykonawcą w ramach niniejszych standardowych warunków. Żaden element niniejszych standardowych warunków nie będzie traktowany czy interpretowany jako ustanowienie spółki osobowej, stowarzyszenia czy przedsięwzięcia joint venture pomiędzy stronami, ani też ustanowienie którejkolwiek ze stron agentem lub przedstawicielem drugiej strony. Żadna ze stron nie będzie uważać się za agenta lub partnera w ramach przedsięwzięcia joint venture drugiej strony. Użytkownik nie będzie miał prawa do działania w imieniu operatora terminalu, a operator terminalu nie będzie miał prawa do działania w imieniu

użytkownika, chyba, że w zakresie niezbędnym do tego, by operator terminalu mógł wywiązać się ze swoich zobowiązań w ramach niniejszych warunków standardowych.

- 15.10 Powiadomienia, służące do zmiany lub poprawienia postanowień lub rozwiązania umowy, ustanowionej na mocy niniejszych warunków standardowych, lub też powiadomienia dotyczące roszczeń czy postępowania prawnego, które ma istotny wpływ na niniejsze warunki standardowe będą dostarczane w formie pisemnej w języku polskim lub angielskim stosownie do okoliczności do zarejestrowanej siedziby drugiej ze stron za pomocą:
- 15.10.1 poczty poleconej lub usługi kurierskiej i będą uznawane za dostarczone, w przypadku wysłania ich kurierem, w dniu i o godzinie podpisania odbioru przesyłki kurierskiej, lub w przypadku, gdy zostały wysłane pocztą poleconą, o 9 rano piątego (5) dnia od ich wysłania; lub
- 15.10.2 faksem (potwierdzonym bez zbędnej zwłoki za pomocą przesyłki kurierskiej lub poczty poleconej) i będą uznawane za dostarczone w momencie, gdy nadawca otrzyma jeden lub kilka raportów wysłania, wskazujących, że całe powiadomienie zostało przekazane na poprawny numer faksu.
- 15.11 Prawem właściwym dla niniejszych warunków standardowych oraz ich interpretacji, a także wszelkich sporów lub roszczeń związanych z ich przedmiotem czy opracowaniem (w tym wszelkich sporów czy roszczeń pozaumownych) będzie prawo polskie.
- 15.12 Wszelkie roszczenia w ramach niniejszych warunków standardowych czy inne, związane z usługami będą rozstrzygane wyłącznie przez sądy polskie, właściwe dla siedziby operatora, których jurysdykcji użytkownik poddaje się nieodwołalnie.
- 15.13 W stosownych okolicznościach operator terminalu będzie uprawniony do wszczęcia postępowania sądowego przeciwko użytkownikowi w sądach polskich lub w ramach jakiegokolwiek innej jurysdykcji (w tym w ramach jurysdykcji, w której prowadzona jest działalność lub w której znajduje się majątek użytkownika), a postępowanie sądowe wszczęte przez operatora terminalu w ramach jednej lub kilku jurysdykcji nie będzie wykluczać postępowania sądowego w ramach jakiegokolwiek innej jurysdykcji, prowadzonego w tym samym czasie bądź też nie.

# Załącznik A do Standardowych Warunków Handlowych Świadczenia Usług Terminalowych

## REGULAMIN OPERACYJNY

Obowiązujący w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym Sp. z o.o. (BCT) w Gdyni

### I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Niniejszy regulamin będzie miał zastosowanie do wszystkich osób, biorących udział w obrocie portowo-morskim w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym Sp. z o.o. w Gdyni / z jego udziałem (zwanym odtąd „BCT”).
2. Niniejszy regulamin stanowi załącznik do standardowych warunków handlowych świadczenia usług terminalowych (zwanymi odtąd „warunkami standardowymi”) i ma na celu określenie ich szczegółów. Celem niniejszego regulaminu nie jest zmiana czy modyfikacja warunków standardowych, a w przypadku sprzeczności pomiędzy postanowieniami niniejszego regulaminu i postanowieniami warunków standardowych, te ostatnie będą miały moc nadrzędną, a niniejszy regulamin będzie interpretowany zgodnie z postanowieniami warunków standardowych.

W celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości należy pamiętać, że niniejszy regulamin może ustanawiać dodatkowe wymagania i nakładać dodatkowe zobowiązania na zaangażowane strony. Dodatkowe wymagania i zobowiązania opisane w niniejszym regulaminie i nieuwzględnione w warunkach standardowych nie będą uznawane za odstępstwa, a strony powinny ich przestrzegać.

3. Strona korzystająca z usług BCT jest bezwzględnie zobowiązana do zapoznania swoich pracowników i podwykonawców z procedurami i instrukcjami obowiązującymi na BCT dostępnymi na stronie internetowej <http://www.bct.gdynia.pl/dla-klientow/regulaminy-i-procedury> oraz respektowania tych przepisów i zasad.
4. W przypadku konfliktu interesów pomiędzy stronami umowy lub w wyjątkowych okolicznościach, które mogą mieć wpływ na wykonanie i datę wyświadczenia usług, moc rozstrzygającą będzie miała decyzja zarządu BCT, pod warunkiem uprzedniego powiadomienia zainteresowanych stron.
5. Strony biorący udział w przeładunku i/lub manipulacji kontenerów, naczep, drobnicy i pojazdów w BCT zaplanują prace w sposób zapewniający sprawną obsługę towaru, statków i lądowych środków transportu.
6. Wszystkie zaangażowane osoby zobowiązują się do przekazywania zainteresowanym stronom informacji i dokumentów niezbędnych do realizacji zleconych usług w terminach określonych w niniejszym regulaminie.
7. Wszelkie usługi świadczone przez BCT będą wykonywane na podstawie danych, wprowadzonych przez użytkownika do systemu informatycznego BCT lub na pisemny wniosek.
8. Użytkownik poinformuje BCT o dodatkowych usługach i czynnościach, które mają być wykonane jednocześnie z usługami BCT przez inne instytucje czy firmy.
9. BCT będzie przechowywać w systemie informatycznym zapis elektroniczny wszystkich obsługiwanych towarów. Informacje w systemie będą pokazywać aktualny stan towarów i będą stanowić dowód przyjęcia/ wydania towaru.
10. BCT zastrzega sobie prawo do zmiany harmonogramu wykonania zleconych usług.
11. Podczas relacji złożenia kontenerów/ naczep BCT dokona oceny ich stanu technicznego w oparciu o oględziny ścian bocznych, bez sprawdzania zawartości i potwierdzi/ dokona aktualizacji numerów plomb.

12. W przypadku stwierdzenia w czasie wyładunku braku lub uszkodzenia plomb na pełnych kontenerach, BCT założy plombę celem zabezpieczenia ładunku (bez sprawdzania zawartości), a taka plomba będzie honorowana przez strony.
13. Obrót towarów nieunijnych w magazynach czasowego składowania BCT podlega nadzorowi Urzędu celnego. Wszystkie towary składowane w BCT będą nadzorowane przez państwowe służby graniczne.
14. Podmiot składający w BCT towary objęte deklaracją skróconą (np. użytkownik, agent) jest zobowiązany do nadania tym towarom odpowiedniego przeznaczenia celnego w terminach wymienionych poniżej:
  - (a) w ciągu 45 dni od daty złożenia deklaracji skróconej dla towarów przewożonych drogą morską; lub
  - (a) w ciągu 20 dni od daty złożenia deklaracji skróconej dla towarów przewożonych drogą inną niż morska.

Po upływie terminu składowania, organ celny rozpocznie procedurę celną zgodnie ze stosownymi przepisami celnymi, w oparciu o zapisy elektroniczne w systemach: SOT/Tideworks i SES, administrowanych przez BCT. Osoba składająca będzie odpowiedzialna za wszelkie koszty poniesione przez BCT w związku z niespełnieniem formalności, wymienionych w stosownych przepisach celnych.

15. BCT zapewni miejsce na 120 TEU dla kontenerów wystawianych do odprawy celnej, kontroli fitosanitarnej, pobrania próbek, przeliczania, itp.

## **II. OBSŁUGA STATKÓW**

### **A. Postanowienia ogólne**

1. Urządzenia przeładunkowe statku, których użycie może wpłynąć na przyspieszenie jego obsługi powinny być w należyłym stanie technicznym, potwierdzonym aktualnym atestem.
2. Otwarcie i zamknięcie ładowni statku oraz zapewnienie niezbędnej ilości sprawnego sprzętu do mocowania kontenerów w wyznaczonej lokalizacji jest wyłącznym obowiązkiem statku.
3. Użytkownik poinformuje BCT o jakichkolwiek utrudnieniach technicznych bądź innych ograniczeniach, które mogą wpłynąć na operacje statku niezwłocznie po rozpoznaniu takiej sytuacji.
4. Użytkownik ma obowiązek niezwłocznego powiadomienia BCT o jakimkolwiek uszkodzeniu statku lub ładunku, nie później niż przed zakończeniem zmiany roboczej, w trakcie której doszło do uszkodzenia. Kierownictwo statku powinno przedstawić BCT pisemny raport na temat uszkodzeń. Odpowiedzialność BCT za uszkodzenia zostanie uznana w przypadku, gdy powyższy raport zostanie wyraźnie potwierdzony. BCT zastrzega sobie prawo do wezwania niezależnego rzeczoznawcy.
5. BCT niezwłocznie powiadomi o wszelkich urządzeniach sprzętu przeładunkowego BCT spowodowanych przez statek kierownictwo statku i stosownego agenta w formie protokołu.
6. BCT niezwłocznie powiadomi o wszelkich nabrzeża spowodowanych przez statek ZMP Gdynia SA, Kapitanat Portu Gdynia, kierownictwo statku i stosownego agenta w formie protokołu.
7. W przypadku statków towarowych przewożących ładunki luzem czy inne niestandardowe ładunki, BCT musi otrzymać wszystkie szczegółowe informacje handlowe czy operacyjne do zatwierdzenia co najmniej 48 godzin przed przybyciem ładunku/ statku. Informacje te obejmują dane dotyczące statku, rysunki techniczne, procedurę przeładunku, punkty zamocowania sprzętu podnośnikowego, wymagania na temat sztauwania ładunku i inne stosowne informacje.

### **B. Operacje przeładunkowe na nabrzeżu**

1. Użytkownik poinformuje BCT o dacie przybycia statku z wyprzedzeniem w sposób podany poniżej:
  - (a) AWIZACJA TYGODNIOWA – może zawierać informacje na temat spodziewanego czasu przybycia i wstępne informacje o ładunku, jak również inne informacje dotyczące obsługi statku;

- (b) AWIZACJA DZIENNA – przekazywana z wyprzedzeniem 36, 24 i 12 godzin, zawiera informacje na temat spodziewanego czasu przybycia, jak również wszelkie informacje związane z zawinięciem statku i ładunkiem.

BCT planuje operacje przeładunkowe w oparciu i informacje o wyładunku i załadunku zawarte w awizacji, przekazywanej z 36-godzinnym wyprzedzeniem. Wszelkie późniejsze zmiany muszą być zaakceptowane przez BCT. Agent statku jest odpowiedzialny za dokonanie we właściwym czasie aktualizacji informacji w systemie informatycznym BCT.

2. BCT w uzgodnieniu z użytkownikiem planuje obsługę statków zgodnie z następującym harmonogramem:
  - (a) we wtorki, środy, czwartki i piątki – do godziny 12:00 poprzedniego dnia
  - (b) w soboty, niedziele i poniedziałki - do godziny 12 w piątek; i
  - (c) w dni ustawowo wolne od pracy oraz dodatkowe dni wolne - nie później niż do godziny 12 dnia roboczego poprzedzającego dzień wolny.
3. Rezygnacja z zamówionej obsługi statku następuje w następujący sposób:
  - (a) obsługa zamówiona na wtorek, środę, czwartek i piątek – do godziny 12:00 dnia poprzedniego; oraz
  - (b) obsługa zamówiona na niedzielę i poniedziałek- najpóźniej 12 godzin przed rozpoczęciem zmiany, podczas której miałyby się rozpocząć świadczenie usług.
4. Użytkownik może zamówić dodatkowy zespół roboczy (ganek), jeśli zagwarantuje minimum 150 ruchów ładunkowych/ rozładunkowych dla suwnicy nabrzeżowej. W innych przypadkach BCT może zgodnie z własnym uznaniem ustalić obsługę statku zgodnie z wymaganiami operacyjnymi.
5. Wymagana jest pełna gotowość ładunku przed rozpoczęciem świadczenia usług.
6. Użytkownik przekaże BCT, nie później niż na 12 godzin przed rozpoczęciem operacji statkowych wszelkie wymagane przez BCT dokumenty w formie elektronicznej i w postaci wydruków (w tym listę załadunkową/ wyładunkową, manifest, sztauplan, itp.).
7. W przypadku opóźnionego wejścia statku lub nieprzygotowania statku do planowanej obsługi użytkownik poniesie wyłączną odpowiedzialność za koszty oczekiwania.
8. BCT może wyrazić zgodę na wykonywanie napraw na pokładzie statku przez załogę, zaopatrzenie w towary lub bunkier, pod warunkiem, że takie działania nie opóźnią operacji przeładunkowych BCT. W każdym przypadku wszelkie naprawy na pokładzie statku i/ lub wszelkie tego rodzaju usługi muszą być wcześniej uzgadniane z BCT.
9. Wszelkie przepisy mające zastosowanie do kontenerów będą również mieć zastosowanie do ogólnych deklaracji ładunkowych i wszelkich innych ładunków.
10. Szczegółowe procedury operacji dla cyklu importu:

**i. Baplie (EDI Import Bay Plan- plan wyładunkowy)**

Terminal wymaga, by wszyscy klienci dostarczyli terminowo wymaganą wiadomość „Final Baplie”, która po odebraniu musi zostać potwierdzona i zaakceptowana przez Dział Obsługi Statków BCT. Terminal może zapewnić możliwość przesłania danych manifestowych (coprar import) w postaci pliku elektronicznego w Mainsail Online.

W przypadku statków przychodzących z portów poza granicami Polski wymaga się, aby „Final Baplie” był przysłany nie później niż na 12 godzin przed przybyciem statku.

W przypadku statków przychodzących z portów oddalonych od BCT o mniej niż 12 godzin żeglugi wymaga się, aby „Final Baplie” był przysłany natychmiast po wyjściu z portu.

Wszelkie zmiany czy poprawki do dokumentu „Final Baplie” muszą być przesłane w formie poprawionej, pełnej wiadomości Baplie w terminie określonym powyżej. Wszelkie opóźnienia w dostarczeniu powyższych danych mogą skutkować zmianami planu obsługi statku.

## **ii. Plan wyładunkowy- wprowadzenie w Mainsail Online**

Jeżeli użytkownik nie jest w stanie wysłać wiadomości Baplie, wówczas właściciel kontenerowca (CSO) (lub jego agent) ma obowiązek wprowadzenia danych planu wyładunkowego do SOT w programie Mainsail Online, z uwzględnieniem pozycji kontenerów na statku- okno „Stowplan Entry”, nie później niż na 12 godzin przed przybyciem statku.

W oknie „Stowplan Entry” można modyfikować lub kasować dane kontenerów do momentu uzgodnienia prac wyładunkowych z BCT, jednak pod warunkiem, że nie zostaną zmodyfikowane żadne dane dotyczące wyładowanych kontenerów.

Poniższe dane kontenerów przychodzących (Import Container) muszą być dokładnie wprowadzone i zapisane w oknie „Container Stowplan Entry”:

- Pozycja na statku lub pozycja kontenerowania
- Właściciel
- Rozmiar/ typ
- Status
- Port wyładunkowy
- Port załadunkowy
- Zawartość
- UE ( zaznaczenie pola dla statusu UE)
- Plomby
- Spedytor
- Linia
- Agent
- Waga brutto
- Parametry ponadgabarytowe
- Temperatura chłodni (z zaznaczeniem, czy jest podłączona, czy też nie)
- Konosament
- Ładunki niebezpieczne / według kodów IMDG (można je wskazać w innym oknie)
- Ładunki przeładowane/ przesztautowane (można je wskazać w innym oknie)
- W przypadku ładunków w tranzycie (można je wskazać w innym oknie) wymagane są następujące dane: nazwa statku wywożącego, numer rejsu i SPOD- docelowy port wyładunkowy.

Powyższe dane z wiadomości wejściowej EDI-Coprar czy EDI-Babplie czy też ręcznie wprowadzone w programie Mainsail Online są automatycznie przenoszone do aplikacji Mainsail i Spinnaker.

Kiedy przychodzące kontenery pojawiają się w oknie operacji wyładunkowych programu Spinnaker Vessel Planning, specjalista ds. planowania BCT może przygotować optymalny plan rozładunku i harmonogram wykorzystania dźwigów.

Przestrzeganie ostatecznych terminów przesłania danych do Mainsail Online lub zgłoszenia wiadomości EDI-Baplie będzie koniecznym warunkiem wstępnym dla przygotowania wszystkich planów operacyjnych.

## **iii. Plan wyładunkowy (Import Bay Plan)**

Gdy statek udający się do BCT wyjdzie z poprzedniego portu, aktualny plan kontenerów z tego portu powinien być natychmiast wysłany do Działu Obsługi Statków BCT- jako plan wyładunkowy. Dokument ten jest źródłem wszelkich informacji dotyczących kontenerów, które mają być wyładowane po przybyciu do BCT.

Plan wyładunkowy musi być najpierw zatwierdzony przez BCT, a następnie dostarczony do Działu Obsługi Statków BCT w formie wydruku, lub przesłany mailem bądź faksem na co najmniej 12 godzin przed przybyciem statku.

Dokument ten musi zawierać listę niebezpiecznych ładunków, listę kontenerów chłodzonych (i/lub listę kontenerów z kontrolowaną temperaturą), listę kontenerów przewożonych w tranzycie, listę ładunków nieskonteneryzowanych, listę kontenerów specjalnych, listę kontenerów ponadgabarytowych (wraz ze szczegółowymi wymiarami), listę kontenerów do przeładunku (na burcie lub na zasadach statek-brzeg-statek) oraz informacje o innych kontenerach, wymagających specjalnego traktowania.

Plan wyładunkowy musi również zawierać następujące informacje:

- Szczegółowe informacje na temat pozycji każdego kontenera na burcie statku.
- Szczegółowe informacje dotyczące miejsca zesztauowania ładunków nieskonteneryzowanych.
- Prefiks i numer kontenera
- Kod ISO lub szczegółowe wymiary kontenera
- Port załadunkowy
- Port wyładunkowy
- Ładunki niebezpieczne / według kodów IMDG (można je wskazać w innym oknie)
- Ustawienia temperatur – dla kontenerów chłodzonych, podłączonych
- Wszystkie szczegółowe wymiary kontenerów ponadgabarytowych
- W przypadku ładunków zagranicznych w tranzycie: nazwa statku wywożącego, numer rejsu i SPOD-docelowy port wyładunkowy.

## 11. Szczegółowe procedury operacji dla cyklu eksportu:

### **i. Lista załadunkowa**

Ostateczna lista załadunkowa musi być przekazana przez linię żeglugową lub jej agenta poprzez program Mainsail Online dla konkretnego statku, a jej gotowość musi być potwierdzona najpóźniej na osiem godzin przed przybyciem statku do BCT. Terminal może zapewnić możliwość przesłania w postaci pliku elektronicznego w formacie coprar załadunek do SOT.

Opcja przekazania kontenera do załadunku jest dostępna wyłącznie dla użytkowników systemu posiadających konto agenta.

Po zablokowaniu listy załadunkowej przez BCT nie będzie można wprowadzać dalszych zmian czy modyfikacji.

Movins & Baplie (EDI – instrukcje załadunkowe)

Systemy stosowane przez BCT wykorzystują formaty Movins and Baplie. BCT wymaga od właścicieli statków stosujących te formaty przestrzegania procedury dostarczania wiadomości nie później, niż na 12 godzin przed przybyciem statku na terminal.

### **ii. Sztaplan załadunkowy**

Właściciel kontenerowca/ agent linii żeglugowej powinien przedstawić wstępny plan sztauowania dla konkretnego statku najpóźniej na 12 godzin przed przybyciem statku na terminal (faksem lub mailem w formacie PDF). Powyższy warunek dotyczy sytuacji, gdy nie są dostępne wiadomości w formacie EDI.

Po sprawdzeniu ostatecznej listy załadunkowej i ostatecznych instrukcji załadunkowych, specjalista ds. planowania z BCT przygotowuje szczegółowy plan dla każdego kontenera w aplikacji Spinnaker Vessel Planning i przekaże go do specjalisty ds. planowania właściciela statku lub oficera ładunkowego statku przed rozpoczęciem operacji przeładunkowych.

BCT nie zaakceptuje żadnych zmian danych kontenerowych czy instrukcji załadunkowych po rozpoczęciu operacji załadunkowych.

### **iii. Zamówienie usług portowych**

Zamówienie usług portowych (ganków) powinno być zgłoszone do BCT zgodnie z następującymi ograniczeniami czasowymi:

- (a) Dla dni takich jak wtorki, środy, czwartki i piątki – do godziny 12:00 poprzedniego dnia
- (b) Dla dni takich jak soboty, niedziele i poniedziałki - do godziny 12 w piątek; i
- (c) Dla dni ustawowo wolnych od pracy – do 12:00 poprzedzającego dnia roboczego.

Odwołanie usług portowych zamówionych na wtorek, środę, czwartek, piątek i sobotę musi być wykonane nie później niż do godziny 12:00 dnia poprzedzającego. Dla usług zamówionych na niedzielę i poniedziałek- nie później niż na 12 godzin przed rozpoczęciem zmiany roboczej.

Zamówienie usług portowych musi być złożone zgodnie z ustaloną procedurą -dla pisemnego zamówienia usług dla każdego statku, usług sztaubowania i innych zamówień. Dokumenty te są również częścią procesu rozliczeniowego.

### **iv. Ostateczne potwierdzenie obsługi**

Ostateczne potwierdzenie obsługi, będące odpowiedzią na awizację przybycia zgłoszoną przez przedstawiciela statku będzie przesłane przez Pion Operacyjny BCT po otrzymaniu kompletu informacji o planowanym przeładunku.

W przypadku opóźnienia statku o ponad dwie godziny w stosunku do zgłoszonego, szacunkowego czasu przybycia, zgoda na cumowanie musi być ponownie potwierdzona przez BCT. Potwierdzenie będzie wysłane wyłącznie w przypadku, gdy BCT otrzyma wszystkie wymagane dokumenty.

### **v. Przybliżony czas zakończenia obsługi**

Kapitan lub agent statku zostaną poinformowani o przybliżonym czasie zakończenia obsługi statku podczas wizyty specjalisty ds. planowania z BCT na burcie przed rozpoczęciem operacji przeładunkowych.

### **vi. Informacje o klientach**

Dane podstawowe

Wszystkie linie żeglugowe / agenci współpracujący z BCT powinni dostarczyć informacje wymienione poniżej do okna „Basic Data” (dane podstawowe) w programach Mainsail i Spinnaker Vessel Planning System.

BCT dostarczył swoim obecnym klientom odpowiednie formularze i jest w trakcie przygotowywania takich formularzy dla nowych klientów.

- Partnerzy (oficjalni współzaładowcy)
- Lokalni agenci
- Przewoźnicy i typy rejsów
- Rotacje portów lub porty liniowe
- Kody państw/ kody lokalizacji ONZ
- Objąsnione kody inne niż kody lokalizacji ONZ

Linie żeglugowe lub agenci, którzy chcą dokonać wymiany danych elektronicznych (np. BAPLIE, COARRI, CODECO, itp.) muszą skontaktować się z Działem Informatycznym BCT w celu ustalenia odpowiednich procedur.

Dodatkowo wszystkie linie żeglugowe lub agenci są zobowiązani do właściwych uzupełnień i/lub aktualizacji danych w systemie z odpowiednim wyprzedzeniem, tak, aby nie kolidowało to z obsługą statków.

Informacje na temat statku - nowy statek

Co najmniej na 7 dni przed przewidywanym przybyciem statku linia żeglugowa lub agent powinni dostarczyć do BCT następujące informacje/ dokumenty:

- Aktualną nazwę statku,
- Sygnał wywoławczy statku
- Numer IMO statku
- Kody linii i serwisu
- Parametry statku
- Plan przestrzeni ładunkowej statku
- Plan mocowania ładunku
- Przykładowy sztauplan załadunkowy
- Instrukcje sztauerskie załadunku/ wyładunku

Wszystkie powyższe dane będą użyte do zarejestrowania statku w programie Spinnaker – Vessel Class Editor i będą stanowić integralną część dokumentacji statku.

Raporty wejściowe i wyjściowe

Użytkownik lub agent powinni na bieżąco informować BCT o pozycjach statków, mających przybyć do BCT. W tym celu, użytkownicy powinni informować swoich agentów w portach poprzedzających BCT, aby raporty dotyczące wejścia i wyjścia statków do ich portu przesyłali bezpośrednio do BCT (faksem lub mailem). Wszelkie dodatkowe informacje powinny być odpowiednio przesyłane do Pionu Operacyjnego BCT oraz do Działu Obsługi Statków. Pomoże to w organizacji wszystkich dodatkowych usług, związanych z postojem statku w BCT.

Po wyjściu statku z BCT, Bay Plan lub wyjściowa wiadomość EDI-Baplie (w formacie UN/EDIFACT) jest dostarczana przedstawicielowi statku. Po wyjściu statku z BCT kopia tej wiadomości może zostać wysłana na żądanie do kolejnego portu zawinięcia- do agenta lub terminalu.

### **C. Złożenie pojazdów przyjmowanych ze statku**

1. Pojazdy przyjmowane są ze statku do BCT po przeprowadzeniu oględzin zewnętrznych. Użytkownik może zlecić BCT przeprowadzenie dokładnej kontroli zewnętrznej i wewnętrznej pojazdów oraz sprawdzenie wyposażenia, dostarczając zlecenie „A” wraz z dołączoną specyfikacją. Usługi zostaną wyświadczone po zakończeniu wyładunku i przyjęciu pojazdów na stan placu samochodowego.
2. W przypadku pojazdów, których uszkodzenia stwierdzono podczas rozładunku, BCT sporządza stosowny protokół. Kopię podpisanego protokołu otrzymuje kierownictwo statku oraz Urząd Celny.
3. BCT zobowiązuje się sporządzić protokół na podstawie raportu komputerowego, zawierającego stosowne informacje, w przypadku stwierdzenia następujących rozbieżności pomiędzy manifestem wyładunkowym a stanem faktycznym:
  - (a) braku pojazdów na statku, mimo tego, że są ujęte w manifestcie wyładunkowym;
  - (b) niezgodności numeru VIN, modelu, itp., lub
  - (a) dodatkowych pojazdów na statku, nieujętych w manifestcie wyładunkowym.
4. Podsumowanie rozbieżności, przygotowane przez BCT zostanie dostarczone do agenta, który zgłosi je w Urzędzie Celnym.
5. Po przyjęciu samochodów na plac samochodowy, BCT wyda instrukcję dostarczenia zlecenia „B”.

### **III. ŁĄDOWE OPERACJE PRZEŁADUNKOWE**

#### **A. Kontenery i drobnica**

1. Pełne kontenery / naczepy przy przyjęciu do BCT muszą posiadać plomby numeryczne, których konstrukcja, stan i sposób założenia dają gwarancję należytego zabezpieczenia.
2. BCT oferuje sprawną obsługę 45 samochodów w ciągu godziny w relacjach pojedynczych.
3. Samochody wjeżdżające na teren BCT w celu podjęcia / złożenia kontenera muszą posiadać czytelne oznakowanie numeru rejestracyjnego, które jest widoczne z góry przez operatora suwnicy placowej.
4. Firmy zaangażowane w przewóz kontenerów drogą lądową zobligowane są do nieprzekraczania dopuszczalnego limitu ciężaru pojazdu, wynoszącego 40 ton (podstawa prawna: Dz. U. z 2007 r. nr 19 z późniejszymi zmianami - artykuł 40c (1) ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych).

W przypadku zleceń na dostarczenie kontenerów, których ciężar wraz z ciężarem pojazdu przekracza 40 ton, BCT może odmówić przeprowadzenia operacji załadunkowych.

5. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń, braków, niezgodności stanu technicznego, cech lub plomb w porównaniu ze stanem przyjęcia podczas składowania / ładowania kontenerów / naczep, strony ustalą sposób postępowania. W takim przypadku, BCT sporządzi stosowny protokół. Podjęcie kontenerów/ przyczep bez dokonania powyższych ustaleń zwalnia BCT z odpowiedzialności za wszelkie wynikające z tego tytułu konsekwencje.
6. Użytkownik dostarczy BCT pisemną zgodę Kapitanatu Portu Gdynia na przeładunek i składowanie materiałów niebezpiecznych klas IMO 1, 6.2 and 7 przed ich wprowadzeniem do BCT oraz świadectwo obsługi kontenera w momencie wprowadzenia materiałów niebezpiecznych do BCT. Powyższe ograniczenie nie dotyczy cystern. Wymagania odnośnie dokumentacji dla ładunków niebezpiecznych zostały wymienione w przepisach Kodeksu Morskiego Materiałów Niebezpiecznych (IMDG) oraz w instrukcji: Obsługa kontenerów z towarami niebezpiecznymi w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym Sp. z o.o. (BCT) w Gdyni.
7. BCT zastrzega sobie prawo do nieprzyjmowania ładunku, którego stan budzi poważne wątpliwości co do możliwości zapewnienia bezpiecznego składowania (dotyczy to również sposobu oplombowania i zamknięcia).
8. W przypadku przyjmowania na skład towarów uszkodzonych i/lub bez wymaganych oznaczeń (co do wagi, wymiarów, środka ciężkości, punktów mocowania, itp.), użytkownik określi konieczne procedury i uzupełni brakujące dane i cechy towarów na żądanie BCT.
9. W przypadku podejmowania towaru z magazynu kierowca powinien zgłosić się najpierw z dokumentami otrzymanymi od spedytora do dyspozytora magazynu, a następnie do ekspedytora, który wyda towar zgodnie ze zleceniem.
10. Awizacje zleceń dodatkowych dla wszystkich lądowych operacji przeładunkowych i składowania przekazuje się nie później, niż do godziny 11 dnia poprzedzającego dzień realizacji usług.
11. Usługi formowania/ rozformowania kontenerów będą realizowane w terminie do 3 dni od momentu ich zaakceptowania.
12. Użytkownik może odwołać lub zmienić usługi do godziny 18:00 dnia poprzedzającego dzień, w którym zlecenie ma być wykonane. Brak stosownych informacji w powyższym terminie może spowodować naliczenie przez BCT kosztów zarezerwowania przydzielonych zespołów roboczych.

13. BCT ma prawo do zniszczenia / utylizacji ładunku / towarów składowanych w magazynie / na placu składowym przez ponad 6 miesięcy bez nadania przeznaczenia celnego - zgodnie ze stosownymi przepisami kodeksu morskiego, prawa przewozowego oraz przepisami celnymi.
14. Jeżeli użytkownik nie wniesie zastrzeżeń co do wykonania usług do końca zmiany roboczej, będzie to tożsamy z jego akceptacją.

## **B. Pojazdy**

1. Użytkownik składający / podejmujący pojazdy zobowiązuje się podać następujące informacje:
  - (a) markę pojazdu, ilość i ciężar jednostkowy netto,
  - (b) oznakowanie, tj. pełny numer nadwozia i port przeznaczenia,
  - (c) specyfikację wyposażenia pojazdu,
  - (d) informacje na temat odprawy celnej (dla pojazdów nieunijnych), oraz
  - (e) zakres zleconych usług i firmę kontrolną.
2. Użytkownik usunie wszelkie przedmioty z wnętrza pojazdu, niestanowiące jego standardowego wyposażenia (części zamienne, rzeczy osobiste, itp.) i złożyć je w magazynie na podstawie odrębnego zlecenia.

## **C. Obsługa wagonów**

1. Definicje zastosowane w niniejszym rozdziale będą miały następujące znaczenie:
  - a) Operator kolejowy będzie oznaczał organizację, rozliczającą się z BCT z tytułu opłat związanych z obsługą przewozu w ramach usług kolejowych, polegających na zorganizowaniu dostawy kolejowej kontenera do terminalu dla użytkowników poprzez zakontraktowanie usług spółek kolejowych. Operator kolejowy może być traktowany przez BCT jako klient, a BCT może być traktowany jako dostawca usług przeładunkowych, odpowiedzialny za zorganizowanie skutecznych usług kolejowych i przeładunkowych na terminalu.
  - b) Spółka kolejowa będzie oznaczać organizację transportującą wagony drogą kolejową, spełniającą wszelkie stosowne przepisy prawne zdefiniowane przez krajowego i lokalnego właściciela infrastruktury kolejowej. Spółka kolejowa jest zakontraktowana przez operatora kolejowego w celu wykonania dostawy wagonów do terminalu.
2. BCT zorganizuje przeładunek towarów w ramach przewozów kolejowych na podstawie umowy z operatorem kolejowym i zgodnie z planowaniem BCT.
3. Powiadomienia i planowanie operacji:
  - a) Operator kolejowy poinformuje BCT o przybyciu swojego pociągu w następujący sposób:
    - NA TYDZIEŃ WCZEŚNIEJ (podając przybliżony czas przybycia, wstępne informacje o ilości towaru, który ma być obsłużony oraz wszelkie inne informacje, związane z usługami kolejowymi); lub
    - NA DZIEŃ WCZEŚNIEJ- z koordynacją na 36, 24 i 12 godzin przed szacunkowym czasem przybycia, podając wszelkie istotne informacje na temat ładunku i przybycia pociągu.
  - b) BCT zaplanuje obsługę pociągów w porozumieniu z klientem w następujący sposób:
    - Dla dni takich jak wtorki, środy, czwartki i piątki – do godziny 12:00 poprzedniego dnia,
    - Dla dni takich jak soboty, niedziele i poniedziałki - do godziny 12 w piątek,
    - W dni ustawowo wolne od pracy oraz dodatkowe dni wolne - nie później niż do godziny 12 dnia roboczego poprzedzającego dzień wolny.
  - c) Użytkownik może zrezygnować ze zleconych usług kolejowych w następujący sposób:

- gdy usługi kolejowe były zamówione na wtorek, środę, czwartek, piątek i sobotę – do godziny 12:00 dnia poprzedniego;
  - dla usług zamówionych na niedzielę i poniedziałek- nie później niż na 12 godzin przed zaplanowanym rozpoczęciem usług.
- d) Operator kolejowy poinformuje BCT o planowanym przybyciu wagonów na teren terminalu, jak również spółkę kolejową w celu zapewnienia pełnych danych kontaktowych dla koordynacji obsługi.
- e) BCT zaplanuje usługi kolejowe w oparciu o informacje, przekazane z 36-godzinnym wyprzedzeniem. Operator kolejowy poinformuje BCT o oczekiwanej liczbie wagonów i kontenerów oraz o szacunkowym czasie przybycia zgodnie z obowiązującymi procedurami.
- f) Operator kolejowy musi zapewnić zapisanie odpowiednich wcześniejszych powiadomień dotyczących kontenerów i wagonów w Systemie Operacyjnym Terminalu (SOT) z zastosowaniem 12-godzinnego powiadomienia.

#### 4. Przekazanie zlecenia kolejowego i kolejność operacji

- a) Zamówienie usług kolejowych musi być złożone zgodnie z ustaloną procedurą -dla pisemnego zamówienia usług dla każdego pociągu i powiązanych usług. Zamówienie musi być dostarczone elektronicznie lub pocztą. Jeśli nie będzie to możliwe, BCT może zaakceptować dostarczenie faksem lub osobiście. Do obliczenia kwot należnych i płatnych na rzecz BCT zostaną zastosowane stosowne dokumenty.
- b) Ostateczne potwierdzenie usług kolejowych zostanie dostarczone użytkownikowi przez wezwanego pracownika z zespołu Planowania Operacji Kolejowych BCT po uzyskaniu kompletu informacji, które są niezbędne dla wykonania usług przez BCT.
- c) Operator kolejowy zostanie poinformowany o zakładanym czasie zakończenia usług kolejowych po rozpoczęciu operacji przeładunkowych.
- d) W przypadku niepojawienia się pociągu w BCT w wyznaczonym czasie, określonym w powiadomieniu wysłanym z 12-godzinnym wyprzedzeniem, należy uzgodnić nowy plan usług kolejowych z zespołem Planowania Operacji Kolejowych BCT. Jeżeli użytkownik nie zrezygnuje ze zleconych usług zgodnie z powyższymi procedurami, będzie musiał zapłacić za koszty oczekiwania wymaganego ganku roboczego. BCT nie będzie odpowiadać za dodatkowe opłaty, związane z pozostawieniem ładunku na wagonach przez dłuższy okres czasu.
- e) BCT obsługuje pociągi w kolejności przybycia na stację portu Gdynia: pociąg, który przybył wcześniej jest obsługiwany w pierwszej kolejności.
- f) Pociągi z zarezerwowanymi przedziałami czasowymi w BCT mają pierwszeństwo nad pociągami bez zarezerwowanych przedziałów czasowych.
- g) BCT może zmienić kolejność i priorytetowość wtoczenia i wytoczenia wagonów ze względu na brak gotowości ładunku do przeładunku, jego pilność i/lub zarezerwowane przedziały czasowe, nie ponosząc jakiegokolwiek odpowiedzialności z tytułu oczekiwania wagonów.
- h) BCT będzie mieć prawo do odmowy wtoczenia wagonów na tory ładunkowe, które nie są gotowe na wykonanie zleconych usług, np. ze względu na brak gotowości ładunku, opóźnienia, zły stan techniczny lokomotyw czy wagonów. W takim przypadku BCT nie poniesie odpowiedzialności za przestój.
- i) Każdy pociąg przybywający do BCT powinien być gotowy na operacje przeładunkowe. W przeciwnym przypadku pociąg zostanie zatrzymany na stacji Port Gdynia lub w obszarze oczekiwania przed zaporą kolejową BCT i nie będzie dopuszczony na tory ładunkowe BCT. BCT nie będzie odpowiedzialny za koszty związane z oczekiwaniem.

#### 5. Zamknięcie listy ładunkowej/ rozładunkowej i gotowość ładunku

- a) Operator kolejowy dostarczy BCT wszelkie niezbędne dokumenty nie później niż na 12 godzin przed rozpoczęciem usług kolejowych.
- b) Wszelkie informacje na temat towarów powinny być odpowiednio dostarczone do systemu informatycznego BCT (SOT) na 8 godzin przed rozpoczęciem kolejowych usług przeładunkowych przez użytkowników.
- c) Lista ładunkowa będzie zamknięta na 8 godzin przed rozpoczęciem zleconych usług.
- d) Towary lub przewozy bez stosownych informacji w SOT nie będą zaakceptowane w celu wykonania usług po zamknięciu listy ładunkowej/ rozładunkowej.

#### 6. Kolejowe operacje przeładunkowe

- a) Po wtoczeniu wagonów na terminal. BCT dokona sprawdzenia przybyłych kontenerów. W przypadku uszkodzeń zaobserwowanych przez BCT, BCT sporządzi raport na temat uszkodzeń i poinformuje operatora kolejowego.
- b) BCT nie będzie sprawdzać stanu technicznego wagonów czy lokomotyw.
- c) W przypadku jakichkolwiek braków czy uszkodzeń wagonów czy kontenerów, uniemożliwiających bezpieczny załadunek/ rozładunek, BCT może odmówić przeładunku.
- d) Operator kolejowy przekaze instrukcje ładunkowe i inne ważne wymagania, niezbędne dla odpowiedniego załadowania wagonów przez zespół Planowania Operacji Kolejowych BCT.
- e) BCT przygotowuje plan ładunkowy zgodnie z instrukcjami operatora kolejowego.
- f) BCT nie zaakceptuje jakiegokolwiek zewnętrznego planu ładunkowego.
- g) Operator kolejowy zostanie poinformowany o zakończeniu operacji załadunku, a następnie BCT wyda instrukcje wytoczenia pociągu.
- h) Po odjeździe pociągu z BCT, BCT przekaze operatorowi kolejowemu potwierdzenie załadunku.
- i) Konwencjonalne i/lub przyjęte terminy wykonania usług kolejowych nie będą obowiązywać w przypadku nieprzestrzegania powyższych przepisów.
- j) Zespół Planowania BCT stworzy plany załadunku w oparciu o instrukcje ładowania. BCT nie zaakceptuje numerycznych planów załadunku.

#### 7. Załadowanie pustych kontenerów określonymi towarami

Użytkownik określi pulę pustych kontenerów, z których BCT wybierze określoną ilość w celu ich oceny. W celu umożliwienia oceny przed załadunkiem na wagony, kontenery zostaną przeniesione z sektora na plac przeładunkowy. Pracownik firmy kontrolnej zatrudniony przez użytkownika wybierze określoną ilość spośród dostępnych kontenerów, które są odpowiednie dla załadowania określonych towarów. Lista wybranych kontenerów zostanie dostarczona do BCT i do użytkownika, w celu przetworzenia zlecenia załadunku w SOT. Kontenery nieodpowiednie do załadunku zostaną odesłane z powrotem do sektora. Koszty przemieszczenia z placu na plac poniesie wyłącznie użytkownik.

#### 8. Złożenie pojazdów przyjmowanych z wagonów:

- a) Użytkownik dostarczy BCT zlecenie akceptacji „B” na co najmniej 12 godzin przed przybyciem wagonów do BCT; w przypadku przybycia pojazdów spoza UE należy je potwierdzić z pracownikiem służb celnych;
- b) Operator kolejowy powiadomi o przybyciu pociągu z pojazdami zgodnie z punktem 4-6. Dostarczy również do BCT numeryczną listę rozładunkową w celu wtoczenia załadowanych wagonów kolejowych na co najmniej 12 godzin przed ich przybyciem do BCT;
- c) W BCT zostaną zorganizowane oględziny wzrokowe wagonów przed ich rozładunkiem, w których obowiązkowo muszą uczestniczyć BCT i użytkownik, lub firma kontrolna działająca w jego imieniu;
- d) Jeżeli zostaną stwierdzone uszkodzenie lub braki pojazdów, BCT sporządzi raport na temat uszkodzeń, który zostanie natychmiast przekazany użytkownikowi, operatorowi kolejowemu i spółce kolejowej w celu dalszego wyjaśnienia tych kwestii między nimi, przy czym BCT nie będzie ponosić z żadnej odpowiedzialności z tego tytułu. Operacje rozładunkowe nie zostaną przerwane, a pojazdy będą nadal przenoszone na plac samochodowy, chyba, że uszkodzenie uniemożliwi rozładunek pojazdu z wagonu.

- e) Użytkownik może zlecić BCT przeprowadzenie dokładnej kontroli zewnętrznej i wewnętrznej pojazdów oraz sprawdzenie wyposażenia, dostarczając zlecenie „A” wraz z dołączoną specyfikacją. Zlecone kontrole zostaną wyświadczone po zakończeniu wyładunku i przyjęciu pojazdów na stan placu samochodowego.