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;

„Opłaty" 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 jakiejkolwiek 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 jakąkolwiek część niniejszych informacji.

„Kontener" będzie oznaczać pusty, częściowo załadowany lub pełen standardowy kontener ISO o długości 20' (dwadzieścia stóp),30' (trzydzieści 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 typu: dry, flat rack, open top, pallet-wide, bolster, reefer, tanki i inne o wymiarach zgodnych z ISO i spójne z wymogami bezpieczeństwa CSC (Konwencji w sprawie Bezpieczeństwa Kontenerów), które mogą być obsługiwane za pomocą chwytni (spreadera) kontenerowej.

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

„Terminal kontenerowy" lub **"BCT"** będzie oznaczać obiekty terminala kontenerowego w ramach BCT - Bałtyckiego Terminala 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 (pełnych 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 załadowania kontenera lub ładunku nieskonteneryzowanego środek transportu lądowego przy pomocy sprzętu przeładunkowego Operatora Terminala 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 (pełnych lub pustych) lub ładunków nieskonteneryzowanych, okres rozpoczynający się w momencie, gdy kontener lub ładunek nieskonteneryzowany został fizycznie uniesiony ze środka transportu lądowego przez sprzęt przeładunkowy Operatora Terminala w celu jego ułożenia na placu kontenerowym terminala 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 Bezpieczeństwa i Higieny Pracy, mające zastosowanie do działalności Operatora Terminala;

„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 chwytni kontenerowej (spreadera).

„Kontener ponadgabarytowy” oznacza kontener, którego ładunek wykracza ponad standardowe wymiary kontenera, a który musi być ładowany za pomocą specjalnego osprzętu zamocowanego na chwytni kontenerowej (tzw. pająk, zawiesia).

„SDR" będą oznaczać specjalne prawa ciągnienia, zgodnie z definicją Międzynarodowego Funduszu Walutowego;

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

„Taryfa” będzie oznaczać taryfę lub opłaty Operatora Terminala, czyli Taryfę Usług BCT obowiązującą w danym roku.

„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 30’, 40' i 45' będzie kontenerem o pojemności dwóch (2) TEU; oraz

„Użytkownik” będzie oznaczać (i) dowolną osobę, na rzecz, której świadczone są usługi BCT 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 terminala kontenerowego, kapitan kontenerowca czy jakakolwiek osoba, kontrolująca działania kontenerowca, właściciel czy inna osoba mogąca zainteresować się ładunkiem, która jest zainteresowana lub może zainteresować się kontenerami, instalacją, maszynami, opakowaniem, skrzynią czy paletą, (ii) właściciela lub inną osobę, która jest zainteresowana lub może zainteresować się pojazdem drogowym lub kolejowym, który wjeżdża na teren terminala kontenerowego, oraz (iii) dowolną osobę, która prowadzi lub obsługuje taki pojazd, a także ~~która~~ korzysta z terminala kontenerowego lub wjeżdża na jego teren.

„Spedytor" będzie oznaczać podmiot spedycyjny organizujący i nadzorujący transport kontenera i/lub ładunku, w relacjach lądowych.

„Statek" będzie oznaczać dowolny statek transportujący ładunek do terminala kontenerowego, w tym kontenerowce, inne statki towarowe i statki typu ro-ro;

„TOS" będzie oznaczać Terminal Operating System, 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 terminala (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 Terminala

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 jego 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 Terminala:

2.1.1 będzie świadczył usługi na podstawie niniejszych standardowych warunków i zgodnie z nimi, dokładając uzasadnionych starań i wykorzystując posiadane umiejętności

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

2.1.3 uzyska wszelkie niezbędne licencje i zezwolenia, wymagane dla działalności w charakterze Operatora Terminala i świadczenia usług przeładunkowych.

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

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

3.1.3 wszelkich statków cumujących przy terminalu kontenerowym;

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

4. ZGŁOSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA STANOWISKO NABRZEŻOWE

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

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

4.3 Jeżeli statek przybędzie do terminala kontenerowego w czasie nie późniejszym niż 4 godziny od uzgodnionego czasu przybycia, Operator Terminala dołoży starań w celu zapewnienia stanowiska nabrzeżowego w zależności od dostępności stanowisk.

4.4 W odniesieniu do każdego statku, użytkownik wprowadzi do TOS wszelkie dane kontenerów importowych/eksportowych/tranzytowych lub ładunków drobnicowych pozwalające na ich obsługę, w czasie umożliwiającym przygotowanie obsługi statku (p. zał. A – Regulamin Operacyjny). Terminal kontenerowy i użytkownik uzgodnią maksymalną liczbę operacji. Operator Terminala 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 wymagane dokumenty i informacje potrzebne do przygotowania obsługi statku na co najmniej 12 godzin przed przybliżonym czasem przybycia statku.

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

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

5.2.2 jest zapewniona 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 Terminala;

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

5.2.4 członkowie załogi statku przez cały czas przestrzegają przepisów BHP, oraz

5.2.5 załoga statku przestrzega wszystkich stosownych przepisów i wymogów prawnych dotyczących statku, ładunku, kontenerów, działań statku i korzystania z terminala 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 przeładunku kontenerów i ładunku (import/eksport/tranzyt).

5.4 Gwarancje użytkownika

5.4.1 Użytkownik gwarantuje i oświadcza, że:

(a) jest upoważniony do zawarcia umowy z operatorem terminala 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 wyczarterowany przez użytkownika), ładunku i kontenerów, lub jakiejkolwiek 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.

(c) Dane w awizacji kontenera/ drobnicy są prawidłowe. Za prawidłowość danych awizacji odpowiada awizujący. Wszelkimi ewentualnymi kosztami wynikającymi z rozbieżności pomiędzy awizacją, a stanem faktycznym, zostanie obciążony Spedytor/ awizujący.

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) Będą szczelne - bez wycieków.

(d) nie są zanieczyszczone, skażone insektami, zepsute lub zaatakowane przez grzyby i nie staną się takie podczas przebywania na terenie terminala kontenerowego;

(e) nie są przegrzane lub niewystarczająco ogrzane i nie staną się takie podczas przebywania na terenie terminala kontenerowego;

(f) nie są zanieczyszczone i nie spowodują zagrożenia, obrażeń, zanieczyszczenia lub szkód w stosunku do dowolnej osoby, terminala kontenerowego, innego ładunku, sprzętu czy statku, bądź środowiska w ich pobliżu czy ogólnego środowiska;

(g) 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 terminala kontenerowego, jeśli tak uzgodniono z operatorem Terminala;

(h) nie zawierają narkotyków, towarów zabronionych lub skradzionych, towarów przemycanych, materiału pornograficznego czy innego niezgodnego z prawem materiału, oraz

(i) są dostosowane do zamierzonego celu oraz mogą być obsługiwane w odpowiednich warunkach przez Operatora Terminala.

W innych wypadkach, ładunki i kontenery nie zostaną wpuszczone na teren BCT.

5.5 Zwolnienie z odpowiedzialności

5.5.1 Użytkownik jak najszybciej zwolni Operatora Terminala z wszelkiej odpowiedzialności i zobowiązań, nałożonych czy ponoszonych przez Operatora Terminala, jego pracowników, osoby świadczące usługi na rzecz Operatora Terminala, 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 Terminala prowadzonych zgodnie z instrukcjami użytkownika.

6. ŁADUNKI NIEBEZPIECZNE

6.1 Poza okolicznościami, w których Operator Terminala 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 jakiejkolwiek osoby. W przypadku, gdy Operator Terminala wyrazi pisemną zgodę na obsługę ładunku o niebezpiecznym charakterze:

6.1.1 użytkownik jak najszybciej dostarczy operatorowi terminala 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 Terminala 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 Terminala był świadomy dokładnego charakteru niebezpieczeństwa, związanego z obsługą ładunku ciąży na użytkowniku.

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

7. PRAWA OPERATORA TERMINALA:

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

7.3 Operator Terminala ma wyłączne prawo do mocowania/rozmocowania ładunków na statkach chyba, że strony uzgodnią inaczej. Opłatą za ww. usługi zostanie obciążony podmiot awizujący Statek.

7.4 Operator Terminala zastrzega sobie prawo do wstawienia kontenera z wyciekiem do wanny awaryjnej oraz do obciążenia Spedytora wszelkimi kosztami mogącymi wystąpić z tego tytułu.

7.5 Operator Terminala może odmówić przyjęcia zniszczonych lub uszkodzonych kontenerów oraz ładunków drobnicowych, lub dowolnego kontenera, którego stan jego zdaniem jest niezadowalający.

7.6 Operator Terminala może odmówić obsługi jakiegokolwiek kontenera czy ładunku, którego ciężar przekracza zadeklarowany ciężar lub bezpieczne obciążenie robocze dowolnego sprzętu obsługi ładunków. Jeżeli w dowolnym momencie sprzęt obsługi ładunków Operatora Terminala będzie wykorzystywany do obsługi przeciążonego kontenera lub ładunku, użytkownik zwolni Operatora Terminala 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.

7.7 Operator Terminala 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 Terminala, 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 Terminala wszelkich należnych kwot zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami, chyba, że użytkownik poinformuje Operatora Terminala o jego odwołaniu w dowolnym późniejszym okresie czasu, oraz:

8.1.1 Operator Terminala 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 Terminala 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 Terminala wywiązał się ze zobowiązań w odniesieniu do takiej płatności; oraz

8.1.3 uprawnienia nadane operatorowi terminala zgodnie z warunkiem 8.1.1 powyżej nie wygasną do momentu otrzymania przez Operatora Terminala 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 wyświadczone usługi, użytkownik poniesie opłaty obliczone zgodnie z Taryfą („**opłaty**"). Operator Terminala będzie uprawniony do zmiany taryfy w dowolnym momencie z 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 Terminala będzie miał prawo zgodnie z własnym uznaniem do natychmiastowego wycofania się z wszelkich dodatkowych uzgodnień pomiędzy operatorem terminala 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 Terminala, Operator Terminala będzie miał prawo do zażądania przedpłaty za usługi, kaucji lub innego zabezpieczenia, bez uszczerbku dla korzystania przez Operatora Terminala 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 Terminala 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 Terminala do wysyłania faktur w formacie elektronicznym oraz przekaże operatorowi terminala 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 terminala zgodnie z niniejszymi standardowymi warunkami czy obowiązującymi przepisami, zasadami czy rozporządzeniami, operatorowi terminala 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 Terminala w ramach niniejszych standardowych warunków w dowolnym okresie czasu, bądź w ramach obowiązujących przepisów, zasad czy rozporządzeń, a Operator Terminala będzie miał prawo do skorzystania z zastawu i jego wykonania zgodnie z ich postanowieniami.

10. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

10.1 Statek

10.1.1 Operator Terminala 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 Terminala bądź dowolnej innej strony, za którą ponosi odpowiedzialność Operator Terminala.

10.1.2 Odpowiedzialność Operatora Terminala 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 Terminala 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 Terminala bądź dowolnej innej strony, za którą ponosi odpowiedzialność Operator Terminala.

10.2.2 Odpowiedzialność Operatora Terminala 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 Terminala (bądź jakakolwiek inna strona, za którą Operator Terminala 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 Terminala 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 Terminala bądź dowolnej innej strony, za którą odpowiada Operator Terminala, 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 Terminala 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 Terminala za straty czy zniszczenia wywołane opóźnieniem, lub jeśli Operator Terminala 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 Terminala nie będzie odpowiedzialny za straty lub zniszczenia dotyczące statku, kontenera czy ładunku zgodnie z postanowieniami niniejszego warunku 10, chyba, że użytkownik może stwierdzić, że wspomniane straty lub zniszczenia zostały bezpośrednio spowodowane przez Operatora Terminala bądź dowolną inną stronę, za którą ponosi odpowiedzialność Operator Terminala w okresie nadzoru (nad ładunkiem lub kontenerami) sprawowanego przez Operatora Terminala bądź dowolną inną stronę, za którą ponosi odpowiedzialność Operator Terminala. Jeżeli do strat lub zniszczeń doszło wskutek działań lub zaniechań użytkownika lub jakiejkolwiek innej osoby, Operator Terminala 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 Terminala nie będzie odpowiedzialny za straty lub zniszczenia dotyczące statku, kontenera czy ładunku zgodnie z postanowieniami niniejszego warunku 10, chyba, że zastosowano sprzęt obsługi ładunków Operatora Terminala.

10.5.3 Za wyjątkiem postanowień warunku 10, Operator Terminala nie będzie odpowiedzialny za jakiekolwiek straty lub zniszczenia dotyczące statku, kontenera czy ładunku zgodnie z postanowieniami niniejszego warunku 10 (spowodowane zaniedbaniami czy wynikające z innych przyczyn).

10.6 Ogólny zakres odpowiedzialności

10.6.1 Przetwarzanie danych osobowych, których Operator Terminala jest administratorem, będzie się odbywać w systemach informatycznych Operatora Terminala zgodnie z wymogami wynikającymi z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016r. oraz Ustawy o ochronie danych osobowych z późniejszymi zmianami.

10.6.2 Użytkownik zobowiązuje się do zapoznania swoich pracowników i podwykonawców z procedurami i instrukcjami obowiązującymi na terenie Operatora Terminala dostępnymi na stronie internetowej http://www.bct.gdynia.pl/dla-klientow/regulaminy-i-procedury oraz respektowania tych przepisów i zasad.

10.6.3 Niezależnie od jakichkolwiek innych postanowień niniejszych standardowych warunków, Operator Terminala 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 jakiekolwiek 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

10.6.4 Żadne postanowienie niniejszych standardowych warunków nie będzie wyłączało czy ograniczało odpowiedzialności Operatora Terminala za śmierć lub obrażenia osobiste spowodowane przez zaniedbanie czy też jakiekolwiek 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 terminala, wynikające z jakichkolwiek usług świadczonych na rzecz użytkownika, lub takich, które Operator Terminala zobowiązał się wyświadczyć, muszą być zgłoszone na piśmie lub pocztą elektroniczną na adres: reklamacje@bct.gdynia.pl do Operatora Terminala w uzasadnionym terminie, który nie powinien przekraczać trzydziestu (30) dni od daty wystąpienia zdarzenia, które miało być przyczyną wystąpienia przeciwko operatorowi terminala.

10.7.2 Operator terminala ma prawo domagać się dodatkowych dokumentów od składającego reklamację i poświadczenia ich w terminie 14 dni od daty zgłoszenia reklamacji.

10.7.3 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 Terminala z wszelkiej odpowiedzialności i zobowiązań, nałożonych czy ponoszonych przez Operatora Terminala, jego pracowników, osoby świadczące usługi na rzecz Operatora Terminala, 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 Terminala czy innych przyczyn); oraz

(b) w zakresie, w jakim roszczenie strony trzeciej przekracza zakres odpowiedzialności Operatora Terminala 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 Terminala 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 Terminala oraz jakakolwiek strona, za którą Operator Terminala ponosi odpowiedzialność niniejszym akceptuje taką korzyść.

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

11. UBEZPIECZENIE

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

11.2 Operator Terminala 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 jakiekolwiek 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, niepokojów 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 jakichkolwiek 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 jakikolwiek 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 Terminala 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 Terminala 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 jakiekolwiek 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 jakiejkolwiek 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 jakiekolwiek 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 15.2, 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 któregokolwiek 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 jakiekolwiek 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 Terminala .

15.9 Operator Terminala 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 Terminala, a Operator Terminala nie będzie miał prawa do działania w imieniu użytkownika, chyba, że w zakresie niezbędnym do tego, by Operator Terminala 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 Terminala będzie uprawniony do wszczęcia postępowania sądowego przeciwko użytkownikowi w sądach polskich lub w ramach jakiejkolwiek 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 Terminala w ramach jednej lub kilku jurysdykcji nie będzie wykluczać postępowania sądowego w ramach jakiejkolwiek 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 (zwanych 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 biorące 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 realizacji złożenia kontenerów/ naczep BCT dokona ogólnej oceny ich stanu technicznego, bez sprawdzania zawartości, pod kątem ewentualnych uszkodzeń towaru oraz utrudnień przy dalszym transporcie kontenera. Ocenie nie podlegają dachy i podłogi kontenerów. BCT potwierdzi również obecność plomby/plomb.

12. W przypadku stwierdzenia w czasie wyładunku ze statku braku lub uszkodzenia plomb na pełnych kontenerach, BCT założy plombę celem zabezpieczenia ładunku (bez sprawdzania zawartości), a taka plomba będzie honorowana przez strony.
W przypadku stwierdzenia w czasie złożenia z samochodu 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 Krajowej Administracji Skarbowej. Wszystkie towary składowane w BCT będą nadzorowane przez państwowe służby graniczne i podlegały aktualnym przepisom celno-skarbowym.

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 systemie TOS Tideworks administrowanym 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 należytym 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, chyba że otwarcie/zamknięcie ładowni statku wymaga użycia sprzętu przeładunkowego BCT.

4. Mocowanie/rozmocowanie kontenerów na statku jest w wyłącznej gestii BCT, chyba, że stronu ustalą inaczej.

5. Użytkownik poinformuje BCT o jakichkolwiek utrudnieniach technicznych bądź innych ograniczeniach, które mogą wpłynąć na operacje statku niezwłocznie po rozpoznaniu takiej sytuacji.

6. Użytkownik ma obowiązek niezwłocznego powiadomienia BCT o jakimkolwiek uszkodzeniu statku lub ładunku spowodowanym przez pracowników BCT, 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.

7. BCT niezwłocznie powiadomi ZMP Gdynia S.A., Kapitanat Portu Gdynia, Kierownictwo statku i stosownego agenta w formie protokołu, o wszelkich uszkodzeniach nabrzeża spowodowanych przez statek.

8. 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 przez przybyciem ładunku/ statku. Informacje te obejmują dane dotyczące statku, rysunki techniczne, procedurę przeładunku, punkty zamocowania sprzętu podnośnikowego, wymagania na temat sztauowania 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 o 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;

(c) w dni ustawowo wolne od pracy oraz dodatkowe dni wolne - nie później niż do godziny 12 ostatniego 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 sobotę, niedzielę, poniedziałek i dni ustawowo wolne od pracy, oraz dodatkowe dni wolne - najpóźniej 12 godzin przed rozpoczęciem zmiany, podczas której miałoby się rozpocząć świadczenie usług.

4. Użytkownik może zamówić dodatkowy zespół roboczy (ganek), jeśli zagwarantuje minimum 150 ruchów przeładunkowych dla każdej 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 12 godzin przed zacumowaniem statku do kei 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 wyczekiwania.

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 Arrival Baplie", która po odebraniu musi zostać potwierdzona i zaakceptowana przez Wydział Planowania BCT. Terminal zapewnia 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 Arrival Baplie" był przysłany natychmiast po wyjściu z portu.

Wszelkie zmiany czy poprawki do dokumentu „Final Arrival 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 TOS 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
· Właściciel
· Rozmiar/ typ
· Status
· Port wyładunkowy
· Port załadunkowy
· ~~Zawartość~~ Nazwa towaru
· 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/ przesztauowane (można je wskazać w innym oknie)
·W przypadku ładunków w tranzycie wymagane są takie same dane, jak w przypadku kontenerów importowych. Listę ładunku w tranzycie należy przesłać do BCT w formie e-mail, z zaznaczeniem statku załadunkowego i portu docelowego. Wiadomość EDI_Coprar zapewnia możliwość oznaczenia kontenerów w tranzycie i powinno się ją stosować łącznie z przesłaniem listy kontenerów w tranzycie do BCT w formie e-mail.

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

Kiedy przychodzące kontenery pojawią się w oknie operacji wyładunkowych programu Spinnaker Vessel Planning, Kierownik zmiany 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 Planowania 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 Planowania BCT w formie wydruku, lub przesłany pocztą elektroniczną 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 przesztauowania (w relacji burta-burta lub burta-plac-burta) oraz informacje o innych kontenerach, wymagających specjalnego traktowania.

Plan wyładunkowy musi również zawierać następujące informacje:

· Pozycja każdego kontenera na burcie statku.
· Szczegółowe informacje dotyczące umiejscowienia 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 drogą elektroniczną dla konkretnego statku, a jej gotowość musi być potwierdzona najpóźniej na cztery godziny przed przybyciem statku do BCT. Terminal może zapewnić możliwość przesłania w postaci pliku elektronicznego w formacie EDI COPRAR załadunek do TOS.

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. Modyfikacji danych może dokonać jedynie Wydział Planowania BCT, tylko i wyłącznie na pisemne życzenie Agenta statku.

Movins (EDI – instrukcje załadunkowe)

Systemy stosowane przez BCT wykorzystują formaty Movins i Baplie. BCT wymaga od właścicieli statków stosujących te formaty przestrzegania procedury dostarczania wiadomości nie później, niż na 4 godziny przed zacumowaniem statku do kei.

ii. Sztauplan załadunkowy

Właściciel kontenerowca/ agent linii żeglugowej powinien przedstawić wstępny plan sztauowania dla konkretnego statku najpóźniej na 4 godziny przed przybyciem statku na terminal 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, planer statków BCT przygotuje 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, w celu sprawdzenia i ewentualnej korekty planu oraz w celu uzyskania zgody oficera ładunkowego na prowadzenie prac załadunkowych.
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, poniedziałek i dni ustawowo wolne od pracy - 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 sztauowania 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 Planera Statków 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
· Objaśnione 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 Agent Statku.

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 manifeście wyładunkowym;
   (b) niezgodności numeru VIN, modelu, itp., lub
   (a) dodatkowych pojazdów na statku, nieujętych w manifeście 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. LĄDOWE 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. 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.

3. Firmy zaangażowane w przewóz kontenerów drogą lądową zobligowane są do stosowania się do przepisów określonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r., zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2016 r. poz. 8580.

   W przypadku nie stosowania się do powyższych przepisów, BCT zastrzega sobie prawo do odmowy załadunku towaru lub do rozładunku przeciążonego zestawu na koszt zleceniodawcy.

4. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń, braków, niezgodności stanu technicznego 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.

5. Użytkownik dostarczy BCT pisemną zgodę Kapitanatu Portu Gdynia na przeładunek i składowanie materiałów niebezpiecznych klas IMO 1, 6.2 i 7 przed ich wprowadzeniem do BCT oraz Certyfikat DGD 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.

6. 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).

7. 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.

8. W przypadku podejmowania towaru z magazynu kierowca powinien zgłosić się najpierw z dokumentami otrzymanymi od spedytora do punktu obsługi kierowców, a następnie do magazyniera, który wyda towar zgodnie ze zleceniem.

9. Awizacje zleceń dodatkowych dla wszystkich lądowych operacji przeładunkowych i składowania przekazuje się nie później, niż do godziny 11 dnia roboczego poprzedzającego dzień realizacji usług.

10. Usługi formowania/ rozformowania kontenerów będą realizowane w terminie do 3 dni roboczych od momentu ich zaakceptowania.

11. Użytkownik może odwołać lub zmienić usługi do godziny 18:00 dnia roboczego poprzedzającego dzień, w którym zlecenie ma być wykonane. Brak stosownych informacji w powyższym terminie może spowodować naliczenie przez BCT kosztów zarezerwowania przydzielonych zespołów roboczych.

12. 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.

13. Jeżeli użytkownik nie wniesie zastrzeżeń co do wykonania usług do końca zmiany roboczej, będzie to tożsame 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, oraz informacje o dodatkowych zabezpieczeniach znajdujących się w pojeździe
   (d) informacje na temat odprawy celnej (dla pojazdów nieunijnych), oraz
   (e) zakres zleconych usług i firmę kontrolną.
   (f) odbiór pojazdów używanych jest możliwy od poniedziałku do piątku od godz. 7:30 do 14:30

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, organizującą przewóz towarów drogą kolejową, polegającą na zorganizowaniu dostawy kolejowej kontenera/towarów do terminalu dla gestorów ładunków poprzez zakontraktowanie usług spółek kolejowych, rozliczającą się z BCT z tytułu opłat związanych z obsługą i koordynacją pociągów i grup wagonowych w ramach usług 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) Przewoźnik kolejowy będzie oznaczać organizację transportującą wagony drogą kolejową, spełniającą wszelkie stosowne przepisy prawne zdefiniowane przez krajowego i lokalnego właściciela infrastruktury kolejowej. Przewoźnik kolejowy jest zakontraktowany przez operatora kolejowego w celu wykonania dostawy wagonów do terminalu. Przewoźnik kolejowy nie jest klientem BCT i BCT nie ma relacji handlowych z przewoźnikiem. Za wszelkie problemy i koszty powstałe z winy przewoźnika na terminalu, odpowiada ~~jego~~ kontraktujący go operator.

2. BCT zorganizuje przeładunek towarów w ramach przewozów kolejowych na podstawie regulaminu obsługi i zgodnie z planowaniem BCT.

3. Zasady, warunki i bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego na torach terminalu BCT zarówno na torach wewnętrznych jak i na torowisku postojowo-manewrowym przed bramą reguluje ‘’Regulamin Pracy Bocznicy Zarządu Morskiego Portu Gdynia’’- właściciela i zarządcy torowiska. Przewozu wagonów pomiędzy stacją a terminalem BCT może dokonywać tylko przewoźnik autoryzowany przez ZMPG.

4. 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 24 i 12 godzin przed szacunkowym czasem przybycia, podając wszelkie istotne informacje na temat ładunku i przybycia pociągu.

   b) BCT przyjmuje zlecenia na obsługę pociągów od operatorów kolejowych 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 24 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 obecność awizacji złożenia/podjęcia kontenerów w Systemie Operacyjnym Terminalu (TOS) z zastosowaniem 12-godzinnego powiadomienia.

5. Przekazanie zlecenia kolejowego i kolejność operacji

a) Zamówienie usług kolejowych musi być złożone zgodnie z ustaloną procedurą dla każdego pociągu i powiązanych usług. Zamówienie musi być dostarczone w formie elektronicznej 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 BCT po uzyskaniu kompletu informacji, które są niezbędne dla wykonania usług przez BCT.

c) 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 Wydziałem Kolei 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 naliczane przez przewoźników kolejowych, związane z pozostawieniem ładunku na wagonach.

d) BCT obsługuje pociągi w kolejności przybycia na stację portu Gdynia: pociąg, który przybył wcześniej jest obsługiwany w pierwszej kolejności.

e) Pociągi z zarezerwowanymi przedziałami czasowymi w BCT mają pierwszeństwo nad pociągami bez zarezerwowanych przedziałów czasowych.

f) 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 jakiejkolwiek odpowiedzialności z tytułu oczekiwania wagonów, na torach stacji, ani w innych lokalizacjach.

g) 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.

h) 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 bramą kolejową BCT i nie będzie dopuszczony na tory ładunkowe BCT. BCT nie będzie odpowiedzialny za koszty związane z oczekiwaniem.

6. Zamknięcie listy załadunkowej oraz wyładunkowej i gotowość ładunku

a) Operator kolejowy dostarczy BCT wszelkie niezbędne dokumenty nie później niż na 12 godzin przed rozpoczęciem usług kolejowych. Lista załadunkowa i wszelkie niezbędne dokumenty/informacje potrzebne do załadunku powinny być dostarczone nie później niż 4 godziny przed planowanymi operacjami.
b) Awizacje złożenia kontenerów/ładunku powinny być odpowiednio dostarczone do systemu informatycznego BCT (TOS) na 8 godzin przed rozpoczęciem kolejowych usług przeładunkowych przez użytkowników. Awizacje podjęcia nie później niż 4 godziny przed planowanymi operacjami.
c) Lista wyładunkowa będzie zamknięta na 8 godzin przed rozpoczęciem zleconych usług, a lista załadunkowa na 4 godziny przed planowanymi operacjami.
d) Towary lub przewozy bez stosownych informacji w SOT nie będą zaakceptowane w celu wykonania usług po zamknięciu listy ładunkowej/ rozładunkowej.

7. Kolejowe operacje przeładunkowe

a) Po wtoczeniu wagonów na terminal. BCT dokona naocznego sprawdzenia przybyłych kontenerów (widoczne ściany, bez oględzin dachu i podłogi). W przypadku widocznych uszkodzeń uniemożliwiających dalszy przeładunek lub zagrażających ładunkowi zaobserwowanych przez pracownika BCT, BCT sporządzi raport na temat uszkodzeń i poinformuje operatora kolejowego.
BCT nie sprawdza stanu technicznego wagonów czy lokomotyw.
b) W przypadku jakichkolwiek braków czy uszkodzeń wagonów czy kontenerów, uniemożliwiających bezpieczny załadunek/ rozładunek, BCT może odmówić przeładunku.
c) Operator kolejowy przekaże instrukcje ładunkowe i inne ważne wymagania, niezbędne dla odpowiedniego załadowania wagonów przez zespół Planowania Operacji Kolejowych BCT nie później niż 4 godziny przed planowanymi operacjami.
d) BCT przygotuje plan ładunkowy zgodnie z instrukcjami operatora kolejowego.
e) BCT nie zaakceptuje jakiegokolwiek zewnętrznego planu załadunkowego.
f) Operator kolejowy zostanie poinformowany o zakończeniu operacji załadunku, a następnie BCT wyda instrukcje wytoczenia pociągu. W przypadku niezastosowania się przewoźnika do poleceń pracownika BCT i braku terminowego wytoczenia wagonów, zostanie naliczona opłata za przetrzymywanie wagonów na torach zgodnie z taryfą BCT. Opłatą zostanie obciążony operator kolejowy, który wynajmuje danego przewoźnika.
g) Po załadunku, BCT przekaże operatorowi kolejowemu potwierdzenie załadunku.
h) Konwencjonalne i/lub przyjęte terminy wykonania usług kolejowych nie będą obowiązywać w przypadku nieprzestrzegania powyższych przepisów.