

STANDARDOWE WARUNKI USŁUG TERMINALOWYCH

Spis treści

1.	Definicje	.....	2-5
2.	Usługi	.....	5
3.	Zakres i zastosowanie	.....	5-6
4.	Obowiązki Zleceniodawcy	.....	6-7
5.	Ładunki niebezpieczne, nieskonteneryzowane, niestandardowe, drobnica, ponadgabarytowe, SENT i inne	.....	7-8
6.	Operacje bramowe	.....	8-9
7.	Operacje kolejowe	.....	9 - 11
8.	Prawa i obowiązki Operatora	.....	11-13
9.	Stawki i płatności	.....	12-13
10.	Odpowiedzialność	.....	13-14
11.	Ubezpieczenie	.....	14
12.	Siła wyższa	.....	14-15
13.	Poufność	.....	15
14.	Ochrona Danych Osobowych	.....	15-16
15.	Postanowienia ogólne	.....	16

Załącznik :

1 – Cennik Usług

1. DEFINICJE

1.1 W niniejszych Standardowych Warunkach Usług Terminalowych (SWUT), jeśli nie wynika inaczej z kontekstu, słowa i wyrażenia będą miały następujące znaczenie:

- „**ADR**” oznacza umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.
- „**Awizacja**” oznacza odpowiednie informacje przekazywane przez Zleceniodawcę do Operatora.
- „**Cennik Usług**” oznaczał taryfę lub opłaty Operatora.
- „**CIM**” oznacza przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, stanowiący załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).
- „**Cut Off**” oznacza 4 - godzinny okres przed planowanym odjazdem pociągu; jeśli ładunek / kontenery zostaną dostarczone w okresie „cut off”, zostaną zakwalifikowane do następnego transportu, a Zleceniodawca zostanie obciążony dodatkowymi kosztami.
- „**Informacje poufne**” oznaczają 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, zawierające 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 jakkolwiek część niniejszych informacji.
- „**Kontener**” oznacza pusty, częściowo załadowany lub pełen standardowy kontener ISO, 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 / chwytني.
- „**Kontener ponadgabarytowy**” oznacza kontener, którego ładunek wykracza ponad standardowe wymiary kontenera, a który musi być ładowany za pomocą specjalnego osprzętu-
- „**Ładunek**” oznacza towary dowolnego rodzaju, o dowolnym rozmiarze i ciężarze / wymiarze, transportowane lub mające być transportowane w kontenerze lub kontenerze ponadgabarytowym i obejmuje również wszelkie ładunki nieskonteneryzowane.

„Ładunek nieskonteneryzowany” (drobnica) oznacza ładunek niemieszczący się w kontenerze, zaakceptowany do transportu / przewozu na środku transportu, którego nie można załadować za pomocą standardowej układarki / chwyttni do kontenerów ze specjalnym osprzętem.

„Ładunek niebezpieczny” oznacza ładunek, który może być szkodliwy dla ludzi, innych żywych organizmów, majątku lub środowiska naturalnego, w tym materiały radioaktywne, łatwopalne, wybuchowe, żrące, utleniające, duszące, stanowiące zagrożenie biologiczne, toksyczne, chorobotwórcze lub alergiczne, w każdym przypadku sklasyfikowane odpowiednio przez IMO, ADR lub RID.

„Nadzór” oznacza :

- w odniesieniu do kontenerów przychodzących IN (załadowanych lub pustych) lub ładunków nieskonteneryzowanych : okres rozpoczynający się w momencie, gdy kontener lub nieskonteneryzowany ładunek został fizycznie uniesiony z jednostki transportowej (wagonu) i kończy się w momencie załadowania kontenera lub ładunku nieskonteneryzowanego na ciężarówkę odbiorczą, znajdującą się w pobliżu sprzętu przeładunkowego Operatora w celu jego dostarczenia do odbiorcy,
- w odniesieniu do kontenerów wychodzących OUT (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 w celu jego ułożenia na placu i kończy się w momencie, gdy kontener lub ładunek nieskonteneryzowany zostanie złożony na środku transportu wyznaczonym do wyjazdu z terminala (wagon);
- w odniesieniu do kontenerów tranzytowych (załadowanych lub pustych) lub ładunków nieskonteneryzowanych, okres rozpoczynający się w momencie, gdy kontener lub ładunek nieskonteneryzowany został fizycznie uniesiony ze środka transportu (wagonu) i kończy się w momencie, gdy kontener lub ładunek nieskonteneryzowany zostanie złożony na wyznaczonym do wyjazdu środku transportu (wagonie).

„Operator” oznacza spółkę Schavemaker Invest Sp. z o.o., która jest operatorem obiektu infrastruktury usługowej stanowiącej infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład terminala towarowego oraz jej pracowników, współpracowników i podwykonawców.

„Przewoźnik kolejowy” oznacza przedsiębiorcę, uprawnionego na podstawie licencji, do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej, rozliczający się z Operatorem z tytułu opłat związanych z obsługą przewozu w ramach usług kolejowych, polegających na zorganizowaniu dostawy kolejowej kontenerów / ładunków dla Zleceniobiorcy.

„Place składowe” oznaczają grunty i pomieszczenia określone przez Operatora jako obszar odbioru, składowania i wydawania kontenerów / ładunków do bezpośredniego załadunku i wyładunku oraz inne obszary wykorzystywane w celu świadczenia usług terminala

kontenerowego, w tym miejsca przeznaczone do naprawy, składowania, kontroli, formowania, rozformowywania kontenerów.

- „**RID**” oznacza Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).
- „**SDR**” oznacza specjalne prawa ciągnięcia, zgodnie z definicją Międzynarodowego Funduszu Walutowego.
- „**Sila Wyższa**” oznacza wszelkie okoliczności poza zasadną kontrolą danej strony, przewidywalne lub nieprzewidywalne, od których dana strona nie jest w stanie się zabezpieczyć przy zachowaniu należytej staranności, w szczególności : akty wrogie, wojny (wypowiedziane lub niewypowiedziane), ograniczenia wprowadzone przez rządy, władców lub naród danego kraju, zamieszki, strajki i przerwy w pracy, powstania, ataki terrorystyczne, wojny domowe, ograniczenia z powodu kwarantanny, epidemie, powodzie, pożary, wiatry, opady śniegu, zalodzenie, burze i inne.
- „**SOT**” oznacza System Operacyjny Terminala - system informatyczny stosowany przez Operatora w przypadku operacji obsługi kontenerów / ładunków.
- „**Terminal kontenerowy**” (TK) oznacza obiekty terminala kontenerowego usytuowane w Kątach Wrocławskich. Terminal kontenerowy zlokalizowany w Kątach Wrocławskich, ul. Fabryczna 1, ma bezpośredni dostęp do infrastruktury kolejowej, wchodzącej w skład obiektu infrastruktury usługowej, oferującej przyjmowanie, rozładunek i załadunek składów całopociągowych oraz pojedynczych wagonów, co określają odrębne dokumenty. Terminal kontenerowy obejmuje : place składowe, budynki urządzenia i obiekty (wybudowane lub planowane do rozbudowy).
- „**TEU**” oznacza jednostkę odpowiadającą dwudziestu stopom, a podczas obliczania w TEU kontener wielkości 20' będzie kontenerem o pojemności jednej (1) TEU-
- „**Usługi**” oznaczają wszelkie usługi, świadczone lub zaaranżowane przez Operatora, w tym: przeładunek, załadunek, rozładunek, transport kontenerów / ładunków oraz wymiatanie, mycie, plombowanie, naklejanie i usuwanie etykiet, składowanie na placu i inne.
- „**Zarządca kolejowy**” oznacza podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową.
- „**Zasady BHP**” oznaczają ustawowe przepisy BHP, mające zastosowanie do działalności Operatora.
- „**Zobowiązania**” oznaczają 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.

„Zleceniodawca” oznacza podmiot, na rzecz którego świadczone są usługi przez Operatora; za działania i zaniechania pracowników, współpracowników i podwykonawców, Zleceniodawca odpowiada jak za działania i zaniechania własne.

- 1.2 Usługi świadczone będą w oparciu o obowiązujące przepisy prawa oraz :
- Standardowe Warunki Usług Terminalowych (SWUT) i Cennik Usług;
 - inne obowiązujące procedury TK, w szczególności : Regulamin i Status Obiektu Infrastruktury Usługowej oraz Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej,
 - indywidualne umowy handlowe zawarte pomiędzy stronami.

2. USŁUGI

- 2.1 Operator świadczy usługi dokładając uzasadnionych starań, wykorzystując posiadane umiejętności i wiedzę, a jednocześnie przestrzegając wszelkich obowiązujących przepisów, w tym wymagań przewidzianych dla licencji i zezwoleń.
- 2.2 Operator działając zgodnie z określonymi instrukcjami, udzielonymi przez Zleceniodawcę i zaakceptowanymi przez obie strony na piśmie, zastrzega sobie jednocześnie prawo do całkowitej swobody w zakresie środków czy procedur, stosowanych w trakcie świadczenia usług. Operator może odstąpić od instrukcji Zleceniodawcy w dowolnym zakresie, jeśli uzna, że jest to konieczne ze względu na interes Zleceniodawcy, a Zleceniodawca zwróci Operatorowi wszelkie uzasadnione wydatki w związku z tym poniesione.
- 2.3 Terminal kontenerowy (TK) działa w dni robocze od 7:00 do 21:00 oraz w soboty od 7:00 do 15:00. Otwarcie terminala w niedzielę oraz ustawowe dni świąteczne wymaga dodatkowych uzgodnień z Operatorem.

3. ZAKRES I ZASTOSOWANIE

- 3.1 Niniejsze WSUT mają zastosowanie do : wszelkich usług świadczonych na rzecz Zleceniodawcy, wszelkich pociągów na boczniczy kolejowej, korzystania z terminalu kontenerowego i/lub jego obiektów przez Zleceniodawcę oraz obowiązują wszystkich potencjalnych Zleceniodawców, na rzecz których będą lub są świadczone usługi.
- 3.2 Usługi terminala kontenerowego (TK) mogą obejmować :
- przeładunek, załadunek i wyładunek kontenerów na wagon lub z wagonu lub inną jednostkę transportową,
 - mocowanie i rozmocowywanie kontenerów,
 - przemieszczanie kontenerów na place składowe,
 - składowanie kontenerów na placach składowych,
 - formowanie i rozformowywanie kontenerów,
 - obsługę ładunków nieskonteneryzowanych,
 - wymiatanie, mycie, plombowanie kontenerów, naklejanie i usuwanie etykiet,
 - inne usługi, zgodnie z zaakceptowaną umową.

4. OBOWIĄZKI ZLECENIODAWCY

- 4.1 Zleceniodawca dostarczy wszelkie dokumenty i informacje wyszczególnione w procedurach terminala, na co najmniej **48 godzin** przed przybliżonym czasem wykonania usługi.
- 4.2 Zleceniodawca oświadcza i gwarantuje, że wszelkie dane /dokumenty kontenerów i ładunków są zgodne z umową, procedurami i dokumentami obowiązującymi u Operatora oraz przepisami prawa, zarządzeniami, rozporządzeniami i innymi wymogami rządu, organów celnych, władz lokalnych i innych organów. Zleceniodawca będzie ponosił wyłączną odpowiedzialność za przestrzeganie wszelkich wymogów formalnych, procedur i rozporządzeń stosownych władz celnych i organów, właściwych dla danej kwestii i związanych z ładunkiem, kontenerami, pociągiem oraz jest zobowiązany do uzyskania wszelkich koniecznych zezwoleń i upoważnień, wymaganych dla transportu, eksportu czy importu ładunku.
- 4.3 Zleceniodawca gwarantuje i oświadcza, że:
- jest upoważniony do zawarcia umowy z Operatorem oraz że akceptuje wszystkie podstawy prawne świadczenia usług, wskazane w pkt 1.2 SWUT, w imieniu własnym oraz wszystkich pracowników, współpracowników i podwykonawców,
 - wszelkie dokumenty i informacje dostarczone przez Zleceniodawcę lub jego pracowników, współpracowników, podwykonawców, w związku z jakimkolwiek ładunkiem / kontenerem, są kompletne i rzetelne.
- 4.4 Odnośnie ładunku i kontenerów, Zleceniodawca gwarantuje i oświadcza, że:
- są one odpowiednio i wystarczająco przygotowywane, zapakowane, oznakowane, opisane, a tego rodzaju przygotowywanie, opakowanie, oznakowanie i opis są dostosowane do operacji czy transakcji, którym mają być poddane ładunki i kontenery,
 - nie będą wydzielać szkodliwych pyłów, gazów, oparów, płynów czy promieniowania,
 - nie są zanieczyszczone, skażone insektami, zepsute lub zaatakowane przez grzyby i nie staną się takie podczas przebywania na terenie TK,
 - nie są przegrzane lub niewystarczająco ogrzane i nie staną się takie podczas przebywania na terenie TK,
 - nie są zanieczyszczone i nie spowodują zagrożenia, obrażeń, zanieczyszczenia lub szkód w stosunku do dowolnej osoby, TK, innego ładunku, sprzętu czy pociągu, bądź środowiska w ich pobliżu czy ogólnego środowiska,
 - nie wymagają szczególnej ochrony dla utrzymania ich właściwego stanu, w związku z wrażliwością na gorąco, zimno, wilgotność, sól, splądrowanie czy bliskość innego ładunku, czy też w związku z łatwopalnością, lecz pozostaną bezpieczne, jeśli będą pozostawione na wolnym powietrzu lub w pomieszczeniu zamkniętym na terenie TK,
 - nie zawierają narkotyków, towarów zabronionych lub skradzionych, towarów przemycanych, materiału pornograficznego czy innego niezgodnego z prawem materiału,
 - są dostosowane do świadczenia usług przez Operatora oraz mogą być obsługiwane w normalnych warunkach.
- 4.5 Zleceniodawca ponosi pełną odpowiedzialność za niewywiązania się ze zobowiązań, oświadczeń, gwarancji, udzielonych zgodnie z niniejszym punktem SWUT oraz za działania i zaniechania

Operatora, jego pracowników, współpracowników, podwykonawców, ubezpieczycieli czy reasekuratorów, postępujących zgodnie z otrzymanymi instrukcjami.

5. ŁADUNKI NIEBEZPIECZNE, NIESKONTENERYZOWANE, NIESTANDARDOWE, PONADGABARYTOWE I INNE

- 5.1 Operator nie wyraża zgody się na obsługę ładunku, który jest lub może stać się **niebezpieczny** (niezależnie od tego, czy został wymieniony w ramach przepisów prawa lub 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. Przechowywanie nieskonteneryzowanych ładunków niebezpiecznych jest zabronione. Jednakże Operator może wyrazić pisemnie zgodę na obsługę ładunku o niebezpiecznym charakterze. W takim przypadku Zleceniodawca :
- dostarczy informacje i dokumenty niezbędne do wykonania obowiązków Operatora, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i innymi wymaganiami, na temat rodzaju ładunku, odpowiedniego sposobu i metody składowania, obsługi i transportu;
 - wyraźnie oznaczy kontener /ładunek na stronie zewnętrznej, ze wskazaniem rodzaju i charakteru ładunku, aby można było stwierdzić zgodność z obowiązującymi przepisami i innymi wymaganiami.
- 5.2 Operator nie wyraża zgody się na obsługę ładunku / kontenerów **niestandardowych, drobnicy, ponadgabarytowych**. W szczególnych okolicznościach, Operator może wyrazić pisemnie zgodę na obsługę ładunku/kontenerów niestandardowych, drobnicy, ponadgabarytowych. W takim przypadku Zleceniodawca dostarczy Operatorowi wszelkie wymagane przepisami prawa informacje i dokumenty niezbędne do wykonania jego obowiązków, dotyczące m.in. : rodzaju ładunku, odpowiedniego sposobu i metody składowania, obsługi i transportu, punktów mocowania, rozmieszczenia, rysunki techniczne, szczegółowe wymiary elementów ładunku wystające poza obrys kontenera i inne oraz wyraźnie oznaczy kontener na stronie zewnętrznej, ze wskazaniem rodzaju i charakteru ładunku.
- 5.3 Operator nie wyraża zgody się na obsługę ładunku/kontenerów wymagających zgłoszenia i aktualizacji przewozu w **rejestrze SENT**. W szczególnych okolicznościach, Operator może wyrazić pisemnie zgodę na obsługę tego typu ładunku/kontenerów. W takim przypadku Zleceniodawca dostarczy Operatorowi wszelkie wymagane przepisami prawa informacje i dokumenty niezbędne do wykonania jego obowiązków.
- 5.4 Operator nie wyraża zgody się na obsługę ładunku/kontenerów :
- w złym stanie technicznym;
 - powyżej limitu wagi (o wadze przekraczającej maksymalną masę brutto oznaczoną na kontenerze);
 - które naruszają przepisy prawa, ustaw, rozporządzeń, zasad lub innych wymagań rządowych;
 - nieodpowiednio oznakowanych i bez odpowiedniej dokumentacji;
 - bez ścian bocznych i dachu (flat rack) oraz z otwartym dachem (open top), gdy ładunek jest nieprawidłowo rozmieszczony lub nieprawidłowo zabezpieczony do przewozu;
 - transportowanych na podwoziu nieprzeznaczonym dla kontenerów lub przewożonych pojazdami w złym stanie technicznym lub przekraczających dopuszczalną masę całkowitą i nacisk na oś;

- transportowanych wagonami kolejowymi nieprzeznaczonymi do transportu kontenerów lub transportowanych wagonami w złym stanie technicznym lub przekraczających dopuszczalne naciski na oś lub masę całkowitą i nieprzygotowanych do transportu (np. nieodśnieżonych).
W szczególnych okolicznościach, Operator może wyrazić pisemnie zgodę na obsługę tego typu ładunku/kontenerów. W takim przypadku Zleceniodawca dostarczy Operatorowi wszelkie wymagane przepisami prawa informacje i dokumenty niezbędne do wykonania jego obowiązków.
- 5.5 Jeżeli Zleceniodawca nie dostarczy wskazanych informacji i dokumentów, a Operator nie będzie świadomy charakteru ładunku wskazanego w pkt. 5.1-4 i niezbędnych środków ostrożności, które należy podjąć oraz jeśli w dowolnym momencie ładunek zostanie uznany za zagrażający życiu czy mieniu, wówczas ładunek /kontener może **zostać zniszczony lub unieszkodliwiony**, zgodnie z okolicznościami, bez odszkodowania, a Zleceniodawca będzie ponosił odpowiedzialność za wszelkie zobowiązania wynikające z usług, zniszczenie lub unieszkodliwienie ładunku/kontenera. Obowiązek udowodnienia, że Operator był świadomy charakteru ładunku / kontenera ciąży na Zleceniodawcy. Zleceniodawca będzie wówczas ponosił pełną odpowiedzialność i w tym zakresie zwolni z niej niezwłocznie Operatora, jego pracowników, współpracowników, podwykonawców, ubezpieczycieli czy reasekuratorów.

6. Operacje bramowe

- 6.1 Każdy Zleceniodawca, mający zamiar podjąć lub złożyć kontener / ładunek na TK jest zobowiązany do przestrzegania wszystkich procedur operacyjnych i procedur bezpieczeństwa (zasady BHP). Operator zastrzega sobie prawo do odmowy obsługi Zleceniodawców nieprzestrzegających zasad bezpieczeństwa, pod rygorem tymczasowej lub stałej odmowy prawa wjazdu na teren TK oraz obsługi środków transportu i kontenerów które naruszają przepisy prawa, ustaw, rozporządzeń, zasad lub innych wymagań rządowych.
- 6.2 Pełne kontenery / naczepy przy przyjęciu muszą posiadać **plomby butelkowe**, których konstrukcja, stan i sposób założenia dają gwarancję należytego zabezpieczenia. Operator zastrzega sobie prawo do nieprzyjmowania ładunku, którego stan budzi poważne wątpliwości co do możliwości zapewnienia bezpiecznego składowania (dotyczy to również sposobu oplombowania i zamknięcia).
- 6.3 Terminal oferuje obsługę 10 samochodów w ciągu godziny, w relacjach pojedynczych. Samochody wjeżdżające na teren TK w celu podjęcia / złożenia kontenera / ładunku muszą posiadać czytelnie oznakowane numery rejestracyjne.
- 6.4 W przypadku zleceń na dostarczenie kontenerów / ładunków, których ciężar wraz z ciężarem pojazdu przekracza 40 ton, Operator może odmówić przeprowadzenia operacji załadunkowych, chyba że jest to zestaw specjalny. *(Przedsiębiorcy zaangażowani w przewóz kontenerów drogą lądową zobligowani są do nieprzekraczania dopuszczalnego limitu ciężaru pojazdu, wynoszącego standardowo 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) lub po spełnieniu odpowiednich wymagań o DMC 44t.)*
- 6.5 W przypadku stwierdzenia przez Zleceniodawcę uszkodzeń, braków, niezgodności stanu technicznego, cech lub plomb w porównaniu ze stanem przyjęcia podczas składowania / ładowania

kontenerów / naczep, Operator sporządzi **protokół**. Podjęcie kontenerów/ przyczep przez Zleceniodawcę lub inny podmiot z nim współpracujący, bez dokonania powyższych ustaleń i sporządzenia protokołu, zwalnia Operatora z odpowiedzialności za wszelkie wynikające z tego tytułu konsekwencje.

- 6.6 W przypadku przyjęcia na terminal, za zgodą Operatora, kontenerów/ładunków uszkodzonych, nie posiadających wymaganych oznaczeń, m.in. w odniesieniu do wagi, wymiarów, środka ciężkości, punktów mocowania, Zleceniodawca uzupełni niezwłocznie brakujące dane i cechy towarów oraz określi konieczne procedury. W przypadku nie uzupełnienia lub nie naprawienia, Operator może zażądać natychmiastowego odbioru kontenera/ ładunku.
- 6.7 W przypadku przyjmowania i odbierania kontenera / ładunku, kierowca powinien w pierwszej kolejności zgłosić się do biura TK, a następnie do wskazanej osoby, który wyda lub odbierze kontener / ładunek, zgodnie ze zleceniem.
- 6.8 **Awizacje** zleceń dodatkowych dla wszystkich operacji przeładunkowych i składowania przekazuje się nie później, niż do godziny 11 dnia poprzedzającego dzień realizacji usług. Usługi formowania/rozformowania kontenerów będą realizowane w terminie do 3 dni od momentu ich zaakceptowania.
- 6.9 Zleceniodawca może **odwołać lub zmienić usługi** opisane w pkt. 6, do godziny 18:00 dnia poprzedzającego dzień, w którym zlecenie ma być wykonane. Brak stosownych informacji w powyższym terminie może spowodować naliczenie dodatkowych kosztów.
- 6.10 Operator ma prawo do **zniszczenia, utylizacji** ładunku / kontenerów składowanych w magazynie / na placu, przez okres ponad 6 miesięcy bez nadania przeznaczenia celnego - zgodnie ze stosownymi przepisami.

7. Operacje kolejowe

- 7.1 Operator organizuje przeładunek ładunków / kontenerów w ramach przyznaných **slotów kolejowych**, na podstawie umowy z przewoźnikiem kolejowym. Składy kolejowe obsługiwane są całodobowo. Wszelkie usługi planowane na dni wolne od pracy będą wykonywane wyłącznie po wcześniejszym wyrażeniu zgody przez Operatora, na podstawie pisemnego wniosku Zleceniodawcy, złożonego z 7 dniowym wyprzedzeniem. Operator nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia w obsłudze wagonów.
- 7.2 Przewoźnik kolejowy informuje Operatora o przybyciu swojego pociągu w następujący sposób:
- z **7 dniowym** wyprzedzeniem, podając przybliżony czas przybycia pociągu oraz wstępne informacje o ilości ładunków / kontenerów oraz rodzaju usług kolejowych;
 - z **24-godzinnym** wyprzedzeniem, z koordynacją na 24, 12 i 4 godzin przed szacunkowym czasem przybycia, podając wszelkie istotne informacje na temat ładunku / kontenerów i czasu przybycia pociągu.
- 7.3 Operator zaplanuje obsługę pociągów w porozumieniu ze Zleceniodawcą, w następujący sposób:
- dla pociągów odjeżdżających w dni : wtorek, środa, czwartek i piątek – do godziny 12:00 poprzedniego dnia,

- dla pociągów odjeżdżających w dni : sobota i poniedziałek - do godziny 12 w piątek,
 - dla pociągów odjeżdżających w dni ustawowo wolne od pracy oraz inne dodatkowe dni wolne - nie później niż do godziny 12 dnia roboczego poprzedzającego dzień wolny.
- 7.4 Zleceniodawca może zrezygnować ze zleconych usług kolejowych, gdy były zamówione na : wtorek, środę, czwartek, piątek i sobotę – do godziny 12:00 dnia poprzedniego; poniedziałek- nie później niż do godziny 12 w piątek.
- 7.5 Przewoźnik kolejowy poinformuje Operatora i zarządcę kolejowego o planowanym przybyciu pociągu na teren bocznicy kolejowej, wskaże liczbę wagonów oraz ilość kontenerów / ładunków. Operator zaplanuje usługi załadunkowe, rozładunkowe, przeładunkowe w oparciu o te informacje. W szczególności, Operator zapisze odpowiednio wcześniej powiadomienia (12- godzinne) dotyczące kontenerów / ładunków i wagonów w Systemie Operacyjnym Terminala (SOT).
- 7.6 Zamówienie usług kolejowych musi być złożone zgodnie z ustaloną procedurą, pisemnie dla każdego pociągu i usług powiązanych oraz dostarczone elektronicznie lub pocztą. Operator może również wyjątkowo zaakceptować dostarczenie zamówienia faksem lub osobiście. Ostateczne potwierdzenie usług kolejowych zostanie dostarczone Zleceniodawcy przez Operatora, po uzyskaniu kompletu informacji, które są niezbędne dla wykonania usług.
- 7.7 Przewoźnik kolejowy zostanie poinformowany o zakładanym czasie zakończenia usług kolejowych, po rozpoczęciu operacji przeładunkowych.
- 7.8 W przypadku niepojawienia się pociągu na bocznicy kolejowej w wyznaczonym czasie, określonym w powiadomieniu wysłanym z 12-godzinnym wyprzedzeniem, uzgodniony zostanie **nowy harmonogram** usług kolejowych. Jeżeli Zleceniodawca nie zrezygnuje ze zleconych usług, będzie zobowiązany do zapłaty kosztów oczekiwania Operatora. Jednocześnie Operator nie będzie odpowiedzialny za dodatkowe opłaty, związane z pozostawieniem ładunku na wagonach przez dłuższy okres czasu.
- 7.9 Operator obsługuje pociągi w kolejności ustalonego harmonogramu wjazdu na bocznice. Pociągi z zarezerwowanymi przedziałami czasowymi mają pierwszeństwo przed pociągami bez zarezerwowanych przedziałów czasowych lub pociągami opóźnionymi. Jednakże Operator może zmienić kolejność i priorytetowość wtoczenia i wytoczenia wagonów ze względu na brak gotowości ładunku do przeładunku, jego pilność, zarezerwowane przedziały czasowe, nie ponosząc jakiegokolwiek odpowiedzialności z tytułu oczekiwania wagonów.
- 7.10 Operator zastrzega sobie 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. W takim przypadku Operator nie poniesie odpowiedzialności za przestój.
- 7.11 Każdy pociąg przybywający na bocznice TK powinien być gotowy na operacje przeładunkowe. W przeciwnym przypadku, pociąg zostanie zatrzymany na stacji Kąty Wrocławskie lub w obszarze oczekiwania i nie będzie dopuszczony na tory ładunkowe. Operator nie będzie odpowiedzialny za koszty związane z oczekiwaniem.

- 7.12 Przewoźnik kolejowy w porozumieniu z zarządcą kolejowym, są zobowiązani do zaplanowania przyjazdu/wyjazdu na stację/ze stacji Kąty Wrocławskie, w taki sposób, aby nie blokować ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej potrzebnej do wjazdu/wyjazdu pociągów obsługiwanych na terminalu.
- 7.13 Zleceniodawca dostarczy Operatorowi wszelkie niezbędne dokumenty i informacje na temat kontenerów / ładunków, nie później niż **na 48 godzin** przed rozpoczęciem świadczenia usług kolejowych. Informacje, które mają zostać wprowadzone do systemu informatycznego Operatora (SOT), Zleceniodawca dostarcza na 8 godzin przed rozpoczęciem świadczenia usług. **Lista ładunkowa/rozładunkowa** zostanie zamknięta na 4 godzin przed rozpoczęciem świadczenia zleconych usług. Po zamknięciu listy, kontenery / ładunki lub przewozy bez stosownych informacji w SOT, nie będą kwalifikowane do wykonania usług.
- 7.14 Po wtoczeniu wagonów na bocznice, Operator dokona sprawdzenia kontenerów. W przypadku uszkodzeń, sporządzi **raport na temat uszkodzeń** i poinformuje o nim Zleceniodawcę. Operator nie sprawdza stanu technicznego wagonów, lokomotyw. Jednakże w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek braków czy uszkodzeń wagonów, kontenerów / ładunków, uniemożliwiających bezpieczny załadunek/ rozładunek, Operator może odmówić przeładunku, rozładunku, załadunku.
- 7.15 Zleceniodawca przekaze Operatorowi instrukcje ładunkowe i inne ważne dane, niezbędne dla odpowiedniego załadowania wagonów.
- 7.16 Operator przygotowuje **plan ładunkowy**, zgodnie z instrukcjami przewoźnika kolejowego, zarządcy kolejowego i Zleceniodawcy. W przypadku rozbieżności, decyduje Operator samodzielnie. Wytoczenie pociągu z bocznic Operatora, następuje po przekazaniu informacji o zakończeniu operacji załadunku oraz przekazaniu przewoźnikowi kolejowemu potwierdzenia załadunku, bezpośrednio po odjeździe pociągu.
- 7.17 Ładunki / kontenery powinny zostać dostarczone przed planowanym odjazdem pociągu. Operator zastrzega sobie możliwość ich zakwalifikowane do następnego, planowanego transportu, z obowiązkiem zapłaty przez Zleceniodawcę dodatkowych kosztów, w sytuacji gdy przekroczony zostanie okres „cut off” (4 godziny = 240 minut przed planowanym odjazdem pociągu).

8. PRAWA I OBOWIĄZKI OPERATORA

- 8.1 Operator może w dowolnym momencie dokonać **inspekcji** pociągu, pojazdu, ładunku, kontenera, sprzętu czy innego rodzaju własności Zleceniodawcy, przewoźnika i zarządcy kolejowego bądź dokonać ich kontroli, w celu sprawdzenia zgodności z niniejszymi Standardowymi Warunkami Usług Terminalowych (SWUT), umową, regulaminami i przepisami prawa. Operator zastrzega sobie prawo do zawieszenia świadczenia usług w przypadku jakiegokolwiek naruszenia.
- 8.2 Operator może **odmówić obsługi** kontenera / ładunku, którego ciężar przekracza zadeklarowany ciężar lub bezpieczne obciążenie robocze dowolnego sprzętu obsługi ładunków. Jeżeli sprzęt do obsługi ładunków Operatora zostanie wykorzystywany do przeciążonego kontenera / ładunku, Zleceniodawca będzie ponosił pełną odpowiedzialność i w tym zakresie zwolni z niej niezwłocznie

Operatora, jego pracowników, współpracowników, podwykonawców, ubezpieczycieli czy reasekuratorów.

- 8.3 Operator może zainstalować i obsługiwać wszelkie **urządzenia nadzorujące**, w celu ochrony i bezpieczeństwa mienia, życia i zdrowia swoich klientów oraz stron trzecich, które mogą pomóc w dochodzeniu, ściganiu czynów zabronionych lub czynów naruszających zasady świadczenia usług terminalowych.
- 8.4 Zleceniodawca zobowiązany jest zapewnić, że kontener/ ładunek nie będzie **przebywać na terenie** TK dłużej niż **90 dni**. Jeżeli 90-dniowy termin zostanie przekroczony z powodów leżących po stronie Zleceniodawcy, Operator zastrzega sobie prawo do żądania jego usunięcia. Jeżeli kontener / ładunek nie zostanie usunięty w terminie 14 dni, od daty pisemnego żądania, wówczas Operator może go oddać na przechowanie na koszt i ryzyko Zleceniodawcy.
- 8.5 Operatorowi przysługuje ustawowe prawo zastawu na kontenerach / ładunkach, na zabezpieczenie roszczeń związanych z wykonywaniem umowy, w tym opłat składowych, należności ubocznych, wydatków i kosztów, przewoźnego, opłat celnych, udzielonych zaliczek, dopóki znajdują się one u niego, jego pracowników, podwykonawców, współpracowników albo dopóki może nimi rozporządzać za pomocą dokumentów. Zaspokojenie z rzeczy obciążonej następuje według przepisów o sądowym postępowaniu egzekucyjnym. Wartość przedmiotu zastawu w postaci kontenerów / ładunków, które występują powszechnie w obrocie towarowym ustala się według średnich cen występujących na rynku w dniu przejęcia.
- 8.6 Operator może **sprzedać** kontener / ładunek, z zastrzeżeniem pkt 8.5, jeśli :
- właściciel nie jest znany,
 - pozostaje na TK ponad 90-dni,
 - żaden podmiot wskazany w dokumentacji ładunku nie usunął go w terminie 14 dni od zawiadomienia.
- Jeżeli po sprzedaży, odnajdzie się właściciel, wówczas Operator zwróci, w terminie 90 dni, kwotę uzyskaną ze sprzedaży, po potrąceniu wszelkich kosztów obsługi, składowania oraz innych związanych z procesem sprzedaży.

9. STAWKI I PŁATNOŚĆ

- 9.1 W zamian za wykonane usługi, Zleceniodawca poniesie **opłaty** obliczone zgodnie z obowiązującym Cennikiem Usług i umową.
- 9.2 Wszelkie płatności będą wykonywane na podstawie faktur VAT w ciągu 14 dni od daty wystawienia, chyba że strony uzgodnią inaczej.
- 9.3 W przypadku, gdy Zleceniodawca **nie dokona płatności** za usługi w wyznaczonym okresie czasu lub nie spełni innych wymagań, Operator będzie miał prawo, zgodnie z własnym uznaniem, do natychmiastowego wycofania się z wszelkich uzgodnień pomiędzy Operatorem a Zleceniodawcą i/lub również do odmowy przyjmowania kolejnych zleceń od Zleceniodawcy i/lub zawieszenia świadczenia jakichkolwiek dalszych usług na rzecz Zleceniodawcy. W przypadku, gdy

Zleceniodawca uchyla się od terminowych płatności, Operator będzie miał prawo do żądania przedpłaty za usługi, kaucji lub innego zabezpieczenia, bez uszczerbku dla korzystania przez Operatora z innych przysługujących mu praw.

- 9.4 Wszelkie **podatki, cła lub opłaty**, nakładane przez rząd czy inny organ muszą zostać zapłacone przez Zleceniodawcę w wysokości i w sposób określony prawem.
- 9.5 Wszelkie należne płatności od Zleceniodawcy na rzecz Operatora, 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. Dokonywania potrącenia, kompensaty, cesji czy przenoszenie wierzytelności na inny podmiot, bez wyraźnej zgody Operatora, jest zabronione.
- 9.6 Operator zastrzega sobie prawo do naliczania **odsetek za opóźnienie w transakcjach handlowych**, w odniesieniu do wszelkich kwot, które nie zostały zapłacone w wyznaczonym dniu.
- 9.7 W sprawach nieuregulowanych stosuje się **Regulamin E-faktura**.
- 9.8 Jeśli jakiegokolwiek opłaty nie zostaną zapłacone w ciągu jednego (1) miesiąca kalendarzowego od zawiadomienia Zleceniodawcy o żądaniu takiej zapłaty, kontenery / ładunek mogą być **sprzedane**, a uzyskane wpływy przeznaczone na poczet zaspokojenia zaległych opłat i kosztów poniesionych przez Operatora przy takiej sprzedaży. Punkt 8.5 stosuje się odpowiednio.

10. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

10.1 Pociąg

Operator będzie ponosić odpowiedzialność wyłącznie za straty lub zniszczenia dotyczące pociągu, w tym osprzętu lub urządzeń jedynie w zakresie, w jakim zostały one spowodowane z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa Operatora. Odpowiedzialność Operatora ogranicza się do niższej z kwot określającej uzasadnione kosztów naprawy czy odtworzenia (za pomocą przedmiotu w tym samym wieku i o tych samych warunkach) lub **50.000 EUR** w odniesieniu do zdarzenia czy szeregu powiązanych zdarzeń.

10.2 Kontenery

Operator będzie ponosić odpowiedzialność wyłącznie za uszkodzenia lub zniszczenia kontenera jedynie w zakresie, w jakim zostały one spowodowane z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa Operatora. Odpowiedzialność Operatora ogranicza się do uzasadnionych kosztów naprawy czy odtworzenia kontenera (za pomocą przedmiotu w tym samym wieku i o tych samych warunkach).

10.3 Ładunek

Operator będzie ponosić odpowiedzialność wyłącznie za uszkodzenia lub zniszczenia ładunku jedynie w zakresie, w jakim zostały one spowodowane z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa Operatora. Odpowiedzialność Operatora będzie ograniczona do niższej z kwot określającej uzasadnione koszty naprawy czy odtworzenia ładunku (za pomocą przedmiotu w tym samym wieku i o takich samych warunkach) lub **2 SDR** na kilogram ciężaru utraconego lub zniszczonego ładunku brutto, nie więcej niż **50.000 SDR** za cały ładunek. Ponadto Operator będzie uprawniony do skorzystania z argumentów obrony,

ograniczeń i wyłączenia odpowiedzialności, przysługujących Zleceniodawcy w ramach dokumentacji przewozowej, umów przewozowych lub innych umów i porozumień, będących dowodem zlecenia świadczenia usług, wystawionych w związku z ładunkiem.

10.4 Opóźnienie

Operator **nie ponosi** żadnej odpowiedzialności w związku z niewywiązaniem się ze świadczonych usług w ustalonym terminie.

10.5 Wyłączenia

Operator nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie lub zniszczenie pociągu, kontenera / ładunku oraz za opóźnienia, chyba że Zleceniodawca może udowodnić, że zostały one bezpośrednio spowodowane przez Operatora. Jeżeli do uszkodzeń lub zniszczeń doszło wskutek działań lub zaniechań Zleceniodawcy lub ponosił odpowiedzialność, gdy zastosował nieodpowiedni sprzęt obsługi ładunków.

10.6 Ogólny zakres odpowiedzialności

Łączna odpowiedzialność Operatora wobec Zleceniodawcy z tytułu szkód i innych roszczeń związanych z zawartymi umowami lub z nich wynikających (w tym w drodze regresu) nie może przekroczyć **kwoty ceny umowy**. Niezależnie od powyższego, odpowiedzialność Operatora nie obejmuje utraconych korzyści, utraty kontraktów, utraty własności użytkowych, utraty danych ani strat wynikowych i pośrednich. Ponadto odpowiedzialność Operatora nie obejmuje strat i szkód jakiegokolwiek rodzaju wynikających z jakiegokolwiek przyczyny, z wyjątkiem przypadków naruszenia niniejszych SWUT lub umowy oraz wyraźnie wyłącza się odpowiedzialność deliktową Operatora w takim przypadku. Jednak żadne z tych ograniczeń nie będzie miało zastosowania w przypadku szkód spowodowanych winą umyślną.

10.7 Reklamacje

Każda strona niezwłocznie zawiadomi drugą stronę o każdym zdarzeniu, które zwyczajowo wymaga zbadania straty lub szkody oraz będzie podejmować wszelkie uzasadnione kroki w celu zminimalizowania i złagodzenia straty, szkody lub kosztów i wydatków, z tytułu których dana strona może wnieść roszczenie wobec drugiej strony zgodnie z umową lub bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa. Dokumentacja roszczenia powinna być w pełni zgodna z obowiązującymi przepisami prawa oraz z zasadą najwyższej staranności. Celem dokumentacji roszczenia jest : identyfikacja roszczenia, ustalenie sposobu, terminu i odpowiedzialności za zbadanie roszczeń, określenie działań zapobiegawczych na przyszłość, umożliwienie rejestracji kosztów poniesionych przez Zleceniodawcę w wyniku reklamacji złożonej w postaci odpowiedniego zgłoszenia.

11. UBEZPIECZENIE

Operator nie ma jakiegokolwiek obowiązku posiadania ubezpieczenia mienia w odniesieniu do kontenerów, ładunku czy pociągów. Jednakże Operator posiada dobrowolne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej operatora terminala kontenerowego, krajowego i międzynarodowego spedytora kolejowego i drogowego.

12. SIŁA WYŻSZA

Żadna ze stron nie będzie ponosić odpowiedzialności za jakiegokolwiek straty lub zniszczenia dotyczące ładunku, kontenera czy pociągu, opóźnienie w wykonaniu lub niewykonaniu zobowiązań w zakresie, w jakim wynikają one ze zdarzeń siły wyższej, powodzi, niekorzystnych warunków pogodowych, burzy, epidemii, pandemii, przepisów prawa, nakazów, rozporządzeń organów rządowych lub innych, 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 z innych wydarzeń poza uzasadnioną kontrolą stron.

13. POUFNOŚĆ

Strony zobowiązują się do nieujawniania żadnej osobie lub firmie jakichkolwiek poufnych informacji dotyczących umowy, działalności, klientów czy dostawców drugiej strony. Każda strona może ujawniać informacje poufne drugiej strony swoim pracownikom, współpracownikom i podwykonawcom, którzy muszą je znać w celu wypełnienia zobowiązań strony oraz zgodnie z wymogami przepisów, nakazami sądowymi czy też wydanymi przez jakiegokolwiek organ rządowy. Jeżeli którakolwiek ze stron naruszy obowiązek poufności, druga strona będzie miała prawo do natychmiastowego wypowiedzenia warunków współpracy, dochodzenia odszkodowania i żądania kary umownej w kwocie **10.000 zł**. 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. Ochrona danych osobowych

14.1 W odpowiednich przypadkach, zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt. b Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (dalej „Rozporządzenie”), Operator oraz Zleceniodawca (dalej jako „Strony”) w celu wykonania umowy udostępniają wzajemnie dane osobowe swoich pracowników, agentów, doradców i innych osób, w koniecznych przypadkach (dalej „Dane”), w celu świadczenia usług przewidzianych w zawartej umowie oraz w związku z umową. Dodatkowo Strony mogą również przetwarzać Dane w celu wypełnienia prawnych obowiązków ciążyących na nim jako Administratorze (art. 6 ust. 1 lit. c RODO), np. w zakresie udzielania odpowiedzi na żądanie organów władzy publicznej.

14.2 Zakres danych osobowych, które Strony udostępniają jest określony w umowie.

14.3 Dla uniknięcia wątpliwości, Operator oraz Zleceniodawca potwierdzają, że Operator jest uprawniony do dalszego udostępnienia danych osobom trzecim bez uprzedniej zgody Zleceniodawcy pod warunkiem zachowania celu takiego przetwarzania określonego w zawartej umowie.

- 14.4 Strony zapewniają, że środki techniczne i organizacyjne są zgodne z wymogami bezpieczeństwa określonymi w powszechnie obowiązujących przepisach prawa, w tym w Rozporządzeniu, oraz umożliwiają zabezpieczenie Danych przed nieuprawnionym ujawnieniem, modyfikacją, utratą, przejściem przez osobę nieuprawnioną i przed uszkodzeniem. Przed rozpoczęciem przetwarzania Danych, strony zapewnią środki ochrony, o których mowa w art. 24 - 36 Rozporządzenia. Strony oświadczają, że znają treść Rozporządzenia i posiadają systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych, i będzie przetwarzać Dane zgodnie z tymi przepisami.
- 14.5 Strony mogą przetwarzać Dane przez okres obowiązywania umowy lub przez czas niezbędny do ustalenia, dochodzenia lub obrony roszczeń związanych z umową. W przypadku braku celu przetwarzania Danych, rozwiązania lub wygaśnięcia umowy lub upływem czasu niezbędnego do ustalenia, dochodzenia lub obrony roszczeń związanych z umową, strony będą zobowiązane do zniszczenia wszystkich dokumentów i kopii zawierających Dane lub do ich zwrotu na życzenie, oraz do wykasowania Danych z wszystkich urządzeń i oprogramowania służących do ich przetwarzania, chyba, że dalsze przetwarzanie tych Danych jest wymagane prawem.
- 14.6 Operator ponosi odpowiedzialność do maksymalnej kwoty 2.000 PLN za szkody poniesione przez Zleceniodawcę w wyniku naruszenia postanowień niniejszego ustępu, w szczególności ze względu na niewłaściwe przetwarzanie powierzonych Danych.
- 14.7 Strony zobowiązują się do niezwłocznego zawiadomienia drugiej Strony o każdym przypadku naruszenia bezpieczeństwa Danych.

15. POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 15.1 Jeżeli jakiegokolwiek postanowienie niniejszych SWUT zostanie uznane za nieważne, niezgodne z prawem bądź niewykonalne z jakichkolwiek przyczyn, przez sąd właściwy, wówczas dokument zostanie poprawiony w zakresie niezbędnym.
- 15.2 Wszelkie modyfikacje, zmiany, poprawki czy uzupełnienia do niniejszych SWUT wymagają formy pisemnej i ogłoszenia przez Operatora przez umieszczenia na stronie internetowej : <https://schavemaker.pl/dokumenty/>.
- 15.3 Postanowienia niniejszych SWUT podlegają prawu polskiemu i będą interpretowane zgodnie z prawem, w szczególności zgodnie z konwencjami międzynarodowymi i przepisami Kodeksu Cywilnego. Wszelkie spory sądowe rozstrzygane będą przez właściwy miejscowo i rzeczowo Sąd, ze względu na miejsce położenia TK w Kątach Wrocławskich. Zleceniodawca poddaje się nieodwołanie jurysdykcji sądów polskich.