



DCT GDANSK

A Member of the  PSA Group

DCT GDAŃSK

WARUNKI WSPÓŁPRACY

Obowiązują od 1 września 2014 r.

(zmiany dotyczące ochrony i przetwarzania danych osobowych – 25 maja 2018)

DCT Gdańsk WARUNKI WSPÓŁPRACY

Spis treści

1. Definicje i interpretacja	3
2. Warunki handlowe	7
3. Usługi Terminala Kontenerowego	8
4. Wymogi dotyczące planu zawinięć statków	9
5. Przybycie Statku Kontenerowego do Terminala Kontenerowego	9
6. Statki Kontenerowe w Terminalu Kontenerowym	10
7. Przyjmowanie Kontenerów i ładunków	11
8. Stan Kontenerów	12
9. Kontenery Chłodnicze	12
10. Ładunki/Kontenery Niebezpieczne	12
11. Ładunki niestandardowe i Drobnica (Break-Bulk)	13
12. Kontenery Ponadgabarytowe (OOG)	13
13. Ograniczenia	13
14. Operacje bramowe	14
15. Operacje kolejowe	14
16. Dostępność Kontenerów i ich przyjmowanie	15
17. Wydanie Kontenerów (transport drogowy i kolejowy)	15
18. Procedury celne, statusy "Hold" i "Permission"	15
19. Dodatkowe usługi dotyczące Kontenerów i ładunku	16
20. System EDI	16
21. Procedura rozpatrywania Roszczeń	17
22. Ograniczenie odpowiedzialności	17
23. Siła Wyższa	17
24. Pełnomocnictwo do sprzedaży Kontenerów i ładunku	18
25. Ochrona danych osobowych	18
26. Postanowienia ogólne	19

1. Definicje i interpretacja

W niniejszych Warunkach Współpracy następujące słowa i wyrażenia mają znaczenie podane poniżej, chyba że z kontekstu wynika co innego:

„**ADR**” oznacza Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych podpisaną 30 września 1957 r.;

„**Agent**” oznacza agenta wyznaczonego przez Klienta;

„**Drobnica**” oznacza ładunek, który musi być ładowany indywidualnie, a nie w kontenerach intermodalnych;

„**ładunek**” oznacza (i) wszelkie towary lub artykuły dowolnego rodzaju, w tym ładunek Niebezpieczny, przewożone w Kontenerze, z wyłączeniem ładunków Nieskonteneryzowanych oraz (ii) puste Kontenery;

„**Przewoźnik**” oznacza osobę fizyczną lub prawną oferującą DCT lub Klientowi transport w ramach usług regularnych lub okazjonalnych;

„**Przewoźnik Kolejowy**” oznacza podwykonawcę Organizatora Przewozu Kolejowego uczestniczącego w transporcie towarów kolejną;

„**CFS**” oznacza stację załadunku Kontenerów, czyli grunty i pomieszczenia używane przez DCT na Terminalu Kontenerowym w których, między innymi, ładunek jest formowany lub rozformowywany i odbywają się inspekcje;

„**Formularze Reklamacji**” dokumenty, które w przypadku składania reklamacji wypełnia Klient lub osoba należycie upoważniona do reprezentowania Klienta;

„**Roszczenie/Reklamacja**” - każdy wniosek Klienta, w tym pisemne oświadczenie (z możliwością korzystania z formularzy DCT), zawierający zgłoszenie szkody wynikłej z bezpośredniego i normalnego związku przyczynowego pomiędzy działaniem(zaniechaniem) DCT a powstałą szkodą w czasie od przyjęcia ładunku/Kontenera aż do wydania przedmiotu, oraz zastrzeżenia co do ilości/stawki/usługi wykazanej na fakturze;

„**COD**” oznacza zmianę w TOS danych Kontenera, który już znajduje się na Placu Składowym. Za COD uznaje się wszelkie zmiany danych (w szczególności dotyczące danych Statku Kontenerowego, podróży, portu przeładunkowego, wagi);

„**Usługi Terminala Kontenerowego**” oznaczają usługi, które mają być świadczone na rzecz Klienta przez Wykonawcę na podstawie Umowy, określone w sekcji 2 niniejszych Warunków;

„**Terminal Kontenerowy**” oznacza Deepwater Container Terminal Gdańsk S.A., terminal kontenerowy w Porcie Gdańskim, który rozpoczął działalność gospodarczą w październiku 2007 r., wraz z Placem Składowym i wszystkimi innymi urządzeniami i obiektami we wskazanym Terminalu (Terminalach), już wybudowanymi lub w budowie, wraz z dodatkowymi gruntami, kejami, budynkami i Placami Składowymi, które powstaną w związku z jego dalszą rozbudową w celu świadczenia Usług Terminala Kontenerowego;

DCT Gdańsk WARUNKI WSPÓŁPRACY

„**Statek Kontenerowy**” oznacza statek przystosowany do przewozu Kontenerów zarówno pod pokładem jak i na pokładzie, wyposażony we wszystkie urządzenia mocujące wymagane dla prawidłowego zabezpieczenia Kontenerów na pokładzie;

„**Plac Składowy**” oznacza grunty i pomieszczenia w Terminalu Kontenerowym określone przez Wykonawcę jako obszar odbioru, składowania i wydawania Kontenerów do bezpośredniego załadunku na Statek Kontenerowy i wyładunku ze Statku Kontenerowego i obejmuje wszystkie inne obszary Terminalu Kontenerowego wykorzystywane w celu świadczenia Usług Terminalu Kontenerowego, w tym zwłaszcza naprawy, składowania, kontroli, formowania i rozformowywania Kontenerów;

„**Kontener**” oznacza (i) każdy Kontener o długości 20', 40' lub 45', szerokości 8' i wysokości 8'6"/9'6" lub inny Kontener przeznaczony do stosowania w żegludze liniowej w dowolnym czasie podczas obowiązywania niniejszych Warunków, w tym zwłaszcza kontener bez ścian bocznych i dachu (flat rack), z otwartym dachem (open top), kontener-platforma, Kontener Chłodniczy (Reefer Container) i kontener cysterna (tank), z zalecanymi przez ISO rozwiązaniami do podnoszenia oraz zgodne z wymogami bezpieczeństwa CSC (Konwencji dotyczącej bezpiecznych kontenerów) które mogą być obsługiwane z pomocą standardowej chwytnej o rozstawie 20', 40' i 45'; lub (ii) Kontener Niestandardowy;

„**Transporter Kontenerów**” oznacza każdy pojazd drogowy (w tym pojazdy przegubowe) używany do przewozu Kontenerów, Kontenerów Niestandardowych, Kontenerów Ponadgabarytowych oraz każdy statek inny niż Statek Kontenerowy;

„**Umowa**” oznacza umowę pomiędzy Klientem a Wykonawcą o świadczenie Usług Terminala Kontenerowego;

„**Cena Umowy**” oznacza cenę za Usługi Terminala Kontenerowego ustaloną w Umowie lub o której mowa w Umowie;

„**Klient**” oznacza każdą osobę, firmę lub podmiot prawny, spółkę lub organ rządowy, na którego wniosek/w którego imieniu DCT prowadzi działalność lub dostarcza informacji lub świadczy usług;

„**Strona Internetowa DCT**” oznacza stronę internetową firmy pod adresem www.dctgdansk.com;

„**DCT**” lub „**Wykonawca**” oznacza DCT Gdańsk S.A., wpisaną do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000031077, jej następców prawnych i cesjonariuszy;

„**EDI**” oznacza sposób elektronicznej komunikacji i wymiany danych, za pomocą którego jedna strona przesyła drugiej stronie Wiadomość drogą elektroniczną;

„**EDIFACT**” oznacza normę ONZ dotyczącą elektronicznej wymiany danych w administracji, handlu i transporcie;

„**ETA**” oznacza szacowany czas przybycia;

„**EUR**” lub „**Euro**” oznacza prawny środek płatniczy Unii Europejskiej;

„**Siła Wyższa**” oznacza wszelkie okoliczności poza zasadną kontrolą danej strony, przewidywalne lub nieprzewidywalne, od których dana strona nie jest w stanie zabezpieczyć się przy zachowaniu należytej staranności, w tym zwłaszcza działania siły wyższej, akty wrogie, wojny (wypowiedziane lub niewypowiedziane), ograniczenia wprowadzane przez rządy, władców lub naród danego kraju,

DCT Gdańsk WARUNKI WSPÓŁPRACY

zamieszki, strajki i przerwy w pracy, powstania, ataki terrorystyczne, wojnę domową, ograniczenia z powodu kwarantanny, epidemie, powodzie, pożary, wiatry, opady śniegu, zalodzenia i burze;

„**Ładunek Niebezpieczny**” oznacza każdy 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.

„**Hold**” (**dot. statusu kontenera w TOS**) oznacza status Kontenera uniemożliwiający wykonanie działania (tj. załadunek na statek, wydanie na środek transportu lądowego). Status Hold może być zastosowany przez służby graniczne, linię żeglugową lub DCT. Tylko Kontenery z nieaktywnym statusem Hold mogą opuścić Terminal Kontenerowy;

„**Hot Stuffing**” proces schładzania Kontenerów Chłodniczych do wymaganej temperatury w przypadku, kiedy ładunek chłodniczy nie został odpowiednio zamrożony lub schłodzony przy załadunku (w celu osiągnięcia temperatury panującej wewnątrz Kontenera Chłodniczego) lub gdy temperatura zmieniała się znacząco tj. do poziomu niewłaściwego dla typu ładunku;

„**IMO**” oznacza Międzynarodową Organizację Morską;

„**Pole Inspekcji**” oznacza Plac Składowy przeznaczony do przeprowadzania kontroli przez Klientów i służby graniczne;

„**Prawo**” oznacza całość systemu prawnego w Polsce, włącznie z przyjętym prawem Unii Europejskiej i prawem międzynarodowym;

„**Wiadomość**” oznacza dane w formacie zgodnym z normami EDIFACT, uzgodnione i skonfigurowane przez Klienta i DCT;

„**Ładunek Nieskonteneryzowany**” oznacza ładunek nieumieszczony w Kontenerze, przyjęty do transportu/przewozu Kontenerowcem, który nie może być obsługiwany za pomocą standardowej chwytnej Kontenerów;

„**Kontener Niestandardowy**” oznacza Kontener przyjęty do transportu/przewozu Kontenerowcem, który nie może być obsługiwany za pomocą standardowej chwytnej Kontenerów, nawet z urządzeniami pomocniczymi;

„**Kontener Ponadgabarytowy**” lub „**OOG**” oznacza Kontener, którego zawartość przekracza wymiary Kontenera (wysokość, szerokość, długość);

„**Permission**” (**dot. statusu kontenera w TOS**) oznacza status Kontenera uniemożliwiający wykonanie zaplanowanego działania (tj. załadunek na statek, wydanie na środek transportu lądowego). Wymóg nadania statusu Permission stosuje się automatycznie do każdego kontenera w imporcie lub eksporcie przybywającego do Terminalu Kontenerowego (szczegóły ustalane indywidualnie pomiędzy Klientem a DCT). Tylko Kontenery, dla których zniesiono status Permission, mogą opuścić DCT;

„**POD**” oznacza port wyładunku;

„**Złoty**” lub „**PLN**” oznacza polski złoty, walutę będącą prawnym środkiem płatniczym w Polsce;

DCT Gdańsk WARUNKI WSPÓŁPRACY

„**Procedury Portowe**” oznaczają procedury portowe Terminala Kontenerowego i wymagania wprowadzone przez DCT dotyczące świadczenia przez DCT Usług Terminala Kontenerowego, które mogą być zmieniane przez DCT, a Klient zostanie o takich zmianach zawiadomiony oraz o terminie wejścia ich w życie;

„**Awizacja**” oznacza odpowiednie informacje przekazane przez Klienta do DCT z wyprzedzeniem, zgodnie z procedurami dostępnymi na Stronie Internetowej DCT;

„**Stawki**” oznaczają ceny pobierane przez DCT i uzgodnione z Klientem;

„**Kontener Chłodniczy**” oznacza Kontener stosowany do przewozu ładunku chłodniczego;

„**RID**” oznacza Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., ze zmianami wprowadzonymi Protokołem Wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r.;

„**Taryfa Standardowa**” oznacza standardowe stawki stosowane przez DCT za usługi, opublikowane na Stronie Internetowej DCT.

„**WW**” lub „**Warunki Współpracy**” oznaczają niniejsze Standardowe Warunki Współpracy;

„**TOS**” oznacza Terminalowy System Operacyjny;

„**Organizator Przewozu Kolejowego**” oznacza podmiot oferujący usługę transportu lądowego koleją. Organizatorów Przewozu Kolejowego uznaje się za Klientów;

„**Dzień Roboczy**” oznacza każdy dzień tygodnia od poniedziałku do piątku włącznie, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy;

2. Warunki handlowe

- a. DCT świadczy usługi z zachowaniem należytej staranności i umiejętności, zgodnie z Prawem, niniejszymi WW oraz zawartymi umowami i porozumieniami.
- b. DCT świadczy usługi na podstawie zamówień elektronicznych składanych w formie określonej przez DCT.
- c. O ile nie uzgodniono inaczej w formie pisemnej, płatnikiem jest Klient. Płatnikiem za usługi jest podmiot, który w momencie wykonania usługi figuruje w TOS.
- d. Opłata od Klienta za świadczone Usługi Terminala Kontenerowego jest pobierana według standardowych stawek określonych w Taryfie Standardowej, chyba że Klient i DCT wyraźnie dokonali innych uzgodnień w formie pisemnej.
- e. Każde działanie wykonywane w DCT przez podwykonawcę Klienta musi być zaakceptowane przez DCT i musi być zgodne z Prawem i przepisami wewnętrznymi DCT opublikowanymi na Stronie Internetowej DCT.
- f. Wszelkie prawa i obowiązki wynikające z niniejszych WW, o ile Strony nie uzgodniły inaczej na piśmie, podlegają także Taryfie Standardowej oraz obowiązującym Procedurom Portowym. Dokumentacja wskazana w zdaniu poprzednim jest dostępna na Stronie Internetowej DCT.
- g. Jeżeli Klient nie ma obowiązku zapłaty za Usługi Terminala Kontenerowego w systemie przedpłat, Klient jest zobowiązany do zapłaty faktury w terminie 14 dni od daty wystawienia faktury, chyba że Klient i DCT wyraźnie dokonali innych uzgodnień w formie pisemnej. Klient nie może potrącać swoich zobowiązań do zapłaty za Usługi Terminala Kontenerowego ani w żaden sposób kompensować ich z jakimikolwiek zobowiązaniami DCT wobec Klienta.
- h. DCT zastrzega sobie prawo do zatrzymania ładunku w Terminalu Kontenerowym do czasu uregulowania wszystkich zobowiązań finansowych Klienta na rzecz DCT.
- i. Wszystkie Stawki naliczane przez DCT są wyrażone w euro (EUR). Przeliczenie Stawek na walutę płatności, którą jest złoty polski (PLN), odbywa się po średnim kursie Narodowego Banku Polskiego obowiązującym w dniu wykonania usługi. Możliwa jest płatność bezpośrednio w euro (EUR), jeżeli zostało to wyraźnie uzgodnione na piśmie przez Klienta i DCT.
- j. Do faktury zostanie dodany podatek VAT oraz pozostałe podatki, które wynikają z przepisów Prawa.
- k. DCT przesyła faktury w formie elektronicznej (e-fakturowanie), chyba że uzgodniono inaczej.
- l. Jeśli DCT według własnego uznania zdecyduje, że istnieją jakiekolwiek okoliczności, które uniemożliwią lub utrudnią lub mogą uniemożliwiać lub utrudniać bezpieczną obsługę, składowanie, załadunek, rozładunek lub transport Kontenerów, DCT może, według własnego uznania, odmówić ich obsługi i zawiadomić Klienta o takiej odmowie. Odbiorca takiego powiadomienia niezwłocznie usunie Kontenery lub spowoduje ich usunięcie z DCT na własny koszt i ryzyko.
- m. W celu umożliwienia DCT skutecznego świadczenia usług, Klient oświadcza i gwarantuje, że:

DCT Gdańsk WARUNKI WSPÓŁPRACY

- i. wszystkie dane Kontenerów (w tym zwłaszcza Kontenerów Chłodniczych) przekazane przez Klienta zgodnie z Umową, niniejszymi Warunkami Współpracy i Procedurami Portowymi są dokładne;
- ii. wszystkie Kontenery są prawidłowo załadowane i oznakowane, gdy jest to wymagane, a ich zawartość jest prawidłowo rozmieszczona i zamocowana;
- iii. wszystkie Kontenery są w stanie zdatnym do zamierzonych celów oraz do ich obsługi lub innego postępowania z nimi w normalnym toku działalności z użyciem sprzętu i procedur operacyjnych zwykle stosowanych w Terminalu Kontenerowym;
- iv. wszystkie Kontenery są zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, zarządzeniami, rozporządzeniami i innymi wymogami rządu, organów celnych, władz lokalnych oraz innych organów wszelkiego rodzaju; oraz
- v. wszystkie Kontenery Chłodnicze zostały właściwie schłodzone lub podgrzane, w zależności od przypadku, a ich modemy monitorujące zostały ustawione prawidłowo,
 - a. Klient zwolni DCT z odpowiedzialności poprzez zapłatę odszkodowania za konsekwencje naruszenia którejkolwiek z powyższych gwarancji (to znaczy, w przypadku, gdyby okazało się, że któraś z nich jest nieprawdziwa, niedokładna lub wprowadza w błąd).
- n. DCT nie ponosi żadnej odpowiedzialności, a Klient zobowiązuje się zwolnić DCT z odpowiedzialności poprzez zapłatę odszkodowania, z tytułu wszelkich szkód, roszczeń, kosztów i wydatków poniesionych przez DCT wynikających bezpośrednio lub pośrednio z wad Kontenera lub jego zawartości.
- o. Klient zobowiązany jest zapewnić, że ładunek nie będzie przebywać na terenie Terminala Kontenerowego dłużej niż 90 dni, licząc od daty przyjęcia ładunku na Terminal Kontenerowy. Jeśli termin 90-dniowy zostanie przekroczony z winy Klienta, DCT zastrzega sobie prawo do żądania usunięcia ładunku. Jeśli Klient nie usunie ładunku w ciągu 5 dni od daty otrzymania żądania, DCT będzie mógł usunąć ładunek z Terminala na wyłączny koszt Klienta.
- p. DCT może sprzedać ładunek, jeżeli (i) właściciel ładunku nie jest znany, (ii) ładunek pozostaje na Terminalu dłużej niż 90 dni oraz (iii) żadna strona wskazana w dokumentacji ładunku nie usunęła ładunku z Terminala w terminie 30 dni od daty powiadomienia jej przez DCT, że ładunek musi być usunięty. Jeżeli po sprzedaży ładunku znajdzie się jego właściciel, w terminie 30 dni po ustaleniu tożsamości właściciela DCT przeleje na jego rzecz kwotę otrzymaną z tytułu sprzedaży pomniejszoną o wszelkie koszty obsługi i składowania Kontenera oraz o koszty związane z procesem sprzedaży.

3. Usługi Terminala Kontenerowego

Usługi Terminala Kontenerowego obejmują:

- a. załadunek i wyładunek Kontenera na Statek Kontenerowy lub ze Statku Kontenerowego;
- b. mocowanie i rozmocowywanie Kontenerów na pokładzie Statków Kontenerowych;

- c. przeładunek Kontenera ze środka transportu lądowego (samochód, wagon itp.) i jego przeładunek na środek transportu lądowego;
- d. przemieszczanie Kontenerów na Plac Składowy i z Placu Składowego;
- e. przemieszczanie Kontenerów do CFS i Pola Inspekcji oraz z CFS i Pola Inspekcji;
- f. formowanie i rozformowywanie Kontenerów;
- g. obsługę ładunków Nieskonteneryzowanych w CFS

oraz inne usługi wymienione w niniejszych WW i Taryfie Standardowej, a także wszelkie inne usługi, które zostaną uzgodnione na piśmie.

4. Wymogi dotyczące planu zawinięć statków

Klient przekaze DCT proponowany plan zawinięć nie później niż na 6 tygodni przed spodziewanym przybyciem Statku Kontenerowego do Terminala Kontenerowego. Wymagania co do planu zawinięć będą obejmować Szacowany Czas Przybycia Statku Kontenerowego oraz szacunkową liczbę Kontenerów, jaka ma być wyładowana ze statku Kontenerowego lub załadowana na Statek Kontenerowy. Plan zawinięć (proforma window) musi być uzgodniony pomiędzy Klientem a DCT nie później niż na 4 tygodnie przed przewidywanym terminem przybycia Statku Kontenerowego do DCT.

Jeśli Klient będzie chciał wprowadzić zmiany w planie zawinięć, Klient zawiadomi o tym tak szybko, jak będzie to możliwe, nie później niż na 4 tygodnie przed przewidywanym terminem przybycia Statku Kontenerowego do DCT. Zmiany w planie zawinięć muszą być uzgodnione pomiędzy DCT a Klientem, zanim zaczną obowiązywać.

5. Przybycie Statku Kontenerowego do Terminala Kontenerowego

Klient przekaze DCT niezbędne dane dotyczące pierwszego zawinięcia Statku Kontenerowego do DCT, co najmniej 7 dni przed ETA. Dane te, określone w Regulaminie Współpracy – Operacje Statkowe, (który stanowi część Procedur Portowych), zostaną przekazane do DCT na piśmie. Dane te obejmują w szczególności dane statku, strukturę statku, puste plany ładunkowe (w formie elektronicznej – pliki w formacie *.nsd), a także wszelkie informacje niezbędne do opracowania struktury statku w TOS.

Nie później niż 36 godziny przed ETA Statku Kontenerowego do DCT, Klient przekaze DCT potwierdzenie dotyczące planowanego wyładunku Kontenerów ze Statku Kontenerowego lub ich załadunku na Statek Kontenerowy. Informacje te będą zawierać w szczególności informacje dotyczące ładunków Niebezpiecznych znajdujących się w kontenerach.

Stan na wejście Statku Kontenerowego oraz plany ładunkowe zostaną przekazane w formie elektronicznej (wiadomości EDIFACT, np. BAPLIE, COPRAR, MOVINS) według harmonogramu uzgodnionego wcześniej pomiędzy DCT a Klientem co najmniej 36 godzin przed ETA Statku Kontenerowego.

Ostateczny czas przybycia Statku Kontenerowego zostanie potwierdzony na piśmie, na co najmniej 12 godzin przed ETA Statku Kontenerowego.

Ostateczny termin przyjęcia Kontenerów (cut-off time) przez DCT ustala się jako ETA Statku Kontenerowego (potwierdzony zgodnie z poprzednim akapitem), chyba że Klient i DCT uzgodnią

inaczej. Jednak ostateczny termin dla Kontenerów Chłodniczych w żadnym przypadku nie może być krótszy niż 8 godzin przed planowanym rozpoczęciem świadczenia Usług Terminala Kontenerowego. Co do zasady, po upływie cut-off time nie przyjmuje się Kontenerów, chyba że Klient i DCT dokonali innych uzgodnień operacyjnych i komercyjnych.

6. Statki Kontenerowe w Terminalu Kontenerowym

Klient ponosi odpowiedzialność za wszelkie uszkodzenia infrastruktury i urządzeń DCT, innych Kontenerowców oraz mienia osób trzecich, powstałe podczas cumowania lub odcumowywania lub z nich wynikające, chyba że powstały one z winy umyślnej DCT, i zwolni DCT z odpowiedzialności poprzez zapłatę odszkodowania z tytułu wszelkich roszczeń, żądań, strat, kosztów i wydatków wynikłych z takich uszkodzeń.

DCT zapewnia usługi cumownicze podczas cumowania Statku Kontenerowego. Pracownicy świadczący usługi cumownicze są odpowiednio wyszkoleni i posiadają wymagane kwalifikacje.

Statki Kontenerowe w DCT są cumowane do kei lewą burtą. Wszelkie wyjątki od tej zasady są dopuszczalne tylko na wyraźny i uzasadniony wniosek kapitana Statku Kontenerowego lub Klienta lub Agenta reprezentującego Klienta i muszą być uzgodnione z DCT nie później niż na 24 godziny przed przybyciem Statku Kontenerowego.

Obowiązkiem Klienta jest zapewnienie bezpiecznego dostępu i środowiska pracy. W warunkach niebezpiecznych (plamy oleju na pokładzie, lód, śnieg, bałagan na pokładzie i temu podobne) DCT zastrzega sobie prawo do odmowy wykonania usługi.

Każdy Statek Kontenerowy zawijający do DCT musi być wyposażony w odpowiednią ilość urządzeń mocujących odpowiedniej jakości. Mocowanie i rozmocowywanie Kontenera wykonują pracownicy DCT.

Każdy Statek Kontenerowy Klienta po zakończeniu operacji na żądanie opuści keję bez zbędnej zwłoki, chyba że inaczej uzgodniono z DCT.

Usługa załadunku /wyładunku standardowych Kontenerów (pełnych lub pustych) na Statek Kontenerowy Klienta lub z Kontenerowca Klienta obejmuje:

- a. załadunek / wyładunek Kontenerów ze Statku Kontenerowego Klienta na nabrzeże lub odwrotnie;
- b. przewóz Kontenerów z nabrzeża na Plac Składowe lub odwrotnie;
- c. rejestrowanie i raportowanie obecności nienaruszonych plomb na Kontenerach;
- d. w przypadku, gdy wyładowany jest pełny Kontener bez plomby, zostanie on ponownie zaplombowany. Przedstawiciele Statku Kontenerowego zostaną poinformowani o konieczności ponownego zaplombowania Kontenera i mogą być obecni przy tej czynności. Klient zostanie zawiadomiony o wykonaniu tej czynności;
- e. zgłaszanie widocznych poważnych uszkodzeń zewnętrznych (bez wewnętrznej kontroli Kontenerów podczas wyładunku);

DCT Gdańsk WARUNKI WSPÓŁPRACY

- f. mocowanie i rozmocowywanie Kontenerów zgodnych z ISO znajdujących się na pokładzie (urządzenia mocujące dostarcza Klient). Klient udostępnia urządzenia mocujące w tych miejscach na statku, w których Kontenery mają być zamocowane;
- g. otwieranie i zamykanie (ale bez zabezpieczenia i odbezpieczania) luków i przemieszczanie pokryw luków z ładowni na nabrzeże lub odwrotnie.

Usługa załadunku /wyładunku Kontenerów niestandardowych obejmuje:

- a. załadunek i wyładunek OOG lub innych niestandardowych Kontenerów z użyciem specjalistycznej chwytni lub innego urządzenia.

Usługa załadunku /wyładunku ładunku Nieskonteneryzowanego obejmuje:

- a. załadunek i wyładunek ładunku Nieskonteneryzowanego na Statek Kontenerowy lub ze Statku Kontenerowego na nabrzeże lub z nabrzeża w zasięgu dźwigu, pod warunkiem, że nie ma to wpływu na operacje Terminala Kontenerowego.

Jeżeli obsługa ładunku Nieskonteneryzowanego wymaga dźwigu pływającego, za jego zorganizowanie i pokrycie kosztów odpowiada wyłącznie Klient lub jego Agent.

Usługi przeszaunkowania (shifting) obejmują:

- a. przeszaunek Kontenerów w tej samej ładowni;
- b. przeszaunek Kontenerów ze Statku Kontenerowego na nabrzeże i ponowny ich załadunek na ten sam Statek Kontenerowy.

Wszystkie materiały związane z transportem (np. skrzynie, palety, opakowania itd.) Klient powinien usunąć z Terminala Kontenerowego natychmiast po tym, jak ładunek opuści Terminal. Jeżeli nie zostanie to zrobione w ciągu 5 Dni Roboczych, Klient automatycznie traci wszelkie prawa do tych materiałów i DCT zastrzega sobie prawo do dysponowania sprzętem według własnego uznania (do jego zniszczenia, sprzedania, ponownego wykorzystania, itp.), przy czym obciążą Klienta kosztem dysponowania, a Klientowi nie będzie przysługiwać prawo do żadnych wpływów ze zbycia.

7. Przyjmowanie Kontenerów i ładunków

DCT będzie przyjmować tylko Awizowane Kontenery i ładunki. Klient przekaze wymagane dane za pośrednictwem EDI lub z wykorzystaniem innej formy komunikacji uzgodnionej przez obie strony.

W przypadku, gdy wymagane informacje nie będą dostępne w TOS, Kontener nie zostanie przyjęty (transport drogowy) lub Kontener zostanie zatrzymany (transport kolejowy) w strefie buforowej i zostanie naliczona dodatkowa opłata.

DCT akceptuje tylko Kontenery spełniające wymogi procedur ISO. Przyjmowanie jakichkolwiek innych Kontenerów wymaga uprzedniej pisemnej zgody DCT.

Informacje wymagane przed dostawą Kontenera lub ładunku są wymienione w odpowiednich Procedurach Portowych dostępnych na Stronie Internetowej DCT, w zależności od środka transportu.

8. Stan Kontenerów

Klient gwarantuje, że każdy Kontener dostarczany do DCT jest w dobrym stanie, spełnia wymogi bezpieczeństwa, jest zdatny do użytku i spełnia wszystkie wymogi Prawa. Wszelkie ryzyka oraz odpowiedzialność w przypadku, gdy wyżej wymienione warunki nie zostaną spełnione, ponosi Klient. DCT ma prawo odmówić załadunku lub obsługi każdego Kontenera, którego stan jest niezgodny z wymogami niniejszego punktu. Klient jest zobowiązany do zapewnienia, że Kontenery dostarczane do DCT są odporne na warunki atmosferyczne.

DCT nie ponosi żadnej odpowiedzialności wobec Klienta za uszkodzenie Kontenerów i ich zawartości spowodowane nieodpowiednim stanem Kontenera, w tym zwłaszcza rdzą, wgnieceniem, dziurami.

9. Kontenery Chłodnicze

W odniesieniu do Kontenerów Chłodniczych DCT będzie świadczył następujące usługi:

- a. zapewnienie gniazd do podłączania Kontenerów Chłodniczych. Liczba gniazd może zostać zwiększona, jeżeli Klient zagwarantuje wzrost wolumenu Kontenerów Chłodniczych uzasadniający takie zwiększenie, zawiadomi o tym na piśmie DCT sześć miesięcy wcześniej oraz uzyska potwierdzenie z DCT;
- b. podłączanie i odłączanie Kontenerów Chłodniczych do/od odpowiedniego źródła energii elektrycznej oraz monitorowanie temperatury panującej wewnątrz Kontenera Chłodniczego dwa razy dziennie, jeśli Kontenery Chłodnicze nie są wyposażone w zdalnie monitorowane modemy współpracujące z systemem monitoringu Kontenerów Chłodniczych DCT.

Klient przekaze DCT wszelkie niezbędne informacje i dane dotyczące ustawień dla każdego Kontenera Chłodniczego, a taka informacja zostanie zawarta w wiadomościach EDI odpowiednich dla Kontenerów otrzymanych transportem drogowym/kolejowym oraz z Kontenerowca,

DCT nie będzie zmieniać ustawień Kontenerów Chłodniczych. W przypadku rozbieżności odczytów z TOS DCT zawiadomi Klienta, aby zlecił podwykonawcy zmianę ustawień.

W przypadku wykrycia Hot Stuffing naliczana będzie dodatkowa opłata.

10. Ładunki/Kontenery Niebezpieczne

Wszystkie Ładunki Niebezpieczne (do bezpośredniego załadunku do Kontenera) oraz Kontenery zawierające ładunek Niebezpieczny będą Awizowane na co najmniej 48 godzin przed ich przybyciem do DCT, chyba że uzgodniono inaczej z DCT. Awizacja powinna zawierać wszystkie dane i dokumentację, zgodnie z postanowieniami Procedur Portowych dostępnych na Stronie Internetowej DCT, w zależności od środka transportu. DCT akceptuje tylko Kontenery oznakowane zgodnie z przepisami IMO.

W przypadku niewłaściwych / niewystarczających informacji na temat ładunków Niebezpiecznych DCT zastrzega sobie prawo do odmowy obsługi Kontenera i może przesunąć go w inne miejsce. Każdy taki ruch będzie zgłaszany i wykonany na koszt i ryzyko Klienta.

Przechowywanie Nieskonteneryzowanych ładunków Niebezpiecznych w DCT jest zabronione.

Każdy wyciek z Kontenera będzie traktowany jako potencjalnie niebezpieczny, a Klient zostanie obciążony kosztami działań podjętych przez DCT w celu zapobieżenia ewentualnemu skażeniu.

11. Ładunki niestandardowe i Drobnica (Break-Bulk)

W przypadku jakichkolwiek ładunków niestandardowych i Drobnicy (Break-Bulk) należy uzgodnić warunki operacyjne i handlowe, zanim dana jednostka zostanie przyjęta w Terminalu Kontenerowym. Pod względem operacyjnym, podstawowe informacje będą zawierać, w szczególności planowany Statek Kontenerowy, rysunki techniczne, procedurę obsługi, w tym punkty unosu i wymagania co do rozmieszczenia ładunku niestandardowego i drobnicy.

12. Kontenery Ponadgabarytowe (OOG)

W przypadku ładunku OOG należy podać szczegółowe wymiary elementów ładunku wystające poza obrys Kontenera zanim zostanie on przyjęty w Terminalu Kontenerowym. Ładunek musi być odpowiednio umocowany oraz przygotowany do przechowywania i dalszego transportu.

13. Ograniczenia

DCT nie ma obowiązku obsługi następujących Kontenerów:

- a. w złym stanie technicznym;
- b. Kontenerów powyżej limitu wagi (Kontenerów o wadze przekraczającej maksymalną masę brutto oznaczoną na Kontenerze);
- c. które naruszają przepisy prawa, ustaw, rozporządzeń, zasad lub innych wymagań rządowych;
- d. nieodpowiednio oznakowanych i bez odpowiedniej dokumentacji;
- e. Kontenerów bez ścian bocznych i dachu (flat rack) oraz Kontenerów z otwartym dachem (open top), gdy ładunek jest nieprawidłowo rozmieszczony lub nieprawidłowo zabezpieczony do przewozu drogą morską;
- f. transportowanych na podwoziu nieprzeznaczonym dla Kontenerów lub przewożonych pojazdami w złym stanie technicznym lub przekraczających dopuszczalną masę całkowitą i nacisk na oś;
- g. 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).

Obsługa Kontenerów, ładunków lub środków transportu lądowego, o których mowa wyżej, musi być uzgodniona pomiędzy DCT a Klientem i podlega dodatkowej opłacie.

14. Operacje bramowe

Klienci mający zamiar podjąć lub złożyć Kontener w Terminalu Kontenerowym są zobowiązani do przestrzegania wszystkich procedur operacyjnych i procedur bezpieczeństwa dostępnych na Stronie Internetowej DCT oraz w formie pisemnej w DCT. DCT zastrzega sobie prawo do odmowy obsługi kierowców nieprzestrzegających zasad bezpieczeństwa pod rygorem tymczasowej lub stałej odmowy prawa wjazdu na teren Terminala Kontenerowego (regulamin to sankcjonujący jest dostępny w formie pisemnej w DCT oraz na Stronie Internetowej DCT). Aktualny harmonogram pracy we wszystkie dni wolne od pracy w Polsce jest dostępny na Stronie Internetowej DCT. DCT zastrzega sobie prawo do zmiany godzin pracy bramy w zależności od sytuacji, z zastrzeżeniem, że Klienci zostaną wcześniej poinformowani o tej zmianie i pod warunkiem, że nie pogorszy to poziomu jakości obsługi.

DCT zastrzega sobie prawo do odmowy obsługi środków transportu lądowego oraz Kontenerów które naruszają przepisy prawa, ustaw, rozporządzeń, zasad lub innych wymagań rządowych (np. limity wagi).

15. Operacje kolejowe

Okna obsługi muszą być uzgodnione wcześniej pomiędzy DCT, Organizatorem Przewozu Kolejowego a Przewoźnikiem Kolejowym. Składy kolejowe obsługiwane są przez siedem dni w tygodniu. Wszelkie usługi planowane na dni wolne od pracy będą wykonywane wyłącznie po wcześniejszym zgłoszeniu przez Organizatora Przewozu Kolejowego na co najmniej 7 dni przed rozpoczęciem usługi. W jednym oknie obsługi DCT zobowiązuje się przyjąć skład kolejowy o maksymalnej długości 618 metrów. DCT nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia w obsłudze dodatkowych wagonów.

Pierwszeństwo w przydziale okien mają Klienci, którzy mogą zagwarantować regularne podstawianie składów kolejowych o przewidywalnym wolumenie. DCT zastrzega sobie prawo do zmiany okna obsługi w zależności od stopnia wykorzystania bocznic kolejowej przez poszczególnych Organizatorów Przewozu Kolejowego.

Zaktualizowany kalendarz obsługi pociągów jest dostępny na Stronie Internetowej DCT.

W przypadku, gdy oczekiwany przyjazd pociągu nie pozwala na zakończenie czynności w ramach uzgodnionego okna (w szczególności, w przypadku późniejszego przyjazdu lub ilości ładunku powyżej uzgodnionego okna) DCT zastrzega sobie prawo do odmowy przyjęcia pociągu lub zmiany terminu jego obsługi.

Szczegółowe informacje dotyczące poszczególnych składów kolejowych są przesyłane przez Organizatora Przewozu Kolejowego co najmniej 4 godziny przed przyjazdem składu kolejowego. DCT nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia spowodowane niespełnieniem powyższego warunku.

Każdy skład kolejowy musi być usunięty z bocznic kolejowej DCT natychmiast po zakończeniu operacji przeładunkowych. W przypadku, gdy skład kolejowy nie zostanie usunięty natychmiast po zakończeniu operacji przeładunkowych, DCT może zlecić innemu Przewoźnikowi Kolejowemu przemieszczenie składu takiego pociągu na stację kolejową Gdańsk Port Północny na koszt i ryzyko Przewoźnikowi Kolejowemu, który nie odebrał swoich wagonów w terminie.

Wszyscy Klienci są zobowiązani do przestrzegania Procedur Portowych dostępnych na Stronie Internetowej DCT.

16. Dostępność Kontenerów i ich przyjmowanie

Kontenery Eksportowe

- a. Kontenery nie będą dostarczane na DCT wcześniej niż 8 dni przed ETA Statku Kontenerowego zgodnie z planem zawinięć statków;
- b. Kontenery Eksportowe muszą być dostarczone do DCT przed cut-off time.

Kontenery Importowe

- a. Wyładowane Kontenery będą dostępne do podjęcia przez Klienta nie później niż 2 godziny po wyładunku wszystkich Kontenerów z danego Statku Kontenerowego. Za dodatkową opłatą dostępne jest podjęcie ekspresowe.

Kontenery w tranzycie morskim

- a. Informacje takie jak Statek Kontenerowy, podróż oraz POD Kontenerów w tranzycie morskim zostaną Awizowane do DCT wraz z planami wyładunkowymi / listami załadunkowymi zgodnie z ustalonym harmonogramem.

Zasada ogólna dotycząca COD (dot. wszystkich Kontenerów)

- a. W przypadku zmiany danych Kontenera w TOS (w szczególności danych Statku Kontenerowego, podróży, POD, wagi) dokonanej po złożeniu Kontenera w Terminalu Kontenerowym naliczana będzie opłata za zmianę.

17. Wydanie Kontenerów (transport drogowy i kolejowy)

Wydanie Kontenera jest możliwe tylko na podstawie PIN wydanego przez Klienta lub przez Agenta w imieniu Klienta. PIN jest przypisywany w TOS za pomocą wcześniej uzgodnionych i wstępnie skonfigurowanych wiadomości EDI (EDIFACT COREOR) lub ręcznie przez Klienta.

Klient nie będzie obarczał DCT odpowiedzialnością za dostawę Kontenera do niewłaściwego odbiorcy, jeżeli PIN przekazany przez Klienta jest zgodny z informacjami w TOS.

DCT wyda wyłącznie Kontenery, w których zniesiono status Permission i bez aktywnego statusu Hold. Więcej informacji na ten temat zawiera rozdział dotyczący procedur celnych.

18. Procedury celne, statusy "Hold" i "Permission"

Każdy Kontener importowy dostarczany do Terminala Kontenerowego Statkiem Kontenerowym, zanim będzie mógł opuścić DCT (transportem drogowym lub kolejowym) wymaga zniesienia statusu celnego

DCT Gdańsk WARUNKI WSPÓŁPRACY

Permission (zgodnie z przepisami Prawa). Obowiązkiem Klienta jest przestrzeganie procedur celnych oraz zniesienie statusu celnego Permission w TOS.

Służby graniczne i linie żeglugowe mogą indywidualnie nadawać status Hold każdemu Kontenerowi i ładunkowi. DCT nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia, straty i zobowiązania wynikające z niedopuszczenia Kontenera do załadunku lub dostawy drogą lądową przez wskazane podmioty. Za zorganizowanie zwolnienia nadanego statusu Hold oraz za zniesienie statusu Permission przez odpowiedni organ odpowiada Klient.

19. Dodatkowe usługi dotyczące Kontenerów i ładunku

DCT przyjmuje zamówienia na usługi dodatkowe (określone w Taryfie Standardowej) wyłącznie w formie elektronicznej za pośrednictwem TOS. Zamówienia na usługi, które mają być wykonane następnego dnia, DCT przyjmuje wyłącznie w Dni Robocze do godziny 17:00 (CET).

Magazyn CFS działa w Dni Robocze. Świadczenie usług w dni wolne od pracy jest możliwe pod warunkiem złożenia zamówienia przed godziną 17:00 (CET) w Dniu Roboczym przed dniem wolnym od pracy.

Klient jest zobowiązany do przestrzegania procedur obowiązujących na magazynie CFS, które określają wymogi dotyczące dodatkowych usług oferowanych przez DCT (procedury związane z operacjami w CFS), dostępnych na Stronie Internetowej DCT. Dokumentacja pomocnicza oraz informacje powinny być przekazywane do DCT za pomocą kanałów komunikacji określonych w dostępnych procedurach.

20. System EDI

Przesyłanie i wymiana Wiadomości pomiędzy stronami jest możliwa za pomocą EDI i musi być uzgodniona na piśmie. Wszystkie Wiadomości stosowane w komunikacji pomiędzy Klientem a DCT będą zgodne z normą EDIFACT (wersja D i wydanie numer 95B). Rozpoczęcie transmisji i wymiany Wiadomości wymaga podpisania przez Klienta i DCT porozumienia operacyjnego, ustalającego dane konfiguracji i wymiany, zasady komunikacji i odpowiedzialność stron. Standardowe Wiadomości stosowane w komunikacji podano poniżej.

- a. Wiadomości przychodzące EDIFACT zawierają:
 - Sztaplplan - BAPLIE (wersja D10B również dopuszczalna)
 - Manifest - CUSCAR
 - Lista wyładunkowa - COPRAR
 - Lista załadunkowa - COPRAR
 - Plan ładunkowy - MOVINS
 - Zwolnienie importowe Linii Żeglugowej - COREOR (jeden plik na jedną wymianę)
- b. Wiadomości wychodzące EDIFACT:
 - Sztaplplan - BAPLIE
 - Operacja bramowa - CODECO
 - Operacja statkowa - COARRI

Wprowadzenie innych Wiadomości wymaga odrębnych ustaleń i umowy pomiędzy stronami.

21. Procedura rozpatrywania Roszczeń

- a. Każda strona niezwłocznie zawiadomi drugą stronę o każdym zdarzeniu, które zwyczajowo wymaga zbadania straty lub szkody.
- b. Niezależnie od innych postanowień niniejszych Warunków, DCT i Klient będą zawsze 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.
- c. Dokumentacja roszczenia powinna być w pełni zgodna z obowiązującymi przepisami prawa oraz z zasadą najwyższej staranności, zgodnie z ustalonymi zasadami DCT. Celem dokumentacji roszczenia jest:
 - i. identyfikacja roszczenia,
 - ii. ustalenie sposobu, terminu i odpowiedzialności za zbadanie roszczeń,
 - iii. określenie działań zapobiegawczych na przyszłość,
 - iv. umożliwienie rejestracji kosztów poniesionych przez Klienta w wyniku reklamacji złożonej w postaci odpowiedniego zgłoszenia.
- d. Procedury związane z operacjami w CFS dostępne są na Stronie Internetowej DCT.
- e. Wszyscy Klienci są zobowiązani do przestrzegania procedury reklamacji dostępnej na Stronie Internetowej DCT, chyba że strony postanowiły inaczej.

22. Ograniczenie odpowiedzialności

Łączna odpowiedzialność DCT wobec Klienta 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. Łączną odpowiedzialność DCT wobec Przewoźnika ograniczona jest do roszczeń wynikających z bezpośredniego i normalnego związku przyczynowego, pomiędzy działaniem (zaniechaniem) DCT a powstałą szkodą. Niezależnie od powyższego, odpowiedzialność DCT nie obejmuje utraconych korzyści, utraty kontraktów, utraty własności użytkowych, utraty danych ani strat wynikowych i pośrednich. Ponadto odpowiedzialność DCT nie obejmuje strat i szkód jakiegokolwiek rodzaju wynikających z jakiegokolwiek przyczyny, z wyjątkiem przypadków naruszenia niniejszych WW lub Umowy oraz wyraźnie wyłącza się odpowiedzialność deliktową DCT w takim przypadku.

Jeżeli Prawo przewiduje jakieś ograniczenia odpowiedzialności Klienta, będą one miały zastosowanie także do odpowiedzialności Klienta na mocy niniejszych WW i Umowy.

23. Siła Wyższa

Żadna strona nie ponosi odpowiedzialności za niewykonanie swoich zobowiązań wynikających z umowy spowodowanych Siłą Wyższą, pod warunkiem, że niezwłocznie zawiadomi drugą stronę (i) o wystąpieniu zdarzenia Siły Wyższej i jego prawdopodobnym czasie trwania (ii) o zobowiązaniu (zobowiązaniach), na które ma ono wpływ oraz o rodzaju tego wpływu oraz pod warunkiem, że podejmie wszelkie zasadne kroki w celu złagodzenia skutków działania Siły Wyższej.

24. Pełnomocnictwo do sprzedaży Kontenerów i Ładunku

Jeśli jakiegokolwiek opłaty nie zostaną zapłacone w ciągu jednego (1) miesiąca kalendarzowego od zawiadomienia Klienta o żądaniu takiej zapłaty, Kontenery lub Ładunek mogą być sprzedane, a uzyskane wpływy przeznaczone na poczet zaspokojenia zaległych opłat i kosztów poniesionych przez DCT przy takiej sprzedaży. Klient niniejszym udziela DCT nieodwołalnego pełnomocnictwa do sprzedaży Kontenerów i Ładunku w okolicznościach opisanych powyżej oraz do wykorzystania wpływów ze sprzedaży zgodnie z treścią zdania poprzedzającego oraz, na życzenie DCT, przekaże DCT wszelkie dokumenty i oświadczenia na potwierdzenie powyższego. Każda sprzedaż Kontenera lub Ładunku przez DCT na podstawie niniejszych WW może być przeprowadzona w drodze umowy prywatnej, licytacji lub w inny sposób, jaki DCT ustali według własnego uznania, a DCT nie ponosi odpowiedzialności za utratę lub szkodę doznaną przez jakąkolwiek osobę w jej wyniku. To prawo ma charakter dodatkowy wobec innych uprawnień przysługujących na mocy prawa.

25. Ochrona danych osobowych

- a. 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”), DCT oraz Klienta (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 ciążących na nim jako Administratorze (art. 6 ust. 1 lit. c RODO), np. w zakresie udzielania odpowiedzi na żądanie organów władzy publicznej.
- b. Zakres danych osobowych, które Strony udostępniają jest szczegółowo określony we wprowadzeniu do zawartej Umowy.
- c. Dla uniknięcia wątpliwości, DCT oraz Klient potwierdzają, że DCT jest uprawniony do dalszego udostępnienia danych osobom trzecim bez uprzedniej zgody Klienta pod warunkiem zachowania celu takiego przetwarzania określonego w zawartej Umowie.
- d. Strony zapewniają, że jego 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, przejęciem przez osobę nieuprawnioną i przed uszkodzeniem.
- e. Przed rozpoczęciem przetwarzania Danych Strony zapewnią środki ochrony, o których mowa w art. 24 - 36 Rozporządzenia.
- f. Strony oświadczają, że znają treść Rozporządzenia i posiadają systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych, i będzie przetwarzać Dane zgodnie z tymi przepisami.
- g. 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.

- h. DCT ponosi odpowiedzialność do maksymalnej kwoty 5.000 PLN za szkody poniesione przez Klienta w wyniku naruszenia postanowień niniejszego ustępu, w szczególności ze względu na niewłaściwe przetwarzanie powierzonych Danych.
- i. Strony zobowiązują się do niezwłocznego zawiadomienia drugiej Strony o każdym przypadku naruszenia bezpieczeństwa Danych.

26. Postanowienia ogólne

- a. Postanowienia niniejszych WW podlegają prawu polskiemu i będą interpretowane zgodnie z prawem, w szczególności zgodnie z konwencjami międzynarodowymi i przepisami oraz praktyką międzynarodową, o ile nie uzgodniono inaczej w formie pisemnej.
- b. Wszelkie spory między DCT a Klientem, a także innymi osobami wymienionymi w niniejszych WW, do których postanowienia WW stosują się lub mogą być stosowane, powstałe w związku z postanowieniami WW, będą rozstrzygane przez właściwy sąd powszechny w Gdańsku, chyba że strony wyraźnie uzgodnią na piśmie wybór innego sądu.
- c. Niniejsze Warunki Współpracy zostały sporządzone w polskiej i angielskiej wersji językowej. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości interpretacyjnych co do treści Warunków rozstrzygająca będzie polska wersja językowa.
- d. Niniejsze Warunki Współpracy mogą zostać zmieniane przez DCT za zawiadomieniem Klienta, a w takim przypadku Klient będzie miał prawo do rozwiązania Umowy z zachowaniem okresu wypowiedzenia wskazanego w Umowie, składając DCT wypowiedzenie w ciągu 7 dni od otrzymania zawiadomienia o zmianie WW. Jeśli Klient nie złoży wypowiedzenia w ciągu 7 dni od daty otrzymania zawiadomienia o zmianie WW, uznaje się, że Klient zaakceptował zmienione WW.