

TARYFA BULK CARGO – PORT SZCZECIN 1/2026

POSTANOWIENIA OGÓLNE

ROZDZIAŁ I

STOSOWANIE TARYFY

1. Niniejsza Taryfa określa ogólne warunki obsługi i rozliczeń usług świadczonych przez Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o. (zwaną w dalszej części „BC-PS”). BC-PS świadczy usługi na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w rejonie Basenu Górniczego oraz Basenu Górnośląskiego. Zawarte w Taryfie warunki obsługi i opłaty obowiązują w przypadkach, gdy strony nie uzgodniły inaczej.
2. Świadczenie usług portowych przez BC-PS odbywa się zgodnie z niżej wymienionymi przepisami:
 - Umowa o Współpracy pomiędzy BC-PS a Zlecającym usługę wraz z załącznikami;
 - Przepisy Portowe - zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 roku, tj. z późniejszymi zmianami;
 - Kodeks Morski;
 - Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej ZMPSiŚ S.A. „Rejon Przeladunków Masowych” i „Rejon Basenu Górnośląskiego”;
 - Zwyczaje Portowe – Zbiór praktyk i zasad współpracy uczestników obrotu portowego, opracowanie KIGM uchwała nr 24/R/2013 z dn. 10.10.2013;
 - Zarządzenie nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 5 kwietnia 2004 r. w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i wyładunku masowców z późniejszymi zmianami;
 - Kodeks Cywilny.
3. Taryfa 1/2026 obowiązuje od 01.04.2026 do odwołania.

ROZDZIAŁ II

ZASADY OGÓLNE

1. BC-PS świadczy usługi w dni robocze, zaś w dni wolne od pracy tj. soboty, niedziele i święta zgodnie z dodatkiem określonym w Załączniku Cenowym do Taryfy lub na warunkach odrębnie uzgodnionych. O przyjęciu zlecenia na usługi w dni wolne od pracy i święta decyduje BC-PS. Za dni wolne od pracy uważa się czas od godziny 22.00 dnia roboczego poprzedzającego dzień wolny od pracy albo od godziny 14.00 w dniach 24 i 31.XII do godziny 22.00 ostatniego dnia wolnego od pracy. W przypadku gdy dzień wolny od pracy jest świętem uroczystym (wykaz świąt uroczystych - pkt II ppkt 2.), wtedy za dzień wolny od pracy uważa się czas od godziny 22.00 dnia roboczego poprzedzającego dzień wolny od pracy do godziny 6.00 dnia roboczego następującego po dniu wolnym od pracy.
2. Wykaz świąt uroczystych w BC-PS zgodnie z obowiązującymi przepisami:
 - 1 stycznia - Nowy Rok
 - 6 stycznia – Trzech Króli
 - Pierwszy dzień Wielkanocy - Niedziela Wielkanocna, święto ruchome
 - Drugi dzień Wielkanocy – Poniedziałek Wielkanocny, święto ruchome
 - 1 maja - Święto Pracy
 - 3 maja - Rocznica Uchwalenia Konstytucji
 - Boże Ciało – święto ruchome
 - Zesłanie Ducha Świętego – święto ruchome
 - 15 sierpnia – Wniebowzięcie Najświętszej Marii Panny
 - 1 listopada - Wszystkich Świętych
 - 11 listopada - Święto Odzyskania Niepodległości
 - Wigilia Bożego Narodzenia
 - Pierwszy i drugi dzień Bożego Narodzenia
 - 31 grudzień od godziny 14.00 - Sylwester
3. BC-PS pracuje w systemie trzyzmianowym:
 - Zmiana I w godzinach 22.00 - 06.00
 - Zmiana II w godzinach 06.00 - 14.00
 - Zmiana III w godzinach 14.00 - 22.00

Przerwy zmianowe:

- 5.45 - 6.15
- 13.45 - 14.15

– 21.45 - 22.15

Przerwy posiłkowe:

- 10.00 - 10.30
- 18.00 - 18.30
- 02.00 - 02.30

4. Za usługi wykonywane w zmianie nocnej od godziny 22.00 do 06.00 BC-PS nalicza dodatek nocny, chyba że strony w innych umowach ustaliły inaczej.
5. Biuro Głównego Dyspozytora pracuje w dni powszednie w godzinach 7.00 do 15.00.
6. Zgłoszenia usług do planu dobowo – zmianowego pracy przyjmowane są drogą elektroniczną na adres dyspozycja@bulkcargo.com.pl najpóźniej do godziny 10.00 dnia poprzedzającego dzień, na który ustalany jest plan dobowo - zmianowy.
7. Czynności przeładunkowe zlecone dla BC-PS rozpoczynają się od początku zmian roboczych. Rozpoczęcie prac w innym terminie wymaga wzajemnego uzgodnienia.
8. BC-PS zastrzega sobie wyłączność na wszelkie prace związane z mocowaniem ładunku oraz na dostarczanie materiałów sztauerskich, chyba że strony ustaliły inaczej. Ceny materiałów sztauerskich obowiązujące w BC-PS są dostępne w „Załączniku Cenowym do Taryfy”.
9. Jeżeli ładunek został zadeklarowany bez podania cech, BC-PS składa go również bez uwzględniania cech. Przy podjęciu ładunku Zlecający, żądając poszczególnych sztuk ładunku według cech, powinien uprzednio zlecić sortowanie ładunku w składach portowych. Zlecenie sortowania, ważenia i innych prac manipulacyjnych w trakcie przeładunku uwarunkowane jest technicznymi możliwościami BC-PS, a w relacjach burtowych również zgodą armatora. Zlecenie w/w usług dodatkowych podczas relacji burtowych wyłącza odpowiedzialność BC-PS z przyjętych uprzednio rat przeładunkowych.
10. Wszelkie uszkodzenia ładunku powinny być zgłoszone protokółarnie niezwłocznie, a najpóźniej do końca zmiany, w której usługa była wykonywana. Odnośny protokół powinien być podpisany przez Zlecającego i przedstawiciela BC-PS.
11. Wszelkie awarie lub uszkodzenia środków transportu śródlądowego lub morskiego wynikłe podczas prac przeładunkowych muszą być zgłoszone pisemnie lub dokumentowo w języku polskim protokołem uszkodzenia (w formie protestu) i przekazane do Dysponenta nabrzeża oraz Dyspozycji Głównej BC-PS niezwłocznie po stwierdzeniu jego powstania, najpóźniej do końca zmiany roboczej. Wyjątkowo w uzasadnionych przypadkach po zakończeniu prac wy-załadunkowych danej ładowni statku. Przyjęcie przez Dysponenta protokołu zgłoszenia o awarii lub uszkodzeniu jest jedynie

potwierdzeniem przyjęcia tego zgłoszenia do zweryfikowania i rozpatrzenia przez odpowiednie służby techniczne BC-PS i przedstawiciela statku w możliwie najszybszym terminie. Ustalenie zasadności zgłoszonych roszczeń pomiędzy przedstawicielem armatora i BC-PS oraz terminu ewentualnej naprawy lub sposobu rozliczenia pomiędzy stronami powinny być zakończone przed wyjściem jednostki z portu.

12. BC-PS może przyjmować w imieniu Zlecającego awizację nadchodzących do niej wagonów oraz dokonać czynności ich przyjmowania i zdawania pod względem technicznym. Rozliczenie za w/w czynności będzie odbywać się w okresach miesięcznych, według stawki określonej w Załączniku Cenowym do Taryfy.
13. Czas obsługi wagonów - bez kosztów dla BC-PS - wynosi 24 godziny / wagon. Koszty wynikające z przekroczenia wyżej wymienionego czasu obciążają stronę, która zawiniła. 24 godzinny czas obsługi nie dotyczy wagonów z ładunkiem w stanie niehandlowym tj. zamrożonym, zamoczonym, zanieczyszczonym lub uszkodzonym. Zlecenie ważenia/tarowania wagonów wydłuża czas obsługi wagonów o dodatkowe 12 godzin bez kosztów dla przeładowcy.
14. Obsługa samochodów przez przeładowcę realizowana jest na podstawie planu dobowo-zmianowego. Zleceniodawca zobowiązany jest do podania ilości jednostek transportowych przewidzianych do obsługi do godz. 10:00 każdego dnia roboczego. Ujęcie samochodów w planie dobowo-zmianowym gwarantuje obsługę zaplanowanej ilości. Plan dobowo-zmianowy przygotowany jest na kolejny dzień roboczy.
Obsługa samochodów realizowana jest w kolejności przybycia (chyba że uzgodniono inaczej) i zgłoszenia gotowości do załadunku lub wyładunku dysponentowi terminalu.
15. Za samochód gotowy do czynności za-/rozładunkowych uważa się każdą jednostkę, która wykonała czynności ważenia (jeśli są wymagane - wszystkie ładunki masowe i zjednostkowane w workach BB) i zgłosiła się do dysponenta terminalu.
16. Samochody zgłoszone do planu dobowo-zmianowego obsługiwane są w następującym harmonogramie:
 - zgłoszenie gotowości w zmianie II (06:00 do 14:00) – obsługa najpóźniej w zmianie III (14:00 do 20:30)
 - zgłoszenie gotowości w zmianie III (14:00 do 22:00) - obsługa najpóźniej w zmianie II (06:00 do 14:00) następnego dnia roboczego.

Przeładowca zastrzega sobie prawo do zmiany powyższej zasady i szybszego załadunku samochodów w przypadku dostępności zespołów załadunkowych oraz przyczyn niezależnych.

17. Samochody opóźnione z przyczyn leżących poza przeładowcą lub wyższej konieczności będą obsługiwane poza kolejnością.
18. Każdy samochód, który zgłosił gotowość (patrz procedury powyżej), a następnie oczekuje na za-/wyładunek w kolejnej zmianie roboczej winien skierować się na parking buforowy.
19. O konieczności dojazdu do miejsca za-/rozładunku pojazdu oczekującego na parkingu buforowym, kierowcę informuje spedytor.
20. Przeładowca w porozumieniu ze zleceniodawcą może realizować za-/rozładunki samochodów przez całą dobę w przypadku zmasowanych dostaw lub odbiorów ładunków przy obsłudze w relacji bezpośredniej.
21. Każdy zleceniodawca odpowiada za osoby (kierowców) awizowane do systemu brama.
22. Obsługa ładunków/samochodów, których nie ujęto w planie dobowo-zmianowym może zostać wykonana po uzgodnieniu z przeładowcą w ramach posiadanych mocy przerobowych. W przypadku braku takiej możliwości ładunek/samochód będzie traktowany jak zgłoszony do planu dobowo-zmianowego i obsłużony w kolejnej dobie w zm.II (06:00 do 14:00).
23. Wyczekiwanie zespołów roboczych i urządzeń przeładunkowych powyżej 1 godziny od planowego rozpoczęcia zmiany wynika z braku środków transportu zamówionych na daną zmianę obciążają Zlecającego.
24. W przypadku niegotowości statku do za-/wyładunku bez określenia terminu gotowości lub gdy prace przeładunkowe zostały już zakończone, a miejsce przy nabrzeżu jest potrzebne do obsługi kolejnej zaplanowanej jednostki, BC-PS ma prawo po upływie czterech godzin wystąpić o przeholowanie statku na koszt armatora w inne wyznaczone miejsce lub w przypadku odmowy obciążyć go wszystkimi kosztami przestoju wagonów, samochodów i jednostek pływających uzgodnionych w planie dobowo – zmianowym do przeładunku w zajęтым przez ten statek miejscu.
25. W zakresie przeładunku i składowania oraz przewozów portowych ładunków niebezpiecznych obowiązują odrębne przepisy porządkowe administracji państwowej.
26. Zlecenie prac przeładunkowych na wszystkie środki transportu morskiego i śródlądowego wymaga, w oparciu o manifest lub cargo listę, uzgodnienia z BC-PS kolejności za-/wyładunku oraz z przedstawicielem armatora sposobu rozmieszczenia i mocowania

ładunku. Po zakończeniu w/w prac kapitan przed wyjściem jednostki pływającej z portu potwierdza przedstawicielowi BC-PS prawidłowość wykonanej sztauerki / trymerki. Brak potwierdzenia prawidłowości wykonania prac za/wyładunkowych oraz mocowania ładunku ze strony przedstawiciela jednostki i decyzja o wyjściu z portu jest jednoznaczna z przyjęciem ładunku bez uwag.

27. Stawka zasadnicza jest naliczana niezależnie od tego, czy usługa zlecona dla BC-PS jest realizowana żurawiami statkowymi czy portowymi. W przypadku używania żurawi statkowych BC-PS zapewnia obsługę tych urządzeń.
28. Wszystkie spory mogące wyniknąć w trakcie realizacji zlecenia będą rozstrzygane przez Strony polubownie. Skierowanie sporu na drogę sądową powinno nastąpić po wyczerpaniu wszelkich możliwości ugody.

ROZDZIAŁ III

ZLECANIE USŁUG

1. BC-PS wykonuje usługi portowe na podstawie zlecenia generalnego, dostarczonego do Działu Głównego Dyspozytora w formie pisemnej lub dokumentowej. Zlecenia dla BC-PS winny być dostarczone najpóźniej na 24 godziny przed przewidywanym terminem rozpoczęcia usługi - ładunki masowe i 48 godzin ładunki drobnicowe.
2. BC-PS przyjmuje do obsługi statki na warunkach „no despatch / no demurrage”, chyba że w umowach uzgodniono inaczej.
3. Zlecenie usługi dla BC-PS jest równoznaczne z zaakceptowaniem warunków niniejszej Taryfy.
4. Zlecenia na pracę w dni wolne od pracy i dzień roboczy następujący po dniach wolnych przyjmowane są do dobowo – zmianowego planu pracy do godziny 10:00 w dniu roboczym je poprzedzającym, natomiast na zmianę nocną w dni wolne – najpóźniej na dwa dni przed dniem wolnym.
5. Przyjęcie przez BC-PS zlecenia do planu dobowo – zmianowego jest jednoznaczne z zobowiązaniem się do wykonania usługi przeładunkowej, wynikającej z tego planu, przy zapewnieniu przez Zlecającego warunków umożliwiających BC-PS wykonanie tej usługi.
6. Niezgłoszenie usługi przez Zlecającego do planu dobowo – zmianowego będzie realizowane w ramach wolnych mocy przeładunkowych lub przyjęte w miarę możliwości

przeładunkowych do planu dobowo – zmianowego pracy w dobie następnego bez ponoszenia

kosztów przestoju środków transportu ze strony BC-PS.

7. Jeżeli Zlecający nie zapewni warunków umożliwiających BC-PS wykonanie usługi, z wyłączeniem przypadku siły wyższej oraz sytuacji nad którymi Zlecający nie ma kontroli, przeładowca ma prawo swobodnego wykorzystania swoich możliwości przeładunkowych zarezerwowanych w planie dla Zlecającego. W takim przypadku BC-PS może zastrzec przyjęcie danej partii ładunku do obsługi dopiero w ramach wolnych mocy przeładunkowych.
8. Zlecający usługę, z wyłączeniem zleceń generalnych, powinien dostarczyć zlecenie w formie pisemnej lub dokumentowej najpóźniej na 4 godziny przed rozpoczęciem zmiany, w której ma być wykonana usługa, jednakże nie wcześniej niż 5 dni przed terminem wykonania usługi.
9. Odwołanie zlecenia w dni robocze powinno być zgłoszone na 4 godziny przed rozpoczęciem danej zmiany.
10. Odwołanie zlecenia na usługi, które mają być wykonane w dni wolne od pracy powinno być zgłoszone co najmniej na:
 - 26 godzin przed rozpoczęciem pierwszej zmiany roboczej w dni wolne od pracy;
 - Do godziny 13.00 w dzień poprzedzający wykonanie usługi dla pozostałych zmian.
11. Zleceniodawca ponosi koszty wyczekiwania zamówionych zespołów roboczych oraz obsługi urządzeń przeładunkowych i sprzętu w wypadku:
 - nieodwołania zlecenia zgodnie z ustalonymi zasadami opisanymi w taryfie BC-PS,
 - niewykonania w terminie czynności spedycyjnych lub innych czynności dotyczących ładunku uniemożliwiających zleconych czynności przeładunkowych.Podstawę do obciążenia z tego tytułu stanowi obustronnie podpisany wykaz przerw sporządzony przez pracownika BC-PS. W przypadku odmowy potwierdzenia przerw przez Zlecającego, BC-PS ma prawo obciążyć go kosztami powstałych przestoi w pracy na podstawie jednostronnie potwierdzonego wykazu.
12. Zlecenie załadunku, wyładunku lub przeładunku ładunków awaryjnych dokonuje się na podstawie osobnej umowy / zlecenia.

ROZDZIAŁ IV

ROZLICZENIE USŁUG

1. Stawki podane w Załączniku Cenowym do Taryfy wyrażone są w polskich złotych PLN i są stawkami netto.
2. Podatek VAT naliczamy zgodnie z obowiązującymi przepisami.
3. Stawki przeładunkowe z ofert lub umów dotyczą przeładunku w dni robocze i ładunku w normalnym stanie handlowym, niepowodującym dodatkowego utrudnienia przewożonego statkami klasy trymonicznej „A” (ładunki masowe) i typu „box shaped” (ładunki zjednostkowane). W przeciwnym razie pobiera się opłaty dodatkowe według Załącznika Cenowego do Taryfy. Chyba że umowa lub oferta stanowi inaczej.
4. Stawki za/wyładunkowe odnoszą się wyłącznie do statków samotrumujących i/lub jednopokładowych. Za za/wyładunek do/ze statków posiadających międzypokłady oraz za pracę w pomieszczeniach trudnodostępnych stosuje się dodatek według Załącznika Cenowego do Taryfy. Za pomieszczenia trudnodostępne rozumie się zbiorniki dziobowe, ładownie posiadające podłogę o różnych poziomach w stosunku do światła luku, ładownie posiadające wymiary poniżej 100 m² lub posiadające luki o wymiarach poniżej 2,5 x 3,0 m oraz miejsca nieprzeznaczone normalnie dla ładunków i nie pozwalające na normalną manipulację urządzeniami przeładunkowymi.
5. Niehandlowy stan ładunku ustalany jest protokołem podpisanym przez obie strony, a w przypadku spornym – atestem rzeczoznawcy. Przeładunek ładunków w stanie niehandlowym będzie obciążony dodatkowymi opłatami według Załącznika Cenowego do Taryfy.
6. Rozliczanie prac robotników portowych i sprzętu przeładunkowego w roboczogodzinach będzie naliczane zgodnie z Załącznikiem Cenowym do Taryfy – stawki za obsługę w dni robocze.
7. Koszt czynności związanych z usługami wykonywanymi w wyniku zarządzenia władz administracji państwowej ponosi strona, na rzecz której usługa została wykonana.
8. Podstawą do obliczenia opłat dla ładunków drobnicowych i masowych zjednostkowanych jest ciężar brutto podany w zleceniu, który winien być zgodny z ciężarem podanym w dokumentach przewozowych.

10. Podstawą do obliczenia opłat dla ładunków masowych luzem jest ciężar według wagi wykazanej w konosamencie lub określony podczas ważenia na portowych wagach (samochodowej lub kolejowej), lub w inny sposób ustalony przez umawiające się strony.
11. BC-PS świadczy usługi cumownicze na terenie Spółki zgodnie z Przepisami Portowymi. Opłaty za usługi cumownicze wykonywane brygadami BC-PS rozliczane są zgodnie z tabelą przedstawioną w Załączniku Cenowym do Taryfy.
12. Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków obsługiwanych na terminalach BC-PS pobiera Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
13. Statki cumujące przy nabrzeżach BC-PS i objęte opłatą dozorową rozliczane są zgodnie z Załącznikiem Cenowym do Taryfy. Uzgodnienie stawki dozorowej przez przedstawiciela armatora nie zwalnia go z obowiązku ustalenia zasad postojów z Głównym Dyspozytorem BC-PS oraz z obowiązku przestrzegania zapisów w Taryfie Zasady Ogólne rozdział II pkt. 24.
14. Jeżeli strony w odrębnych umowach nie ustaliły inaczej termin płatności wynosi 7 dni od daty wystawienia faktury. BC-PS ma prawo żądać od Zlecającego zaliczki lub pełnej wpłaty należności przed wykonaniem usługi.
15. Zleceniodawca nie może dokonywać żadnych potrąceń lub kompensat swoich należności ze zobowiązaniami wobec BC-PS bez pisemnej zgody BC-PS.
16. W przypadku przekroczenia terminu płatności należności za wykonane już usługi BC-PS może odmówić ich dalszego wykonywania do czasu uregulowania tych należności wraz z odsetkami. BC-PS zastrzega sobie również prawo zastawu na ładunku.
17. BC-PS rozlicza usługi w PLN lub walutach obcych uzgodnionych w umowach z klientami. Przeliczenie należności na złotówki dokonywane będzie według średniego kursu odpowiedniej waluty z tabeli NBP, obowiązującego w dniu zakończenia usługi.

Pod pojęciem „zakończenia usługi” rozumie się:

- dla wszystkich usług statkowych (opłaty cumownicze, postojowe i inne) – datę wyjścia statku umieszczoną w zgłoszeniu wyjścia za wyjątkiem statków kierowanych do stoczni, kiedy datą „zakończenia usługi” będzie wyjście do stoczni;
- dla usług holowniczych i cumowniczych, dostaw wody, materiałów, energii – datę wykonania usługi / dostawy;

- dla usług w imporcie (wyładunek, przeładunek w relacji bezpośredniej oraz ewentualne manipulacje wykonane w trakcie przeładunku) – datę zakończenia wyładunku potwierdzoną podpisem przedstawiciela statku lub agenta;
 - dla pozostałych czynności przeładunkowych: manipulacji, czynności dodatkowych – datę wysyłki poszczególnych partii ładunku;
 - dla usługi w eksporcie (dla wszystkich czynności przeładunkowych, w tym manipulacji oraz dostawy materiałów) – datę zakończenia załadunku, umieszczoną w potwierdzeniu wykonania sztauerki / mocowania ładunku / trymerki lub dostawy materiałów.
18. Dla statków obsługiwanych przez kilku operatorów rozpoczęcie i zakończenie obsługi liczy się oddzielnie dla każdego z nich. Niezbędnym jest składanie odrębnego zlecenia przez Zlecającego w każdym operatorowi biorącemu udział w załadunku / rozładunku statku, jak również podpisanie przez Zlecającego niezbędnych dokumentów, niezwłocznie tj. w nieprzekraczalnym terminie 24 godzin po zakończeniu usługi przez określonego operatora.
19. Statki z ładunkiem lub do załadunku rozliczane wg raty rozładunkowej lub załadunkowej, obsługiwane są na zasadzie free despatch oraz demmorage half despatch.
Dla partii do 5000 ton ładunku obowiązuje zasada demmorage /free despatch
Dla partii powyżej 5000 ton ładunku obowiązuje zasada demmorage /half despatch.
Zasady nie stosuje się, jeśli strony ustaliły inaczej.
20. Zleceniodawca zobowiązany jest do podania pełnych warunków przy nominacji statku. W przypadku braku takiej informacji, jednostka będzie obsługiwana na warunkach no demmorage /no despatch. Nominacja winna być przesłana do BCPS najpóźniej na 1 tydzień przed przybyciem statku, chyba że strony ustaliły inaczej.

OBOWIĄZKI I ODPOWIEDZIALNOŚĆ STRON

ROZDZIAŁ I

OBOWIĄZKI ZLECENIODAWCY

1. Zleceniodawca jest zobowiązany do zlecenia usług w formie pisemnej lub dokumentowej w terminach przewidzianych w Taryfie. Zlecenie na usługi portowe musi zawierać:

- Nazwa i adres zleceniodawcy oraz data wystawienia zlecenia.
 - Nazwa oraz rodzaj środka transportu.
 - Kraj pochodzenia i port załadunku.
 - Nazwa oraz gatunek ładunku zgodna z kartą charakterystyki, ilość, waga ładunku, ciężar usypowy [kg/m³] oraz współczynnik sztauerski.
 - Wyznaczone nabrzeże przeładunkowe (opcjonalnie).
 - Numer kontraktu (opcjonalnie)
 - Właściwości ładunku, rodzaj opakowania i ocechowania, a przy ładunkach niebezpiecznych dodatkowo:
 - o informację, czy ładunek jest niebezpieczny w transporcie (czy podlega pod ADR/RID/IMDG/ADN),
 - o numer UN, klasę oraz grupę pakowania,
 - o nazwę ładunku zgodną z ADR/RID/IMDG/ADN,
 - Relacja przeładunkowa.
 - Treść zleceń dla innych firm warunkujących wykonanie zlecenia przez Spółkę.
 - Nazwa płatnika usług.
 - Wcześniej uzgodnione z BC-PS warunki obsługi statku (rozpoczęcie liczenia czasu, sposób liczenia czasu w dni wolne od pracy, wysokość raty za / wyładunkowej, wysokość stawki demurrage / despatch itp.).
 - Zlecenie na usługi dodatkowe wraz z określeniem płatnika usług, materiałów sztauerskich mocujących i zabezpieczających (jeżeli takie występują).
 - Podpis i pieczęć zleceniodawcy / podpis elektroniczny.
2. W przypadku przeładunku ładunku niebezpiecznego, Spedytor zobowiązany jest każdorazowo do dostarczenia, zgodnej z aktualnymi przepisami, karty charakterystyki ładunku do zlecenia generalnego.
- W przypadku przeładunku nowego ładunku, Zleceniodawca zobowiązany jest do dostarczenia karty charakterystyki ładunku do zlecenia generalnego.
3. Zleceniodawca na terenie BC-PS zobowiązany jest do korzystania ze zunifikowanych druków przyjętych w obrocie portowym. Dotyczy to deklaracji złożenia „B”, podjęcia „AC” i zdawczo-odbiorczych dokumentów kolejowych. Formularze wyszczególnione są w załączniku nr 1.

4. Zleceniodawca jest zobowiązany do zgłaszania podejścia ładunku do portu na wszelkich jednostkach i bieżących korekt do dobowego planu pracy, zgodnie z zasadami przewidzianymi w niniejszej Taryfie.
5. Zawierający umowę o wykonanie usługi na podstawie niniejszej Taryfy obowiązany jest podporządkować się wszelkim przepisom w niej zawartym.
6. Dodatkowe wymagane dokumenty według relacji:

- manifest,
- lista roz/załadunkowa / plan roz/załadunku.
- stowage plan / cargo plan wraz z wykazem obstrukcji w ładowni (jeżeli występują) – niezależnie od relacji,

Lista / plan załadunkowy powinny zawierać ilość, tonaż, cechy ładunku i port przeznaczenia. Po zakończeniu czynności załadunkowych Zlecający zobowiązany jest do niezwłocznego dostarczenia konosamentu (ewentualnie kwitu sternika) na całą partię statkową / barkową.

6. Zleceniodawca ma obowiązek stworzyć odpowiednie warunki obsługi statków aby umożliwić przeładowcy utrzymanie przyjętych w umowach dobowych rat przeładunkowych.

Przy drobnicowych ładunkach całostatkowych winny być spełnione następujące warunki:

- statki do 1.000 DWT – ładunek rozłożony pod co najmniej dwoma normalnymi lukami lub w ładowni o jednym luku podwójnym umożliwiającym pracę dwóch urządzeń przeładunkowych,
- statki od 1.001 DWT do 6.000 DWT – ładunek rozłożony pod co najmniej trzema normalnymi lukami,
- statki powyżej 6.000 DWT – ładunek rozłożony pod co najmniej czterema normalnymi lukami.

Przy całostatkowych ładunkach masowych winny być spełnione następujące warunki:

- statki do 6.000 DWT – ładunek rozłożony pod co najmniej dwoma normalnymi lukami lub w ładowni o jednym luku podwójnym umożliwiającym pracę dwóch urządzeń przeładunkowych,
- statki od 6.001 DWT do 15.000 DWT – ładunek rozłożony pod co najmniej trzema normalnymi lukami,
- statki powyżej 15.000 DWT – ładunek rozłożony pod co najmniej czterema normalnymi lukami.

W przypadku gdy statki nie spełniają powyższych warunków, port ma prawo do proporcjonalnego obniżenia raty przeładunkowej lub innych uzgodnień indywidualnych.

ROZDZIAŁ II

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZLECENIODAWCY

1. Odpowiedzialność Zleceniodawcy wynikającą z wykonania usług objętych niniejszą taryfą określają przepisy i postanowienia Taryfy oraz obowiązujące na terenie portu regulaminy, a we wszystkich nieuregulowanych przypadkach przepisy Kodeksu Cywilnego.
2. Zleceniodawca odpowiada za prawidłowość danych zawartych w zleceniu. Za błędy w dokumentacji odpowiedzialność ponosi zleceniodawca.
3. Zleceniodawca ponosi skutki finansowe wynikające z przypadków niewłaściwego deklarovania ciężaru, rodzaju lub innych właściwości fizycznych ładunku, istotnych podczas przeładunku lub procesu składowania, jeżeli nie przeprowadził korekty i uzupełnień odpowiednich dokumentów na dwie godziny przed rozpoczęciem wykonania usługi. W przypadku stwierdzenia rozbieżności z deklaracją BC-PS ma prawo dokonać kontroli deklarowanego ładunku, a wówczas Zleceniodawca ponosi koszty kontroli.
4. Zleceniodawca zobowiązany jest uregulować swoje zobowiązania niezwłocznie po otrzymaniu faktury, nie później jednak niż 7 dni od daty jej wystawienia, chyba że inne umowy stanowią inaczej. W przypadku przekroczenia terminu płatności BC-PS ma prawo naliczać odsetki ustawowe od przeterminowanych należności.

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI BC-PS

1. BC-PS zobowiązane jest do wykonania zlecenia zgodnie z ustalonymi warunkami obsługi z zachowaniem staranności oraz dbałości o przyjęty do przeładunku i składowania ładunek.

2. BC-PS jest zobowiązane do realizacji przyjętych kontraktów i zatwierdzonego planu dobowo - zmianowego zgodnie z przyjętymi ratami przeładunkowymi i na uzgodnionych warunkach obsługi. Wyłączenie z tego obowiązku następuje w sytuacji, gdy pojawią się inne – nieznanne w trakcie wcześniejszych ustaleń – okoliczności na które BC-PS nie ma wpływu, w tym wynikające z winy innych podmiotów uczestniczących w procesie przeładunkowym.
3. BC-PS zobowiązany jest wyładować ze statku ładunek partiami konosamentowymi. W przypadku, gdy ładunek w ładowniach statku jest pomieszany BC-PS ma prawo wstrzymać przeładunek i zobowiązany jest sporządzić odpowiedni protokół na te okoliczności. Protokół winien być podpisany przez armatora lub jego przedstawiciela, pracownika BC-PS oraz inne zainteresowane osoby ze strony Zlecającego. BC-PS przystępuje do dalszego wyładunku po otrzymaniu zlecenia na sortowanie lub po otrzymaniu zlecenia na wyładunek ładunku w stanie pomieszonym. Koszty sortowania związane z wyładunkiem partii konosamentowych pomieszanych w ładowniach statku oraz ewentualne inne koszty z tym związane pokrywa Zlecający usługę.

ROZDZIAŁ IV

ODPOWIEDZIALNOŚĆ BC-PS

1. BC-PS nie odpowiada za straty i uszkodzenia przeładowywanych ładunków, powstałe w skutek okoliczności od niego niezależnych.
2. BC-PS odpowiada za zawiniony i udowodniony przestój statku tylko wówczas, gdy na podstawie ustalonych warunków przyjął na siebie taką odpowiedzialność.
3. Jeżeli wina nie zostanie udowodniona, BC-PS nie ponosi odpowiedzialności jeżeli straty i szkody na ładunkach powstaną przez:
 - Ubytek naturalny, rozkurz, rozkrusz, złamanie, korozję, zepsucie, przeniknięcie przez opakowanie lub wyciek spowodowany właściwościami ładunku lub działaniem szkodników,
 - niewłaściwe lub brak normalnego opakowania handlowego,

- wpływ pogody lub inne zewnętrzne działania, jeżeli ładunki są składowane zwyczajowo - zgodnie z umową - na wolnym powietrzu lub w pomieszczeniach niezupełnie zamkniętych (wiaty).
 - zmianę właściwości fizyko-chemicznych uniemożliwiających normalną i prawidłową obsługę ładunku.
4. BC-PS zabezpiecza ładunek na placach plandekami przy odpowiednich warunkach atmosferycznych tj. wietrze nie przekraczającym 3 skali Beauforta (3,4-5,4 m/s) oraz przy stanie ładunku, w którym praca ta może zostać bezpiecznie wykonana.
 5. BC-PS ponosi koszty zawinionych przez siebie przestojów wagonów podstawionych pod przeładunek w ramach uzgodnionych ze Zlecającym ilości na poszczególnych miejscach przeładunkowych. BC-PS ma obowiązek załadować lub wyładować uzgodnioną ilość wagonów w relacjach na magazyn, plac składowy lub odwrotnie, w czasie zgodnym z obowiązującymi przepisami, chyba że strony ustalą inaczej. Postanowienie to nie dotyczy przeładunków w relacjach statkowych.
 6. BC-PS gwarantuje potwierdzone w umowach raty przeładunkowe. Raty ustalone są dla ładunków przewożonych w stanie handlowym na statkach klasy trymowniczej „A” przy obsłudze ładunków masowych i typu „box shaped” dla ładunków zjednostkowanych. Raty odnoszą się tylko do samego przeładunku i nie obejmują:
 - przygotowanie ładowni do przyjęcia ładunku,
 - przerw spowodowanych przez statek w celu balastowania lub obliczania ładunku,
 - mocowania ładunków wymagających specjalnego zabezpieczenia,
 - prac manipulacyjnych przy ładunkach w czasie przeładunku,
 - wybierania resztek ładunku ręcznie,
 - czyszczenia ładowni,
 - innych czynności nie objętych zleceniem na przeładunek
 - braku środków transportu do odbioru ładunku lub ładunku na środkach transportu w relacji bezpośredniej z/na statek.
 7. Odpowiedzialność BC-PS za szkody wyrządzone na ładunku jest ograniczona do wartości ładunku nie większej niż 0,50 PLN za 1 kg, maksymalnie jednak 35 000 PLN za całą szkodę. Odpowiedzialność BC-PS obejmuje roszczenia objęte bezpośrednim i normalnym związkiem przyczynowym.
 8. BC-PS nie odpowiada:

- za szkody i/lub straty spowodowane działaniem klęsk żywiołowych lub innej siły wyższej, względnie powstałe w wyniku strajków pracowników i/lub kontrahentów;
- za straty spowodowane nieterminowym przybyciem środków transportu morskiego, rzecznego lub lądowego współpracujących w procesie logistycznym ładunku;
- za skutki finansowe spowodowane zarządzeniami lub działaniem władz administracji państwowej;
- za utracone korzyści, które Zlecający lub osoby trzecie mogłyby uzyskać, gdyby szkody nie wyrządzono;
- za stan ładunków składowanych na otwartej przestrzeni w przypadku, gdy Zlecający tak zleci usługę. Nie zwalnia to BC-PS od należytego i starannego zabezpieczenia ładunku jak również od natychmiastowego zawiadomienia Zlecającego w przypadku stwierdzenia, że ładunek zaczyna ulegać uszkodzeniu albo, gdy nie można go należyście uchronić przed ujemnym działaniem wpływów atmosferycznych;
- za ewentualne szkody wyrządzone udzielaniem pomocy, do której BC-PS jest zobowiązane w interesie bezpieczeństwa portu - w granicach konieczności;
- przy przeładunku ładunków masowych za uszkodzenie przedmiotów i urządzeń, które w ładowniach statku znajdują się pod ładunkiem np. śruby rezerwowe, materiały sztauerskie, wystające uchwyty, pokrywy tankowe i włazowe, nierówności podłóg i ładowni itp. jeżeli Zleceniodawca ich nie zgłosił.
- za przerwy w pracy, za przestoje wagonów nie spowodowane przez siebie, a w szczególności za czynniki atmosferyczne tj. mgła, silne opady deszczu i śniegu ograniczające widoczność albo zbyt silny wiatr zagrażający bezpieczeństwu pracy urządzeń portowych uniemożliwiający wykonywanie pracy w porcie zgodnie z wymaganiami przepisów BHP i instrukcjami obsługi sprzętu i urządzeń;
- za skutki powodzi, pożaru, kradzieży oraz innych czynników, które znajdują się poza kontrolą BC-PS;
- działanie lub zaniechanie Zleceniodawcy oraz jakiegokolwiek szkody lub utracone korzyści osób trzecich nie będących Zleceniodawcą.