

Ogólne Warunki Sprzedaży i Dostaw Paliw Żeglugowych SHIP-SERVICE SA – listopad 2015 (SHIP-SERVICE OWS – listopad 2015)

1. Definicje

W niniejszym dokumencie, chyba że z kontekstu wynika inaczej, zastosowanie mają następujące definicje:

- (a) „Sprzedający” - oznacza „Ship-Service” S.A. z siedzibą w Warszawie.
- (b) „Paliwo Żeglugowe” - oznacza oleje opałowe lub oleje napędowe przeznaczone do celów żeglugi otrzymane z ropy naftowej oferowane przez Sprzedającego,
- (c) „Statek” - oznacza jednostkę pływającą z własnym napędem, nieuprawiającą prywatnych rejsów o charakterze rekreacyjnym, na którą dostawa Paliwa Żeglugowego jest dokonywana,
- (d) „Kupujący” - oznacza podmiot kupujący Paliwo Żeglugowe od Sprzedającego oraz, solidarnie z nim odpowiedzialni: agent, broker, jak również właściciel, czarterujący oraz zarządzający Statkiem, kapitał Statku oraz sam Statek,
- (e) „Strony” - oznacza Sprzedającego i Kupującego,
- (f) „Potwierdzenie” - oznacza oświadczenie Sprzedającego, w formie wiadomości faksowej, elektronicznej (e-mail) lub pisemnej, potwierdzające zawarcie, pomiędzy Stronami, umowy sprzedaży i dostawy Paliwa Żeglugowego na Statek,
- (g) „Umowa” - oznacza umowę sprzedaży i dostawy Paliwa Żeglugowego na Statek zawartą pomiędzy Stronami z datą wskazaną i na warunkach określonych w Potwierdzeniu oraz w niniejszym dokumencie.

2. Klasa Paliwa Żeglugowego / Jakość

- (a) Kupujący ponosi całkowitą odpowiedzialność za określenie klasy zamówionego Paliwa Żeglugowego wymienionego w Potwierdzeniu i jego użyteczności dla Statku.
- (b) Sprzedający oświadcza, że Paliwo Żeglugowe jest jednorodne, trwałej natury, oraz spełnia wymogi klasy Paliwa Żeglugowego zamówionego przez Kupującego wskazanego w Potwierdzeniu i jest odpowiedniej jakości.

3. Ilości

- (a) Paliwo Żeglugowe jest dostarczane na Statek w ilości zamówionej przez Kupującego i wskazanej w Potwierdzeniu.
- (b) Zważywszy na wymogi polskich przepisów celnych i akcyzowych, nie są możliwe jakiegokolwiek zmiany, w stosunku do tych wskazanych w Potwierdzeniu, ilości Paliwa Żeglugowego, w opcji kapitał Statku, które zostały zgłoszone Sprzedającemu po załadunku bunkierki lub autocysterny.
- (c) Jeżeli Statek nie odbierze całej ilości Paliwa Żeglugowego wskazanego w Potwierdzeniu i załadowanego na bunkierkę lub autocysternę, to Kupujący będzie odpowiedzialny w stosunku do Sprzedającego za wszelkie szkody, jakie poniósł Sprzedający w związku z powrotnym transportem i przeładunkiem Paliwa Żeglugowego do magazynu lub z powodu sprzedaży Paliwa Żeglugowego po cenie niższej w stosunku do ceny Paliwa Żeglugowego wskazanej w Potwierdzeniu.
- (d) Na okoliczność określoną w paragrafie 3(c), Strony ustalają karę umowną w wysokości 10% wartości nieodebranego Paliwa Żeglugowego, która jest wskazana w Potwierdzeniu, płatną przez Kupującego na rzecz Sprzedającego, z tym zastrzeżeniem jednak, że zapłata opisanej na wstępie kwoty nie pozbawia Sprzedającego uprawnień do żądania kwot przewyższających jej wysokość, jak również do skorzystania przez Sprzedającego z innych praw przysługujących mu na gruncie Umowy.

4. Pomiary

- (a) Ilości Paliwa Żeglugowego są określane na podstawie pomiarów ułady zbiorników bunkierki/ barki dokonującej dostawy bezpośrednio przed i po dostawie, lub wskazań licznika bunkierki/ barki/ autocysterny dokonującej dostawy, lub licznika zbiornika lądowego w przypadku dostawy z nabrzeża loco terminal lądowy Sprzedającego.
- (b) Strony, lub ich przedstawiciele mają prawo uczestniczyć w trakcie wykonywania pomiarów i wymagać podania niezbędnych informacji do zweryfikowania objętości dostarczonego Paliwa Żeglugowego. W przypadku zaniechania lub odmowy powyższej weryfikacji ilości Paliwa Żeglugowego przez Kupującego lub jego przedstawiciela, pomiar ilości wykonany przez Sprzedającego, jego przedstawiciela lub fizycznego dostawcę Sprzedającego są ostateczne i wiążące dla Kupującego, wynikiem czego reklamacje ilościowe dotyczące objętości dostarczonego Paliwa Żeglugowego nie będą uznawane.
- (c) Paliwo Żeglugowe dostarczane na warunkach tej Umowy, jest mierzone i przeliczane zgodnie z tabelami ASTM-API-IP Petroleum Measurement Tables.

5. Próbobranie

- (a) Przedstawiciele Sprzedającego i Kupującego przygotowują cztery (4) jednakowe reprezentatywne próbki jakościowe (RPJ) dla każdej klasy Paliwa Żeglugowego pobrane w trakcie całego czasu trwania operacji bunkrowania w obecności Stron lub ich przedstawicieli. Dwie (2) próbki są przekazywane na Statek a pozostałe pozostają u Sprzedającego.
- (b) Próbkę pobiera się na końcówce manifoldu paliwowego Statku, jeśli Statek jest wyposażony w urządzenie pozwalające pobrać próbki jedną z metod przewidzianych w Rezolucji IMO MEPC.96(47) *‘Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with Annex VI of MARPOL 73/78’*. W przeciwnym razie próbki są pobierane metodą ciągłą-kropelkową za pomocą króćca probierczego zainstalowanego na końcówce manifoldu

- bunkierki.
- (c) Wyżej wspomniane próbki mają być należycie zaplombowane za pomocą plomb z unikalnym oznaczeniem alfanumerycznym i posiadać etykietę zawierającą nazwę Statku i jego nr IMO (jeśli Statek go posiada), nazwę środka dostawy, nazwę produktu, miejsce pobrania próbki, datę i miejsce dostawy, numer plomby oraz podpis przedstawiciela Sprzedającego i podpis przedstawiciela Statku. Numery plomb danych próbek są zapisywane na dokumencie dostawy (kwicie bunkrowym).
- (d) Okres przechowywania próbek przez Sprzedającego dla celów ewentualnych reklamacji handlowych wynosi trzydzieści (30) dni od daty dostawy Paliwa Żeglugowego na Statek.

6. Dostawa i tytuł

- (a) Kupujący jest zobowiązany do posiadania Statku w swojej dyspozycji dla wykonania dostawy Paliwa Żeglugowego przez Sprzedającego oraz do zużycia dostarczonego na Statek Paliwa Żeglugowego wyłącznie do celów żeglugi, z wyłączeniem prywatnych rejsów o charakterze rekreacyjnym.
- (b) Paliwo Żeglugowe jest dostarczane na Statek w porcie lub miejscu wskazanym w Potwierdzeniu. Jeżeli przepisy celne oraz lokalne regulacje właściciela danego nabrzeża/ terminalu w danym porcie nie stanowią inaczej, dostawy odbywają się w dzień i w nocy, włączając niedziele i święta.
- (c) Wzajemnie uzgodniony czas realizacji dostawy jest określony w Potwierdzeniu.
- (d) Kupujący lub jego agent w porcie lub miejscu dostawy, zobowiązany jest podać Sprzedającemu lub jego przedstawicielowi w porcie lub miejscu dostawy, przybliżone zgłoszenie na 72 i 48 godzin przed dostawą (wyłączając soboty, niedziele i święta) oraz ostateczne zgłoszenie na 24 godziny przed dostawą (wyłączając soboty, niedziele i święta).
- (e) Paliwo Żeglugowe jest dostarczane:
- (i) ex terminal lądowy lub barka magazynowa Sprzedającego, lub
 - (ii) autocysternami, lub
 - (iii) bunkierkami
- (f) Sprzedający:
- (i) powinien być w posiadaniu wszystkich pozwoleń wymaganych przepisami w celu realizacji dostawy Paliwa Żeglugowego w porcie lub miejscu dostawy.
 - (ii) jest odpowiedzialny za operację standardowego podłączenia międzynarodowego łącza i rozłączenia pomiędzy węzłami dostawczymi a przyłączem statku i powinien upewnić się przed rozpoczęciem operacji przepompowywania, że wąż jest prawidłowo i bezpiecznie podłączony do manifoldu Statku.
- (g) Kupujący powinien zadbać, żeby Statek był w posiadaniu wszelkich niezbędnych dokumentów wymaganych przepisami w celu odbioru dostawy Paliwa Żeglugowego w porcie lub miejscu dostawy oraz poinstruować kapitana Statku o następujących obowiązkach:
- (i) pisemnym potwierdzeniu, przed dostawą, maksymalnej dopuszczalnej raty przeładunkowej, uzgodnieniu sposobu łączności i awaryjnej procedury wstrzymania przeładunku. Minimalna rata przeładunku wymagana przez Sprzedającego dla ciężkich paliw pozostałościowych (HFO) wynosi 100 mts/ godz, jeżeli jest mniejsza powinna być wymieniona w Potwierdzeniu.
 - (ii) powiadomić Sprzedającego na piśmie przed Potwierdzeniem dostawy o jakichkolwiek specjalnych warunkach, trudnościach, uszkodzeniach lub innych faktach dotyczących Statku, które mogą negatywnie wpłynąć na realizację dostawy Paliwa Żeglugowego.
 - (iii) zabezpieczyć wolną burtę Statku w celu przyjęcia dostawy Paliwa Żeglugowego i udzielić wszelkiej pomocy, która jest niezbędna do zacumowania i odcumowania bunkierki, a także podłączenia i rozłączenia węży.
- (h) Jakiegokolwiek opóźnienie spowodowane z winy Kupującego/Statku, a w szczególności z powodu niedopełnienia przez niego obowiązków opisanych w par. 6 pkt (g) i), ii), iii) daje prawo Sprzedającemu do obciążenia Kupującego stawką 200,00 USD za każdą rozpoczętą godzinę opóźnienia.
- (i) Dostawa Paliwa Żeglugowego na Statek dokonywana jest wyłącznie do zbiorników na stałe zainstalowanych na Statku. Kupujący nie może żądać od Sprzedającego dokonania dostawy do jakiegokolwiek zbiorników statkowych, które nie są na stałe zainstalowane na Statku.
- (j) Dostawę Paliwa Żeglugowego uważa się za zakończoną, gdy Paliwo Żeglugowe osiąga flanszę łączącą rurociąg lub węże ze środków dostawy wymienionych w par. 6 pkt (e) z podłączeniem magistrali paliwowej Statku, w którym to miejscu odpowiedzialność Sprzedającego wygasa, zaś na Kupującego przechodzi całe ryzyko związane z dostarczonym Paliwem Żeglugowym, włączając straty, uszkodzenia, zepsucia, grabież, parowanie lub ubytek, jakość, osiadanie w stosunku do Paliwa Żeglugowego dostarczonego.
- (k) Do chwili zapłaty wszystkich kwot należnych Sprzedającemu od Kupującego za dostarczone na Statek Paliwo Żeglugowe stanowi ono depozyt nieprawidłowy w dyspozycji Kupującego, do którego zwrotu jest on zobowiązany w miejscu i czasie wskazanym przez Sprzedającego.

7. Dokumentacja

- (a) Przed rozpoczęciem dostawy, przedstawiciel Sprzedającego informuje kapitana Statku lub jego przedstawiciela o ilości dostarczanego Paliwa Żeglugowego oraz okazuje certyfikat dostawy, który zawiera informacje wymagane w zgodzie z zaleceniami IMO/ISO tj. specyfikację Paliwa Żeglugowego zawierającą, co najmniej, wartości dla następujących parametrów:
- lepkość
 - gęstość

- zawartość wody
- zawartość siarki
- punkt zapłonu
- temperaturę Paliwa Żeglugowego w momencie dostawy
- punkt płynięcia

Dodatkowo, na życzenie Kupującego podobne informacje mogą zostać udostępnione, co do zawartości pozostałych parametrów wymienionych w aktualnej normie ISO 8217 określającej specyfikację paliw żeglugowych dla danego rodzaju paliwa.

- (b) Strony uznają, że do podpisania dokumentu dostawy (kwitu bunkrowego) lub innych dokumentów i oświadczeń dotyczących dostawy, jeżeli jest to wymagane lokalnymi przepisami oraz odbioru zamówionego paliwa żeglugowego w imieniu Kupującego upoważnieni są członkowie załogi Statku, o ile w Potwierdzeniu nie zostanie wskazane inaczej.
- (c) Gdy dostawa została zakończona i ilości zmierzone, dokument dostawy (kwit bunkrowy) wystawiony przez Sprzedającego lub jego przedstawiciela musi być podpisany przez kapitana Statku, jego reprezentanta, bądź upoważnionego członka załogi i podstemplowany przez Statek oraz zwrócony Sprzedającemu lub jego przedstawicielowi, jako dowód dostawy. Kopia kwitu bunkrowego pozostaje u kapitana lub jego przedstawiciela na Statku. Kwit bunkrowy powinien zawierać co najmniej poniższe informacje:
- gęstość w kg/m^3 w temp. 15°C
 - lepkość kinematyczną w temp. 50°C dla Paliw Pozostałościowych i w 40°C dla Paliw Destylacyjnych
 - zawartość wody
 - punkt zapłonu
 - punkt płynięcia
 - zawartość siarki w %
 - temperaturę Paliwa Żeglugowego w momencie dostawy
 - dostarczoną ilość wyrażoną w jednostkach objętości
 - dostarczoną ilość w jednostkach masy [Mg – tonach metrycznych]
- (d) Dodatkowo, jeżeli jest to wymagane lokalnymi przepisami, Sprzedający jest zobowiązany podać w dokumencie dostawy (kwicie bunkrowym) skład mieszanki danego Paliwa Żeglugowego.
- (e) W rozumieniu umowy opartej na niniejszych OWS, kapitan Statku, jego przedstawiciel lub upoważniony członek załogi Statku, podpisuje i podstemplowuje raporty ułazowe bunkierki oraz kwity bunkrowe za zgodność objętości dostarczonej w danej temperaturze. Dalsza weryfikacja informacji na kwicie bunkrowym może być uzyskana na podstawie wyników analizy reprezentatywnej próbki dostawy przechowywanej na Statku.
- (f) W przypadku, gdy kapitan Statku stwierdzi negatywny wynik pomiarów lub próbobrania lub niezgodność w ilości dostarczanego Paliwa Żeglugowego z ilością wskazaną w Potwierdzeniu lub będzie miał zastrzeżenia w innej kwestii dotyczącej dostarczanego Paliwa Żeglugowego lub samej dostawy, może zamieścić uwagę w odpowiednim polu na kwicie bunkrowym lub wystawić oddzielny „*Letter of Protest*” i natychmiast doręczyć go Sprzedającemu. Po ewentualnym naniesieniu uwag lub wystawieniu „*Letter of Protest*”, kapitan Statku, jego przedstawiciel lub upoważniony członek załogi Statku, jest zawsze zobowiązany do podpisania i podstemplowania raportów ułazowych bunkierki oraz kwitów bunkrowych przedstawionych przez Sprzedającego.

8. Cena i Opłaty Dodatkowe

- (a) Cena za Paliwo Żeglugowe poszczególnej klasy wyrażana jest w USD lub w innej uzgodnionej przez Strony walucie, wskazanej w Potwierdzeniu, za tonę metryczną [Mg] Paliwa Żeglugowego dostarczoną do zbiorników Statku.
- (b) W przypadku różnicy pomiędzy datą dostawy wskazaną w Potwierdzeniu a rzeczywistą datą dostawy, z powodów leżących po stronie Kupującego lub Statku, ceny powinny zostać ponownie potwierdzone przez Kupującego u Sprzedającego, z tym zastrzeżeniem, że Sprzedający ma prawo określić inną cenę.
- (c) W przypadku, gdy Kupujący anuluje, w całości lub w części, dostawę Paliwa Żeglugowego w ilości wskazanej w Potwierdzeniu, Sprzedający będzie uprawniony do żądania od Kupującego zapłaty kary umownej w wysokości do 10% wartości anulowanej przez Kupującego ilości Paliwa Żeglugowego.
- (d) Dodatkowe opłaty, frachty, ubezpieczenia, pilotaż, opłaty portowe, asysta straży pożarnej, holownika lub lodołamacza oraz inne wydatki związane z bunkrowaniem w ramach Umowy, niebędące zwyczajowymi kosztami dostawy ponoszonymi zawsze przez Sprzedającego, które wynikły w trakcie lub po dokonaniu dostawy i na których poniesienie Sprzedający nie wyraził zgody w Potwierdzeniu obciążają Kupującego. W przypadku zapłaty kwot, o których mowa w zdaniu pierwszym przez Sprzedającego będzie on uprawniony do żądania ich zwrotu od Kupującego w wysokości zapłaconej przez Sprzedającego, żaden inny dowód na okoliczności zasadności żądania Sprzedającego nie jest wymagany.

9. Płatność

- (a) Płatność za Paliwo Żeglugowe należy dokonać w przeciągu liczby dni wskazanych w Potwierdzeniu na podstawie oryginału faktury lub jej kopii, przesłanej Kupującemu lub jego agentowi/brokerowi faksem lub pocztą elektroniczną.
- (b) Płatność wynikająca z faktury dokonywana jest na konto wskazane w fakturze, bez dodatkowego wezwania, w pełnej wysokości wraz z należnymi Sprzedającemu odsetkami, bez jakichkolwiek potrąceń lub kompensat i to niezależnie od tego czy ich podstawą może być wyrok sądowy czy też inny tytuł prawny, Wszelkie opłaty, koszty i prowizje związane z zapłatą ponosi Kupujący.

- (c) Płatność uważa się za dokonaną w dniu uznania wpływu środków pieniężnych zgodnie z par. 9(b) na koncie bankowym wskazanym w fakturze przez Sprzedającego. Jeżeli płatność przypada na dzień wolny, Kupujący dokonuje jej w dniu roboczym poprzedzającym datę płatności.
- (d) W przypadku opóźnienia płatności Sprzedającemu przysługują odsetki w wysokości 20% w stosunku rocznym.

10. Wstrzymanie Dostaw /Rozwiązanie Umowy

- (a) Jeżeli w jakimkolwiek momencie trwania Umowy, sytuacja finansowa Kupującego ulegnie osłabieniu lub będzie niesatysfakcjonująca dla Sprzedającego lub w ocenie Sprzedającego, Kupujący nie będzie w stanie sprostać ciężącym na nim na gruncie Umowy obowiązkom, w szczególności finansowym, Sprzedający może uzależnić dokonanie dostawy od (i) dokonania przez Kupującego przedpłaty (całości lub części) należności za dostarczone Paliwo Żeglugowe lub (ii) ustanowienia innego, wskazanego przez Sprzedającego, zabezpieczenia płatności..
- (b) W przypadku nie wykonania paragrafu 10(a) Umowy przez Kupującego, Sprzedający może wstrzymać dostawy, aż do momentu dokonania płatności, lub potraktować brak dokonania płatności jako naruszenie Umowy i rozwiązać, ze skutkiem natychmiastowym lub na dzień wskazany przez Sprzedającego, Umowę jednostronnie w całości lub części, co nie będzie skutkowało wygaśnięciem jakichkolwiek praw Sprzedającego wynikających z Umowy. Wstrzymanie dostaw lub rozwiązanie Umowy, o których mowa w zdaniu poprzedzającym nie zwalniają Kupującego od jakichkolwiek zobowiązań wynikających z Umowy do czasu ich całkowitego zaspokojenia przez Kupującego.
- (c) Sprzedający może wstrzymać dostawy Paliwa Żeglugowego, w ramach tej Umowy, lub ją rozwiązać w przypadku, gdy Kupujący jest niewypłacalny, lub jest w trakcie lub przed postępowaniem upadłościowym, naprawczym lub likwidacyjnym.
- (d) Jeżeli dostawa została zamówiona przez jakikolwiek podmiot działający w imieniu i na rzecz Kupującego ujawnionego lub nieujawnionego Sprzedającemu lub podmiot działający w imieniu i na rzecz Statku wskazanego w Potwierdzeniu (rozumianego jako agenta działającego w imieniu i na rzecz mocodawcy lub mocodawców, ujawnionych lub nieujawnionych Sprzedającemu) – podmioty te zawsze odpowiadają solidarnie za należyte wykonanie Umowy w stosunku do Sprzedającego.
- (e) Podmioty działające w imieniu i na rzecz Kupującego lub Statku zobowiązani są przedstawić warunki Umowy Kupującemu.
- (f) Sprzedający jest uprawniony do dochodzenia wszelkich roszczeń wynikających z Umowy bezpośrednio od Statku, co Kupujący niniejszym potwierdza.

11. Inne Przypadki Rozwiązania Umowy

Sprzedający może rozwiązać, ze skutkiem natychmiastowym lub na dzień wskazany przez Sprzedającego, Umowę w całości lub części, jednostronnie, w przypadku naruszenia któregośkolwiek z zapisów Umowy przez Kupującego – takie działanie Sprzedającego nie będzie skutkowało powstaniem po stronie Kupującego jakichkolwiek roszczeń finansowych w stosunku do Sprzedającego.

12. Zrzeczenie, Klauzula Salvatoryjna / Inne Postanowienie

- (a) Zaniechanie domagania się przestrzegania któregośkolwiek postanowienia niniejszej Umowy przez Sprzedającego, nie będzie traktowane jako zrzeczenie się, zmianę lub zwolnienie Kupującego od przestrzegania tego postanowienia.
- (b) Jeżeli którekolwiek postanowienie Umowy jest, albo stanie się z jakichkolwiek powodów całkowicie lub częściowo nieważne czy też niewykonalne, Umowa pozostanie ważna i wiążąca oraz traktowana będzie tak, jakby nieważnego lub niemożliwego do wykonania postanowienia nie było w Umowie, chyba że z mocy prawa w jej miejsce zastosowanie znajdą przepisy prawa polskiego.
- (c) Kupujący nie może przenieść jakichkolwiek praw wynikających z Umowy bez pisemnej zgody Sprzedającego.
- (d) Wszelkie zmiany Umowy wymagają zgody Sprzedającego wyrażonego w formie Potwierdzenia. W przypadku zmiany treści niniejszego dokumentu w trakcie trwania Umowy obowiązuje jego treść w dacie Potwierdzenia.
- (e) Umowa stanowi jedyne i całościowe uregulowanie spraw będących jej przedmiotem i unieważnia oraz zastępuje wszelkie wcześniejsze uzgodnienia i porozumienia, zarówno pisemne jak i ustne, dokonane pomiędzy Stronami w zakresie jej przedmiotu.
- (f) Niniejszy dokument sporządzony został w dwóch wersjach językowych polskiej i angielskiej. W przypadku jakichkolwiek rozbieżności pomiędzy tymi wersjami rozstrzygająca będzie wersja polska.

13. Reklamacje

- (a) Każdy spór co do ilości dostarczonej, musi być odnotowany w trakcie dostawy na kwicie bunkrowym lub w formie „*Letter of Protest*” w odniesieniu do paragrafu 7(f) powyżej. Każda reklamacja ilościowa musi być przedstawiona w formie pisemnej przez Kupującego w terminie do 7 dni od daty dostawy, w przeciwnym wypadku reklamacje ilościowe nie będą uznawane i nie mogą być podstawą do niewykonywania niniejszej Umowy przez Sprzedającego.
- (b) Reklamacje jakościowe Paliwa Żeglugowego muszą być zgłoszone w formie pisemnej, jak mówi paragraf 7(f), lub natychmiast po powstaniu okoliczności dających podstawę do takiej reklamacji jednak nigdy nie później niż w terminie do 21 dni od daty dostawy, po tym terminie powstałe okoliczności nie mogą stanowić uzasadnienia dla reklamacji jakościowej, a tym samym nie mogą stanowić przyczyny usprawiedliwiającej niewykonanie Umowy i nie będą uznawane przez Sprzedającego.
- (c) W przypadku zgłoszenia reklamacji, Strony powinny otrzymać wyniki chemicznej analizy jakościowej Paliwa Żeglugowego dokonanej przez laboratorium niezależnego, wykwalifikowanego i obustronnie uzgodnionego rzeczoznawcy. Sprzedający udostępnia przechowywaną przez siebie reprezentatywną próbkę do laboratorium, w

odniesieniu do paragrafu 5(d). Jeżeli klasa Paliwa Żeglugowego w Potwierdzeniu odwoływała się do normy ISO 8217, analiza jakościowa powinna być przeprowadzona wg aktualnie obowiązującej edycji normy ISO 8217. Jeżeli nie uzgodniono inaczej, koszty analizy ponosi Kupujący.

- (d) W przypadku opóźnienia spowodowanego przez:
 - (i) zaniechanie podania dokładnego zgłoszenia przez Kupującego lub rozbieżności pomiędzy podanym zgłoszeniem, w odniesieniu do paragrafu 6(d), a sytuacją rzeczywistą, lub gdy Statek bunkrowany nie pobiera Paliwa Żeglugowego z odpowiednią ratą ładunkową, w odniesieniu do paragrafu 6 (g) (i), lub
 - (ii) zaniechanie rozpoczęcia dostawy Paliwa Żeglugowego zgodnie z wymaganym terminem przez Kupującego w Potwierdzeniu, w odniesieniu do paragrafu 6(d),Sprzedający ma prawo domagać się wyrównania spowodowanej tym szkody od Kupującego.
- (e) Jeżeli Kupujący, w ciągu 30 dni od przesłania mu pisemnego (w tym pocztą elektroniczną lub faksem) stanowiska Sprzedającego odnośnie zgłoszonej reklamacji jakościowej lub ilościowej, nie wniesie pisemnie (w tym pocztą elektroniczną lub faksem) zastrzeżeń lub sprzeciwu do tego stanowiska, to będzie ono uważane za wspólnie uzgodnione i ostatecznie zamykające roszczenie.

14. Ograniczenie odpowiedzialności

Całkowita odpowiedzialność Sprzedającego lub jakiegokolwiek innego podmiotu, którym Sprzedający mógł się posłużyć przy wykonywaniu Umowy związanej z daną dostawą Paliwa Żeglugowego na Statek będzie ograniczona do kwoty równej wartości dostarczonego Paliwa Żeglugowego.

15. Siła Wyższa

Sprzedający nie jest odpowiedzialny za szkody, straty, uszkodzenia, opóźnienia lub nieprawidłowe wykonanie Umowy, które jest spowodowane siłą wyższą, w szczególności, gdy port dostawy jest w obszarze działań wojennych, rozruchów, zamieszek, kwarantanny, strajków, zatrzymań, lokautu, aresztowania, lub innym zdarzeniem wynikłym po zawarciu Umowy, którego nie można było uniknąć poprzez przedsięwzięcie rozsądnych środków ostrożności lub którego konsekwencje naruszają prawidłowe wykonanie Umowy i nie można było ich uniknąć poprzez przedsięwzięcie rozsądnych środków ostrożności.

16. Bezpieczeństwo i Ochrona Środowiska

- (a) W przypadku jakiegokolwiek rozlewu (który dla celów niniejszego paragrafu oznacza wyciek, ulatnianie, rozlew lub przelanie się Paliwa Żeglugowego) powodującego lub mogącego spowodować zanieczyszczenie środowiska w trakcie któregoś etapu operacji bunkrowania, Strony powinny solidarnie, bez względu na stronę winną rozlewu, natychmiast podjąć działania niezbędne do usunięcia rozlewu i powinny być one prowadzone w zgodzie z lokalnymi przepisami mającymi zastosowanie do zaistniałej sytuacji.
- (b) Jeżeli lokalne prawo lub przepisy administracji portowej wymagają rozstawienia zapory przeciwrozlewowej w celu dokonania bunkrowania, koszty tej operacji ponosi Kupujący.

17. Zawiadomienia, Forma Oświadczeń Stron i Pełnomocnictwo do Doręczeń

- (a) Wszelkie oświadczenia na gruncie Umowy, za zastrzeżeniem innych postanowień przewidujących inną formę, będzie realizowana za pośrednictwem poczty elektronicznej, faksu lub w formie pisemnej.
- (b) Za datę doręczenia oświadczeń Sprzedającego Kupującemu Strony przyjmują:
 - (i) dla poczty elektronicznej - moment, w którym wiadomość przesłana za pomocą poczty elektronicznej opuściła serwer pocztowy Sprzedającego,
 - (ii) dla faksu – moment, wskazany w potwierdzeniu nadania faksu,
 - (iii) dla formy pisemnej – moment nadania listu.
- (c) Wszelka korespondencja kierowana na adres, nr faksu oraz e-mail Stron wskazany w Potwierdzeniu uznawana będzie za skutecznie doręczoną.
- (d) Kupujący wskazuje adres Sprzedającego jako adres właściwy do doręczeń na okoliczność jakiegokolwiek postępowania sądowego lub arbitrażowego, chyba że Sprzedający według swojego swobodnego uznania wskaże inny adres.

18. Prawo Właściwe i Jurysdykcja

I. W przypadku Kupujących, których siedziba/miejsce zamieszkania znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zastosowane zostanie następujące prawo i zasady rozstrzygania sporów:

- (a) Z zastrzeżeniem paragrafu 18.I.(b):
 - (i) Umowa rządzona jest prawem polskim.
 - (ii) Wszelkie spory wynikłe z Umowy będą rozstrzygane przez sąd powszechny w Polsce wg wyboru Sprzedającego.
- (b) Sprzedający może, wg swojego swobodnego uznania, wszcząć przeciwko Kupującemu jakiegokolwiek postępowanie, zmierzające do zabezpieczenia (w szczególności aresztu Statku) lub uzyskania zapłaty od Kupującego należnych Sprzedającemu na gruncie Umowy kwot, w jakiegokolwiek innej jurysdykcji wg wyboru Sprzedającego. W takim przypadku Sprzedający będzie uprawniony (ale nie zobowiązany) do wskazania prawa obowiązującego na terenie państwa, gdzie wszczynane jest postępowanie.
- (c) Wszelkie koszty, włączając w to koszty procesu oraz prawników, poniesione przez Sprzedającego celem zabezpieczenia

(w szczególności aresztu Statku) lub uzyskania zapłaty od Kupującego należnych Sprzedającemu na gruncie Umowy kwot, w wysokości wykazanej potwierdzeniami zapłaty lub fakturami wystawionymi na Sprzedającego, stanowią szkodę Sprzedającego, do której naprawienia zobowiązany jest Kupujący.

II. W przypadku Kupujących, których siedziba/miejsce zamieszkania znajduje się na poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zastosowane zostanie następujące prawo i zasady rozstrzygnięcia sporów:

- (a) Niniejsza Umowa podlega i będzie interpretowana zgodnie z prawem angielskim. Do sporów wynikłych z niniejszej Umowy nie stosuje się Konwencji Narodów Zjednoczonych z 1980 roku o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów (CISG).
- (b) Sprzedający może, wg swojego swobodnego uznania, wszcząć przeciwko Kupującemu jakiegokolwiek postępowanie, zmierzające do zabezpieczenia (w szczególności aresztu Statku) lub uzyskania zapłaty od Kupującego należnych Sprzedającemu na gruncie Umowy kwot, w jakiegokolwiek innej jurysdykcji wg wyboru Sprzedającego. W takim przypadku Sprzedający będzie uprawniony (ale nie zobowiązany) do wskazania prawa obowiązującego na terenie państwa, gdzie wszczynane jest postępowanie.
- (c) Wszelkie koszty, włączając w to koszty procesu oraz prawników, poniesione przez Sprzedającego celem zabezpieczenia (w szczególności aresztu Statku) lub uzyskania zapłaty od Kupującego należnych Sprzedającemu na gruncie Umowy kwot, w wysokości wykazanej potwierdzeniami zapłaty lub fakturami wystawionymi na Sprzedającego, stanowią szkodę Sprzedającego, do której naprawienia zobowiązany jest Kupujący.
- (d) Wszelkie spory wynikające z niniejszej Umowy lub jakiegokolwiek innej umowy mającej na celu realizację niniejszej Umowy, o ile Sprzedający według własnego uznania nie postanowi inaczej, będą rozstrzygane w drodze arbitrażu prowadzonego przez sąd arbitrażowy w Londynie, zgodnie z ustawą z 1996 roku Arbitration Act 1996 (z późniejszymi zmianami).
- (e) W przypadku, gdy Sprzedający postanowi wnieść spór wynikający z niniejszej Umowy do sądu arbitrażowego sprawa powinna być skierowana do sądu składającego się z trzech arbitrów, w tym z jednego arbitra, który zostanie powołany przez Sprzedającego, jednego arbitra powołanego przez Kupującego oraz jednego arbitra, który zostanie wybrany przez dwóch arbitrów już wyznaczonych. Każdy członek sądu arbitrażowego powinien być pełnoprawnym członkiem The London Maritime Arbitrators Association (the 'LMAA'). Każda ze stron może wezwać do rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu w formie pisemnego zawiadomienia, podając dane i adres arbitra oraz krótki opis sporu (ów) lub różnic (y), które mają być przedmiotem arbitrażu. Jeśli druga strona w ciągu 14 dni nie złoży zawiadomienia o wyznaczeniu arbitra do rozstrzygnięcia sporu (ów) lub różnic (y), to strona, która pierwsza wystosowała wezwanie ma prawo bez uprzedzenia do powołania własnego arbitra jako jedyne go arbitra, o czym powinna następnie odpowiednio poinformować drugą stronę. Orzeczenie jedyne go arbitra jest wiążące dla obu stron, jak gdyby został on wyznaczony w drodze porozumienia. W przypadku, gdy każda ze stron powołała własnego arbitra, wybrani arbitrzy wspólnie wyznaczają trzeciego arbitra. W przypadku, gdy dwaj arbitrzy nie wyznaczą trzeciego arbitra w ciągu dwudziestu dni od wyznaczenia drugiego arbitra, każda ze stron może zwrócić się do polskiego sądu o wyznaczenie trzeciego arbitra. Wszelkie spory, które mają być rozstrzygnięte w drodze arbitrażu powinny odpowiadać warunkom określonym przez 'LMAA', chyba że strony postanowią inaczej.
- (f) Strony niniejszej Umowy mogą w formie pisemnej dokonać zmiany zapisów dotyczących wyboru arbitrów w celu zapewnienia możliwości powołania jedyne go arbitra.
- (g) W przypadku, gdy roszczenie lub roszczenie wzajemne nie przekracza kwoty 100.000 USD (lub innej kwoty, którą strony mogą ustalić odmiennie) postępowanie arbitrażowe będzie prowadzone zgodnie z ustaloną w LMAA Procedurą Drobnych Roszczeń obowiązującą w czasie, gdy postępowanie arbitrażowe zostało rozpoczęte.

SHIP-SERVICE SA