

lp.	JEDNOSTKA REDAKCYJNA, DO KTÓREJ JEST WNOSZONA UWAGA	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA BRZMIENIA JEDNOSTKI REDAKCYJNEJ	UZASADNIENIE	Komentarz GAZ-SYSTEM
1	Ramy Czasowe Załadunku	Wskazane 16h dla tankowców o pojemności do 7500 m3 LNG może być niewystarczające	(i) 25 (dwadzieścia pięć) godzin w przypadku Tankowców o pojemności zbiorników nie większych niż 18 000 m3 LNG"	Propozycja pozostawienia tutaj tylko jednego okna tj. 25h, jako że dla zbiornikowców o pojemności 7,5 tys. 16h może nie być wystarczające, a stanowią one większość statków małej skali w tym regionie. Alternatywnie, propozycja ustanowienia kilku dodatkowych opcji dla różnych wielkości statków, lub Laytime podstawowy + dodatkowa ilość czasu za każde dodatkowe 1000 m3 pojemności statku. Adekwatna zmiana powinna zostać również wprowadzona w pkt. 4.1.4.3	Odrzucono. Rata ładunkowa statku małej skali przyjmowana jest na poziomie 1.000 m3/h. 16h jest czasem wystarczającym na przeprowadzenie załadunku statku ze wskazanego przedziału ładowności.
2	Pkt. 4.2.3.1	Zmiana wartości umownej	Pozostawienie punktu 4.2.3.1. w następującej formie: „Minimalna Moc Regazyfikacji wyrażona w jednostkach energii wynosi 1 892 700 kWh/h i stanowi ekwiwalent przepływu 150 000 Nm3/h”	Moc Minimalna stanowi jeden z istotnych elementów umowy regazyfikacji. Wprowadzone tutaj dodatkowe zastrzeżenia wykraczają poza zapisy umowne. Dodatkowo Operator nie przedstawił uzasadnienia w zakresie kwestii technicznych jakie generują potrzebę rozszerzenia tego punktu.	Odrzucono. A. Uzasadnieniem technicznym dla podniesienia mocy minimalnej jest istotna zmiana warunków procesowych, związanych głównie z dodatkową, nieprzewidzianą w projekcie bazowym cyrkulacją LNG do Jetty-2. Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami (dokument: H&MB, GR-00-ZA-E-8600S), dla przypadku 10-1e 'Praca w trybie wstrzymania na Jetty-1 i Jetty-2, przy jednoczesnym załadunku cystem', minimalna moc regazyfikacji wynosi 142 000 Nm3/h. B. Wykonano obliczenia procesowe dla różnych przypadków, w tym dla pracy z mocą 75 000 Nm3/h. Nie jest ona niemożliwa, ale technicznie i procesowo nieuzasadniona (ruch dwóch pomp LD, ruch kompresorów HP). Absolutnym minimum jest próg przelączczania pomp LNG, wynoszący 121 000 Nm3/h. C. Pozostałe zastrzeżenia dotyczące minimalnej mocy regazyfikacji w czasie świadczenia nowych usług (załadunek, transshipment) również znajdują techniczne uzasadnienie w dokumentacji projektowej GR2. <i>Operator dopuszcza doprecyzowanie zapisu „Minimalna Moc Regazyfikacji wyrażona w jednostkach energii wynosi 1 892 700 kWh/h i stanowi ekwiwalent przepływu 150 000 Nm3/h, dla współczynnika ciepła spalania HS 12,618 kWh/Nm3”</i>
3	Pkt. 4.4.4.7	Błąd referencji	Powinno być odwołanie do Pkt 4.4.4.6 ppkt a) i b)		Odrzucono Opublikowany w konsultacjach projekt Instrukcji Terminalu zawiera poprawne referencje.
4	Pkt. 4.4.6.2.	Brak elastyczności w zakresie zabezpieczenia finansowego	Jeżeli Umowa Regazyfikacji jest zawierana w ramach otwartej procedury typu Open Season warunki udzielenia i utrzymywania zabezpieczenia finansowego są ustalane na zasadach określonych w regulaminie procedury udostępnienia Terminalu lub Umowie Regazyfikacji. Po zakończeniu procedury udostępnienia Terminalu Operator, za zgodą Użytkownika lub na jego wniosek, może zmienić formę, wysokość lub warunki zabezpieczenia finansowego, określone w regulaminie procedury udostępnienia Terminalu lub Umowie Regazyfikacji, a także w uzasadnionych przypadkach zwołać Użytkownika z obowiązku utrzymywania zabezpieczenia. Takie zmiany nie będą traktowane jako działania niezgodne z Instrukcją i nie będą wymagały zmiany regulaminu procedury udostępnienia Terminalu.	Aby umożliwić elastyczność w zakresie zabezpieczeń finansowych w ramach realizacji Umowy Regazyfikacji, Spółka proponuje modyfikację postanowienia w sposób, który pozwala na zmianę formy zabezpieczenia finansowego lub na zwolnienie Użytkownika z tego obowiązku, po zakończeniu procedury udostępnienia Terminalu, bez traktowania tego jako: (i) działania niezgodnego z Instrukcją; (ii) działania naruszającego zasadę równego traktowania Użytkowników Terminalu. Zaproponowana zmiana ma na celu: 1. Zapewnienie elastyczności stronom Umowy Regazyfikacji – Wprowadzenie zaproponowanych postanowień do pkt 4.4.6.2. umożliwi stronom dostosowanie warunków zabezpieczenia finansowego po zakończeniu procedury udostępnienia Terminalu, co jest kluczowe z punktu widzenia zmieniających się okoliczności operacyjnych, finansowych i rynkowych. 2. Wykluczenie zarzutu naruszenia Prawa energetycznego – Proponowana zmiana pozwala uniknąć ewentualnych zarzutów o naruszenie art. 56 ust. 1 pkt 19) Prawa energetycznego, który przewiduje kary pieniężne za nieprzestrzeganie instrukcji zatwierdzonych przez Prezesa URE. Dzięki temu, zmiany w warunkach zabezpieczenia finansowego nie będą traktowane jako naruszenie Instrukcji. 3. Wykluczenie zarzutu nierównego traktowania Użytkowników Terminalu – Zmiana warunków zabezpieczenia finansowego po zakończeniu procedury udostępnienia Terminalu, zgodnie z proponowanym postanowieniem, eliminuje możliwość postawienia zarzutu nierównego traktowania podmiotów, które mogłyby wziąć udział w procedurze udostępnienia Terminalu, gdyby wiedziały, że zabezpieczenie finansowe będzie modyfikowane na korzyść Użytkownika. Zasady dotyczące zabezpieczenia finansowego są początkowo ustalane na jednolitych warunkach dla wszystkich uczestników w regulaminie procedury udostępnienia Terminalu. Zmiany w zabezpieczeniu w trakcie realizacji Umowy Regazyfikacji nie powinny być jednak traktowane jako preferencyjne, lecz jako wynikające z bieżących potrzeb, a także z etapu realizacji Umowy o Regazyfikację. W miarę postępu w realizacji umowy, kiedy ryzyka dla Operatora mogą maleć, uzasadnione może być wprowadzenie zmian w zakresie zabezpieczenia, na przykład jego obniżenie lub zmiana formy, co pozwoliłoby lepiej dostosować warunki finansowe do rzeczywistego ryzyka.	Częściowo uwzględniono. Operator proponuje zmianę zapisu: 4.4.6 Warygodność finansowa 4.4.6.1 Z zastrzeżeniem postanowień pkt. 4.4.6.2 podmiot ubiegający się o świadczenie Usług Regazyfikacji jest zobowiązany, przed zawarciem z Operatorem Umowy Regazyfikacji, złożyć zabezpieczenie finansowe w wysokości i formie opisanej w Umowie Regazyfikacji. 4.4.6.2 Jeżeli Umowa Regazyfikacji jest zawierana w ramach otwartej procedury typu Open Season warunki udzielenia i utrzymywania zabezpieczenia finansowego są ustalane na zasadach określonych w regulaminie procedury udostępnienia Terminalu lub Umowie Regazyfikacji, a także Operator na wniosek Użytkownika może zwolnić Użytkownika z obowiązku utrzymywania zabezpieczenia finansowego w przypadku jeśli Użytkownik spełnia łącznie następujące kryteria: 1. posiada siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA) lub strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG); oraz 2. potwierdzi Operatorowi fakt posiadania ratingu finansowego nie niższego niż Baa2 dla Agencji Moody's, BBB dla Agencji Standard & Poor's, lub BBB dla Agencji Fitch. Takie zmiany nie będą traktowane jako działania niezgodne z Instrukcją i nie będą wymagały zmiany regulaminu procedury udostępnienia Terminalu.

5	Pkt. 5.1.2.4 b) c) d)	Uwaga redakcyjna	Propozycja dopisania „Jeżeli są znane Użytkownikowi Terminala”	Wskazane w tym zakresie usługi, a w szczególności usługa bunkrowania, ma charakter ad hoc. Ponadto w przeciwieństwie do załadunków na Cysterny Samochodowe, które stanowią odrębną usługę z punktu widzenia części wykorzystywanej w celu ich świadczenia infrastruktury, dostępność zdolności Terminala do świadczenia przedmiotowych usług będzie silnie zależna od finalnie zaplanowanych wyładunków. A zatem przekazywanie tej informacji w terminie do dnia 15 lipca każdego Roku Gazowego w odniesieniu do następnego Roku Gazowego obarczone jest wysokim ryzykiem błędu.	Odrzucono. Ramowy Harmonogram Zawinięć (RHZ) zawierający założenia odnośnie poziomu wykorzystania usług w danym roku jest dokumentem wymaganym, w szczególności na cele prognozowania (nieprzekroczenia zakładanych parametrów technologicznych i procesowych. Użytkownik Terminalu ma możliwość wielokrotnej rewizji założeń RHZ do 14 grudnia a następnie w ramach 90dZ. RHZ stanowi również bazę do weryfikacji zgodności założeń co do poziomu zleconych przyjętych przez Użytkownika Terminalu usług za zgodność z zawartymi Umowami oraz Instrukcją. Tąfł, przyjętym planem prac remontowych i konserwacyjnych, a następnie w celu zapewnienia przez Operatora wymaganej obsady operatorskiej.
6	Pkt. 5.1.5.2	Zmiana redakcyjna	Propozycja zmiany dat na 20 września w 5.1.5.2, 25 września i 5 października w 5.1.5.3 i 10 października w 5.1.5.4.	Zmiana ma na celu uwzględnienie dynamiki procesu	Przyjęto Zaproponowane zmiany są zasadne.
7	Pkt. 5.2.8	Zapis nieuwzględniający zmiany charakterystyki pracy terminala	Proponowane usunięcie ograniczenia dla maksymalnej liczby aktualizacji 90-dniowego Harmonogramu Zawinięć do 4 w miesiącu.	Zapis funkcjonował w poprzednich wersjach instrukcji, niemniej jednak w związku z realizacją programu rozbudowy terminala, liczba dostaw istotnie wzrosła, a w konsekwencji, liczba rekordów w ramach tego harmonogramu. Stąd też wydaje się że ograniczenie to nie będzie przystawalo do nowej rzeczywistości i może ograniczyć możliwość Użytkowników terminala do efektywnego informowania Operatora o spodziewanych zmianach.	Odrzucono. Każdorazowe formalne przepracowanie wniosku o aktualizację 90-dniowych Harmonogramów Zawinięć wymaga szeregu działań po stronie Operatora. Poza kwestiami technicznymi oraz weryfikacją zgodności z uwarunkowaniami Umownymi i Instrukcjnymi, niezbędne jest zapewnienie dostępności załogi eksploatacyjnej niezbędnej do realizacji procesów (w szczególności pracowników zaangażowanych po stronie Operatora w czynności związane z rozładunkiem Tankowa). Należy przy tym wskazać, w celu uelastycznienia podejścia Operator wprowadził nielimitowaną możliwość roboczej weryfikacji dopuszczalności/wykonalności danej zmiany.
8	Pkt. 5.1.6	Zmiana redakcyjna	Propozycja aby wartość ta nie była podawana na etapie RHZ, a jedynie w 90HZ.	Ramowy Harmonogram Zawinięć to zgodnie z definicją „roczny harmonogram dostaw LNG do Terminalu”. Z uwagi na tę perspektywę, nie ma możliwości wskazania relewantnej szacunkowej daty zawinięcia tankowców, ponieważ w tym momencie nie są jeszcze znane dokładne plany podróży poszczególnych tankowców. Wówczas zakłada się, że statek zawinie do terminala w pierwszym dniu RCZ jeśli są 48h, lub w RCZ – jeśli 24h. A zatem bardziej właściwym w tym zakresie momentem wydaje się być okres wysłania 90HZ. Wówczas taka wartość ma ona większy potencjał prognostyczny.	Odrzucono. Operator, w celu wypełnienia obowiązków względem Użytkowników w zakresie przyjęcia lub odrzucenia projektów Harmonogramów Zawinięć, musi bazować na przekazanych przez nich założeniach. Dopuszczenie wysokiego stopnia elastyczności w dopuszczalnej dacie zawinięcia powodowałoby konieczność wygenerowania znacznej liczby wariantów oraz przyjęcia wariantu skrajnego, a w rezultacie zablokowania części mocy i funkcjonalności Terminala. Podkreślić należy, że Użytkownicy Terminalu, zgodnie z obecnym brzmieniem Instrukcji dysponują elastycznością na poszczególnych kluczowych etapach procesów (RCZ, RCR, górny oraz dolny PPS).
9	Pkt. 5.4.3.2.	Zapis nieuwzględniający zmiany charakterystyki pracy terminala	Propozycja zapisu: „dolny poziom składowania w oparciu o minimalną dobową ilość LNG pozwalającą na regazyfikację zgodnie z Minimalną Mocą Regazyfikacji, określonej w pkt. 4.2.3.”	Dolny poziom w ramach Programu Procesowego Składowania powinien służyć zabezpieczeniu takiej ilości LNG w Terminalu, która pozwoli na jego bezpieczną pracę – czyli pracy z Mocą Minimalną. Ta funkcja będzie spełniona w przypadku kiedy dolny poziom na każdą dobę będzie pochodną wartości odpowiadającej iloczynowi wartości Mocy Minimalnej i liczby dob, przez które dany Użytkownik zobowiązany będzie w ramach danego zawinięcia do utrzymywania takiego poziomu regazyfikacji. W przeciwieństwie zaś, kalkulacja dolnego poziomu składowania w oparciu o wielkość ładunku, w przypadku wyładowania mniejszej ilości bądź jednoczesnej realizacji innych usług na wysokim poziomie (np. załadunku) może wymuszać na Użytkownikach konieczność ograniczenia regazyfikacji tylko w celu nieprzekroczenia wysoko postawionego dolnego poziomu, co obniży poziom utylizacji Terminala.	Odrzucono. Przyjęte sposoby wyznaczania poziomów składowania zabezpieczają Użytkownika Terminalu przed ryzykiem powstania ograniczeń wskazanych w uwadze. Jednocześnie nie jest możliwe wyznaczenie dolnego poziomu w odniesieniu jedynie do Minimalnej Mocy Regazyfikacji, gdyż nie zapewni to bezpiecznego funkcjonowania Terminalu. Operator zwraca uwagę, że zgodnie z pkt. 5.4.2, Operator określa Program Procesowego Składowania z uwzględnieniem zapewnienia utrzymania Minimalnej Mocy Regazyfikacji. Przyjęte sposoby wyznaczania poziomów składowania nie ograniczają korzystania z Usług Regazyfikacji i Usług Dodatkowych. Doświadczenia Operatora w zakresie operacyjnego funkcjonowania Terminalu potwierdzają słuszność przyjętego przez Operatora sposobu wyznaczania dolnego poziomu składowania. W przypadku powiązania dolnego poziomu wyłącznie z Minimalną Mocą Regazyfikacji, zagrażałoby to bezpieczeństwu funkcjonowania Terminalu, ograniczyłoby dostępność do niewykorzystanych usług, jak również skutkowałoby zwiększonymi emisjami z Terminalu, mającymi negatywny wpływ na środowisko, w szczególności w sytuacjach znaczących opóźnień w zawinięciach Tankowców, które zdarzają się nawet kilkakrotnie w ciągu roku.

10	Pkt. 5.4.8	Pojęcie Przedłużone Procesowe Składowanie	Pojęcie niezdefiniowane w Instrukcji, propozycja uzupełnienia zgodnie z taryfą: „Przedłużone Procesowe Składowanie - przechowywanie skroplonego gazu ziemnego w zbiorniku magazynowym zainstalowanym w instalacji skroplonego gazu ziemnego przez okres dłuższy niż planowany w Programie Procesowego Składowania na przeprowadzenie procesu regazyfikacji tej ilości gazu ziemnego z mocą określoną w umowie.”		Odrzucono. Operator stoi na stanowisku, że nie jest konieczne powtarzanie w IRIET definicji pojęć regulowanych w innych aktach prawnych, chyba że z powodów praktycznych, ze względu na ich częste występowanie w IRIET, jest to wskazane. Postanowienie pkt. 5.4.8 jest jedynym, gdzie IRIET referuje się do Przedłużonego Procesowego Składowania jednocześnie odsyłając do Taryfy, gdzie można znaleźć rozwinięcie tego pojęcia dlatego Operator nie widzi potrzeby powtarzania tej definicji w IRIET zwłaszcza, że nie jest to nowe postanowienie.
11	Pkt 6.1.4	Brak zgodności co do pojemności tankowca małej skali	We wskazanym punkcie pojemność zbiorników została określona jako od 500 m3 do 18,5 tys m3 LNG. W innych punktach pojawia się wartość 18 000 m3 LNG.		Uwzględniono. Uspójniono wartości w dokumencie. Podkreślić należy, że zakres pojemności zbiorników Tankowca został określony orientacyjnie i wynika z analizy jednostek charakterystycznych. W celu uzyskania autoryzacji każdy Tankowiec przed przybyciem zostanie zwalidowany w ramach tzw. studium zgodności (pkt. 6.1.1 Instrukcji).
12	Pkt. 6.1.16.	niezgodność z techniczno-operacyjnym charakterem Instrukcji	Udzielona przez Operatora autoryzacja jest ważna bezterminowo, o ile w Tankowcu lub Statku LNG nie były dokonywane istotne zmiany mogące wpłynąć na studium zgodności opisane odpowiednio w pkt. 6.1.13 lub 6.1.14. Użytkownik Terminalu zapewni, że Operatorowi zostanie dostarczone oświadczenie o niewprowadzaniu zmian konstrukcyjnych bądź innych mających wpływ na zgodność Tankowca z Terminalem, co jest warunkiem aktualności autoryzacji Tankowca najpóźniej w terminie określonym w pkt. 6.1.10. W przypadku braku możliwości udzielenia autoryzacji w terminie pozwalającym na zawinięcie Tankowca lub Statku LNG zgodnie z Umową Regazyfikacji do odpowiednio Stanowiska Rozładunkowego, Stanowiska Rozładunkowo-Załadunkowego lub Stanowiska Bunkrowania, wszelkie konsekwencje w tym zakresie poniesione przez Operatora oraz innych Użytkowników Terminalu pokryje Użytkownik Terminalu. Dotyczy to również sytuacji planowanego Załadunku Tankowca, gdy Tankowiec otrzymał autoryzację, jednak dotyczyła ona tylko Stanowiska Rozładunkowego lub tylko rozładunku dla Stanowiska Przeładunkowego lub Stanowiska Małej Skali.	Instrukcja Terminalu powinna mieć charakter techniczny i operacyjny, opisujący zasady funkcjonowania i użytkowania terminalu LNG, w tym procedury związane z bezpieczeństwem, operacjami technicznymi oraz specyfikacjami dotyczącymi sprzętu. Elementy te powinny opierać się na przepisach technicznych, normach i regulacjach branżowych, które są kluczowe dla zapewnienia bezpiecznego i sprawnego działania Terminalu. Dwa ostatnie zdania punktu 6.1.16 odnoszą się jednak do odpowiedzialności Użytkownika Terminalu za ewentualne szkody i konsekwencje, co wykracza poza techniczny charakter Instrukcji. Odpowiedzialność finansowa, szczególnie jednostronnie nałożona przez Operatora na Użytkownika Terminalu, powinna być elementem umowy cywilnoprawnej między stronami, a nie powinna być częścią dokumentu o technicznej naturze, jaką jest Instrukcja Terminalu.	Zasady odpowiedzialności określone są w Umowie Regazyfikacji. Jednocześnie w IRIET mogą być wskazane przypadki działań czy to Użytkownika Terminalu czy Operatora, które mogą skutkować odpowiedzialnością. W szczególności gdy określone działanie może skutkować szkodą o dużej wartości, jak we wskazanym przypadku. Należy podkreślić, że niestosowanie się Użytkownika Terminalu do przedmiotowego postanowienia IRIET niesie z sobą duże ryzyko dla bezpiecznego funkcjonowania Terminalu, bezpieczeństwa dostaw LNG do Polski i odpowiedzialności wobec stron trzecich. Dlatego warto, by Użytkownik Terminalu był tego świadomy i miał to na uwadze, zapoznając się z tymi postanowieniami IRIET. Zatem przedmiotowe postanowienie ma charakter informacyjny i ostrzegawczy, wskazujący na ryzyko jakie niesie ze sobą niedotrzymanie określonych w tym punkcie obowiązków. Ponadto ma charakter ogólny, nie jest to lista wyczerpująca i ma charakter przykładowy. Jednocześnie każdy przypadek złamania przedmiotowych postanowień IRIET będzie analizowany i rozstrzygany zgodnie z zasadami odpowiedzialności określonymi w Umowie Regazyfikacji. Należy też zwrócić uwagę, że postanowienia IRIET dotyczące odpowiedzialności były już analizowane przez regulatora i postanowienia kształtujące odpowiedzialność zostały wykreślone z IRIET. Przedmiotowe postanowienie zostało zachowane, co wskazuje na jego inny charakter, mając na uwadze celowe i racjonalne działanie regulatora. Zostało to potwierdzone zatwierdzeniem tych postanowień w ramach obowiązującej obecnie IRIET zatwierdzonej decyzją Prezesa URE.
13	Pkt. 6.1.18.	niezgodność z techniczno-operacyjnym charakterem Instrukcji	Użytkownik Terminalu jest odpowiedzialny wobec Operatora za stan, warunki działania, w tym dostosowanie Tankowca i jego urządzeń odpowiednio do Portu Wyładunku i Stanowiska Rozładunkowego, Stanowiska Przeładunkowego, Stanowiska Małej Skali oraz Statku LNG do Stanowiska Bunkrowania. Użytkownik Terminalu ponosi odpowiedzialność wobec Operatora i stron trzecich za wszelkie szkody wynikające z niedostosowania Tankowca do Stanowiska Rozładunkowego, Stanowiska Przeładunkowego, Stanowiska Małej Skali oraz Statku LNG do Stanowiska Bunkrowania lub Portu Wyładunku.	Instrukcja Terminalu powinna mieć charakter techniczny i operacyjny, opisujący zasady funkcjonowania i użytkowania terminalu LNG, w tym procedury związane z bezpieczeństwem, operacjami technicznymi oraz specyfikacjami dotyczącymi sprzętu. Elementy te powinny opierać się na przepisach technicznych, normach i regulacjach branżowych, które są kluczowe dla zapewnienia bezpiecznego i sprawnego działania Terminalu. Drugie zdanie punktu 6.1.18 odnosi się jednak do odpowiedzialności Użytkownika Terminalu za ewentualne szkody, co wykracza poza techniczny charakter Instrukcji. Odpowiedzialność finansowa, szczególnie jednostronnie nałożona przez Operatora na Użytkownika Terminalu, powinna być elementem umowy cywilnoprawnej między stronami, a nie powinna być częścią dokumentu o technicznej naturze, jaką jest Instrukcja Terminalu.	Zasady odpowiedzialności określone są w Umowie Regazyfikacji. Jednocześnie w IRIET mogą być wskazane przypadki działań czy to Użytkownika Terminalu czy Operatora, które mogą skutkować odpowiedzialnością. W szczególności gdy określone działanie może skutkować szkodą o dużej wartości, jak we wskazanym przypadku. Należy podkreślić, że niestosowanie się Użytkownika Terminalu do przedmiotowego postanowienia IRIET niesie z sobą duże ryzyko dla bezpiecznego funkcjonowania Terminalu, bezpieczeństwa dostaw LNG do Polski i odpowiedzialności wobec stron trzecich. Dlatego warto, by Użytkownik Terminalu był tego świadomy i miał to na uwadze, zapoznając się z tymi postanowieniami IRIET. Zatem przedmiotowe postanowienie ma charakter informacyjny i ostrzegawczy, wskazujący na ryzyko jakie niesie ze sobą niedotrzymanie określonych w tym punkcie obowiązków. Ponadto ma charakter ogólny, nie jest to lista wyczerpująca i ma charakter przykładowy. Jednocześnie każdy przypadek złamania przedmiotowych postanowień IRIET będzie analizowany i rozstrzygany zgodnie z zasadami odpowiedzialności określonymi w Umowie Regazyfikacji. Należy też zwrócić uwagę, że postanowienia IRIET dotyczące odpowiedzialności były już analizowane przez regulatora i postanowienia kształtujące odpowiedzialność zostały wykreślone z IRIET. Przedmiotowe postanowienie zostało zachowane, co wskazuje na jego inny charakter, mając na uwadze celowe i racjonalne działanie regulatora. Zostało to potwierdzone zatwierdzeniem tych postanowień w ramach obowiązującej obecnie IRIET zatwierdzonej decyzją Prezesa URE.

14	Pkt. 6.2.8.	niezgodność z techniczno-operacyjnym charakterem Instrukcji	Użytkownik Terminalu dołoży starań, aby Tankowiec zacumował przy Nabrzeżu w terminie 6 godzin od wysłania przez kapitana Tankowca noty gotowości (Notice of Readiness), a także aby Tankowiec opuścił Port w terminie 6 godzin od zakończenia rozładunku zgodnie z pkt 6.3.9 lub zakończenia Załadunku LNG lub Transhipmentu zgodnie z pkt. 6.4.8, chyba że nie jest to możliwe z przyczyn niezależnych od Użytkownika, w szczególności ze względu na wystąpienie Awarii, Sytuacji Awaryjnej, zdarzenia Siły Wyższej, złych lub niekorzystnych warunków pogodowych, decyzji kapitana Portu, niedostępności Czynnici Portowych. Użytkownik Terminalu pokryje wszelkie szkody oraz koszty poniesione przez Operatora lub innych Użytkowników Terminalu wynikłe z tytułu niedotrzymania powyżej określonych wymogów, a wynikające w szczególności z braku możliwości załadunku kolejnego Tankowca lub Statku LNG lub braku możliwości rozpoczęcia wyładunku LNG z innego Tankowca lub świadczenia Usług Dodatkowych.	Instrukcja Terminalu powinna mieć charakter techniczny i operacyjny, opisujący zasady funkcjonowania i użytkowania terminalu LNG, w tym procedury związane z bezpieczeństwem, operacjami technicznymi oraz specyfikacjami dotyczącymi sprzętu. Elementy te powinny opierać się na przepisach technicznych, normach i regulacjach branżowych, które są kluczowe dla zapewnienia bezpiecznego i sprawnego działania Terminalu. Drugie zdanie punktu 6.2.8. odnosi się jednak do odpowiedzialności Użytkownika Terminalu za ewentualne szkody, co wykracza poza techniczny charakter Instrukcji. Odpowiedzialność finansowa, szczególnie jednostronnie nałożona przez Operatora na Użytkownika Terminalu, powinna być elementem umowy cywilnoprawnej między stronami, a nie powinna być częścią dokumentu o technicznej naturze, jaką jest Instrukcja Terminalu.	Zasady odpowiedzialności określone są w Umowie Regazyfikacji. Jednocześnie w IRIET mogą być wskazane przypadki działań czy to Użytkownika Terminalu czy Operatora, które mogą skutkować odpowiedzialnością. W szczególności gdy określone działanie może skutkować szkodą o dużej wartości, jak we wskazanym przypadku. Należy podkreślić, że niestosowanie się Użytkownika Terminalu do przedmiotowego postanowienia IRIET niesie z sobą duże ryzyko dla bezpiecznego funkcjonowania Terminalu, bezpieczeństwa dostaw LNG do Polski i odpowiedzialności wobec stron trzecich. Dlatego warto, by Użytkownik Terminalu był tego świadomy i miał to na uwadze, zapoznając się z tymi postanowieniami IRIET. Zatem postanowienia IRIET ma charakter informacyjny i ostrzegawczy, wskazujący na ryzyko jakie niesie ze sobą niedotrzymanie określonych w tym punkcie obowiązków. Ponadto ma charakter ogólny, nie jest to lista wyczerpująca i ma charakter przykładowy. Jednocześnie każdy przypadek złamania przedmiotowych postanowień IRIET będzie analizowany i rozstrzygany zgodnie z zasadami odpowiedzialności określonymi w Umowie Regazyfikacji. Należy też zwrócić uwagę, że postanowienia IRIET dotyczące odpowiedzialności były już analizowane przez regulatora i postanowienia kształtujące odpowiedzialność zostały wykreślone z IRIET. Przedmiotowe postanowienie zostało zachowane, co wskazuje na jego inny charakter, mając na uwadze celowe i racjonalne działanie regulatora. Zostało to potwierdzone zatwierdzeniem tych postanowień w ramach obowiązującej obecnie IRIET zatwierdzonej decyzją Prezesa URE.
15	Pkt. 6.6.9.2	Propozycja przywrócenia punktu 6.6.3. z instrukcji z dnia 20.10.2023 r.	„W przypadku gdy parametry LNG Ładunku, który Użytkownik Terminalu będzie chciał rozładować w Terminalu, będą odbiegły od specyfikacji LNG określonej w Instrukcji Terminalu, Użytkownik Terminalu wystąpi do Operatora z wnioskiem o możliwość przyjęcia takiego Ładunku, załączając do wniosku Certyfikat Załadunku, a Operator przekaże Użytkownikowi Terminalu w ciągu 24 godzin od otrzymania tego wniosku informację zwrotną o odrzuceniu takiego Ładunku albo zgodzie na przyjęcie takiego”	Co prawda specyfikacja jakości LNG została rozszerzona w stosunku do instrukcji z dnia 20.10.2023r. Niemniej jednak z uwagi na pojawiające się wciąż nowe źródła pochodzenia LNG, jak również uwzględniając fakt, że finalnie decyzja spoczywa na Operatorze, proponujemy przywrócenie tego zapisu.	Odrzucono Brak punktu w Projekcie IRIET. Niezależnie, Operator wskazuje, że wprowadzono rozszerzoną specyfikację jakościową LNG uwzględniono w projektach GR1/GR2/GR3 w ramach Programu Rozbudowy Terminalu LNG, co pozwoliło bez dodatkowych analiz i recertyfikacji przyjąć zmiany w Instrukcji. Operator wskazuje z praktyki, że analiza i szacowanie ryzyka dla ładunków spoza obecnej specyfikacji to proces długotrwały i nie gwarantujący jednoznacznej odpowiedzi. W ramach tego procesu należałoby m.in. występować do producentów urządzeń. <i>Przychylając się do części przytoczonego uzasadnienia, mając na uwadze parametry dostaw, w szczególności z nowych kierunków, Operator wskazuje że rozszerza specyfikację w zakresie heksanu na dopuszczalny, poziomie nieprzekraczającym 0,02% mol.</i>
16	Pkt. 6.10.5.1 b)	Dostosowanie do praktyki	„(b) dokumenty sporządzone przez Użytkownika Terminalu/Agenta:”	W praktyce to agent przygotowuje takie dokumenty korzystając z standardowych wzorów uznanych na rynku.	Uwaga częściowo uwzględniona – do treści pkt. 6.10.5.1.2 Stronami Umów Regazyfikacji są Użytkownik Terminalu i Operator. Strony wiąże także treść IRIET. Jednocześnie możliwe jest, że Użytkownik Terminalu posługuje się stronami trzecimi/pełnomocnikami działającymi w jego imieniu i na jego rzecz z zastrzeżeniem, że stroną zobowiązaną do określonych działań jest Użytkownik Terminalu. W przypadku dokumentów wskazanych w pkt. 6.10.5.1.2 możliwe jest, oraz standardowe w ramach takiej działalności, że w imieniu i na rzecz Użytkownika Terminalu dokumenty te sporządzi agent. Jednocześnie to Użytkownik Terminalu jest zobowiązany, by zostały one sporządzone oraz nie można wykluczyć, że Użytkownik Terminalu może okazjonalnie jeden lub kilka z tych dokumentów sporządzić samodzielnie. W związku z powyższym w wyniku częściowego uwzględnienia tej uwagi, pkt. 6.10.5.1.2 otrzymał następujące brzmienie: „6.10.5.1.2 dokumenty sporządzone przez lub w imieniu i na rzecz Użytkownika Terminalu: Bill of Lading, Certificate of Quantity, Certificate of Quality, Cargo Manifest, Declaration of Origin of the Cargo, Statement of Facts.”.
17	Pkt. 7.1.2.	Zmiana w związku z uwagą do punktu pkt. 4.2.3.1 – dotyczy zmiany mocy minimalnej	„7.1.2 Suma ustalonych przez Operatora Mocy Umownych mieści się w zakresie wydajności Terminalu wynoszącej od 1 892 700 kWh/h (Minimalna Moc Regazyfikacji) do nominalnej wydajności 10 579 502 kWh/h (wydajność techniczna: 10 998 168 kWh/h) Paliwa Gazowego z zastrzeżeniem warunków wskazanych w punkcie 4.2.”	Proponowane wykreślenie zgodnie z uwagą dot. pkt. 4.2.3.1	Odrzucono Moc minimalna dla poszczególnych trybów pracy wynika z dokumentacji projektowej i ma uzasadnienie techniczne, ze szczególnym uwarunkowaniem usług dodatkowych świadczonych równoległe do usług podstawowych. Zastrzeżenia dotyczące minimalnej mocy regazyfikacji w czasie świadczenia nowych usług znajdują techniczne uzasadnienie w dokumentacji projektowej Programu Rozbudowy Terminalu.
18	Pkt. 7.3.3	Doprecyzowanie	Nominacje składane są w cyklu dobowym, przy czym w nominacjach określone są godzinowe ilości Paliwa Gazowego.	Propozycja doprecyzowania z uwagi na odzwierciedlenie w zapisach bieżącej praktyki	Przyjęto Zaproponowane zmiany są zasadne.
19	Pkt. 7.3.12	Zmiana redakcyjna	„7.3.12 Ilości Paliwa Gazowego określone w Nominacjach i Renominacjach nie mogą: 7.3.12.1 przekraczać obowiązującej Mocy Umownej. 7.3.12.2 być mniejsze od Minimalnej Mocy Regazyfikacji.”	Propozycja uproszczenia.	Odrzucono Operator stoi na stanowisku, że konstrukcja zapisu jest zasadna i prawidłowa oraz zgodna ze stanem faktycznym.
20	Pkt. 7.3.13	Doprecyzowanie	Zastąpienie sformułowania „Operator wyrazi zgodę na częstszą zmianę (...)” poprzez „Użytkownik Terminalu jest uprawniony do częstszej zmiany (...)”.	Ukształtowana przez Operatora i Użytkownika Terminala praktyka stanowi, iż Użytkownik wysłał nominacje/renominacje z zachowaniem schodkowego zwiększania/zmniejszania ilości, wymaganego instrukcją i operator je zatwierdza. Ta sama uwaga odnosi się do punktu 7.5.1.1.	Odrzucono Operator wyraża zgodę, o ile zachowane jest tzw. schodkowe (skokowe, dyskretne) zwiększanie/zmniejszanie ilości Paliwa gazowego wymaganego Instrukcją.

21	Pkt. 7.3.2	Zmiana redakcyjna	Błędne odwołania do punktów 4.2.4.4 i 4.2.5.2.		Przyjęto Błędna referencja - powinno być 7.3.22 do uwzględnienia powinno być 4.2.3.1 i 4.2.3.2 7.3.23 dodać referencje do mocy w dobach 4.2.3.1 i 4.2.3.2
22	Pkt. 7.4.1	Zmiana redakcyjna	Propozycja wykreślenia punktu: Nominacje zgłoszone przez Użytkownika Terminalu powinny być zgodne z odpowiadającymi im Nominacjami w Systemie Przesyłowym.	Nominacje dotyczą wyłącznie systemu przesyłowego, a zatem wygląda na to że ten punkt nie jest potrzebny.	Odrzucono Jest to tak zwana zasada ogólna. Zgodnie z 15.2.7 IRIESP: ZUP składa nominacje i renomacje dla FPWEOIR jedynie do OIR. Otrzymana przez OIR nominacja stanowi podstawę procesu zatwierdzenia nominacji przez każdego z operatorów. W kolejnym kroku następuje sprawdzenie zgodności nominacji (i renomacji) na połączeniu Terminala LNG z systemem przesyłowym. Przykładowo: Użytkownik powinien w procesie nominacji uwzględnić ograniczenia w OSP. Jeżeli tego nie zrobi, zastosowana zostanie zasada „mniejszego strumienia”, co oznacza zredukowanie strumieni w obu systemach do wielkości mniejszej.
23	Pkt. 7.5.1.1	Zmiana redakcyjna	Użytkownik Terminalu może dokonać Renominacji dobowych ilości Paliwa Gazowego, zgłoszonych w Nominacji, od godziny 16:00 Doby Gazowej poprzedzającej Dobę Gazową, której Renominacja dotyczy. Renominacja godzinowych ilości Paliwa Gazowego może być złożona najpóźniej na dwie (2) godziny przed pierwszą godziną, dla której będzie zmieniona Nominacja, chyba że Operator wyrazi na to zgodę. Operator wyrazi zgodę na częstszą zmianę, jeżeli różnica ilości Paliwa Gazowego do dostarczenia w Punkcie Wyjścia zgłoszonego w Nominacjach w każdej kolejnej godzinie nie będzie większa niż 1 788 320 kWh.	Zapisy wymagają zmiany z uwzględnieniem konieczności większej elastyczności w tym zakresie. Działania bilansujące w systemie są prowadzone w trybie ciągłym. Użytkownik powinien móc złożyć renomację w krótszym terminie.	Odrzucono Nominacje są przetwarzane przez Operatorów: Systemu skraplania i regazyfikacji oraz Systemu Przesyłowego. Schemat obiegu nominacji jest elementem uzgodnionego porozumienia pomiędzy Operatorami. Stopniowe zwiększenie mocy w nominacji jest uzasadnione warunkami technicznymi. Operator stoi na stanowisku, że Użytkownik dysponuje wystarczającą (optymalną) elastycznością w tym zakresie i nie zarejestrowano dotychczas problemów operacyjnych ze zmianą nominacji.
24	Pkt. 6.4.8	Doprecyzowanie	„Po ukończonej operacji Załadunku LNG lub Transshipmentu i dokonaniu niezbędnych formalności związanych z dokumentacją Ładunku, Tankowce kolejno opuszczają Stanowisko Przetadunkowe lub Stanowisko Rozładunkowe lub Stanowisko Małej Skali i Port bez zbędnej zwłoki.”	Jako że operacja transshipmentu związana jest z jednoczesnym postojem dwóch tankowców dużej skali w porcie, w zakresie zobowiązania do niezwłocznego opuszczenia portu należy uwzględnić, iż tankowce będą opuszczać port niezwłocznie, ale w określonej sekwencji.	Odrzucono Sekwencję opuszczenia Stanowisk określa moment rozłączenia ramion i jednocześnie ten Tankowiec, który zostanie rozłączony jako pierwszy powinien niezwłocznie jako pierwszy opuścić Port. W ocenie Operatora czynności faktycznie wykonywane na Tankowcach będą determinować sekwencję opuszczania Portu i nie jest wskazane regulowanie tej kwestii inaczej w IRIET.
25	Pkt. 10.1.1.	Doprecyzowanie	„10.1.1 Dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz utrzymania odpowiedniego poziomu niezawodności pracy Terminalu Operator przeprowadza niezbędne prace, w tym planowane prace: eksploatacyjne, diagnostyczne, remontowe, konserwacyjne, instalacyjne, modernizacyjne oraz inne planowane prace remontowo-konserwacyjne w rozumieniu Taryfy.”	Instrukcja stanowi dokument techniczny określający pracę terminala, a zatem ten dokument powinien określać rodzaj możliwych prac.	Odrzucono. Postanowienia Taryfy wynikają z ustawy Prawo energetyczne i rozporządzenia taryfowego oraz są spójne z konstrukcją Taryfy, która została uzgodniona i zatwierdzona przez Prezesa URE, a zatem są prawidłowe. Ponadto prace w Terminalu, w szczególności te w zakresie rozbudowy są prowadzone w interesie Użytkowników Terminalu, w celu rozwoju krajowego systemu gazowego oraz zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Polski. Operator jest ustawowo odpowiedzialny za „długoterminowe planowanie rozwoju zdolności systemu gazowego w celu zaspokajania uzasadnionych potrzeb w zakresie przesyłania paliw gazowych w obrocie krajowym i transgranicznym, dystrybucji tych paliw i ich magazynowania lub skraplania gazu ziemnego, a także w zakresie rozbudowy systemu gazowego, a tam gdzie ma to zastosowanie, rozbudowy połączeń z innymi systemami gazowymi”. Jeżeli Operator nie będzie mógł przeprowadzić tych prac, wyżej wymienione cele nie będą mogły być osiągnięte. Zgodnie z prawem energetycznym Operator jest odpowiedzialny za eksploatację, konserwację i remonty sieci, instalacji i urządzeń, wraz z połączeniami z innymi systemami gazowymi, w sposób gwarantujący niezawodność funkcjonowania systemu gazowego. Operator prowadzi niezbędne prace w wyniku bieżących potrzeb w tym zakresie, zaś ilość dni prac w Instalacji Terminalu (remontowych, konserwacyjnych, modernizacyjnych) może się znacząco różnić pomiędzy poszczególnymi latami. Jednocześnie prace te są planowane z dużym wyprzedzeniem i Użytkownik jest informowany o ich planowanych terminach i zakresie jeszcze przed rozpoczęciem procesu uzgadniania Ramowego Harmonogramu Zawinięć na kolejny rok, na ponad pół roku przed rokiem, w którym te prace mają być prowadzone.
26	Pkt. 10.1.7	Doprecyzowanie	Proponowane przywrócenie zapisu: „W przypadku naruszenia terminu wskazanego w zdaniu pierwszym tego punktu, Operator podejmie odpowiednie starania, których można rozsądnie i zwykle oczekiwać od Operatora, w celu uniknięcia powstania szkody lub jej minimalizacji oraz będzie ponosił odpowiedzialność względem Użytkownika Terminalu na zasadach określonych w Umowie.”	Zapis ten nie generuje dodatkowych obowiązków, dotyczy starań, których można rozsądnie i zwykle oczekiwać, a zatem odnosi się wyłącznie do dobrych praktyk.	Odrzucono usunięto na wniosek URE - wezwanie nr DRR.WRG.464.9.2022.LW z dnia 8 grudnia 2022 r: Jak wskazał regulator: "(...)starania, których można rozsądnie i zwykle oczekiwać od operatora" - jest to pojęcie dalece niedookreślone.