

**OGÓLNE WARUNKI WSPÓŁPRACY Z KONTRAHENTAMI  
ZLECAJĄCYMI USŁUGI TERMINALOWI PORTOWEMU  
OT PORT GDYNIA SP. Z O.O.  
ORAZ  
TARYFA ZA USŁUGI OT PORT GDYNIA SP. Z O.O.**

**2024 rok**

## **SPIS TREŚCI**

<b>§ 1</b>	<b>POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>	<b>str. 3</b>
<b>§ 2</b>	<b>ZLECANIE USŁUG</b>	<b>str. 3</b>
<b>§ 3</b>	<b>ODPOWIEDZIALNOŚĆ STRON</b>	<b>str. 9</b>
<b>§ 4</b>	<b>OBSŁUGA STATKU</b>	<b>str. 12</b>
<b>§ 5</b>	<b>OBSŁUGA ŁADUNKU</b>	<b>str. 14</b>
<b>§ 6</b>	<b>SKŁADOWANIE ŁADUNKÓW</b>	<b>str. 19</b>
<b>§ 7</b>	<b>TRANSPORT SAMOCHODOWY</b>	<b>str. 20</b>
<b>§ 8</b>	<b>TRANSPORT KOLEJOWY</b>	<b>str. 20</b>
<b>§ 9</b>	<b>TARYFA OT PORT GDYNIA SP. Z O.O.</b>	<b>str. 21</b>
<b>§ 10</b>	<b>POSTANOWIENIA KOŃCOWE</b>	<b>str. 37</b>

## **§1**

### **POSTANOWIENIA OGÓLNE**

1. Przepisy niniejszych Ogólnych Warunków Współpracy z Kontrahentami zlecającymi usługi terminalowi portowemu OT Port Gdynia Sp. z o.o., zwanych dalej OWW, obowiązują wszystkich kontrahentów terminala portowego zwanego dalej Terminalem, biorących udział w obrocie portowo-morskim na niniejszym Terminalu.
2. Przepisy niniejszego dokumentu odnoszące się do kontrahenta stosuje się odpowiednio do osób działających w jego imieniu i na jego rachunek.
3. Niniejszy dokument został zatwierdzony przez Zarząd Terminala, Zarządzeniem nr 11/23 z dnia 29.11.2023 r., a dokumenty źródłowe przechowywane są w siedzibie Terminala.

## **§2**

### **ZLECANIE USŁUG**

1. Terminal wykonuje usługi na podstawie pisemnego lub elektronicznego zlecenia, w ramach posiadanych przez Terminal systemów informatycznych, zawierającego podpis i pieczęć, lub innej formie przyjętej przez uprawnionego przedstawiciela Terminala. Zobowiązanie Zleceniodawcy do terminowego uregulowania należności wobec Terminala za świadczone usługi powstaje z chwilą potwierdzenia przez przedstawiciela Terminala zlecenia na ich wykonanie.
2. Zleceniodawca jest jednocześnie płatnikiem za usługi Terminala, o ile Strony nie uzgodniły inaczej.
3. Wszystkie usługi na rzecz ładunków i/lub na rzecz morskich/lądowych/śródlądowych środków transportu przewożących te ładunki w obszarze funkcjonowania Terminala świadczone są wyłącznie przez Terminal, o ile Terminal nie postanowi inaczej.
4. Na Terminalu obowiązuje trzymianowy system pracy:
  - I zmiana: praca od godziny 23:00 do godziny 07:00,
  - II zmiana: praca od godziny 07:00 do godziny 15:00,
  - III zmiana: praca od godziny 15:00 do godziny 23:00.Wszystkie soboty, niedziele i święta na Terminalu są dniami wolnymi od pracy.

5. Prace przeładunkowe podejmowane są z początkiem zmian roboczych lub w czasie trwania zmiany, jeżeli Zleceniodawca złoży odpowiednie zlecenie co najmniej na cztery godziny przed rozpoczęciem zmiany roboczej i uzgodni koszty wyczekiwania ganków. W przypadku braku uzgodnień Terminal ma prawo obciążyć Zleceniodawcę kosztami wyczekiwania grup roboczych wg. stawek wynikających z Taryfy Terminala.
6. Zlecenie na obsługę ładunku musi zawierać następujące informacje:
  - rodzaj ładunku,
  - rodzaj opakowania,
  - zakres usługi (relacje przeładunkowe),
  - środki transportu,
  - datę wykonania usługi,
  - zgody odpowiednich służb (w tym m.in. stosowne dokumenty sanitarno-weterynaryjne),
  - inne istotne informacje
  - klauzule dotyczącą stosowania niniejszych OWW (niniejsza treść klauzuli jest zawarta na zleceniach wygenerowanych na strony [www.otpg.pl](http://www.otpg.pl)).

Za wprowadzone dane do zlecenia w formie papierowej oraz do systemów informatycznych odpowiedzialny jest Zleceniodawca. Przyjęcie zlecenia bez zastrzeżeń jest równoznaczne z zawarciem umowy o wykonanie usług określonych w zleceniu. W razie wniesienia zastrzeżeń Strony powinny niezwłocznie uzgodnić ostateczną treść zlecenia.

7. Przyjęcie zlecenia odbywa się, jeżeli Strony nie umówiły się inaczej, przez umieszczenie pieczętki, podpisu oraz daty przez uprawnionego przedstawiciela Terminala na kopii zlecenia przeznaczonego dla Zleceniodawcy, pod warunkiem wcześniejszego ustalenia warunków handlowych.
8. Stanowiska przedstawicieli Terminala uprawnionych do przyjmowania zleceń na usługi przeładunkowe są następujące:
  - Główny Dyspozytor – w pełnym zakresie;
  - Dyrektor Pionu Eksploatacyjnego – w pełnym zakresie;
  - Kierownik Wydziału Masowego i Drobnicowego – w pełnym zakresie;
  - Dyspozytor Zmianowy – uprawniony wyłącznie z poczty mailowej;
  - Starszy Gospodarz Statku- uprawniony wyłącznie z poczty mailowej.

9. Stanowiska przedstawicieli Terminala uprawnionych do przyjmowania zleceń na wypożyczenie lub prace sprzętu przeładunkowego lub osprzętu są następujące:
- Główny Dyspozytor – w pełnym zakresie;
  - Dyrektor Pionu Eksploatacji – w pełnym zakresie;
  - Dyrektor ds. Rozwoju – w pełnym zakresie;
  - Starszy Gospodarz Statku – uprawniony wyłącznie z poczty mailowej.
10. Jeżeli w toku wykonywania zlecenia wynikną przeszkody lub trudności, o których jedna lub obie Strony nie wiedziały w chwili zawierania umowy, obie Strony zobowiązane są wówczas ustalić dalszy tok postępowania.
11. Zmiany lub uzupełnienia do zleceń muszą być zgłaszane przez Zleceniodawcę na piśmie lub w formie elektronicznej w trybie podanym dla zleceń z powołaniem się na datę i numer zlecenia zasadniczego.
12. Terminal obowiązany jest wykonać zleczone czynności w ustalonych terminach. W przypadku niewykonania zlecenia na załadunek gotowych do wysyłki ładunków z braku możliwości technicznych lub pracowników, Terminal nie nalicza opłat składowych za okres od uzgodnionego terminu rozpoczęcia obsługi do rzeczywistego rozpoczęcia obsługi (z wyłączeniem środków transportu lądowego).
13. Zgłoszenie obsługi statku (wejścia/wyjścia) musi zawierać:
- nazwę statku, jego flagę i kod wywoławczy,
  - rodzaj statku i jego parametry (długość całkowita, szerokość maksymalna, maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej),
  - zanurzenie statku na wejściu do portu i na wyjściu z portu,
  - pojemność brutto statku (GT),
  - nazwę portu, z którego statek przyłynął i/lub nazwę portu, do którego się udaje,
  - ilość i rodzaj ładunku do wyładowania/załadowania przez Terminal,
  - nazwę i adres armatora lub czarterującego oraz agenta – ze wskazaniem płatnika za zleczone usługi.
14. Terminal przyjmuje statki do obsługi na zasadach „no despatch/no demurrage”, o ile Strony w formie pisemnej nie uzgodnią inaczej. W przypadku zlecenia obsługi statku na zasadach

„despatch/demurrage” dodatkowo, poza elementami wskazanymi w punkcie 6 i 13 niniejszego paragrafu, zlecenie na obsługę statku musi zawierać:

- wysokość dobowej raty przeładunkowej,
- czas dozwolony na wykonanie usługi lub wcześniej uzgodnione ogólne warunki liczenia czasu obsługi statku,
- wysokość stawki demurrage/despatch.

Brak którejkolwiek z powyższych informacji automatycznie powoduje przyjęcie statku do obsługi na zasadach „no despatch/no demurrage”.

Jednocześnie, podanie w zleceniu wszystkich powyższych informacji nie powoduje automatycznego przyjęcia statku do obsługi na zasadach „despatch/demurrage”. Przyjęcie statku do obsługi na zasadach „despatch/demurrage” musi być zaakceptowane przez uprawnionego przedstawiciela Terminala w formie pisemnej.

Terminal przyjmuje statki do obsługi na zasadzie „Free Despatch” wyłącznie po akceptacji tej zasady przez uprawnionego przedstawiciela Terminala w formie pisemnej.

W przypadku obsługi statków łączonych z innymi Terminalami z zasady obsługa odbywa się na zasadzie „no despatch/no demurrage”, chyba że Strony ustalą w formie pisemnej inne zasady rozliczenia.

15. Ostatecznie o przyjęciu w określonym terminie i miejscu statku do obsługi decyduje Główny Dyspozytor Terminala. Dodatkowo, w przypadku nie zgłoszenia się statku w ustalonym wcześniej i potwierdzonym przez Głównego Dyspozytora Terminala terminie („laycan”), statek będzie obsługiwany na zasadach „no despatch/no demurrage”, chyba że Zleceniodawca i Główny Dyspozytor Terminala potwierdzą w formie pisemnej utrzymanie wcześniejszych ustaleń.
16. W przypadku stwierdzenia niezgodności w zgłoszonych parametrach technicznych statku w stosunku do stanu rzeczywistego, Terminal ma prawo odmówić przyjęcia zlecenia na obsługę.
17. Agent statku musi posiadać pisemne pełnomocnictwo do działania w imieniu armatora lub czarterującego oraz zabezpieczyć wszelkie należności Terminala związane z obsługą statku, przed wejściem/wyjściem statku do/z portu.

18. Zleceniodawca usługi zobowiązany jest podać w zleceniu, pisemnym lub elektronicznym, wszelkie informacje na temat ładunku: nazwę, wagę, pojemność, liczbę sztuk, rodzaj i cechy opakowania, specyfikację sztuk ciężkich i przestrzennych wraz z podaniem wymiarów, klasę IMO o ile ładunek taką posiada oraz w przypadku klasy IMO kartę charakterystyki ładunku oraz kraj pochodzenia ładunku, kraj przeznaczenia ładunku, nazwę statku, port przeznaczenia – dotyczy to zleceń A, A/C i systemowego dokumentu potwierdzającego złożenie.
19. Przy wyładunku ze statku, Zleceniodawca usługi powinien uzupełnić zlecenie na wyładunek (sztauerkę wyładunkową) manifestem w języku polskim, w trzech egzemplarzach. Przy załadunku na statek Zleceniodawca usługi powinien uzupełnić zlecenie na załadunek (sztauerkę załadunkową) listą ładunkową w trzech egzemplarzach, w języku polskim. Manifest przy wyładunku i lista ładunkowa przy załadunku są częścią składową zlecenia. Listy ładunkowe powinny zawierać numery kwitów składowych oraz wskazywać miejsca złożenia ładunku, a w przypadku relacji bezpośredniej numery środków transportu.
20. Jeżeli ładunek został zadeklarowany bez podania cech, Terminal składowy go bez uwzględniania tych cech. Przy podjęciu ładunku Zleceniodawca żądając wydania według cech, musi uprzednio zlecić sortowanie (segregację) ładunku w składach portowych. Przeprowadzenie sortowania, ważenia i innych prac manipulacyjnych w trakcie przeładunku, uwarunkowane jest technicznymi możliwościami Terminala, a przy relacjach burtowych również zgody armatora/czarterującego.
21. Zlecenie na pracę lub odwołanie zlecenia musi być złożone najpóźniej na 4 godziny przed rozpoczęciem zmiany, w której ma być wykonana praca, jednakże nie wcześniej niż 7 dni przed terminem dokonania usługi. W przypadku zlecenia pracy na zmianę I, zlecenie musi być złożone do godziny 13.00 w dniu rozpoczęcia zmiany ( 10 godzin przed rozpoczęciem zmiany).
22. Złożenie zlecenia, które ma być wykonane w soboty, niedziele lub święta musi być zgłoszone najpóźniej do godziny 15:00 w czwartek (odwołanie zlecenia na usługi – najpóźniej do godziny 11:00 w piątek) lub do godziny 9:00 w dzień poprzedzający święto, o ile nie jest poprzedzone dniami wolnymi od pracy (odwołanie zlecenia na usługi najpóźniej do godziny 11:00 w dzień poprzedzający święto).

Powyższe nie dotyczy zleceń na obsługę wagonów i samochodów z przybycia, które muszą być złożone na Terminalu najpóźniej do godziny 11:00 w piątki lub dni poprzedzające święta. Nie złożenie zlecenia, które jest podstawą zamówienia obsad roboczych, zwalnia Terminal od odpowiedzialności za przestój środków transportu.

23. Zleceniodawca ponosi koszty wyczekiwania zespołów roboczych oraz obsługi urządzeń przeładunkowych i sprzętu w razie nie odwołania zlecenia w przewidzianych wyżej terminach, względnie odwołania go po upływie określonych terminów oraz w przypadku nie wykonania w terminie czynności spedycyjnych, celnych, maklerskich lub opóźnienia wejścia statku, braku gotowości statku do załadunku/wyładunku, braku ładunku, braku środków transportu, a także w dni wolne od pracy w razie opadów atmosferycznych i innych przyczyn niezależnych od Terminala. Podstawę do obciążenia z tego tytułu stanowi wykaz przerw sporządzony przez Terminal.
24. Zlecenie na wykonanie innych usług przez Terminal musi zawierać szczegółowy opis oraz zakres zlecanej usługi.
25. Zlecenie na usługi w soboty, niedziele i święta, staje się aktualne po pisemnej akceptacji przez Terminal.
26. Jeżeli do mocowania ładunku wymagane jest użycie materiałów sztauerskich po fumigacji, Zleceniodawca zobowiązany jest powiadomić o tym fakcie Terminal przed rozpoczęciem obsługi statku z co najmniej 2 tygodniowym wyprzedzeniem. Informacja winna zawierać nazwę statku, nazwę i tonaż ładunku. Zlecenia użycia materiałów sztauerskich należy potwierdzić w zleceniu na załadunek i/lub mocowanie. Informacje niezbędne do wystawienia certyfikatu potwierdzającego użycie materiałów po fumigacji (zgodnie z ISMP 15) Zleceniodawca winien jest przekazać drogą elektroniczną w dni robocze, nie później niż 24 godziny przed wyjściem statku z portu, a w piątki i dni robocze przed świętami do godz. 10:00. W przypadku zamówienia przez Zleceniodawcę drewna fumigowanego w okresie krótszym niż 2 tygodnie, zarówno cena, jak i możliwości jego dostarczenia będą każdorazowo ustalane indywidualnie.
27. Potwierdzone przez Terminal zlecenie musi być podpisane przez Zleceniodawcę najpóźniej w ciągu 2 dni roboczych przy obsłudze ładunków masowych oraz w ciągu 3 dni roboczych przy obsłudze ładunków drobnicowych od zakończenia realizacji zlecenia. W przypadku nie



- wypełnienia tego obowiązku i nie zgłoszenia zastrzeżeń (we wskazanym terminie), Terminal jest uprawniony do wystawienia faktury za wykonane usługi bez potwierdzenia (podpisu).
28. Zlecenia podjęcia ładunków w imporcie (w przypadku braku specjalnych warunków w umowach handlowych) będą zamykane po wydaniu partii konosamentowej lub na ostatni dzień miesiąca. Na dalszy ciąg usługi Zleceniodawca jest zobowiązany złożyć następne zlecenie.
  29. Systemowy dokument potwierdzający złożenie ładunków w eksporcie będzie zamykany po przyjęciu partii konosamentowej.
  30. Zlecenia na obsługę ładunków w relacji lądowej będą zamykane po przyjęciu partii ładunku lub na ostatni dzień miesiąca. Na dalszy ciąg usługi Zleceniodawca jest zobowiązany złożyć następne zlecenie.

### **§ 3**

#### **ODPOWIEDZIALNOŚĆ STRON**

1. Odpowiedzialność Terminala, określają postanowienia OWW, a w sprawach nieuregulowanych ogólnie obowiązujące przepisy.
2. Terminal odpowiada za zawiniony i udowodniony mu przestój statku tylko wówczas, jeżeli na podstawie ustalonych warunków przyjął taką odpowiedzialność.
3. Terminal zobowiązany jest wyładować/załadować ładunek zgodnie z dostarczonym i uzgodnionym z Terminalem sztauplanem oraz w porozumieniu z dowództwem statku, odpowiedzialnym za załadunek/wyładunek. W przypadku, gdy ładunek w ładowni/na lądowym środku transportu jest pomieszany, Terminal ma prawo wstrzymać obsługę ładunku i zobowiązany jest sporządzić odpowiedni protokół na okoliczność pomieszczenia ładunku w ładowniach statku/na lądowym środku transportu. Protokół ten winien być podpisany przez Zleceniodawcę usługi, a także przez armatora/przewoźnika lub jego przedstawiciela, Terminal oraz inne zainteresowane instytucje związane z obrotem towarowym w porcie. Terminal przystępuje do dalszej obsługi ładunków po otrzymaniu zlecenia na sortowanie lub po otrzymaniu zlecenia na obsługę ładunku w stanie pomieszany. Koszty sortowania oraz ewentualne inne koszty, np. składowania pokrywa Zleceniodawca.

4. Terminal odpowiada za zawinione i udowodnione straty i uszkodzenia powstałe podczas obsługi ładunku, przy czym ciężar dowodu spoczywa na Zleceniodawcy.
5. Terminal nie ponosi odpowiedzialności – w szczególności jeżeli straty i szkody na ładunkach powstaną przez:
  - a) ubytek, rozkurz, złamanie, korozję, zepsucie, przeniknięcie przez opakowanie lub wyciek spowodowany właściwościami ładunku,
  - b) brak lub niedostateczność normalnego, handlowego opakowania,
  - c) wpływ pogody lub inne zewnętrzne działania, jeżeli ładunki są składowane zwyczajowo, lub zgodnie z umową na wolnym powietrzu lub w pomieszczeniach niezupełnie zamkniętych (wiaty), względnie gdy ładunkami manipuluje lub je przepakuje gestor ładunku,
  - d) zmianę właściwości fizyko-chemicznych uniemożliwiających normalną i prawidłową obsługę w obrębie portu.
6. Wszelkie szkody powinny być zgłoszone protokolarnie niezwłocznie, a najpóźniej do końca zmiany, w której usługa została wykonana. Protokół winien być podpisany przez przedstawiciela Zleceniodawcy.
7. Całkowita odpowiedzialność Terminala za szkodę towarową jest ograniczona do wartości ładunku nie większej niż PLN 9,00 za 1 kg, maksymalnie do kwoty PLN 100 000,00 za całość szkody, chyba że Strony ustalą inaczej.
8. Terminal nie ponosi odpowiedzialności za:
  - a) szkody i/lub straty spowodowane działaniem siły wyższej, względnie powstałe w wyniku strajków pracowników Terminala i/lub kontrahentów,
  - b) straty spowodowane nieterminowym przybyciem środków transportu morskiego, lądowego względnie rzeczno, współdziałających w transporcie masy ładunkowej,
  - c) skutki spowodowane zarządzeniami lub działaniem władz administracji państwowej,
  - d) ewentualne szkody, wyrządzone udzielaniem pomocy, do której Terminal był zobowiązany w interesie bezpieczeństwa portu, w granicach konieczności,
  - e) stan ładunków składowanych na wolnym powietrzu, w przypadku gdy Zleceniodawca nie zastrzegł innego sposobu składowania (§3, ust. 5c),

- f) różnice tonażowe ładunku składowanego luzem, a przyjętego na skład na podstawie wagi deklarowanej, bez zlecenia ważenia,
  - g) skutki mogące mieć miejsce w związku z niezgodnymi ze stanem faktycznym informacjami złożonymi przez Zleceniodawcę usługi,
  - h) przerwy związane z działaniem czynników atmosferycznych uniemożliwiających lub utrudniających prawidłowe i zgodne z ustaleniami wykonanie usługi,
  - i) szkody spowodowane wskutek awarii sieci elektrycznej, wodociągowej, ciepłej, chyba że Zleceniodawca udowodni, że powstały one z powodu nie zachowania należytej staranności,
  - j) szkody polegające na utracie korzyści, które Zleceniodawca lub jakakolwiek inna osoba trzecia mogłaby uzyskać gdyby szkody nie wyrządzono, oraz w przypadku niewłaściwego deklarowania przez Zleceniodawcę ciężaru, rodzaju lub właściwości fizycznych ładunku i innych danych niezbędnych do właściwego wykonania usługi i braku korekty w/w na 2 godziny przed rozpoczęciem wykonania usługi,
  - k) uszkodzenie przedmiotów i urządzeń, które w ładowniach statku znajdują się pod ładunkiem, np. śruby rezerwowe, materiały sztauerskie, wystające uchwyty, pokrywy tankowe i włazowe, tunel wałowy, nierówności podłóg ładowni, drabinki, itp., przy obsłudze ładunków sypkich oraz złomu,
  - l) przerwy w pracy i za przestoje wagonów, nie zawinione przez Terminal.
9. Zleceniodawca usługi odpowiada za prawidłowość danych zawartych w zleceniu (zarówno papierowym, jak i elektronicznym), a w szczególności za wszelkie szkody spowodowane błędnymi lub niedostatecznymi danymi, zawartymi w dokumentach lub przekazanymi w inny sposób, jak również za szkody powstałe z winy jego pracowników względnie upoważnionych osób.
10. Zleceniodawca usługi ponosi skutki finansowe wynikłe z braku gotowości i/lub niesprawności statku, np. wyczekiwanie robotników, przewozy, itp.
11. Zleceniodawca usługi odpowiada za przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza dopuszczalnej ładowności środków transportu lądowego oraz kontenerów. Zleceniodawca ma obowiązek określić w zleceniu przekazywanym Terminalowi dopuszczalną masę całkowitą. W przypadku nie wypełnienia powyższego obowiązku, lub w

przypadku braku zlecenia ważenia ładunku przeładowywanego na lądowe środki transportu wyjeżdżające z terenu Terminala, wszelkie koszty związane z przekroczeniem dozwolonej ładowności środków transportu/kontenerów ponosi Zleceniodawca.

12. Zleceniodawca ponosi całkowitą odpowiedzialność za zgłoszenie towaru do odprawy celnej i za odprawę celną.

## **§4**

### **OBSŁUGA STATKU**

1. Przewoźnik morski zobowiązany jest podać Głównemu Dyspozytorowi Terminala datę przybycia statku z wyprzedzeniem i uzyskać jego pisemną akceptację dotyczącą terminu podejścia statku, warunków technicznych oraz warunków obsługi.
2. Statki linii regularnych są obsługiwane przez Terminal zgodnie z ustalonym rozkładem rejsów, bądź zgodnie z zawartymi umowami, a w przypadku opóźnień przybycia na podstawie operacyjnych ustaleń z Terminalem, biorąc pod uwagę aktualne możliwości eksploatacyjne.
3. Celem zabezpieczenia sprawnego wyładunku statku, przewoźnik morski zobowiązany jest z odpowiednim wyprzedzeniem zgłosić Terminalowi i Zleceniodawcy znajdujące się na statku sztuki ciężkie i/lub przestrzenne, których statek nie może wyładować własnymi urządzeniami oraz ładunki niebezpieczne, które muszą być przeładowywane zgodnie z postanowieniami obowiązującymi w portach i według polskich przepisów dotyczących przeładunku ładunków niebezpiecznych, jak również zgodnie z „Instrukcją technologiczną w sprawie obrotu ładunkami niebezpiecznymi klasy IMO 1-9 w OT Port Gdynia Sp. z o.o.”, obowiązującą na dzień wykonania usługi.
4. Na żądanie Terminala przewoźnik morski zobowiązany jest udzielać informacji, czy statek posiada własne urządzenia do przeładunku oraz osprzęt przeładunkowy w stanie gotowym do użytku w poszczególnych ładowniach. Przewoźnik morski musi ponadto poinformować Terminal o ładunkach znajdujących się na pokładzie i w górnych warstwach poszczególnych ładowni, przeznaczonych do przeładunku w pierwszej kolejności.
5. Przy wprowadzeniu do portu statku przewożącego materiały niebezpieczne, przewoźnik musi zgłosić Terminalowi nazwę statku, ilość i właściwości materiałów niebezpiecznych z

określeniem klas IMO, z wyprzedzeniem umożliwiającym otrzymanie zezwoleń odpowiednich służb.

6. O wszelkich utrudnieniach, które mogłyby wystąpić, Zleceniodawca zobowiązany jest poinformować zainteresowane Strony przed planowaną obsługą statku.
7. Statek może złożyć notę gotowości NOR (Notice of Readness) dopiero wówczas, gdy jest gotów do przeładunku i znajduje się przy nabrzeżu przeładunkowym, oraz po zakończeniu odprawy wejściowej i otrzymaniu zezwolenia odnośnych władz na rozpoczęcie prac przeładunkowych, chyba że umowa stanowi inaczej. Terminal przyjmuje przesłany NOR do akceptacji w godzinach urzędowych (tj. od 7:00 do 15:00).

Jeżeli nie ustalono z kontrahentem zasad liczenia czasu obsługi statku obowiązują następujące zasady:

- czas obsługi statku rozpoczyna się od godz. 15:00 w dniu roboczym, jeśli NOR został dostarczony i zaakceptowany przed godziną 12:00 i od godziny 07:00 następnego dnia roboczego, jeśli NOR został dostarczony i zaakceptowany między godziną 12:00 a 15:00,
  - czas rozładunku/wyładunku/załadunku: od godz. 23:00 w piątek, albo w dzień poprzedzający święto, do godz. 23:00 w niedzielę lub dnia świątecznego nie liczy się do czasu obsługi statku, chyba że Terminal prowadził prace przeładunkowe na zlecenie pracy w dni wolne od pracy.
8. Decyzję o przerwaniu załadunku/wyładunku wskutek nieodpowiednich warunków atmosferycznych może podjąć Terminal i/lub kierownictwo statku, w porozumieniu z załadowcą/odbiorcą i/lub Terminalem.
  9. Przewoźnik morski zobowiązany jest pozostawić do dyspozycji Terminala urządzenia przeładunkowe statku i niezbędny osprzęt przeładunkowy, o ile umowa nie stanowi inaczej, ponosząc odpowiedzialność za ich techniczną zdolność i gotowość do pracy. Urządzenia przeładunkowe statku użyte do przeładunku muszą być w należyтым stanie technicznym, potwierdzonym aktualnym atestem i posiadać stosowne instrukcje obsługi.
  10. O ewentualnym braku możliwości pracy przy pomocy zgłoszonych statkowych urządzeń przeładunkowych i o brakach w osprzęcie, które mogłyby utrudnić/uniemożliwić przeładunek, przewoźnik morski lub jego agent zobowiązany jest poinformować Terminal. W

tej sytuacji Terminal może zaproponować rozwiązania alternatywne, jeżeli posiada takie możliwości.

11. Roszczenia przewoźnika z tytułu uszkodzeń statku przy przeładunku muszą być zgłaszane Terminalowi niezwłocznie po ich stwierdzeniu, nie później jednak niż przed zakończeniem zmiany roboczej, w której uszkodzenia nastąpiły. Przyczyny i rozmiar uszkodzeń powinny być ustalone dwustronnym protokołem. Terminal zobowiązany jest do naprawienia spowodowanych przez siebie uszkodzeń (z wyłączeniem §3, pkt 8k) niezwłocznie po ich zgłoszeniu, a jeżeli nie jest to możliwe z uwagi na trwające prace przeładunkowe – niezwłocznie po ich zakończeniu, jednak nie później niż przed wyjściem statku z portu, chyba że Strony umówiły się inaczej.
12. O stwierdzonym uszkodzeniu nabrzeża lub urządzeń portowych przez statek, Terminal zawiadamia kierownictwo statku, Dyspozytora Zarządu Portu Gdynia, agenta i Kapitanat Portu Gdynia niezwłocznie, a w każdym razie przed wyjściem statku z portu. Dalsze postępowanie prowadzą inspektorzy awaryjni Zarządu Portu Gdynia lub Terminala w zależności od własności uszkodzonego mienia.
13. W przypadku konieczności zwolnienia miejsca przy nabrzeżu dla innego statku – statek przedłużający postój przy nabrzeżu może być przeholowany na inne miejsce postoju w oparciu o decyzję Głównego Dyspozytora Terminala w porozumieniu z Głównym Dyspozytorem Zarządu Portu. Koszty związane ze zmianą miejsca postoju – holowanie, pilotowanie i usługi cumownicze opłaca Zleceniodawca lub armator w zależności od winnego zaistniałej sytuacji.
14. Załadunek/wyładunek oraz mocowanie odbywa się według wskazań i pod nadzorem kierownictwa statku.

## **§5**

### **OBSŁUGA ŁADUNKU**

1. Załadunek na statek (sztauerka załadunkowa) i wyładunek ze statku (sztauerka wyładunkowa), oznacza przemieszczenie ładunku od wnętrza/pokładu statku do burty statku (bez kosztów zamocowania, zabezpieczenia) lub odwrotnie.

2. Prace przeładunkowe w relacji bezpośredniej, oznaczają przemieszczenie ładunku ze środka transportu lądowego lub śródlądowego do burty statku lub odwrotnie.
3. Prace przeładunkowe w relacji pośredniej, oznaczają przemieszczanie ładunku ze środka transportu lądowego lub śródlądowego na plac/do magazynu portowego, a następnie z placu/z magazynu portowego do burty statku lub odwrotnie.
4. Czynności manipulacyjne, oznaczają zwyczajowo w portach wykonywane prace dodatkowe w trakcie lub poza przeładunkiem.
5. Przy wprowadzaniu do portu środków transportu lądowego lub śródlądowego, przewożący materiały niebezpieczne zleceniodawca musi zgłosić Terminalowi numer środka transportu, ilość i właściwości materiałów niebezpiecznych z określeniem klas IMO zgodnie z Instrukcją technologiczną w sprawie obrotu ładunkami niebezpiecznymi klasy IMO 1-9 w OT Port Gdynia Sp. z o.o. obowiązującą na dzień wykonania usługi.
6. Czas trwania przerw spowodowanych warunkami atmosferycznymi zwiększa się o czas niezbędny do zakrywania i odkrywania ładowni.
7. Wydający, przyjmujący lub działające w ich imieniu firmy kontrolne stwierdzają na bieżąco ilość towaru przeładowanego w danej zmianie i kontrasygnują sobie wzajemnie wyniki liczenia w wystawionych dokumentach/tallysheet'ach. Strony winny ze sobą współpracować w tym zakresie, przy czym inicjatywa uzyskania kontrasygnaty spoczywa na wydającym towar i/lub firmie kontrolnej w imieniu wydającego. Kontrasygnowanie dokonywane jest sukcesywnie, najpóźniej w każdej przerwie roboczej i po zakończeniu zmiany lub danej pracy. Firmy kontrolne powinny dostarczyć Zleceniodawcy tallysheety niezwłocznie po zakończeniu liczenia.
8. Jeżeli liczenia na statku dokonują członkowie jego załogi, wówczas obowiązują ich te same zasady kontrasygnacji kart kontrolnych co pracowników firmy kontrolnej.
9. Czynności liczenia w odniesieniu do towarów będących pod dozorem celnym powinny odbywać się z udziałem przedstawicieli Urzędu Celnego, chyba że Urząd Celny odstąpi od udziału przy tych czynnościach.
10. W przypadku sporu między Stronami co do stanu towaru lub jego opakowania, każda ze Stron ma prawo wezwać rzeczoznawcę.

11. W przypadku stwierdzenia na statku, przed rozpoczęciem wyładunku lub w czasie jego trwania, zewnętrznie uszkodzonego towaru albo opakowania, Terminal obowiązany jest, przed wyładowaniem ze statku uszkodzonych sztuk, spisać protokół szkodowy. Protokół ten Terminal uzgadnia z przedstawicielami statku, Urzędu Celnego i odbiorcy ładunku, jeżeli Terminal działa na jego zlecenie. O stwierdzonym uszkodzeniu towaru należy zawiadomić spedytora.
12. Jeżeli towar został uszkodzony w czasie przeładunku bezpośredniego, wówczas protokół szkodowy spisuje Zleceniodawca wraz z Terminalem oraz kierownictwem statku i urzędem celnym, o ile uszkodzenie miało miejsce przed odcięciem haka od unosu.
13. Zleceniodawca decyduje o kontynuowaniu przeładunku bezpośredniego ładunku uszkodzonego lub złożeniu go na plac składowy/do magazynu.
14. W przypadku rozbieżności pomiędzy danymi zawartymi w manifeście (lub konosamencie), a stanem faktycznym, w relacji bezpośredniej – Zleceniodawca sporządza natychmiast przy statku protokół wspólnie z przedstawicielami kierownictwa statku i urzędu celnego. W relacji pośredniej powyższy protokół sporządza Terminal.
15. Wręczenie przewoźnikowi protokołu szkodowego jest równoznaczne z zawiadomieniem go o szkodzie ładunku. Zawiadomienie takie, w odniesieniu do szkody zewnętrznie widocznej lub straty w ładunku, powinno nastąpić niezwłocznie, a w odniesieniu do szkód lub strat zewnętrznie niedostrzegalnych – w terminie trzech dni od odbioru ładunku. Doręczony zainteresowanej stronie egzemplarz protokołu szkodowego lub protokołu rozbieżności jest równoznaczny ze wstępnym zgłoszeniem reklamacji.
16. Na podstawie przedstawionych dokumentów przewoźnik morski łącznie z urzędem celnym i Terminalem podpisuje bezzwłocznie, a najpóźniej przed przejściem statku na inne miejsce pracy lub przed wyjściem z portu, protokół na ładunki, które:
  - a) zostały wyładowane w ilości większej lub mniejszej niż deklarowane w manifeście,
  - b) nie zostały ze statku wyładowane, a figurowały w manifeście lub zostały wyładowane poza manifestem.

W przypadku wydania przez statek do magazynu towaru nie ujętego manifestem, Terminal sporządza systemowy dokument potwierdzający złożenie ładunków oraz protokół na tę okoliczność. Dokumenty te podpisują przedstawiciele statku, Terminala i urzędu celnego.



17. Protokół sporządza się również w przypadku ujawnienia sztuk z niewiadomą zawartością, różnic co do znaków i numeracji poszczególnych sztuk oraz co do ciężaru ładunku, przy czym składający obowiązany jest dokonać identyfikacji ładunku przed złożeniem go na plac składowy.
18. Protokoły sporządza Terminal. Nie dotyczy to przesyłek w relacji bezpośredniej, dla których protokoły sporządza Zleceniodawca.
19. Zleceniodawca wręcza przewoźnikowi konosament oryginalny w zamian za konosament celny oraz dodatkowo systemowy dokument, potwierdzający złożenie ładunków przy przeładunku pośrednim.
20. Przy ładowaniu towaru do wagonów/samochodów Zleceniodawca przekazuje Terminalowi oraz firmie kontrolnej, o ile działa ona na zlecenie Zleceniodawcy, te same dane dla kontrolowania właściwego załadunku wagonów/samochodów przez Terminal, zlecenie wraz z zestawieniem ilości towaru, który ma być załadowany do wagonów/samochodów. Zestawienie musi zawierać numery lub charakterystykę wagonów/samochodów oraz liczbę jednostek i/lub ciężar towaru.
21. W sytuacjach spornych, dotyczących załadunku/wyładunku lądowych środków transportu, ostateczną decyzję o zmianie ilości lub tonażu do załadunku/wyładunku podejmuje Spedytor.
22. Terminal uzgadnia z przewoźnikiem morskim (kierownictwem statku) i Zleceniodawcą, harmonogram załadunku statku w oparciu o listę ładunkową i otrzymane zlecenie na załadunek poszczególnych partii konosamentowych.
23. Zleceniodawca zobowiązany jest przygotować, przed rozpoczęciem załadunku, każdą partię w sposób umożliwiający podstawianie pod statek w kolejności ustalonej przez kierownictwo statku. W przypadku odchyień od ustalonego planu załadunku, Zleceniodawca ma obowiązek zawiadomienia o powyższym kierownictwo statku i uzyskania od niego odpowiednich poleceń.
24. Przez przygotowanie partii ładunku rozumie się:
  - a) zgrupowanie ładunku objętego jednym konosamentem,
  - b) przeprowadzenie niezbędnych manipulacji (przecechowanie, naprawa uszkodzonych opakowań, itp.),

- c) przeprowadzenie standaryzacji,
  - d) przygotowanie dokumentów wywozowych,
  - e) przeprowadzenie odprawy celnej, sanitarnej, itp.,
  - f) dokonania wszelkich innych formalności, umożliwiających bezzwłoczne załadowanie ładunku.
25. W przypadku przybycia partii ładunków pomieszanych, Terminal dokonuje segregacji na pisemne zlecenie Zleceniodawcy, które musi otrzymać w takim czasie, aby segregacja mogła być zakończona przed rozpoczęciem ładowania na statek.
26. O zakończeniu załadunku każdej partii konosamentowej w relacji bezpośredniej Zleceniodawca lub działająca na jego zlecenie firma kontrolna, a w relacji pośredniej Terminal, obowiązani są zawiadomić kierownictwo statku względnie firmę kontrolną, działającą na zlecenie przewoźnika morskiego, celem należytego oddzielenia poszczególnych partii ładunku na statku.
27. W razie ładowania konosamentowej partii ładunku częściami, co może mieć miejsce tylko za zgodą przewoźnika morskiego, Zleceniodawca w relacji bezpośredniej, Terminal w relacji pośredniej obowiązany jest powiadomić kierownictwo statku o załadowanej ilości w danej partii.
28. Towary nie ujęte w listach ładunkowych mogą być załadowane i przyjęte tylko po uprzednim uzgodnieniu z przewoźnikiem morskim, który jest obowiązany poinformować Terminal o dodatkowym zabukowaniu ładunku.
29. Terminal po uzgodnieniu z oficerem ładunkowym kolejności i czasu załadunku, wydaje ze składu poszczególne partie konosamentowe, zgłaszając oficerowi ładunkowemu – względnie kontrolerowi pracującemu na zlecenie przewoźnika morskiego, rozpoczęcie i zakończenie wydawania każdej partii ze składu na statek.
30. Jeżeli ładowanie jednej partii konosamentowej z placu składowego trwa dłużej niż jedną zmianę, przewoźnik morski potwierdza Terminalowi ilość ładunku przyjętego w danej zmianie przez kontrasygnowanie jego obliczenia. W przeładunku bezpośrednim, gdy ładowanie jednej partii konosamentowej trwa dłużej niż jedną zmianę, przewoźnik morski potwierdza Zleceniodawcy ilość ładunku przyjętą w danej zmianie przez kontrasygnowanie

mu dowodów liczenia. Powyższe obowiązuje także przy wszelkiego rodzaju przerwach w przeładunku zaistniałych w trakcie zmiany.

31. Odbiorca materiałów sztauerskich i zabezpieczających potwierdza ich otrzymanie na kwicie przedłożonym przez Terminal równocześnie z dostarczeniem materiałów.
32. Terminal obowiązany jest przedkładać pokwitowanie stwierdzające wykonanie zleconych prac dodatkowych lub przerw w pracy, nieobjętych umową lub ofertą, natychmiast po ich zaistnieniu lecz nie później niż w danej zmianie roboczej.
33. Terminal wykonuje na zlecenie przeładunek w relacji bezpośredniej odpowiednio przygotowanych materiałów sztauerskich bądź separacyjnych. Składowanie tych materiałów w porcie może odbywać się na podstawie porozumienia pomiędzy Terminalem, a przewoźnikiem lub frachtującym.

## **§6**

### **SKŁADOWANIE ŁADUNKÓW**

1. Terminal przyjmuje ładunek do magazynu/na plac składowy zgodnie z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa portu i ładunku.
2. Terminal potwierdza składającemu na systemowym dokumencie potwierdzającym złożenie ładunków faktyczny stan ładunku niezwłocznie po złożeniu do magazynu/na plac składowy danej partii.
3. O ile ładunek był liczony przez składającego, Strony kontrasygnują sobie dowody liczenia.
4. Terminal potwierdza przyjęcie do magazynu/na plac składowy ładunków masowych według ich ciężaru deklarowanego przez składającego, bądź podanego w dokumentach przewozowych.
5. W przypadku, gdy ładunek podjęty z danego systemowego dokumentu potwierdzającego złożenie ładunków wraca do magazynu, składa się go na podstawie nowego systemowego dokumentu potwierdzającego złożenie ładunków z powołaniem się na poprzedni systemowy dokument potwierdzający złożenie ładunków.
6. OTPG ubezpiecza ładunki składowane na terenie terminala, na podstawie polisy OC obowiązującej na dzień powstania szkody, od szkód w ładunku przechowywanym powstałym

tylko i wyłącznie w sytuacji, gdy do szkody dojdzie z winy OTPG (ubezpieczenie nie obejmuje szkód powstałych nie z winy OTPG np. siła wyższa, kradzież itp.).

7. Terminal obowiązany jest wydać z magazynu ładunek zgodnie z otrzymanym zleceniem.
8. Odbiór ładunku z placu składowego możliwy jest jedynie przez właściciela systemowego dokumentu potwierdzającego złożenie ładunku.
9. Zleceniodawca ma obowiązek przedstawienia Terminalowi do wglądu konosament celny, jako dowód prawa dysponowania ładunkiem w czasie składowania. W przypadkach podjęcia partii konosamentowej w całości lub w kilku ratach – Zleceniodawca przedstawia odpowiedni dowód odprawy celnej przy podjęciu każdej partii.

## **§7**

### **TRANSPORT SAMOCHODOWY**

1. Awizacja o przybyciu samochodu musi być dokonana przez Zlecającego usługę w terminie umożliwiającym zaplanowanie prac przez Terminal.
2. Awizacja musi zawierać wszystkie dane potrzebne Terminalowi do przygotowania dokumentacji przyjęcia ładunku do magazynu/na plac, względnie załadunku na statek.
3. Na okoliczność wyczekiwania ekip roboczych Terminal musi sporządzić odpowiedni protokół stwierdzający przyczynę i czas trwania przestoju oraz przedstawić go do podpisu Zlecającemu obsługę.

## **§8**

### **TRANSPORT KOLEJOWY**

1. Zasady współpracy opierają się na Ustawie o Transporcie Kolejowym, Regulaminach pracy bocznic kolejowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz na podstawie ustalonych warunków ze Zlecającymi usługi.
2. Awizacja o przybyciu składu wagonowego musi być dokonana przez Zlecającego usługę w terminie umożliwiającym zaplanowanie prac przez Terminal.
3. Awizacja musi zawierać wszystkie dane potrzebne Terminalowi do przygotowania dokumentacji przyjęcia ładunku do magazynu/na plac, względnie załadunku na statek.

4. Czas obsługi wagonów jest liczony od momentu wstawienia ich na tory zdawczo-odbiorcze znajdujące się na nabrzeżach użytkowanych przez terminal. Zgłoszenie wagonów na stacji „Gdynia Port” nie jest jednoznaczne z przyjęciem wagonów do obsługi przez Terminal. Podstawienie wagonów Terminal przyjmuje wyłącznie od początku każdej zmiany roboczej.

## § 9

### TARYFA ZA USŁUGI OT PORT GDYNIA SP. Z O.O. (OTPG)

#### 1. Stosowanie taryfy.

1. Taryfa obowiązuje **od 1 stycznia 2024 roku**.
2. Zawarte w niniejszej taryfie opłaty obowiązują w przypadkach, gdy umawiające się na wykonanie usługi Strony, nie uzgodniły innych warunków w formie pisemnej.

#### 2. Rozliczenia.

1. Stawki taryfy wyrażone są w **PLN** (złotych polskich) o ile w umowach i ofertach nie uzgodniono inaczej.
2. Podstawę do rozliczeń handlowych wszystkich usług świadczonych przez OTPG stanowią: niniejsza Taryfa za usługi OT Port Gdynia Sp. z o.o., Cennik materiałów sztauerskich w OT Port Gdynia obowiązujący na dzień wykonania usługi, szczegółowe umowy handlowe i porozumienia cenowe zawarte pomiędzy stronami oraz oferty handlowe w formie pisemnej via e-mail.
3. Koszt czynności związanych z usługami, wykonywanymi na podstawie zarządzenia władz administracji państwowej ponosi Strona, na rzecz której usługa została wykonana.
4. Wszelkie opłaty wyrażone w procentach pobiera się od opłat zasadniczych.
5. Należne opłaty nalicza się od ciężaru ładunku zaokrąglonego wzwyż do pełnych 100 kg, o ile nie ustalono inaczej.
6. Podstawą do obliczenia opłat dla ładunków drobnicowych wyładowywanych ze statku jest ciężar brutto podany w zleceniu, zgodny z ciężarem brutto podanym w konosamencie lub w manifeście, o ile Strony nie ustaliły inaczej.

7. Podstawą do określenia ciężaru ładunków ładowanych na statek jest ciężar brutto podany w zleceniu, o ile Strony nie ustaliły inaczej.
8. Przy ładunkach masowych luzem, podstawą do określenia ciężaru ładunku przy załadunku/wyładunku i przeładunku, jest ciężar wykazany w konosamencie lub określony przez wagę samochodową (OTPG), ujęty w zestawieniach legalizacyjnych, i/lub w inny sposób ustalony przez umawiające się Strony.
9. W przypadku obsługi małych partii tonażowych (partia zleceniowa poniżej 10 ton) lub wystąpienia konieczności użycia dodatkowego sprzętu, OTPG zastrzega sobie prawo rozliczenia usługi według faktycznie zużytych roboczogodzin pracy zespołów roboczych i urządzeń przeładunkowych.
10. W przypadku zaniżenia deklarowanej w zleceniach wagi ładunku przez Zleceniodawców lub braku informacji o danych dotyczących współczynnika przestrzenności albo jego zaniżenia w przypadku, gdy wysokość stawki taryfowej zależy od przestrzenności ładunku, OTPG ma prawo zastosować dodatek w wysokości 100% taryfowej stawki za usługi.
11. Materiały sztauerskie i zabezpieczające użyte do wykonania usługi będą rozliczane według stanu faktycznego ich zużycia, lub zgodnie z zawartą umową handlową lub porozumieniem cenowym. Materiały sztauerskie rozliczane są według obowiązującego na dzień wykonania usługi „Cennika materiałów sztauerskich OT Port Gdynia Sp. z o.o.”.
12. Minimalna wartość fakturowanej usługi wynosi **PLN 280,00**
13. Zawarte w niniejszej Taryfie stawki są stawkami netto, do których dolicza się obowiązujący podatek VAT. Stawki dotyczą pracy w dni robocze. Dodatki za pracę w soboty, niedziele i święta określone są w punkcie 8 Taryfy.
14. Termin zapłaty za wykonane przez OTPG usługi wynosi do 7 dni od daty wystawienia faktury, o ile Strony nie uzgodniły innego terminu płatności. OTPG ma prawo do żądania zaliczki lub 100% zapłaty należności przed wykonaniem zlecenia.
15. Z chwilą przyjęcia zlecenia do realizacji przez OTPG, Zleceniodawca zobowiązany jest do terminowego uregulowania należności.
16. Podmioty działające na rzecz i w imieniu armatorów zobowiązane są do posiadania pisemnego pełnomocnictwa od swoich zleceniodawców oraz do zabezpieczenia wszelkich należności OTPG za świadczone na ich zlecenie usługi przed wyjściem statku z portu.

### 3. Postanowienia ogólne.

1. W rozumieniu taryfy kontenerami są standardowe jednostki ładunkowe, takie jak:

- a) kontenery uniwersalne,
- b) kontenery płytowe (flaty, bolstery),
- c) kontenery specjalne.

Kontenery płytowe puste spiętrzone do 6 warstw, traktuje się podczas załadunku (sztauerki załadunkowej)/wyładunku (sztauerki wyładunkowej), przeładunku i manipulacji, jako jeden pełny kontener.

2. W rozumieniu taryfy jednostkami tocznymi są wyładowywane i załadowywane w systemie ro-ro: roll-trailery, przyczepy, naczepy, barakowozy, pojazdy i agregaty na kołach bez własnego napędu.

3. Stawki taryfowe odnoszą się do sprawnych kontenerów, kaset oraz jednostek tocznych.

4. Za kontener pełny przyjmuje się każdy oplombowany kontener, oprócz bolsterów i flatów.

5. Stawki taryfowe obowiązują w rozliczeniach usług załadunku (sztauerki załadunkowej)/wyładunku (sztauerki wyładunkowej) oraz przeładunkowych. Odnoszą się do 1 tony, 1 kontenera, 1 jednostki tocznej lub 1 pojazdu, bez względu na zawartość i wartość znajdującego się w nich lub na nich ładunku.

6. Sztauerka załadunkowa (załadunek)/sztauerka wyładunkowa (wyładunek) jest przemieszczeniem ładunku od burty statku do jego wnętrza/od wnętrza statku do jego burty. Sztauerka nie obejmuje kosztów mocowania i rozmocowania ładunku oraz jego zabezpieczenia.

7. Przeładunek pośredni jest przemieszczeniem ładunku od burty statku poprzez plac/magazyn na środek transportu lądowego lub w relacji odwrotnej.

8. Stawka za przeładunek pośredni składa się z dwóch relacji:

- relacji: środek transportu lądowego – plac/magazyn lub odwrotnie oraz,
  - relacji: plac/magazyn – burta statku/barka/ponton lub odwrotnie,
- Zaś opłata za każdą relację wynosi 50% stawki pośredniej.

9. Przeładunek bezpośredni jest przemieszczeniem ładunku od burty statku/barki/pontonu na środek transportu lądowego lub odwrotnie.

10. Przeładunek nie obejmuje kosztów mocowania/rozmocowania ładunku na środkach transportu lądowego.
11. Usługi dodatkowe oraz manipulacje towarowe to czynności wykonywane dodatkowo do usług przeładunkowych i załadunkowych w trakcie tych usług lub w innym terminie.
12. Opłata za usługi naliczana jest niezależnie od tego, czy usługa realizowana jest urządzeniami statkowymi, czy urządzeniami portowymi.
13. Urządzenia i sprzęt przeładunkowy OTPG pracują do określonej dopuszczalnej przez producenta siły wiatru.
14. Na Zleceniodawcy spoczywa obowiązek postawić do dyspozycji OTPG niezbędną ilość osprzętu mocującego do kontenerów (łącniki kontenerowe, mostki, itp.) w miejscach załadunku – ładownie, pokład.
15. Parametry suwnicy kontenerowej OTPG pozwalają na następujące ustawienie kontenerów na statku:
  - do wysokości maksymalnej od lustra wody 22 m,
  - do odległości maksymalnej od kei 22,5 m.

Za standardowe uznaje się takie ustawienie kontenerów na statku, które umożliwia ich załadunek/wyładunek chwytnikiem suwnicy kontenerowej. W przypadku, gdy załadunek/wyładunek kontenerów/naczep np. spod pokładu, bądź sztuk ponadgabarytowych wymagać będzie dodatkowych urządzeń i sprzętu zmechanizowanego, nalicza się dodatki zgodnie z punktem 11.2 niniejszej taryfy lub też zgodnie z zawartym porozumieniem cenowym, jak również ofertą handlową.

16. Na statkach ro-ro masa całkowita RT lub kasy z ładunkiem, wtaczana lub wytaczana z lower hold („piwnicy”), nie może przekroczyć 70 ton.
17. Złożenie, podjęcie i wszystkie manipulacje związane z ładunkiem są wykonywane zgodnie z obowiązującymi przepisami Kodeksu Celnego, na podstawie zleceń OTPG. Złożenie ładunku odbywa się na podstawie Zlecenia B (systemowego dokumentu potwierdzającego złożenie ładunków), podjęcie ładunku na podstawie Zlecenia A/C, pozostałe manipulacje ładunkiem na podstawie Zlecenia A.



#### **4. Przepisy różne.**

1. Niezależnie od postanowień wyszczególnionych w punktach 1-4, obowiązują ponadto postanowienia ujęte w „Objaśnieniach”, dotyczących następujących punktów taryfy.
2. Skierowanie sporu na drogę sądową powinno nastąpić po wyczerpaniu drogi reklamacji.
3. W przypadku stwierdzenia dużych utrudnień przeładunkowych w trakcie wykonywania usługi związanych ze specyfiką ładunku OTPG zastrzega sobie prawo naliczania dodatkowych opłat pokrywających koszty robocizny (na podstawie punktu 10.1) oraz sprzętu przeładunkowego OTPG/ewentualny sprzęt niezbędny do wykonania usługi (koszt uzgodniony operatywnie według wykorzystania).
4. Za obsługę ładunków w stanie niehandlowym oraz za utrudniony wyładunek lub/i załadunek w rozumieniu technologii przeładunku portowego, OTPG pobiera dodatek w wysokości **50%** od stawek podstawowych. Niehandlowy stan ładunku oraz utrudniony wyładunek/załadunek ustalany jest w drodze protokołu podpisanego przez obie Strony, a w przypadku spornym – atestem rzeczoznawcy.
5. Załadunek, wyładunek i przeładunek ładunku awaryjnego dokonuje się na podstawie odrębnych, poza umownych uzgodnień.
6. Wszystkie usługi na rzecz ładunków na Terminalu są świadczone wyłącznie przez OTPG, o ile OTPG nie postanowi inaczej.
7. Zleceniodawca ma obowiązek poinformować OTPG o dodatkowych czynnościach nie związanych z usługą przeładunku a prowadzonych przez inne podmioty niż OTPG i uzyskać od OTPG zgodę na te czynności. Informacje o dodatkowych czynnościach należy wpisać w zleceniach.
8. Każdy pojazd po/z ładunkiem jest zobowiązany zgłosić się na parking zewnętrzny „Parking 0” przy ul. Polskiej 32, gdzie wystawiany jest raport bramowy będący przepustką upoważniającą do wjazdu/wyjazdu pojazdu do/z terminalu OTPG.
9. Pojazdy w relacji bezpośredniej (lory wjeżdżające/wyjeżdżające na/ze statków ro-ro) wyjeżdżają i wjeżdżają na podstawie biletu promowego.
10. Każdy pojazd po/z ładunkiem wjeżdża oraz wyjeżdża na/z terenu Basenu V przez skaner bramowy Bramą nr 2 (od Al. Solidarności). Pojazd przekraczający 3 m szerokości lub 4,5 m

wysokości (maksymalne parametry skanera bramowego) przejeżdża Bramą nr 1 (od ul. Rumuńskiej).

11. Każdy pojazd po/z ładunkiem wjeżdża oraz wyjeżdża na/z terenu Basenu IV wyznaczoną bramą nr 5 (od ul. Rotterdamskiej) oraz bramą nr 6.

## 5. OPŁATY PRZEŁADUNKOWE W TECHNOLOGII LO-LO I RO-RO:

### 5.1 KONTENERY LO-LO:

#### 5.1.1 Załadunek (sztauerka załadunkowa) lub wyładunek (sztauerka wyładunkowa) kontenera w systemie lo-lo i storo, za sztukę:

a) pełny	20' .....	448,00
	40', 45' .....	560,00
b) pusty	20' .....	336,00
	40', 45' .....	390,00

#### Stawki obejmują:

1. otwarcie, zamknięcie luku ładowni
2. zwyczajowe zamocowanie lub rozmocowanie na statku

#### 5.1.2 Przeładunek kontenera w relacji: środek transportu lądowego – plac – burta lub odwrotnie, za sztukę:

a) pełny	20' .....	448,00
	40', 45' .....	560,00
b) pusty	20' .....	336,00
	40', 45' .....	390,00

#### 5.1.3 Przesztaunek kontenera, za sztukę:

a) w obrębie ładowni: .....	250,00
b) w relacji: statek – keja - statek: .....	590,00

### 5.2 DROBNICA LO-LO:

#### 5.2.1 Załadunek (sztauerka załadunkowa) lub wyładunek (sztauerka wyładunkowa) drobnicy konwencjonalnej w systemie lo-lo, dla ładunków o współczynniku sztauerskim do 5 m<sup>3</sup>, za 1 tonę:

1. drobnica luzem (bez opakowania lub w opakowaniu jak beczki, kartony, skrzynie, beły, worki itd.):

a) opakowania o wadze jednostkowej do 1000 kg: .....	145,00
b) opakowania o wadze jednostkowej powyżej 1000 kg, sztuki ciężkie, elementy dostaw inwestycyjnych obsługiwane sprzętem OTPG .....	156,00

- |   |               |
|---|---------------|
| 2. drobnica zjednostkowana w opakowaniu o wadze jednostkowej powyżej 500 kg (palety, pakiety, slingi, big – bąs, kraty): .....  | <b>84,00</b>  |
| 3. papier, celuloza (role, palety, paczki, kartony):.....   | <b>100,00</b> |
| 4. wyroby stalowe:  |               |
| a) płyty stalowe, rury, pręty (wiązki, paczki oraz luzem): .....  | <b>84,00</b>  |
| b) drobnica stalowa, tj., walcówka, zwoje, , stal profilowana, kęsy, szyny (wiązki oraz luzem) .....  | <b>78,00</b>  |
| c) kręgi i słaby.....   | <b>45,00</b>  |
| d) pozostałe wyroby stalowe: śruby okrętowe, wlewki, odlewy, łańcuchy kotwiczne, dennice itp.: .....  | <b>100,00</b> |
| e) dłużyca stalowa powyżej 12 m – do operatywnego ustalenia   |               |
| 5. Sztuki ciężkie przeładowane bez udziału sprzętu OTPG/dźwigów statkowych. Wynajęcie i opłacenie dźwigu do obsługi ww. sztuk leży w gestii Zlecającego załadunek (sztauerkę załadunkową) lub wyładunek (sztauerkę wyładunkową) : ..... | <b>125,00</b> |

**UWAGA!** Do ładunków o współczynniku przestrzenności od 5,01 m<sup>3</sup>/t do 15,00 m<sup>3</sup>/t, pobierane będą dodatki w wysokości **30%** od stawek podstawowych, o ile ładunki takie nie posiadają indywidualnych ustaleń. Dla ładunków o współczynniku przestrzenności powyżej 15,00 m<sup>3</sup>/t – dodatki będą ustalane operatywnie.

#### **5.2.2 Przeładunek drobnicy konwencjonalnej w relacji: środek transportu lądowego-magazyn/plac-burta lub odwrotnie, dla ładunków o współczynniku sztauerskim do 5 m<sup>3</sup>, za 1 tonę:**

- |  |               |
|--|---------------|
| 1. drobnica luzem (bez opakowania lub w opakowaniu jak beczki, kartony, skrzynie, bele, worki itp.):   |               |
| a) opakowania o wadze jednostkowej do 1000 kg:.....  | <b>156,00</b> |
| b) opakowania o wadze jednostkowej powyżej 1000 kg sztuki ciężkie, elementy dostaw inwestycyjnych ( project cargo) obsługiwane sprzętem OTPG ..... | <b>168,00</b> |
| 2. drobnica zjednostkowana w opakowaniu o wadze jednostkowej powyżej 500 kg (palety, pakiety, slingi, big – bąs, kraty): .....                     | <b>90,00</b>  |
| 3. papier, celuloza (role, palety, paczki, kartony):.....  | <b>102,00</b> |
| 4. wyroby stalowe:   |               |
| a) płyty stalowe, rury, pręty (wiązki, paczki oraz luzem): .....   | <b>90,00</b>  |
| b) drobnica stalowa, tj., walcówka, zwoje, , stal profilowana, kęsy, szyny (wiązki oraz luzem) .....   | <b>78,00</b>  |
| c) kręgi i słaby .....   | <b>45,00</b>  |
| d) pozostałe wyroby stalowe: śruby okrętowe, wlewki, odlewy, łańcuchy kotwiczne, dennice itp.: .....   | <b>100,00</b> |

e) dłużyca stalowa powyżej 12 m – do operatywnego ustalenia

5. Sztuki ciężkie przeładowane bez udziału sprzętu OTPG/dźwigów statkowych. Wynajęcie i opłacenie dźwigu do obsługi ww. sztuk leży w gestii Zlecającego przeładunek: ..... **168,00**

**UWAGA!** Do ładunków o współczynniku przestrzenności od 5,01 m<sup>3</sup>/t do 15,00 m<sup>3</sup>/t, pobierane będą dodatki w wysokości **30%** od stawek podstawowych, o ile ładunki takie nie posiadają indywidualnych ustaleń. Dla ładunków o współczynniku przestrzenności powyżej 15,00 m<sup>3</sup>/t – dodatki będą ustalane operatywnie.

### **5.2.3 Załadunek (sztauerka załadunkowa) lub wyładunek (sztauerka wyładunkowa) wszelkiego typu pojazdów w systemie lo-lo – do operatywnego ustalenia**

### **5.2.4 Przeładunek wszelkiego typu pojazdów w relacji: środek transportu lądowego-placburta lub odwrotnie – do operatywnego uzgodnienia**

#### **OBJAŚNIENIA:**

1. W przypadku wystąpienia przeładunku w relacji bezpośredniej tzn. środek transportu lądowego – burta statku lub odwrotnie liczy się **70% stawki przeładunku pośredniego** w relacji środek transportu lądowego – magazyn/plac – burta statku lub odwrotnie. O przyjęciu zlecenia na przeładunek w relacji bezpośredniej decyduje OTPG.
2. W przypadku użycia dźwigów statkowych stosuje się te same stawki jak dla dźwigów OTPG, pod warunkiem możliwości ich użycia. Jeśli użycie dźwigów OTPG nie jest możliwe, stawki za usługi przy pomocy dźwigów statkowych/zewnętrznych będą ustalane operatywnie (nie dotyczy obsługi sztuk ciężkich).
3. Sztuki ciężkie i ponadgabarytowe, elementy dostaw inwestycyjnych muszą posiadać zaznaczone punkty haczenia. Na żądanie OTPG, Zleceniodawca zobowiązany jest dostarczyć rysunki techniczne i/lub zdjęcia ładunków. W przypadku konieczności użycia specjalistycznego trawersu Zleceniodawca jest zobowiązany do jego dostarczenia. Zleceniodawca zobowiązany jest do uzyskania zgody na złożenie oraz nietypowy przeładunek (np. przesuw) od Działu Hydrotechniki Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA.
4. Miejsce złożenia, miejsce przeładunku i warunki obsługi muszą być uzgodnione operatywnie przed przybyciem ładunku do portu.
5. Parametry dźwigów samojezdnych, które będą pracowały na terenie OTPG, wynajmowanych przez Zleceniodawcę muszą być uzgodnione z Działem Hydrotechniki Zarządu Morskiego Portu Gdynia (w przypadku obsługi sztuk ciężkich).

### 5.3 ŁADUNKI MASOWE LO-LO:

5.3.1 Przeładunek, składowanie oraz pozostałe czynności manipulacyjne ładunków masowych agro, pozostałych ładunków masowych suchych i płynnych – do operatywnego ustalenia.

### 5.4 ŁADUNKI W TECHNOLOGII RO-RO:

5.4.1 Załadunek (sztauerka załadunkowa) lub wyładunek (sztauerka wyładunkowa), za sztukę:

1. jednostki tocznej, naczepy, ciągnika.....	550,00
1. kasety.....	650,00

**Stawki obejmują:**

1. wytoczenie z pokładów statku na plac składowy OTPG
2. zwyczajowe mocowanie lub rozmocowanie na statku

5.4.2 Załadunek (sztauerka załadunkowa) lub wyładunek (sztauerka wyładunkowa) pojazdów, za sztukę:

1. samochody osobowe, Vany, Suvy, mikrobusy (do 9 osób):
  - a) z kierowcą OTPG: ..... 190,00
  - b) bez udziału kierowcy OTPG: ..... 145,00
2. samochody ciężarowe, autobusy, lub inne pojazdy na kołach na podwoziu samochodu ciężarowego, nie wymagających dodatkowych czynności w trakcie wyładunku/załadunku:
  - a) z kierowcą OTPG: ..... 380,00
  - b) bez udziału kierowcy OTPG: ..... 291,00
3. maszyny specjalistyczne na kołach lub gąsienicach z osłonami (rolnicze, budowlane, transportowe) o wadze jednostkowej do 42 ton:
  - a) z kierowcą OTPG ..... 571,00
  - b) bez udziału kierowcy OTPG ..... 425,00
4. maszyny specjalistyczne na kołach lub gąsienicach z osłonami (rolnicze, budowlane, transportowe) o wadze jednostkowej od 42-80 ton:
  - a) z kierowcą OTPG ..... 2 350,00
  - b) bez udziału kierowcy OTPG ..... 1 790,00
5. pozostałe pojazdy – do ustaleń operatywnych

**Stawki obejmują:**

1. wyładunek/załadunek pojazdów w systemie ro-ro z pokładów statku i przemieszczenie ich na plac składowy lub odwrotnie

2. zwyczajowe (tzn. bez użycia materiałów sztauerskich OTPG) rozmocowanie lub zamocowanie na statku

#### 5.4.3 Załadunek (sztauerka załadunkowa) lub wyładunek (sztauerka wyładunkowa) drobnicy o współczynniku sztauerskim do 5 m<sup>3</sup> w systemie sto-ro, za 1 tonę:

1. luzem (w tym zjednostkowanej) .....	202,00
2. papier .....	84,00

#### Stawki obejmują:

1. wyładunek/załadunek drobnicy w systemie sto-ro, tj. wyładunek/załadunek odbywający się w ładowni statku ro-ro z/na jednostki toczne terminala

#### 5.4.4 Przeładunek kontenera w relacji: środek transportu lądowego-plac-jednostka toczna lub odwrotnie, za sztukę:

1. pełny	20' .....	448,00
	40', 45' .....	560,00
2. pusty	20' .....	336,00
	40', 45' .....	390,00

#### 5.4.5 Podjęcie samochodu, naczepy z placu lub odwrotnie bez udziału kierowcy OTPG, za sztukę:

1. samochody osobowe, Vany, Suvy, mikrobusy (do 9 osób), naczepy, ciągniki	190,00
2. samochody ciężarowe, autobusy, lub inne pojazdy na kołach na podwoziu samochodu ciężarowego	270,00
3. maszyny specjalistyczne na kołach lub gąsienicach z osłonami (rolnicze, budowlane, transportowe) o wadze jednostkowej do 42 ton	392,00
4. maszyny specjalistyczne na kołach lub gąsienicach z osłonami (rolnicze, budowlane, transportowe) o wadze jednostkowej od 42-80 ton	762,00
5. pozostałe pojazdy – do ustalenia operatywnego.	

#### OBJAŚNIENIA do punktu 5.4.2 i 5.4.5

1. Przy załadunku/wyładunku/przeładunku pojazdów specjalistycznych z udziałem kierowcy OTPG, Zleceniodawca zobowiązany jest dołączyć instrukcję obsługi pojazdów w języku polskim. W przeciwnym razie OTPG nie odpowiada za prawidłowe wykonanie usługi.
2. Udział kierowcy OTPG możliwy tylko przy podstawieniu sprawnej technicznie naczepy o parametrach zapewniających bezpieczny wjazd pojazdu.
3. Pojazdy bez własnego lub sprawnego napędu – stawki jak w poz. 5.4.2 z dodatkiem wysokości **50%** od opłat wyszczególnionych w tym punkcie.
4. Uruchomienie pojazdu z dodatkowego źródła zasilania (akumulatora OTPG) –**PLN 202,00/szt**
5. Podjęcie pojazdów przy udziale kierowcy OTPG – stawki jak w punkcie 5.4.5 z dodatkiem **50%** od opłat wyszczególnionych w tym punkcie.

6. W przypadku przekroczonej skrajni drogowej (szerokość pojazdu powyżej 2,65 m) - stawki jak w poz. 5.4.5 z dodatkiem **25%** od opłat wyszczególnionych w tym punkcie.
7. Wyładunek/załadunek pojazdów o wadze jednostkowej powyżej 42 ton z/na główny pokład statku ro-ro.

## 6. USŁUGI DODATKOWE:

### 6.1 Podstawienie i odstawienie (w ramach jednego basenu OTPG) celem napełnienia, opróżnienia, kontroli fitosanitarnej, odprawy celnej, przeliczenia zawartości, próbobrania, przeglądu, naprawy, za sztukę:

1. kontenera	20' .....	459,00
	40', 45' .....	595,00
2. jednostki tocznej, naczepy	.....	168,00
3. kasety	.....	258,00

#### Stawki obejmują:

1. otwarcie i zamknięcie drzwi kontenera

### 6.2 Napełnianie lub opróżnianie kontenera drobnicą:

#### 6.2.1 o współczynniku przestrzenności do 5 m<sup>3</sup>/tona, za 1 tonę:

1. luzem .....	123,0
2. zjednostkowana .....	100,0

### 6.3 Napełnianie lub opróżnianie jednostki tocznej, kasety drobnicą:

#### 6.3.1 o współczynniku przestrzenności do 5 m<sup>3</sup>/tona, za 1 tonę:

1. luzem .....	106,0
2. zjednostkowana .....	84,00

#### OBJAŚNIENIA do punktu 6.2 i 6.3:

1. Do ładunków o współczynniku przestrzenności od 5,01 m<sup>3</sup>/t do 15,00 m<sup>3</sup>/t, pobierane będą dodatki w wysokości **30%** od stawek podstawowych, o ile ładunki takie nie posiadają indywidualnych ustaleń. Dla ładunków o współczynniku przestrzenności powyżej 15,00 m<sup>3</sup>/t – dodatki będą ustalane operatywnie.

#### Stawki nie obejmują:

1. zewnętrznej kontroli stanu opakowania towaru składowanego w magazynie/na placu OTPG
2. sporządzenie protokołu szkodowego z udziałem zainteresowanych stron w przypadku stwierdzenia szkody

### **Stawki obejmują:**

1. zwyczajowe mocowanie lub rozmocowanie (bez użycia materiałów sztauerskich OTPG) towaru na jednostce tocznej lub kasecie

### **6.4 Kontenery i naczepy chłodzone:**

**6.4.1** za podłączenie i wyłączenie kontenera chłodzonego, naczepy do/z sieci, za sztukę:..... **145,00**

**6.4.2** za kontrolę pracy agregatu i dostarczoną energię elektryczną, za każdą rozpoczętą godzinę, za kontener, naczepę: ..... **20,00**

**6.4.3** za kontrolę pracy agregatu i temperatury w naczepie, za każdą rozpoczętą godzinę: ..... **145,00**

### **6.5 Piętrzenie w sety wraz z mocowaniem lub odwrotnie, za 1 set:**

1. Bolstery (4 – 6 sztuk): ..... **370,00**

2. Jednostki toczne, naczepy (4 sztuki): ..... **224,00**

3. Kasety..... **258,00**

### **6.6 Etykietowanie lub zdejmowanie nalepek, za kontener/naczepę/inną**

**jednostkę ładunkową (max 8 nalepek):** ..... **95,00**

Koszt etykietek (nalepek) zgodnie z cennikiem materiałów sztauerskich aktualnym na dzień wykonania usługi.

## **7 OPŁATY DODATKOWE:**

1. Za usługi zlecone i realizowane w soboty, niedziele i święta, pobierane będą opłaty podwyższone:
  - a) w soboty **o 50%**,
  - b) w niedziele i święta **o 100%**,
  - c) w święta uroczyste **o 200%**.
2. Dodatek za czynności wykonane w soboty, niedziele i święta liczy się od wykonanej relacji przeładunkowych i ilości ton lub godzin/zmian roboczych, wykonanych w tych dniach.
3. Jako święta uroczyste rozumie się:
  - a) Nowy Rok - 1 stycznia
  - b) Święto Trzech Króli – 6 stycznia
  - c) Pierwszy Dzień Wielkanocy (Niedziela Wielkanocna)
  - d) Drugi Dzień Wielkanocy (Poniedziałek Wielkanocny)
  - e) Święto Państwowe – 1 maja
  - f) Święto Narodowe Trzeciego Maja – 3 maja
  - g) Dzień Bożego Ciała
  - h) Najświętszej Marii Panny – 15 sierpnia
  - i) Wszystkich Świętych – 1 listopada
  - j) Narodowe Święto Niepodległości - 11 listopada
  - k) Wigilia Bożego Narodzenia – 24 grudnia – od godziny 15:00



- l) Pierwszy Dzień Bożego Narodzenia – 25 grudnia
  - ł) Drugi Dzień Bożego Narodzenia – 26 grudnia
  - m) Sylwester - 31 grudnia - od godziny 15:00
4. Za przeładunek, załadunek (sztauerkę załadunkową) i wyładunek (sztauerkę wyładunkową) towarów niebezpiecznych klasy 1 do 9, pobierane będą dodatki w wysokości **100%** opłaty podstawowej, z wyłączeniem ładunków szczególnie niebezpiecznych klasy 1, 6.2., 7 oraz klasy 3 UN 1131. Stawki za obsługę ładunków szczególnie niebezpiecznych klasy 1, 6.2., 7 oraz klasy 3 UN 1131, będą ustalane operatywnie na podstawie uzyskanej przez Zleceniodawcę zgody od Kapitanatu Portu Gdynia oraz zgodnie z ustalonymi przez niego warunkami obsługi (np. częściowe lub całkowite wstrzymanie ruchu w miejscu obsługi tych ładunków). Zamówienie i koszty asysty lądowej straży pożarnej (w przypadku konieczności jej wystąpienia) w gestii Zlecającego. W obrocie ładunkami niebezpiecznymi obowiązuje aktualna na dzień wykonania usługi „Instrukcja Technologiczna OT Port Gdynia Sp. z o.o. w sprawie obrotu ładunkami niebezpiecznymi klas 1-9”.
5. Za utrudniony przeładunek, załadunek (sztauerkę załadunkową) i wyładunek (sztauerkę wyładunkową) pobierane będą opłaty podwyższone każdorazowo w zależności od stopnia utrudnienia i nakładów pracy lecz nie mniej niż o **50% stawki podstawowej**.  
**Utrudniony przeładunek, załadunek (sztauerka załadunkowa) i wyładunek (sztauerka wyładunkowa)**, występuje w przypadku nie prawidłowego dostarczenia ładunku do portu na środku transportu/w jednostce ładunkowej (ładowania statku, wagon, samochód, barka, kontener, RT, kasety), który nie pozwala na sprawny i bezpieczny i/lub nie powodujący uszkodzenia towaru przeładunek przez OTPG (np. brak przekładek, brak zaznaczonych miejsc haczenia, unosi przewyższające udźwig niezbędnego do przeładunku sprzętu, załadunek na środki transportu w unosach innych niż ładunek przybył do portu, oraz w przypadku zmiany osprzętu itd.).
6. Za prace w trudnodostępnych ładowniach OTPG pobiera dodatek od stawek załadunkowych lub wyładunkowych, każdorazowo w zależności od stopnia utrudnienia i nakładów pracy lecz nie mniej niż o **50% stawki podstawowej**
7. Za przemieszczenie towaru w jednej ładowni pobierana będzie podwyższona o **35%** opłata załadunkowa.
8. Za przeładunek, załadunek (sztauerkę załadunkową) i wyładunek (sztauerkę wyładunkową) towarów o współczynniku przestrzenności od 5,01 m<sup>3</sup>/t do 15,00 m<sup>3</sup>/t, pobierane będą dodatki w wysokości **30%** od stawek podstawowych, o ile ładunki takie nie posiadają indywidualnych ustaleń. Dla ładunków o współczynniku przestrzenności powyżej 15,00 m<sup>3</sup>/t – dodatki będą ustalane operatywnie.
9. Za ponowne wystawienie certyfikatu potwierdzającego użycie fumigowanych materiałów sztauerskich (zmiana na wniosek spedytora/agenta/armatora):  
**PLN 325,00**

10. Za usługę skanowania pojazdów, naczep, kontenerów itp., pobierane będą opłaty w wysokości:

**PLN 33,60/szt**

11. Wszelkie dodatki ujęte w niniejszym Rozdziale 7. OPŁATY DODATKOWE oblicza się od stawek podstawowych.

## **8 OPŁATY SKŁADOWE:**

### **8.1 Składowanie kontenerów i naczep:**

8.1.1 Okresy składowania wliczone w stawkę przeładunkową:

- 1) kontenery puste, pełne - **7 dni**
- 2) naczepy - **3 dni**
- 3) w transzycie morskim (transhipmencie) - **do operatywnego ustalenia**

8.1.2. Po upływie okresu wliczonego w stawkę przeładunkową przez następne 7 dni pobiera się opłatę za kontener/naczepę i dobę w wysokości:

1) kontener 20' .....	<b>19,00</b>
2) kontener 40', 45' .....	<b>37,00</b>
3) naczepa .....	<b>40,00</b>

8.1.3 Po upływie okresów wymienionych w pkt. 8.1.1 i 8.1.2 pobiera się za kontener/naczepę i dobę opłaty podwyższone o **50%**.

8.1.4 W przypadku kontenerów i naczep z klasą IMO 1-9 ww. opłaty składowe liczy się od pierwszego dnia złożenia i podwyższa o dodatek w wysokości **100%**. Wszelkie restrykcje związane ze składowaniem ładunków IMO zgodnie z obowiązującą aktualną na dzień wykonania usługi „Instrukcją Technologiczną OT Port Gdynia Sp. z o.o. w sprawie obrotu ładunkami niebezpiecznymi klas 1-9”.

### **8.2 Składowanie pojazdów ( w tym: samochody osobowe):**

8.2.1 Okres składowania wliczony w stawkę przeładunkową - **5 dni**

8.2.2 Po upływie okresów wymienionych w pkt. 8.2.1 przez następne 15 dni pobiera się opłaty za pojazd i dobę w wysokości:..... **27,00**

8.2.3 Po upływie okresów wymienionych w pkt. 8.2.1 i 8.2.2 pobiera się opłaty podwyższone o **50%**.

### **8.3 Składowanie drobnicy:**

8.3.1 Okresy składowania wliczone w stawkę przeładunkową:

1. Ładunki złożone na kasecie/RT:
  - a) wyładowane ze statku - **3 dni**
  - b) przeznaczone do załadunku na statek - **3 dni**

## 2. Pozostałe ładunki złożone na placu/w magazynie - 10 dni

8.3.2 Po upływie okresów wymienionych w pkt. 8.3.1 przez kolejne 20 dni za każdą tonę/sztukę i dobę pobiera się opłaty w wysokości:

1. dla elementów o współczynniku przestrzenności do 5 m<sup>3</sup>:

- |  |              |
|--|--------------|
| a) drobnica luzem na placu, za każdą tonę i dobę: .....    | <b>3,40</b>  |
| b) drobnica luzem w magazynie, za każdą tonę i dobę: ..... | <b>5,60</b>  |
| c) ładunki na RT/kasecie, za każdą sztukę i dobę: .....    | <b>40,00</b> |

Do ładunków o współczynniku przestrzenności od 5,01 m<sup>3</sup>/t do 15,00 m<sup>3</sup>/t, pobierane będą dodatki w wysokości **30%** od stawek podstawowych, o ile ładunki takie nie posiadają indywidualnych ustaleń. Dla ładunków o współczynniku przestrzenności powyżej 15,00 m<sup>3</sup>/t – dodatki będą ustalane operatywnie.

8.3.3 Po upływie okresów wymienionych w pkt. 8.3.1 i 8.3.2 pobiera się opłaty podwyższone o **50%**.

8.3.4 Dla ładunków z klasą IMO 1-9 ww. opłaty składowe liczy się od pierwszego dnia złożenia i podwyższa o dodatek w wysokości **100%**. Wszelkie restrykcje związane ze składowaniem ładunków IMO zgodnie z obowiązującą aktualną na dzień wykonania usługi „Instrukcją Technologiczną OT Port Gdynia Sp. z o.o. w sprawie obrotu ładunkami niebezpiecznymi klas 1-9”.

**8.3.7** Za korzystanie z magazynu czasowego składowania w tonach:..... **0,35**

OTPG ma prawo odmówić złożenia ładunku nieoclonego w magazynie czasowego składowania z powodu ryzyka przekroczenia limitu zabezpieczeń celnych.

### OBJAŚNIENIA:

1. Usługi składowe w rozumieniu niniejszej taryfy obejmują przechowywanie ładunków w magazynach, miejscach zadaszonych i na placach składowych.
2. Wiaty i magazyny namiotowe (tzw. „lekkiej konstrukcji”) traktuje się jak magazyny kryte.
3. Dokonywanie jakichkolwiek czynności przez Zleceniodawcę, względnie upoważnione przez niego osoby trzecie, przy ładunku znajdującym się na terenie OTPG, wymaga pisemnego zawiadomienia OTPG i uzyskania jego zgody.
4. Okres składowania liczy się od dnia złożenia do dnia wydania ładunku z magazynu lub placu składowego. Dniem złożenia w imporcie jest ostatni dzień wyładunku danej partii konosamentowej ze statku. Dniem podjęcia w eksporcie jest dzień rozpoczęcia załadunku statku. Przy załadunku lub wyładunku do/z innych środków przewozowych, opłaty za składowanie liczy się od ilości towaru wydanego lub przyjętego w danym dniu.
5. Za podstawę obliczeń przyjmuje się ciężar brutto towaru.
6. Faktury za składowanie wystawiane będą po wyjściu ładunku z OTPG.
7. OTPG zastrzega sobie prawo do fakturowania należności za składowanie długo zalegających ładunków (powyżej 30 dni) na koniec każdego miesiąca. Faktury zostaną wystawione do 7-ego dnia każdego miesiąca następującego po danym miesiącu.
8. Dopuszcza się zmianę płatnika za usługi składowe, lecz zmiana ta nie powoduje rozpoczęcia liczenia na nowo wolnych okresów od opłat składowych.

9. Ewentualny wynajem powierzchni składowej może mieć miejsce na podstawie odrębnej umowy.
10. Od opłat za usługi składowe nie pobiera się dodatku świątecznego.
11. W przypadku załadunku towarów eksportowych na statek i ponownego ich wyładowania z tego samego statku, liczenie rozpoczętych uprzednio okresów składowania nie ulega przerwaniu.
12. W przypadku załadowania i/lub wyładowania do/z kontenera towarów złożonych uprzednio w magazynie OTPG od dnia złożenia do dnia podjęcia, obowiązują zasady i opłaty wyszczególnione w pkt. 8.3. Dla kontenera natomiast stosuje się przepisy i opłaty wynikające z pkt. 8.1.
13. Jeżeli w przypadku eksportu ładunków, po załadunku na statek część ładunku pozostanie do dalszego składowania na placu lub w magazynie, oraz przedmiotowa, pozostała część ładunku nie będzie przeznaczona na kolejny statek lecz będzie odbierana drogą lądową, wtedy okres składowania wliczony w stawkę przeładunkową (OWS) bez względu na swoją długość, kończy się w momencie zakończenia załadunku statku.

## 9 POZOSTAŁE MANIPULACJE:

Terminal ma prawo do wprowadzenia dodatkowej opłaty ISPS (International Ship and Port Facility Security Code), która będzie ustalona operatywnie, zwłaszcza w sytuacji ogłoszenia przez Urząd Morski w Gdyni poziomów ochrony obiektów portowych 2 i wyżej.

Pozostałe manipulacje: sortowanie, przemieszczenie, ważenie i tarowanie samochodów oraz pozostałe prace manipulacyjne - do operatywnego ustalenia

### OBJAŚNIENIA:

1. Opłaty ustalone operatywnie za pozostałe wymienione manipulacje liczy się:
  - a) W przypadku zlecenia sortowania części partii ładunku, opłatę pobiera się za tonaż całej partii
  - b) przy częściowym przemieszczaniu – od 50% ciężaru partii ładunku,
  - c) przy całkowitym przemieszczaniu – od tonażu całej partii ładunku,
  - d) przy przemieszczaniu, związanym z sortowaniem, od tonażu całej partii, niezależnie od ilości sortowanej.

## 10. ROBOCIZNA I WYNAJEM SPRZĘTU:

### 10.1 Stawki godzinowe za robociznę, od roboczogodziny:

1. Pracownik OTPG .....	<b>220,00</b>
-------------------------	---------------

### OBJAŚNIENIA:

1. Stawki godzinowe mają zastosowanie:
  - a) w przypadku przerw w czynnościach załadunkowych, wyładunkowych, przeładunkowych i manipulacyjnych,
  - b) w przypadku wyczekiwania ganków (zespołów roboczych) o których mowa w § 2 pkt. 5 i 21 niniejszego Regulaminu,

c) w przypadku wykonywania wszelkich prac nie objętych stawkami taryfowymi.

2. Opłaty pobiera się za każde rozpoczęte ½ godziny.

**10.2 Wynajem sprzętu przeładunkowego oraz lądowych środków transportu, za każdą rozpoczętą jednostkę czasu wraz operatorem:**

- |   |         |
|---|---------|
| 1. Dźwig samobieżny, dźwig nabrzeżowy, suwnica, za 1 godzinę .....  | 1570,00 |
| 2. Reach Stacker, układarki ciężkie powyżej 16 ton za 1 godzinę .....   | 785,00  |
| 3. Układarka spalinowa za 1 godzinę:  |         |
| a) do 8 ton nośności .....  | 500,00  |
| b) powyżej 8 ton do 16 ton nośności .....   | 670,00  |
| 4. Ciągnik siodłowy z naczepą, ładowarka .....  | 560,00  |
| 5. Pozostały sprzęt - do operatywnego uzgodnienia   |         |
| 6. W przypadku wynajmu sprzętu przeładunkowego w dni wolne ( sobota, niedziela i święta) koszty te będą rozliczane za pełną zmianę roboczą tj. za 8 godzin pracy pracownika OTPG. |         |

## § 11

### POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. W przypadku obrotu przez OTPG ładunkami podlegającymi procedurze celnej (zgodnie z przepisami celnymi) Zleceniodawca zobowiązany jest stosować się do procedur urzędu celnego.
2. W sprawach nieuregulowanych niniejszym Regulaminem mają zastosowanie:
  - obowiązujące przepisy celne,
  - Kodeks Morski,
  - Kodeks Cywilny,
  - wzajemne porozumienia cenowe, umowy handlowe,
  - Instrukcja Technologiczna OT Port Gdynia Sp. z o.o. w sprawie obrotu ładunkami niebezpiecznymi klas 1- 9 obowiązująca na dzień wykonania usługi,
  - Regulamin funkcjonowania parkingu zewnętrznego przy ul. Polskiej 32 wprowadzony zarządzeniem nr 14/2021 Prezesa Zarządu OT Port Gdynia Sp. z o.o. z dnia 13.12.2021r.
  - zbiór praktyk i zasad współpracy uczestników obrotu portowego (dokument przyjęty uchwałą Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej nr 24/R/2013 z dn. 10.10.2013 r.),
  - ogólne zasady korzystania z infrastruktury portowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. z dnia 16.12.2008 r.,
  - przepisy BHP,
  - Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego”, ISPS (International Ship and Port Facility Security Code),
3. Dostępność druków zleceń na stronie internetowej OTPG: <http://otpg.pl/strefa-klienta>.