

**OGÓLNE WARUNKI WSPÓŁPRACY Z KONTRAHENTAMI  
ZLECAJĄCYMI USŁUGI OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.  
ORAZ  
TARYFA ZA USŁUGI OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.**

**2023 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. 8</b>
<b>§ 4</b>	<b>OBSŁUGA STATKU</b>	<b>str. 10</b>
<b>§ 5</b>	<b>OBSŁUGA ŁADUNKU</b>	<b>str. 12</b>
<b>§ 6</b>	<b>SKŁADOWANIE ŁADUNKÓW</b>	<b>str. 16</b>
<b>§ 7</b>	<b>TRANSPORT SAMOCHODOWY</b>	<b>str. 16</b>
<b>§ 8</b>	<b>TRANSPORT KOLEJOWY</b>	<b>str. 17</b>
<b>§ 9</b>	<b>DODATKOWE WARUNKI OBSŁUGI ŁADUNKÓW NIEWSPÓLNOTOWYCH</b>	<b>str. 18</b>
<b>§ 10</b>	<b>POSTANOWENIA KOŃCOWE</b>	<b>str. 20</b>
<b>§ 11</b>	<b>TARYFA OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	<b>str. 20</b>

## § 1

### POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Niniejsze Ogólne Warunki Współpracy z Kontrahentami zlecającymi usługi terminalowi portowemu OT Port Świnoujście S.A., zwanymi dalej „**OWW**”, stanowią wzorzec umowy świadczenia usług portowo, zwanych dalej: „**Usługami**”, przez OT Port Świnoujście S.A. z siedzibą w Świnoujściu, KRS: 700026, NIP: 8550003580, REGON: 810515378, zwaną dalej „**OTPS**”, w szczególności, na obszarze morskiego terminala portowego w Świnoujściu, zwanego dalej „**Terminalem**”, którego granice oznaczone zostały na mapce sytuacyjnej stanowiącej Załącznik nr 1 do OWW.
2. Wszelkie Załączniki do OWW stanowią jego integralną część.
3. OWW stosuje się do kontrahentów zlecających OTPS<sup>1</sup> świadczenie usług, zwanych dalej „**Kontrahentami**”, jak również do podmiotów działających w jego imieniu i na jego rachunek.
4. OTPS oraz Kontrahent będą dalej zwani „**Stronami**”.
5. OWW zostały przyjęte przez Zarząd OTPS uchwałą Nr 288 z dnia 20.01.2023 r.
6. OWW stosuje się o ile Strony w łączących je umowach nie postanowiły inaczej.

## § 2

### ZLECANIE USŁUG

1. OTPS świadczy Usługi na podstawie zaakceptowanego przez uprawnionego przedstawiciela OTPS, zwanego dalej „**Przedstawicielem**”, zlecenia od Kontrahenta, zwanego dalej „**Zleceniem**”.
2. Z chwilą przyjęcia (akceptacji) Zlecenia przez OTPS dochodzi do zawarcia umowy świadczenia Usług objętych Zleceniem przez OTPS.
3. O ile OTPS nie wyraził zgodę na odmienne ustalenia w tym zakresie, złożenie oraz przyjęcie Zlecenia następuje z zachowaniem dokumentowej formy czynności prawnej w rozumieniu art. 77<sup>2</sup> Kodeksu cywilnego, tj. poprzez wymianę oświadczeń Stron za pośrednictwem poczty elektronicznej.
4. O ile OTPS nie wyraził odmiennej zgody, Kontrahent odpowiada za wszelkie zobowiązania wobec OTPS wynikające ze Zlecenia.

---

<sup>1</sup> OT Port Świnoujście S.A., działając na podstawie art. 4c ustawy z dn. 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych, oświadcza, że posiada status dużego przedsiębiorcy w rozumieniu art. 4 pkt 6 ww. ustawy.

5. Usługi mogą być świadczone w stosunku do ładunków, zwanych dalej „**ładunkami**” oraz morskich, lądowych, śródlądowych środków transportu, zwanych dalej „**Środkami Transportu**”.
6. Na obszarze Terminala, Usługi są świadczone wyłącznie przez OTPŚ, chyba że ten postanowi inaczej.
7. Poza innymi koniecznymi zgodami lub zezwoleniami wynikającymi z przepisów prawa, kontrahent ma obowiązek uzyskać zgodę OTPŚ na wykonywanie dodatkowych czynności nie związanych z Usługą przeładunku, a świadczonych przez inne, niż OTPŚ, podmioty. Informacje o dodatkowych czynnościach, o których mowa w zdaniu poprzedzającym należy wpisać w Zleceniu.
8. Na Terminalu obowiązuje trzymianowy system pracy w oparciu o zmiany robocze, zwane dalej „**Zmianami Roboczymi**”:
  - **I Zmiana Robocza:** praca od godziny 23:00 do godziny 07:00,
  - **II Zmiana Robocza:** praca od godziny 07:00 do godziny 15:00,
  - **III Zmiana Robocza:** praca od godziny 15:00 do godziny 23:00.Wszystkie soboty, niedziele i święta są dniami wolnymi od pracy.
9. Z zastrzeżeniem przyjęcia Zlecenia na co najmniej cztery (4) godziny przed rozpoczęciem danej Zmiany Roboczej, Usługi świadczone są z początkiem danej Zmiany Roboczej, chyba, że OTPŚ wyrazi zgodę na świadczenie Usługi w czasie już trwającej Zmiany Roboczej. W przypadku braku uzgodnień, w zakresie rozpoczęcia świadczenia Usług w czasie już trwającej Zmiany Roboczej, OTPŚ może obciążyć kontrahenta kosztami wyczekiwania grup roboczych wg stawek wynikających z Taryfy.
10. Zlecenie na świadczenie Usług w odniesieniu do ładunku musi zawierać co najmniej następujące informacje:
  - pełne dane Kontrahenta, w tym niezbędne do wystawienia faktury przez OTPŚ,
  - wagę, pojemność, liczbę sztuk ładunku,
  - nazwę, rodzaj i cechy ładunku,
  - rodzaj i cechy opakowania,
  - specyfikację sztuk ciężkich i przestrzennych ładunku wraz z podaniem wymiarów,
  - klasę IMO,
  - karta charakterystyki ładunku,
  - kraj pochodzenia ładunku,
  - port lub kraj przeznaczenia ładunku,

- przewidywany czas składowania ładunku,
  - dla ładunków niewspólnotowych – dane wskazane w § 9 ust. 3 OWW,
  - zakres Usług (w szczególności relacje przeładunkowe),
  - Środki Transportu,
  - datę wykonania Usługi,
  - zgody lub konieczne dokumenty od odpowiednich służb państwowych,
  - inne istotne informacje, bez których nie jest możliwym prawidłowe świadczenie Usług.
11. Kontrahent ponosi wyłączną odpowiedzialność za rzetelność i kompletność informacji zawartych w Zleceniu.
  12. Strony zobowiązane są do współdziałania, w dobrej wierze, przy wykonywaniu Zlecenia.
  13. Wszelkie zmiany lub uzupełnienia Zlecenia wymagają dla swej skuteczności ich przyjęcia (akceptacji) przez OTPŚ w trybie określonym w § 2 ust. 3 OWW i powinny być zgłaszane przez Kontrahenta w trybie przewidzianym dla Zlecenia z powołaniem się na datę i numer Zlecenia, którego dotyczą.
  14. OTPŚ powinien wykonać Usługi w ustalonych terminach. W przypadku niewykonania Usługi załadunku gotowych do wysyłki ładunków z uwagi na brak możliwości technicznych lub pracowników, OTPŚ nie będzie naliczał opłat składowych za okres od uzgodnionego w Zleceniu terminu rozpoczęcia świadczenia Usługi do chwili rzeczywistego rozpoczęcia świadczenia Usługi.
  15. Zlecenie na świadczenie Usług w odniesieniu do Środka Transportu w postaci statku morskiego, zwanego dalej „**Statkiem**”, musi zawierać co najmniej następujące informacje:
    - pełne dane Kontrahenta, w tym niezbędne do wystawienia faktury przez OTPŚ,
    - nazwę Statku, jego flagę i kod wywoławczy oraz nr IMO,
    - 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 przyплыnął oraz nazwę portu, do którego się udaje,
    - ilość i rodzaj ładunku do wyładowania lub załadowania przez OTPŚ,
    - nazwę, adres oraz dane kontaktowe armatora lub czarterującego oraz agenta,
    - kopię upoważnienia („nominacji”) agenta od armatora lub czarterującego,
    - informacje dotyczące możliwości wykorzystania urządzeń przeładunkowych Statku.

16. Zlecenie na świadczenie Usług w odniesieniu do ładunku (§ 2 ust. 10 OWW) jak i do statku (§ 2 ust. 15 OWW) mogą być objęte jednym Zleceniem.
17. O ile OTPŚ nie wyraził odmiennej zgody, świadczenie Usług w odniesieniu do statków przez OTPŚ odbywa się na zasadach „no despatch/ no demurrage”, wobec czego OTPŚ nie przysługuje dodatkowe wynagrodzenie za wykonanie usługi w krótszym terminie niż to ustalono w Zleceniu („despatch”), zaś Kontrahentowi nie przysługuje roszczenie z tytułu wykonania usługi w dłuższym terminie niż to ustalono w Zleceniu („demurrage” - przestojowe).
18. Ostateczną decyzję odnośnie przyjęcia, w określonym terminie i miejscu, statku w ramach Zlecenia podejmuje, każdorazowo, OTPŚ.
19. W przypadku niezgodności pomiędzy danymi lub parametrami statku lub ładunku zawartymi w Zleceniu a stanem rzeczywistym, OTPŚ ma prawo odmówić przyjęcia Zlecenia lub wypowiedzieć ze skutkiem natychmiastowym już przyjęte Zlecenie, bądź też kontynuować jego realizację z zastrzeżeniem zmiany warunków Zlecenia.
20. Agent statku winien przedstawić upoważnienie („nominację”) od armatora lub czarterującego do działania w ich imieniu i na ich rzecz oraz zabezpieczyć wszelkie należności OTPŚ związane z obsługą statku, przed jego wyjściem z Terminala.
21. Kontrahent składa OTPŚ przy:
  - a) złożenia ładunku w Terminalu – deklarację B, która stanowi Załącznik nr 2 do OWW,
  - b) odbiorze (podjęciu) ładunku z Terminala – deklarację A/C, która stanowi Załącznik nr 3 do OWW.
22. W przypadku składania, przez Kontrahenta, Zlecenia na świadczenie Usług wyładunku Statku (sztauerka wyładunkowa), musi ono dodatkowo zawierać manifest statkowy w języku polskim bądź angielskim, który stanowi integralną część Zlecenia.
23. W przypadku składania, przez kontrahenta, Zlecenia na świadczenie usług załadunku statku (sztauerka załadunkowa), musi ono dodatkowo zawierać, w przypadku ładunku drobnicowego – instrukcję mocowania, oraz egzemplarz listy ładunkowej w języku polskim lub angielskim, zawierającej: numery deklaracji B, miejsca złożenia ładunku, a w przypadku relacji bezpośredniej również numery Środków Transportu. Lista ładunkowa stanowi integralną część Zlecenia.
24. OTPŚ dokonuje wyładunku i składowania według partii konosamentowych zadeklarowanych w Zleceniu, chyba że Kontrahent w Zleceniu wskaże odmienny sposób wyładunku lub składowania np. z wyodrębnieniem wg jego rodzaju lub cech, w tym także dotyczącym

- opakowania. Przy podjęciu ładunku Zleceniodawca żądając wydania według partii konosamentowych lub cech, powinien, w Zleceniu złożonym przed rozpoczęciem wyładunku i składowania, zlecić OTPŚ sortowanie (segregację) ładunku na terenie Terminala. Przeprowadzenie sortowania, ważenia i innych prac manipulacyjnych w trakcie przeładunku, uwarunkowane jest technicznymi możliwościami na terenie Terminala, a przy relacjach burtowych również za uprzednią zgodą armatora lub czarterującego.
25. Złożenie Zlecenia lub jego odwołanie powinno być doręczone OTPŚ nie wcześniej niż na siedem (7) dni przed terminem rozpoczęcia realizacji Zlecenia i najpóźniej na osiem (8) godziny przed rozpoczęciem Zmiany Roboczej, w której miała być świadczona Usługa objęta Zleceniem. W przypadku gdy Zlecenie dotyczy świadczenia Usług podczas I (pierwszej) Zmiany Roboczej, powinno ono zostać złożone do godziny 13:00 dnia poprzedzającego.
26. Zlecenia obejmujące świadczenie Usług w soboty, niedziele powinno być, najpóźniej, złożone do godziny 13:00 w czwartek (odwołanie Zlecenia może nastąpić najpóźniej do godziny 13:00 w piątek), zaś w przypadku święta uroczystego do godziny 13:00 przedostatniego dnia roboczego poprzedzającego święto uroczyste (odwołanie Zlecenia może nastąpić najpóźniej do godziny 13:00 w ostatni dzień roboczy poprzedzający święto uroczyste).
27. Celem uniknięcia wszelkich wątpliwości, zastrzega się, że brak złożenia Zlecenia, o którym mowa w ust. 25 lub 26, zwalnia OTPŚ z wszelkiej odpowiedzialności za przestój Środków transportu.
28. W przypadku:
- nieodwołania Zlecenia przez Kontrahent w trybie określonym w ust. 25 lub 26,
  - niewykonania 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,
  - innych przyczyn niezależnych od OTPŚ,
- Kontrahent ponosi koszty, wg stawek wskazanych w Taryfie, wyczekiwania zespołów roboczych oraz urządzeń przeładunkowych i sprzętu wraz z ich obsługą, wg wykazu przerw sporządzonego przez OTPŚ.
29. Zlecenie na wykonanie innych Usług niż określonych w § 2 ust. 10 OWW i § 2 ust. 15 OWW powinno zawierać ich szczegółowy opis oraz zakres.
30. Jeżeli do mocowania ładunku wymagane jest użycie materiałów sztauerskich po fumigacji (wraz z certyfikatem ISPM 15), kontrahent zobowiązany jest złożyć Zlecenie na co najmniej trzy (3) tygodnie przed datą rozpoczęcia świadczenia Usługi.

31. Sporządzone przez OTPŚ potwierdzenie wykonania Zlecenia stanowi podstawę do wystawienia przez OTPŚ na Kontrahenta faktury za wykonane, w ramach Zlecenia, Usługi, chyba, że Kontrahent, w nieprzekraczalnym terminie 2 (dwóch) dni od otrzymania potwierdzenia wykonania Zlecenia, zgłosi OTPŚ udokumentowaną reklamację, w którym to przypadku decyzja OTPŚ w przedmiocie reklamacji jest ostateczna.
32. Zlecenia będą rozliczane po ich wykonaniu. W przypadku gdy realizacja Zlecenia będzie trwała dłużej niż siedem (7) dni, zrealizowana część Zlecenia będzie rozliczana nie rzadziej niż raz w tygodniu.

### **§ 3**

#### **ODPOWIEDZIALNOŚĆ STRON**

1. Wszelką odpowiedzialność OTPŚ, niezależnie od jej podstawy prawnej, regulują wyłącznie postanowienia OWW, chyba że odmiennie stanowią bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa polskiego.
2. OTPŚ nie odpowiada za przestój Środków Transportu, chyba że odrębnie przyjął na siebie taką odpowiedzialność.
3. OTPŚ zobowiązany jest przeładować ładunek, w ramach świadczonych Usług objętych Zleceniem, zgodnie z dostarczonym i uzgodnionym z OTPŚ shtauplanem oraz poleceniami dowództwa Statku. W przypadku, gdy ładunek w ładowni Statku lub na lądowym Środku transportu jest pomieszany, OTPŚ ma prawo wstrzymać świadczenie Usług w stosunku do ładunku sporządzając stosowny protokół na tą okoliczność. OTPŚ przedstawi przedmiotowy protokół do przyjęcia Kontrahentowi lub armatorowi, bądź przewoźnikowi, przy czym odmowa przyjęcia jest bezskuteczna bez jednoczesnego wskazania uzasadnionej przyczyny odmowy. OTPŚ będzie kontynuował świadczenie Usług w stosunku do pomieszanego ładunku po otrzymaniu Zlecenia na sortowanie lub dalsze świadczenie Usług w stosunku do ładunku w stanie pomieszonym. Wszelkie koszty, zarówno te wynikające jak i nie wynikające ze Zlecenia, ponosi kontrahent.
4. OTPŚ ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy za wszelkie straty lub uszkodzenia powstałe podczas świadczenia Usług, przy czym ciężar dowodu w tym zakresie spoczywa wyłącznie na Kontrahencie.
5. Terminal nie ponosi odpowiedzialności – w szczególności jeżeli straty lub uszkodzenia ładunku 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 ze Zleceniem lub umową na wolnym powietrzu lub w pomieszczeniach niezupełnie zamkniętych (wiaty), względnie gdy ładunkami manipuluje lub je przepakuje kontrahent,
  - d) zmianę właściwości fizyko-chemicznych uniemożliwiających normalną i prawidłową obsługę w obrębie Terminala,
  - e) właściwości naturalne ładunku („*inherent vice*”).
6. Wszelkie straty lub szkody powinny być natychmiast zgłoszone protokolarnie do OTPŚ – w każdym przypadku do końca Zmiany Roboczej, podczas której dana strata lub szkoda nastąpiła. Protokół winien być podpisany przez przedstawiciela Kontrahenta. Brak zgłoszenia straty lub szkody, w sposób, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym skutkuje zwolnieniem OTPŚ z wszelkiej odpowiedzialności z tego tytułu.
7. Odpowiedzialność OTPŚ za wszelkie straty i szkody ograniczona jest do kwoty EUR 10.000,00 (słownie Euro: dziesięć tysięcy), chyba, że OTPŚ wyraziło odmienną zgodę.
8. W każdym przypadku OTPŚ nie ponosi odpowiedzialności za szkody lub straty spowodowane:
- a) działaniem (i) sił przyrody, w tym warunków atmosferycznych; (ii) wojny; (iii) terroryzmu; (iv) zamieszek społecznych; (v) zagrożenia epidemią, wybuchu epidemii lub innego zdarzenia związanego z epidemią lub z niej wynikającego; (vi) kwarantanny; (vii) strajków; (viii) lokautów; (ix) wszelkich innych zdarzeń, których nie można uniknąć ani przed którymi nie można się zabezpieczyć,
  - b) nieterminowym przybyciem środków transportu,
  - c) zarządzeniami lub działaniem Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., władz publicznych lub samorządowych, oraz służb państwowych,
  - d) udzielaniem pomocy, do której OTPŚ był zobowiązany w interesie bezpieczeństwa portu lub społecznym, w granicach konieczności,
  - e) stanem ładunku składowanego na wolnym powietrzu, o ile Kontrahent w Zleceniu nie zastrzegł innego sposobu składowania,
  - f) różnicą w wadze ładunku składowanego luzem, a przyjętego na skład na podstawie wagi deklarowanej, bez Zlecenia ważenia ładunku,

- g) niezgodnymi ze stanem faktycznym lub niekompletnymi informacjami przekazanymi przez Kontrahenta, w szczególności dotyczącymi niewłaściwego deklarowania przez Kontrahenta ciężaru, rodzaju lub właściwości fizycznych ładunku lub innych danych niezbędnych do właściwego wykonania Usługi,
  - h) przerwami związanymi z działaniem czynników atmosferycznych, uniemożliwiających lub utrudniających prawidłowe i zgodne ze Zleceniem wykonanie Usługi,
  - i) skutek awarii sieci elektrycznej, wodociągowej, ciepłej,
  - j) jakąkolwiek przyczyną i obejmujące utracone korzyści, które Kontrahent lub jakakolwiek inna osoba trzecia mogłaby uzyskać gdyby szkody nie wyrządzono,
  - k) uszkodzeniem przedmiotów lub urządzeń, które w ładowniach Statku znajdują się pod ładunkiem, np. śruby rezerwowe, materiały sztauerskie, wystające uchwyty, pokrywy tankowe i włączki, tunel wałowy, nierówności podłóg ładowni, drabinki, itp.,
  - l) przerwami w pracy lub przestojami wagonów, chyba że powstały one z wyłącznej winy OTPŚ,
  - m) czasem użytym na obsługę samochodów lub wagonów - o ile strony nie ustaliły odrębnego ograniczenia czasowego w tym zakresie, a jeżeli ustaliły to z takim zastrzeżeniem, że przekroczenie ustalonego czasu wynikało z wyłącznej winy OTPŚ; w każdym przypadku OTPŚ odpowiada z tego tytułu do kwoty nie większej niż **PLN 10,00/samochód** i **PLN 3,50/ wagon** za każdą godzinę zawnionego przekroczenia ustalonego czasu.
9. Kontrahent ponosi ryzyko i odpowiedzialność oraz koszty spowodowane brakiem gotowości lub problemami technicznymi Środków transportu.

## § 4

### OBSŁUGA STATKU

1. Kontrahent zobowiązany jest uzyskać akceptację OTPŚ dotyczącą terminu podejścia i obsługi Statku, jego danych technicznych oraz warunków obsługi Statku.
2. Statki linii regularnych są obsługiwane przez OTPŚ zgodnie z ustalonym rozkładem rejsów lub zawartymi umowami, a w przypadku opóźnień przybycia na podstawie operacyjnych ustaleń z OTPŚ, biorąc pod uwagę aktualne możliwości eksploatacyjne.
3. Celem zapewnienia sprawnego wyładunku Statku, Kontrahent zobowiązany jest, najpóźniej przy Zleceniu na świadczenie Usług w odniesieniu do Statku, o którym mowa w § 2 ust. 15 OWW zgłosić OTPŚ znajdujące się na Statku sztuki ciężkie lub przestrzenne, których Statek nie

- może wyładować własnymi urządzeniami oraz materiały niebezpieczne lub zanieczyszczające, które powinny być przeładowywane zgodnie z odpowiednimi regulacjami, instrukcjami technologicznymi oraz koniecznymi zezwoleniami dotyczącymi przeładunku tych materiałów.
4. Kontrahent zobowiązany jest informować OTPŚ o posiadaniu przez Statek własnych urządzeń przeładunkowych oraz osprzętu przeładunkowego (w stanie gotowym do użytku) w poszczególnych ładowniach Statku. Ponadto Kontrahent informuje OTPŚ o ładunkach znajdujących się na pokładzie i w górnych warstwach poszczególnych ładowni Statku, przeznaczonych do przeładunku w pierwszej kolejności.
  5. O wszelkich utrudnieniach dla OTPŚ, które mogłyby wystąpić w związku ze świadczeniem Usług, Kontrahent zobowiązany jest natychmiast zawiadomić OTPŚ.
  6. Statek może złożyć notę gotowości NOR („*Notice of Readiness*”) wyłącznie w sytuacji, gdy jest w każdym aspekcie gotowy do rozpoczęcia przeładunku, w szczególności po zakończeniu odprawy graniczno-celnej i otrzymaniu zezwolenia właściwych władz na rozpoczęcie prac przeładunkowych. Dla swojej skuteczność, złożenie NOR musi nastąpić w dni robocze w godzinach urzędowania OTPŚ (tj. od 7:00 do 15:00).
  7. Decyzję o przerwaniu przeładunku wskutek nieodpowiednich warunków atmosferycznych podejmuje OTPŚ lub kierownictwo Statku.
  8. Kontrahent zobowiązany jest zapewnić postawienie przez Statek, do dyspozycji OTPŚ, urządzeń przeładunkowych Statku i niezbędnego osprzętu przeładunkowego. Kontrahent ponosi odpowiedzialność za ich techniczną zdolność i gotowość do pracy. Urządzenia przeładunkowe Statku, użyte do przeładunku, powinny być w należyтым stanie technicznym - potwierdzonym aktualnym atestem i posiadać stosowne instrukcje obsługi.
  9. O braku możliwości pracy przy pomocy zgłoszonych statkowych urządzeń przeładunkowych i o brakach w osprzęcie, Kontrahent zobowiązany jest natychmiast poinformować OTPŚ. W takiej sytuacji OTPŚ może zaproponować rozwiązania alternatywne – o ile posiada takie możliwości.
  10. Wszelkie roszczenia Kontrahenta lub armatora z tytułu uszkodzeń Statku przy przeładunku powinny być zgłaszane OTPŚ, pod rygorem ich utraty, natychmiast po ich stwierdzeniu, nie później jednak niż przed zakończeniem Zmiany Roboczej, w trakcie której nastąpiły. Przyczyny i rozmiar uszkodzeń powinien być ustalony dwustronnym protokołem podpisanym przez kierownictwo Statku i OTPŚ.
  11. O stwierdzonym uszkodzeniu nabrzeża lub urządzeń portowych przez Statek, OTPŚ niezwłocznie zawiadamia kierownictwo Statku, Głównego Dyspozytora Zarządu Morskich

Portów Szczecin i Świnoujście S.A., agenta Statku i Kapitana Portu, ale nie później niż przed wyjściem Statku z Terminala. Dalsze postępowanie prowadzą przedstawiciele Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. lub OTPŚ.

12. 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 przedstawiciela OTPŚ. Koszty związane ze zmianą miejsca postoju – holowanie, pilotowanie i usługi cumownicze opłaca Kontrahent.
13. Przeładunek oraz mocowanie odbywa się zawsze według wskazań i pod nadzorem kierownictwa Statku, w tym na zasadzie art. 62 § 1 Kodeksu morskiego.

## § 5

### OBSŁUGA ŁADUNKU

1. Usługa załadunku na Statek (sztauerka/trymerka załadunkowa) i wyładunku ze Statku (sztauerka/trymerka wyładunkowa) oznaczają przemieszczenie ładunku od wnętrza/pokładu Statku do burty Statku (bez kosztów zamocowania, zabezpieczenia, itp.) lub odwrotnie.
2. Usługi przeładunkowe w relacji bezpośredniej, oznaczają przemieszczenie ładunku ze środka transportu lądowego lub śródlądowego do burty Statku lub odwrotnie.
3. Usługi 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: Usługi zwyczajowo w portach wykonywane nie będące przeładunkiem.
5. Pod pojęciem „drobnica zjednostkowana” rozumie się ładunek w jednostkach ładunkowych (np. na paletach, pakietach, slingach, big-bagach, kratkach o wadze powyżej 500 kg/sztuka), których przeładunek oraz załadunek/wyładunek możliwy jest w sposób zmechanizowany, przy pomocy układarki o udźwigu do 4 ton, bez angażowania dodatkowych manipulacji i użycia materiałów, oraz niepowodujący zmniejszenia tempa prac przeładunkowych. Powyższe nie dotyczy: elementów ponadgabarytowych, elementów typu „*project cargo*” i konstrukcji oraz katalogowych wyrobów hutniczych.
6. Pod pojęciem „drobnica niezjednostkowana” rozumie się ładunek luzem taki jak: bez opakowania lub w workach, kartonach, belach, beczkach, skrzyniach, paczkach o wadze poniżej 500 kg/sztuka, itp.

7. Przy wprowadzaniu do Terminala Środków transportu lądowego lub śródlądowego, przewożących materiały niebezpieczne lub zanieczyszczające, Kontrahent zobowiązany jest podać OTPŚ numer rejestracyjny Środka transportu, ilość i właściwości materiałów niebezpiecznych lub zanieczyszczających z określeniem klasy niebezpieczeństwa według klasyfikacji IMO, ADR lub RID - z wyprzedzeniem umożliwiającym otrzymanie przez OTPŚ zezwoleń odpowiednich służb, nie krótszym jednak niż 7 dni.
8. Czas trwania przerw spowodowanych warunkami atmosferycznymi przedłuża się o czas niezbędny do zamknięcia i otwarcia ładowni Statku.
9. Kontrahent lub działające w jego imieniu przedsiębiorstwo kontrolne stwierdza na bieżąco ilość towaru (ładunku) przeładowanego podczas danej Zmiany Roboczej i potwierdza z OTPŚ wyniki liczenia w obowiązujących dokumentach. Strony powinny ze sobą współpracować w tym zakresie, przy czym inicjatywa uzyskania potwierdzenia spoczywa na wydającym towar (ładunek) lub przedsiębiorstwie kontrolnym w imieniu wydającego. Potwierdzanie dokonywane jest sukcesywnie, najpóźniej w każdej przerwie roboczej lub po zakończeniu zmiany lub danej pracy. Przedsiębiorstwa kontrolne powinny dostarczyć Kontrahentowi i OTPŚ obowiązujące dokumenty niezwłocznie po zakończeniu liczenia.
10. Jeżeli liczenia na Statku dokonują członkowie załogi, wówczas obowiązują ich te same zasady potwierdzania obowiązujących dokumentów, o których mowa § 5 ust. 9 OWW.
11. Czynności liczenia w odniesieniu do ładunków będących pod dozorem celnym powinny odbywać się z udziałem przedstawicieli urzędu celnego, chyba, że urząd celny odstąpi od udziału w tych czynnościach.
12. W przypadku sporu między Stronami co do stanu ładunku lub jego opakowania, każda ze Stron ma prawo wezwać rzeczoznawcę.
13. W przypadku stwierdzenia na statku, przed rozpoczęciem wyładunku lub w czasie jego trwania, zewnątrz uszkodzonego ładunku albo jego opakowania, OTPŚ, przed wyładowaniem ze statku uszkodzonych sztuk, sporządzi raport szkodowy. Raport ten OTPŚ przekazuje Kontrahentowi.
14. Jeżeli ładunek został uszkodzony w czasie przeładunku bezpośredniego, wówczas sporządza się protokół szkodowy.
15. Kontrahent decyduje o kontynuowaniu przeładunku bezpośredniego ładunku uszkodzonego lub złożeniu go na plac składowy lub do magazynu.

16. W przypadku rozbieżności pomiędzy danymi zawartymi w manifeście lub konosamencie, a stanem faktycznym OTPŚ sporządza raport rozbieżności, który przekazuje Kontrahentowi i o ile to jest wymagane, urzędowi celnemu.
17. Wręczenie Kontrahentowi protokołu szkodowego jest równoznaczne z zawiadomieniem go o szkodzie w ładunku. Zawiadomienie takie, w odniesieniu do szkody widocznej lub straty w ładunku, powinno nastąpić niezwłocznie. Doręczony zainteresowanej stronie egzemplarz protokołu szkodowego lub protokołu rozbieżności jest równoznaczny ze zgłoszeniem reklamacji.
18. Na podstawie przedstawionych dokumentów Kontrahent i OTPŚ, łącznie z właściwym organem celnym (o ile jest to wymagane przepisami prawa i z zachowaniem warunków formalnych wynikających z tych przepisów) podpisuje niezwłocznie, a najpóźniej przed przejściem Statku na inne miejsce lub przed wyjściem z Terminalu, protokół na ładunki, które:
  - a) zostały wyładowane w ilości większej lub mniejszej niż deklarowane w manifeście lub Zleceniu,
  - b) nie zostały ze Statku wyładowane, a figurowały w manifeście lub Zleceniu lub zostały wyładowane poza manifestem lub Zleceniem.

W przypadku wydania przez Statek do magazynu ładunku nie ujętego manifestem lub Zleceniem, OTPŚ uzupełnia deklarację B oraz przygotowuje protokół na tę okoliczność. Dokumenty te podpisuje Kontrahent, OTPŚ a nadto, o ile jest to wymagane przepisami prawa, dokumenty te podpisuje i stempluje także właściwy organ celny.
19. Protokół sporządza się również w przypadku ujawnienia sztuk ładunku z niewiadomą zawartością, różnic co do znaków i numeracji poszczególnych sztuk ładunku oraz co do ciężaru ładunku, przy czym Kontrahent obowiązany jest dokonać identyfikacji ładunku przed złożeniem go na plac składowy lub magazyn. Protokoły sporządza OTPŚ. Nie dotyczy to przesyłek w relacji bezpośredniej, dla których protokoły sporządza kontrahent.
20. Przy załadunku ładunku do wagonów/samochodów Kontrahent przekazuje OTPŚ Zlecenie wraz z zestawieniem ilości ładunku, który ma być załadowany na wagony/samochody. Zestawienie musi zawierać numery lub charakterystykę wagonów/samochodów oraz liczbę jednostek lub ciężar ładunku.
21. OTPŚ uzgadnia z kierownictwem statku, harmonogram załadunku Statku w oparciu o listę ładunkową i otrzymane Zlecenie.
22. Kontrahent zobowiązany jest przygotować, przed rozpoczęciem załadunku, każdą partię ładunku w sposób umożliwiający podstawianie pod statek - w kolejności ustalonej przez

kierownictwo Statku. W przypadku odchyień od ustalonego planu załadunku, OTPŚ zawiadamia o powyższym Kontrahenta i kierownictwo Statku celem uzyskania odpowiednich poleceń.

23. Przez przygotowanie partii ładunku rozumie się:
  - a) zgrupowanie ładunku objętego jednym konosamentem,
  - b) przeprowadzenie niezbędnych manipulacji (przecechowanie, naprawa uszkodzonych opakowań, transport wewnątrzportowy, sortowanie, itp.),
  - c) przeprowadzenie standaryzacji,
  - d) przygotowanie dokumentów wywozowych,
  - e) przeprowadzenie odprawy celnej, sanitarnej, itp.,
  - f) dokonania wszelkich innych formalności umożliwiających niezwłoczne załadowanie ładunku.
24. W przypadku przybycia partii ładunku pomieszanego, OTPŚ dokonuje segregacji na Zlecenie kontrahenta przekazane do OTPŚ w takim czasie, aby segregacja mogła być zakończona przed rozpoczęciem załadunku na statek.
25. O zakończeniu załadunku każdej partii konosamentowej w relacji bezpośredniej Kontrahent lub działające na jego zlecenie przedsiębiorstwo kontrolne, a w relacji pośredniej OTPŚ, obowiązani są zawiadomić kierownictwo Statku względnie, przedsiębiorstwo kontrolne, działające na zlecenie Kontrahenta, celem należytego oddzielenia poszczególnych partii ładunku na statku.
26. W razie częściowego ładowania partii konosamentowej ładunku, co może mieć miejsce tylko za zgodą kontrahenta, kontrahent w relacji bezpośredniej, a OTPŚ w relacji pośredniej, obowiązany jest powiadomić kierownictwo Statku o załadowanej na statek ilości ładunku w ramach danej partii konosamentowej.
27. Statek nie może przyjąć żadnej partii ładunku nie ujętej w liście ładunkowej. Kierownictwo statku zobowiązane jest wpisać na kopii kwitu sternika przeznaczonego dla OTPŚ miejsca w ładowni, w której ma być umieszczony ładunek i wydać te kopie OTPŚ. Niezwłocznie po załadunku danej partii ładunku na statek kierownictwo Statku potwierdza załadowanie ładunku na kwicie sternika, wydając oryginał Kontrahentowi, a kopię OTPŚ.
28. Ładunek nie ujęty na listach ładunkowych może być załadowany tylko po uprzednim uzgodnieniu z kontrahentem i kierownictwem statku.
29. Do deklaracji A/C i Zlecenia załadowania ładunku na statek kontrahent dołącza kopię kwitu sternika, przeznaczoną dla OTPŚ.

30. Kontrahent potwierdza odbiór materiałów sztauerskich i zabezpieczających na kwicie przedłożonym przez OTPŚ.
31. OTPŚ przedkłada Kontrahentowi pokwitowanie stwierdzające wykonanie zleconych prac dodatkowych lub przerw w pracy, nieobjętych umową lub ofertą.
32. OTPŚ wykonuje, na Zlecenie, przeładunek w relacji bezpośredniej odpowiednio przygotowanych materiałów sztauerskich i zabezpieczających. Składowanie tych materiałów w Terminalu może odbywać się na Zlecenie kontrahenta.

## **§ 6**

### **SKŁADOWANIE ŁADUNKÓW**

1. OTPŚ składa ładunek w magazynie/na placu składowym zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym wewnętrznymi oraz Zleceniem.
2. OTPŚ potwierdza kontrahentowi, na deklaracji B, deklarowaną ilość lub wagę ładunku, miejsce i datę złożenia - niezwłocznie po złożeniu do magazynu/na plac składowy danej partii ładunku. Jeżeli ładunek był liczony lub zważony przez OTPŚ to w deklaracji B podaje się faktyczną ilość lub wagę.
3. W przypadku, gdy ładunek podjęty z danej deklaracji B wraca do magazynu/plac składowy, składa się go na podstawie nowej deklaracji B z powołaniem się na poprzednią deklarację B.
4. OTPŚ nie ubezpiecza ładunków składowanych na terenie Terminala.
5. OTPŚ wydaje z magazynu/placu składowego ładunek zgodnie z otrzymanym Zleceniem.
6. Odbiór ładunku z placu składowego możliwy jest jedynie przez posiadacza deklaracji B, po dostarczeniu deklaracji A/C.
7. Kontrahent przedstawia odpowiedni dowód odprawy celnej przed podjęciem każdej partii lub całości ładunku.

## **§ 7**

### **TRANSPORT SAMOCHODOWY**

1. Awizacja o przybyciu samochodu powinna być dokonana przez Kontrahenta w terminie umożliwiającym zaplanowanie prac przez OTPŚ, nie krótszym jednak niż 24 godziny.
2. Awizacja powinna zawierać wszystkie dane potrzebne OTPŚ do przygotowania dokumentacji przyjęcia ładunku do magazynu/na plac, względnie załadunku na statek.
3. Na okoliczność wyczekiwania zespołów roboczych OTPŚ sporządza protokół stwierdzający przyczynę i czas trwania przestoju, który przekazuje kontrahentowi.



4. Kontrahent ponosi odpowiedzialność za podstawienie samochodu odpowiedniego do transportu danego rodzaju ładunku.
5. Kontrahent odpowiada za przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza, o ile uprzednio nie złożył Zlecenia na ważenie, za przekroczenie dopuszczalnej ładowności Środków transportu lądowego oraz kontenerów, w szczególności, Kontrahent zobowiązany jest do wskazania w Zleceniu dopuszczalnej masy całkowitej. Kontrahent ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody wyrządzone OTPŚ w związku z naruszeniem postanowień zdania poprzedzającego, w tym w szczególności, ale nie wyłącznie za, wszelkie grzywny lub kary administracyjne nałożone na OTPŚ przez właściwe organy państwowe.
6. OTPŚ pobiera od Kontrahenta opłatę przestojową w wysokości **PLN 10,00/samochód** za każdą rozpoczętą godzinę pozostawiania samochodu na terenie Terminala po godzinie, w której zakończono przeładunek danego samochodu.
7. Na terenie terminala obowiązuje Instrukcja dot. Ogólnych zasad bezpiecznego poruszania i zachowania się na terenach ZMPSiŚ S.A., które są dostępne na stronie internetowej: <http://bip.port.szczecin.pl/>. Kontrahent ponosi odpowiedzialność za nieprzestrzeganie przez kierowców samochodów, wjeżdżających na teren Terminala objętych jego Zleceniem, przepisów, o których mowa w zdaniu poprzedzającym.

## § 8

### TRANSPORT KOLEJOWY

Zasady:

1. współpracy w zakresie świadczenia usług kolejowych reguluje Regulamin świadczenia usług kolejowych na bocznicie kolejowej w Świnoujściu przez OT Port Świnoujście S.A.,
2. dostępu do bocznic kolejowej OT Port Świnoujście S.A. reguluje Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej zarządzanego przez OT Port Świnoujście S.A., które są dostępne do pobrania na stronie internetowej OT Port Świnoujście S.A.: [www.otport.swinoujście.pl](http://www.otport.swinoujście.pl).

## § 9

### DODATKOWE WARUNKI OBSŁUGI ŁADUNKÓW NIEWSPÓLNOTOWYCH

1. Przez pojęcie „ładunków niewspólnotowych” dla potrzeb niniejszych OWW rozumieć należy ładunki przemieszczonych na obszar wspólnotowy Unii Europejskiej z terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej.
2. W przypadku Zlecenia OTPŚ obsługi ładunków niewspólnotowych, kontrahent zobowiązany jest do przekazania OTPŚ, w terminach wyznaczonych przez OTPŚ, następujących dokumentów:
  - 2.1. kopii konosamentu („*Bill of Lading*”) albo morskiego listu przewozowego („*Sea Waybill*”) stwierdzającego zawarcie umowy przewozu ładunku niewspólnotowego drogą morską,
  - 2.2. kopii potwierdzonej przez właściwy organ celny deklaracji czasowego składowania dotyczącej ładunku niewspólnotowego,
  - 2.3. kopii deklaracji celnej importowej potwierdzającej dokonanie odprawy celnej ładunku niewspólnotowego,
  - 2.4. kopii dokumentu celnego T1 lub T2 lub T2L dotyczącego ładunku niewspólnotowego albo – w przypadku obiektywnego braku możliwości uzyskania przez kontrahenta dostępu do takiego dokumentu – oświadczenia Kontrahenta o objęciu ładunku niewspólnotowego procedurą tranzytu wraz ze wskazaniem głównego zobowiązanego,
  - 2.5. kopii drogowych lub kolejowych listów przewozowych potwierdzających wywóz ładunku niewspólnotowego z obszaru Terminala
3. Niezależnie od dokumentów określonych w § 9 ust. 2 OWW, w przypadku Zlecenia obsługi ładunków niewspólnotowych, Kontrahent jest zobowiązany przekazać OTPŚ – wraz ze Zleceniem – oświadczenie o właściwym dla ładunku niewspólnotowego kodzie nomenklatury scalonej (CN), wartości celnej ładunku niewspólnotowego, kwocie cła należnego z tytułu importu ładunku niewspólnotowego oraz państwie źródła pochodzenia ładunku niewspólnotowego.
4. OTPŚ zastrzega sobie prawo do żądania otrzymania od Kontrahenta również innych dokumentów, niż określone w niniejszym § 9 OWW, w szczególności ale nie wyłącznie w przypadku, gdy w związku z przepisami prawa lub jakimkolwiek aktem administracyjnym organu celnego OTPŚ zobowiązany będzie do ich przedłożenia właściwym organom celnym.
5. W przypadku nieotrzymania przez OTPŚ od Kontrahenta któregokolwiek z dokumentów,

o których mowa w § 9 ust. 2 – 4 OWW, OTPŚ zastrzega sobie prawo do odmowy wykonania Zlecenia obsługi ładunku niewspólnotowego, na wyłączne ryzyko Kontrahenta.

6. W przypadku objęcia ładunków niewspólnotowych procedurą czasowego składowania w Magazynie Czasowego Składowania OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. nr PLTST428000190027 („Magazyn”), kontrahent zobowiązany jest do doprowadzenia do dokonania odprawy celnej tych ładunków niewspólnotowych w nieprzekraczalnym terminie 90 dni od dnia ich złożenia w Magazynie.
7. W przypadku, gdy w terminie 90 dni od dnia objęcia ładunków niewspólnotowych procedurą czasowego składowania w Magazynie, te ładunki niewspólnotowe nie zostaną zgłoszone do odprawy celnej, OTPŚ zastrzega sobie prawo, na wyłączny koszt i ryzyko Kontrahenta: (i) do dokonania odprawy celnej tych ładunków niewspólnotowych albo (ii) do ich powrotnego wywozu.
8. Niezależnie od uprawnień OTPŚ określonych w § 9 ust. 7 OWW, kontrahent ponosi nieograniczoną odpowiedzialność za wszelkie szkody wyrządzone OTPŚ w związku z uchybieniem obowiązkowi dokonania odprawy celnej ładunków niewspólnotowych objętych procedurą czasowego składowania w Magazynie, w tym w szczególności ale nie wyłącznie za dług celny przypisany OTPŚ, wszelkie grzywny lub kary administracyjne nałożone na OTPŚ przez właściwe organy państwowe oraz utracone korzyści, w tym spowodowane utratą pozwolenia na prowadzenie Magazynu.

## § 10

### POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. W przypadku przeładunku na terenie Terminala ładunków podlegających procedurze celnej (zgodnie z przepisami celnymi) Kontrahent zobowiązany jest stosować się do procedur Urzędu Celnego.
2. W sprawach nieuregulowanych OWW mają zastosowanie, w podanej kolejności:
  - 1) powszechnie obowiązujące przepisy prawa polskiego, w tym Unii Europejskiej,
  - 2) Regulamin Przepływu Informacji Dyspozytorskich w zakresie koordynacji ruchu statków na drodze morskiej od kotwicowisk w morzu do Portu Świnoujście – Szczecin,
  - 3) Instrukcje technologiczne w zakresie obsługi ładunków niebezpiecznych i zanieczyszczających,
  - 4) umowy handlowe,
  - 5) 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.,
  - 6) Plan Ochrony Obiektu Portowego OT Port Świnoujście.

## § 11

### TARYFA ZA USŁUGI OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.

#### 1. Stosowanie taryfy.

1. Taryfa obowiązuje od 1 lutego 2023 roku i będzie dalej zwana: „**Taryfą**”.
2. Taryfa obowiązuje w zakresie w jakim Strony, w formie dokumentowej (pod rygorem nieważności), nie ustaliły odmiennych warunków.

#### 2. Rozliczenia.

1. Stawki Taryfy wyrażone są w EUR lub w PLN. Przeliczanie stawek na inną walutę płatności następuje w oparciu o tabelę Narodowego Banku Polskiego – kurs średni - obowiązujący w dniu poprzedzającym dzień wystawienia faktury VAT obejmującej daną Usługę.

Podstawę do rozliczeń wszystkich Usług stanowią, (wg podanej hierarchii):

- a) oferty handlowe, o ile zostały przyjęte przez obydwie Strony po dniu wejścia w życie umów handlowych określonych w lit. b poniżej lub gdy takowe umowy handlowe nie zostały między Stronami zawarte,

- b) szczegółowe umowy handlowe zawarte pomiędzy Stronami,
  - c) Taryfa obowiązująca na dzień zakończenia Usługi.
2. Opłaty i koszty za Usługi, wykonane na podstawie zarządzeń Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., administracji państwowej, samorządowej lub służb państwowych ponosi Kontrahent, chyba że przepisy bezwzględnie obowiązującego prawa stanowią inaczej.
  3. Wszelkie stawki wyrażone w procentach oblicza się od stawek podstawowych.
  4. Opłaty nalicza się od wagi brutto ładunku zaokrąglonej wzwyż do pełnych 100 kg, która jest podana w Zleceniu. W przypadku wątpliwości co do podanej w Zleceniu wagi brutto ładunku, OTPŚ jest uprawniony do jego zważenia bez potrzeby uzyskania na to dodatkowego Zlecenia od Kontrahenta. Jeżeli wskutek ważenia, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, okaże się, że faktyczna waga brutto ładunku jest wyższa niż podana w Zleceniu to koszty opisanego ważenia ponosi Kontrahent, zaś wszelkie opłaty za Usługi naliczane są od faktycznej wagi brutto ładunku. Czas potrzebny na wcześniej opisane ważenie nie wlicza się do czasu obsługi Środków transportu.
  5. Niezależnie od postanowień umów handlowych lub wiążących ofert handlowych, w przypadku obsługi małych partii tonażowych (poniżej 100 ton) lub wystąpienia konieczności użycia dodatkowego sprzętu, OTPŚ zastrzega sobie prawo rozliczenia Usługi wg faktycznie zużytych roboczogodzin pracy zespołów roboczych i urządzeń przeładunkowych.
  6. W przypadku braku lub zaniżenia deklarowanego w Zleceniu współczynnika przestrzenności, OTPŚ ma prawo zastosować dodatek w wysokości 100% stawki umownej za daną Usługę.
  7. Materiały sztauerskie i zabezpieczające użyte do wykonania Usługi będą rozliczane według ich faktycznego zużycia, lub zgodnie z zawartą umową handlową lub wiążącą ofertą. Materiały sztauerskie rozliczane są wg obowiązującego na dzień wykonania Usługi „*Cennika materiałów sztauerskich OT Port Świnoujście S.A.*” zawartego w Taryfie.
  8. Zawarte w Taryfie stawki wyrażone są w wartościach netto, do których dolicza się podatek VAT wg stawki obowiązującej w dniu wystawienia faktury VAT. Stawki podstawowe wskazane w Taryfie obejmują Usługi świadczone w dni robocze. Wysokość dodatków za pracę w soboty, niedziele i święta określona jest w rozdziale 6 punkcie 4 Taryfy.
  9. Terminy zapłaty wynoszą do 7 dni od daty wystawienia faktury VAT. OTPŚ ma prawo do żądania zaliczki lub zapłaty całości należności przed wykonaniem Usługi.

### 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 4 warstw, traktuje się podczas załadunku (sztauerki załadunkowej)/wyładunku (sztauerki wyładunkowej), przeładunku i manipulacji, jako jeden pełny kontener.

2. Stawki Taryfy odnoszą się do kontenerów sprawnych technicznie.

3. Każdy oplombowany kontener uznaje się za pełny, za wyjątkiem bolsterów i flatów.

4. Stawki Taryfy obowiązują w rozliczeniach Usług załadunku (sztauerki załadunkowej)/wyładunku (sztauerki wyładunkowej) oraz przeładunkowych i odnoszą się do 1 tony, 1 kontenera - bez względu na zawartość lub wartość znajdującego się w nich lub na nich ładunku.

5. Przeładunek nie obejmuje kosztów mocowania/rozmocowania ładunku na Środkach transportu lądowego.

6. Usługi dodatkowe oraz manipulacje towarowe to czynności wykonywane dodatkowo do Usług przeładunkowych i załadunkowych w trakcie tych Usług lub w innym terminie.

7. Stawka za Usługi naliczana jest niezależnie od tego, czy Usługa realizowana jest żurawiami statkowymi, czy urządzeniami portowymi.

8. Urządzenia i sprzęt przeładunkowy OTPŚ pracuje do określonej dopuszczalnej przez producenta lub przepisy siły wiatru oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

<b>SIŁA WIATRU W SKALI B</b>	<b>PRĘDKOŚĆ WIATRU W M/S</b>	<b>PRACA SZCZEGÓLNIE OSTROŻNA PRZY ZAKOTWICZONEJ BRAMIE (MOŚCIE)</b>	<b>PRACE PRZERWAĆ, ZABEZPIECZYĆ DŹWIGNICĘ POZOSTAŁYMI URZĄDZENIAMI KLESZCZĄCYMI I RYGLUJĄCYMI</b>
do 5°B	do 10,7	PRACA WSZYSTKICH URZĄDZEŃ NORMALNA	
do 6°B	do 13,8	U-1, D-143e, D-144e	DS-668, DS.-822 (GROVE)
do 7°B	do 17,1	D-1, D-2, D-361e, D-1309 LHM-500, STS-1	
do 8°B	do 20,7		U-1, U-2, U-3, U-4, U-5, U-6, U-107, D-143e, D-144e, D-1, D-2, D-361e, D-1309, STS-1
do 9°B	do 24,4		LHM-500

9. Na Kontrahencie spoczywa obowiązek podstawienia do dyspozycji OTPŚ niezbędnej ilości osprzętu mocującego do kontenerów (łącniki kontenerowe, mostki, itp.) w miejscach załadunku – ładownie, pokład.
10. Złożenie, podjęcie i wszystkie manipulacje związane z ładunkiem są wykonywane zgodnie z obowiązującymi przepisami celnymi, na podstawie Zleceń przyjętych przez OTPŚ. Złożenie ładunku odbywa się na podstawie deklaracji B, zaś podjęcie ładunku na podstawie deklaracji A/C, pozostałe manipulacje ładunkiem realizowane są na podstawie Zlecenia.

#### **4. Przepisy różne.**

1. Przed skierowaniem sporu na drogę sądową koniecznym jest przeprowadzenie postępowania reklamacyjnego. We wszelkich sprawach wynikających z OWW właściwym jest sąd powszechny w Szczecinie.
2. W przypadku stwierdzenia utrudnień przeładunkowych przy wykonywania Usługi, OTPŚ zastrzega sobie prawo naliczania Kontrahentowi dodatkowych opłat.
3. Świadczenie usług w stosunku do ładunku w stanie utrudniającym prowadzenie prac przeładunkowych zgodnie z wydajnościami urządzeń przeładunkowych lub ładunku w stanie niehandlowym odbywa się na odrębnie ustalonych między Stronami warunkach. W takim przypadku OTPŚ nie jest związany postanowieniami umów handlowych lub wiążących ofert handlowych. Niehandlowy stan ładunku oraz utrudniony wyładunek/załadunek stwierdzany jest w drodze protokołu sporządzonego przez OTPŚ, a w przypadku spornym – atestem rzeczoznawcy. Do czasu zakończenia czynności wskazanych w zdaniu poprzedzającym świadczenie usług nie rozpoczyna się lub ulega zawieszeniu.
4. Kontrahent z chwilą przyjęcia Zlecenia przez OTPŚ, aż do wydania ładunku przez OTPŚ, udziela OTPŚ pełnomocnictwa (zrzekając się jednocześnie prawa do jego odwołania) do:
  - a) sprzedaży ładunku, na którym ustanowiono ustawowe prawo zastawu dla zabezpieczenia wierzytelności należnych OTPŚ z tytułu realizacji Zlecenia lub wszelkich innych Zleceń danego kontrahenta, na warunkach pozostawionych do uznania OTPŚ,
  - b) odbioru ceny sprzedaży ładunku, o której mowa w lit. a), powyżej,
  - c) potrącenia z uzyskanej ceny sprzedaży kwot należnych OTPŚ z tytułu roszczeń związanych z realizacją Zlecenia lub wszelkich innych Zleceń danego kontrahenta, w tym, w szczególności, roszczeń o nieprzedawnione odsetki oraz zwrot nakładów poczynionych przez OTPŚ na rzecz ładunku będącego przedmiotem zastawu.

## 5. Usługi Portowe:

### A. Usługi Cumownicze

1. Podstawą do naliczania opłat za Usługi cumownicze jest pojemność Statku brutto (GT) – zgodnie z aktualnym międzynarodowym świadectwem pomiarowym Statku wydanym na podstawie „Międzynarodowej Konwencji o Pomiarzeniu Pojemności Statków” z 1969 roku. W odniesieniu do Statków posiadających świadectwo pomiarowe określające ich tonaż rejestrowy brutto w BRT, do ustalenia opłaty przyjmuje się, iż 1 BRT = 1 GT. W przypadkach spornych, podstawą do naliczania opłat są dane dotyczące pojemności statków znajdujących się na [www.equasis.org](http://www.equasis.org).
2. Obowiązek korzystania z Usług cumowniczych określają przepisy portowe. Statki nie podlegające obowiązkowi korzystania z Usług cumowniczych, uiszczają należność za cumowanie tylko w przypadku korzystania z tych usług.
3. Opłata za zacumowanie lub odcumowanie statków żeglugi morskiej, portowej i śródlądowej wynosi: **EUR 0,05/GT**
4. Od opłaty wymienionej w punkcie 3 niniejszego rozdziału udziela się zniżek dla promów morskich i statków turystycznych **20%**
5. Za wyczekiwanie zamówionych cumowników z przyczyn leżących po stronie Statku, trwające ponad 1 godzinę – za każdą kolejną godzinę wyczekiwania, pobiera się **25%** opłaty wymienionej w punkcie 3.

### B. Usługi Dozorowe

1. Opłaty tonażowe, przystaniowe i pasażerskie naliczane są i pobierane przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w oparciu o obowiązującą Taryfę ZMPSiŚ.
2. Podstawą do naliczania opłat dozorowych jest długość linii cumowniczej Statku i czas dozoru.
3. Opłata za dozór zacumowanego i nie wykonującego czynności przeładunkowych Statku:
  - a) Statki wchodzące do portu w celach niehandlowych (np. innych niż celem przeładunku) i cumujące przy nabrzeżach eksploatowanych przez OTPŚ, zobowiązane są uiszczać opłaty dozorowe na rzecz OTPŚ za okres pobytu - za każdy metr bieżący linii cumowniczej (= długość statku + 10%) i rozpoczętą godzinę postoju.

Stawki opłat dozorowych dla Statków zajmujących:

- 1 do 150 mb linii cumowniczej	EUR <b>0,20</b> /godz./mb
- 150 do 200 mb linii cumowniczej	EUR <b>0,25</b> /godz./mb
- 200 do 250 mb linii cumowniczej	EUR <b>0,30</b> /godz./mb



- powyżej 250 mb linii cumowniczej      EUR **0,35**/godz./mb

b) Statki wchodzące do OTPŚ w celach handlowych (np. w celu przeładunku) zwolnione są z opłat dozorowych w czasie wykonywania Usług przeładunkowych oraz w czasie 4 godzin przed i po zakończeniu załadunku względnie wyładunku. Począwszy od piątej godziny postoju po zakończeniu Usług przeładunkowych lub nie rozpoczęcia świadczenia Usług przeładunkowych z przyczyn leżących po stronie Statku lub Kontrahenta, pobierane są opłaty wyszczególnione w punkcie 3a niniejszego rozdziału z 50% dodatkiem. W przypadku konieczności zwolnienia miejsca przy nabrzeżu dla innego statku, – Statek przedłużający postój przy nabrzeżu po zakończeniu Usług przeładunkowych, zostanie przeholowany na inne miejsce postoju - w oparciu o decyzję. Koszty związane ze zmianą miejsca postoju (holowania, pilotowania i cumowania) ponosi Kontrahent lub Statek.

## **6. OPŁATY DODATKOWE:**

1. 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.
2. Jako święta uroczyste ustala 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) **Zielone Świątki**
  - h) **Dzień Bożego Ciała**
  - i) **Najświętszej Marii Panny – 15 sierpnia**
  - j) **Wszystkich Świętych – 1 listopada**
  - k) **Narodowe Święto Niepodległości - 11 listopada**
  - l) **Wigilia Bożego Narodzenia – 24 grudnia – od godziny 15:00**
  - ł) **Pierwszy Dzień Bożego Narodzenia – 25 grudnia**
  - m) **Drugi Dzień Bożego Narodzenia – 26 grudnia**
  - n) **Sylwester - 31 grudnia - od godziny 15:00**



10. Wszelkie dodatki ujęte w niniejszym Rozdziale 6. OPŁATY DODATKOWE oblicza się od opłat podstawowych.

### CZYNNOŚCI DODATKOWE

<b>STATEK</b>		
1	prace na zewnątrz falochronu	100% stawki za przeładunek w relacji pośredniej
2	sprzątanie ładowni	EUR 0,20/m <sup>3</sup> ładowni
3	czyszczenie ładowni	EUR 0,20/m <sup>3</sup> ładowni
4	odbiór i wywóz resztek z ładowni	EUR 0,20/m <sup>3</sup> ładowni
5	przemieszczenie towaru w relacji statek-statek, ładownia-ładownia lub w obrębie jednej ładowni	opłata jak za relację bezpośrednią
<b>WAGONY zgodnie z „Cennikiem za świadczenie usług na bocznicach kolejowej w Świnoujściu przez OT Port Świnoujście S.A.”, który stanowi Załącznik B do „Regulamin świadczenia usług na bocznicach kolejowej w Świnoujściu przez OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.”</b>		
<b>SAMOCZODY, WAGONY</b>		
1	ważenie i tarowanie samochodu	EUR 9,00/ samochód
2	ważenie wagonów z regulacją (tara z belki)	EUR 16,00/wagon
2	tarowanie wagonów	EUR 13,00/wagon
3	użycie środka przeciw zamrażaniu ładunku do burt wagonu (typ Ea)	EUR 25,00/wagon
<b>WYROBY STALOWE</b>		
1	obracanie coilsów	EUR 4,00 / t
2	uzupełnianie bandówek	EUR 10,00 / szt.
3	manipulacje przyborami ładunkowymi (obsługa wsporników)	EUR 12,00 / t
4	formowanie wiązek	EUR 6,00 / t
5	obracanie profili	EUR 6,00 / t
<b>BIG BAGI</b>		
1	napełnianie big bagów (poj. bb ok. 1 tony)	EUR 1200 / t
2	egalizacja (do-/odsypywanie i ważenie big bagów)	EUR 7,00 / big bag
3	rozformowanie big bagów (wysypywanie)	EUR 5,00 / t
4	etykietowanie	EUR 2,00 / big bag

## 7. WYNAJEM SPRZĘTU WRAZ Z OPERATOREM, WYNAJEM OSPRZĘTU

### 1. Stawki za korzystanie ze sprzętu i urządzeń OTPŚ S.A.:

#### a) za każde rozpoczęte ½ godziny pracy żurawi/suwnic nabrzeżowych:

- o udźwigu do 10 ton      EUR    **120,00**
- o udźwigu 20-40 ton      EUR    **250,00**
- o udźwigu 40- 70 ton      EUR    **350,00**
- o udźwigu do 140 ton      EUR    **450,00**

#### b) za każdą rozpoczętą godzinę pracy sprzętu:

<b>TYP</b>	<b>Ładowność Udźwig</b>	<b>Cena w EUR za godz.</b>
Ciągnik drogowy Ursus C-360		45,00
Ciągnik drogowy Ursus U-912		45,00
Ciągnik siodłowy Sisu TT-160 ALS		75,00
Mini Koparka PC16	0,5m <sup>3</sup>	35,00
Koparka CATERPILLAR 320D	1,5m <sup>3</sup>	80,00
Koparka LIEBHERR A-904	1,5m <sup>3</sup>	80,00
Koparka LIEBHERR LH-60	2m <sup>3</sup> - 3m <sup>3</sup>	95,00
Koparka VOLVO EW240	1,9 - 2,2m <sup>3</sup>	75,00
Ładowarka kołowa mała	1,5 m <sup>3</sup>	55,00
Ładowarka kołowa średnia	2,5 m <sup>3</sup>	65,00
Ładowarka kołowa duża	4,5m <sup>3</sup> - 11m <sup>3</sup>	70,00
Reachstacker KALMAR DRF 420-60-S5	45 T	125
Spycharka gąsienicowa TD-25 C/E		200,00
Wózek widłowy VALMET TD-1612	16 T	75,00
Wózek widłowy VALMET TD-2112	21 T	90,00
Wózek widłowy HYSTER H-9.00XL-D	9 T	50,00
Wózek widłowy HYSTER H-7.00XL	7 T	45,00
Wózek widłowy HYSTER H-5.00XL	5 T	40,00
Wózek widłowy podnośnikowy „BD DT-20”	2 T	35,00
Żuraw samojezdny GROVE RT-875	70 T	150,00
Żuraw samojezdny GROVE RT-9100	90 T	175,00
Lokomotywa SM-42		160,00
Manitou 160 ATJ podnośnik koszowy	16m	70,00
Manitou 1840	18 m	65,00

- c) Koszt wynajmu sprzętu obejmuje obsługę, a czas wynajmu liczy się od chwili wyjścia urządzenia z jego bazy, do momentu jego powrotu do bazy, łącznie z przerwami posiłkowymi obsługi.

d) Zapotrzebowanie na pracę lokomotywy winno być zgłoszone OTPŚ najpóźniej do godziny 10:00 w dniu roboczym poprzedzającym wykonanie pracy.

**Uwaga:** Wyżej wymienione opłaty dotyczą wyłącznie pracy w dni robocze.

W przypadku potrzeby realizacji prac w dni wolne, Zlecenie na taką pracę winno być dostarczone OTPŚ najpóźniej do godziny 11:00 w dniu roboczym poprzedzającym dzień wolny. Dodatek za przyjęte do realizacji Zlecenie w dni wolne wynosi EUR 20,00 za 1 roboczogodzinę (za wyjątkiem świąt uroczystych). Dotyczy to operatorów sprzętu, których praca w dni robocze zawarta jest w stawce za wynajem sprzętu.

Minimalny czas Zlecenia na pracę w dniu wolnym – umożliwiający jej przyjęcie do realizacji - wynosi 4 godziny.

## 2. Wynajem osprzętu:

### a) Stawki za wynajem osprzętu:

- odbijacze typu Jokohama	EUR 300,00/szt/doba
- zawiesia	EUR 70,00/szt/doba
- signode ręczna	EUR 40,00/szt/doba
- signode pneumatyczna	EUR 120,00/szt/doba
- ciężary pomiarowe (jeden zestaw do 10 ton)	EUR 100,00/szt/doba

## 8. CENNIK MATERIAŁÓW SZTAUERSKICH

Lp.	Nazwa materiału	Jedn. miary	Cena netto PLN
1	Acetylen	kg	59,00
2	Tlen techniczny	m <sup>3</sup>	6,00
3	Blacha stalowa czarna	kg	11,10
4	Drut do plombowania	kg	44,00
5	Drut stalowy półtwardy, palony, fi 1 - 6 mm	kg	17,00
6	Farba chlorokauczukowa	litr	65,00
7	Farby olejne, wszelkie	litr	49,00
8	Gwoździe budowlane	kg	21,00
9	Kliny drewniane	szt	30,00
10	Liny "Herkules" fi 12 mm	mb	6,50
11	Liny stalowe ocynkowane fi 16 - 18	mb	75,00
12	Nakrętki do M-8	kg	18,00
13	Nakrętki do M10 - M12	kg	24,00
14	Olej "Sthil"	litr	70,00
15	Plandeki polipropylenowe 11x15 m	szt	730,00
16	Spinka SIGNODE 117 HDG klamra	szt	5,50
17	Szaki 2,5 t	szt	75,00
18	Szaki 3,2 t	szt	95,00
19	Szaki 6,3 t	szt	115,00
20	Sznurki polipropylenowe fi 3mm 220 m	szt	145,00
21	Ściągacze M-30 portowe	szt	165,00
22	Ściągacze M-20 portowe	szt	150,00
23	Ściągacze DOR = 3,2t	szt	155,00
24	Tarcica 25	m <sup>3</sup>	2500,00
25	Tarcica 42	m <sup>3</sup>	2500,00
26	Krawędziaki twarde 8 x 8 cm	m <sup>3</sup>	2800,00
27	Krawędziaki twarde 10 x 10 cm	m <sup>3</sup>	2900,00
28	Krawędziaki 8 x 8 cm	m <sup>3</sup>	2500,00
29	Krawędziaki 10 x 10 cm	m <sup>3</sup>	2500,00
30	Taśma stalowa Signode USLM 32x1,27	kg	26,00
31	Taśma ostrzegawcza 100 B	szt	30,00
32	Tektura falista/karton	szt	56,00
33	Zaciski do lin stalowych 16mm	szt	6,00
34	Elektrody spawalnicze 4-5mm	kg	22,00
35	Pas transportowy samochodowy	12m	90,00

## 9. ROBOCIZNA

- |   |                        |
|---|------------------------|
| 1. Stawka za pracę spawacza OTPŚ wynosi   | <b>EUR 35,00/1 rbg</b> |
| 2. Stawka za pracę operatora sprzętu, urządzeń dźwigowych   | <b>EUR 30,00/1 rbg</b> |
| 3. Stawka za pracę pozostałych robotników portowych, przy innych zleconych i przyjętych do wykonania pracach wynosi | <b>EUR 25,00/1 rbg</b> |
| 4. Stawka za wyczekiwanie grup roboczych  | <b>EUR 22,00/1 rbg</b> |

## 10. USŁUGI PRZEŁADUNKOWE I SKŁADOWE

### OTPŚ świadczy usługi przeładunkowe:

- Przy podziale stawki za relację bezpośrednią, przyjmuje się, że:
    - **40%** stanowi koszt przeładunku na odcinku: Środek transportu lądowego lub rzeczno- burta Statku, lub odwrotnie,
    - **60%** stanowi koszt przeładunku na odcinku: burta Statku – wewnątrz Statku, lub odwrotnie.
  - Przy podziale stawki za relację pośrednią, przyjmuje się, że:
    - **45%** stanowi koszt przeładunku na odcinku: Środek transportu lądowego lub rzeczno- magazyn/plac składowy OTPŚ, lub odwrotnie,
    - **55%** stanowi koszt przeładunku na odcinku: magazyn/plac składowy OTPŚ – wewnątrz Statku, lub odwrotnie.
- albo
- **60%** stanowi koszt przeładunku na odcinku: Środek transportu lądowego lub rzeczno- magazyn/plac składowy OTPŚ - burta Statku, lub odwrotnie,
  - **40%** stanowi koszt przeładunku na odcinku: burta Statku – wewnątrz Statku, lub odwrotnie.

**Opłaty za składowanie** naliczane są po upływie okresu wolnego od zapłaty, zwanego „OWZ”.

Opłaty za składowanie krótkoterminowe (nie przekraczające 1 miesiąca) naliczane są po podjęciu ładunku z magazynu lub placu składowego.

Opłaty za składowanie przekraczające okres 1 miesiąca, naliczane są w ostatnim dniu roboczym każdego miesiąca kalendarzowego – stanowiącego okres rozliczeniowy. Od opłat za Usługi składowe nie pobiera się dodatku świątecznego. Opłaty za składowanie w wiatach naliczane są jak za składowanie w magazynach krytych.

**Okres składowania** liczy się od dnia złożenia do dnia wydania ładunku z magazynu lub placu składowego. Dniem złożenia ładunku w imporcie jest ostatni dzień wyładunku danej partii konosamentowej ze statku. Dniem wydania w eksporcie jest dzień rozpoczęcia załadunku statku. Przy załadunku lub wyładunku do lub z innych Środków transportu, obowiązują ilości ładunku wydane lub przyjęte w danym dniu.

W przypadku załadunku ładunku na statek i ponownego ich wyładowania z tego samego statku, liczenie rozpoczętych uprzednio okresów składowania – nie ulega przerwaniu.

## **11. USŁUGI DOSTĘPU DO BOCZNICY**

1. Usługi dostępu do bocznicy kolejowej w Świnoujściu, OTPŚ świadczy zgodnie z „Regulaminem dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej zarządzanego przez OT Port Świnoujście S.A.”.
2. OTPŚ pobiera od wszystkich przewoźników kolejowych opłatę eksploatacyjną z tytułu korzystania przez przewoźników kolejowych z utrzymywanej przez OTPŚ Bocznicy kolejowej w wysokości **PLN 37,75/wagon** + VAT. Opłata eksploatacyjna naliczana jest każdorazowo w momencie wjazdu wagonu na Bocznicę.
3. OTPŚ świadczy usługi manewrowe między Bocznicą OTPŚ, a Stacją Świnoujście, Towarowa rejon SiA. Za wprowadzenie i wystawienie składów całopociągowych w ilości minimum 20 wagonów OTPŚ pobiera opłatę manewrową w wysokości **PLN 100,00/wagon** + VAT. Usługa wykonywana jest w dni robocze. W dni wolne od pracy obowiązuje dodatek w wysokości **PLN 75,00/wagon** + VAT.
4. OTPŚ pobiera opłatę przestojową w wysokości **PLN 3.750 zł/skład wagonów** za każde rozpoczęte 24 godzin pozostawiania każdego składu wagonów na Bocznicy OTPŚ, powyżej pierwszych 24 godzin rozpoczynających się z chwilą wjazdu pierwszego wagonu składu na Bocznicę OTPŚ.



## 12. OBSŁUGA KONTENERÓW

OT Port Świnoujście S.A., ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście, NIP 855-000-35-80 KRS 0000700026, Sąd Rejonowy Szczecin Centrum w Szczecinie, XIII Wydział Gospodarczy www.otport.swinoujście.pl, tel. +48 91 321 52 92, e-mail: info@otport.swinoujście.pl		TARYFA KONTENEROWA OTPS	Taryfa usług kontenerowych stawki wyrażone w PLN (złotyach polskich) ważna od 1.02.2023 r.			
Lp.	Nazwa usługi	Jednostka	Kontenery pełne ISO		Kontenery puste ISO	
			20'	40'/45'	20'	40'/45'
1.0	Cuma - vide Generalna Taryfa OTPS - Tonaż Rejestrowy Brutto - 1 BRT = 1 GT x Euro 0,04	za zawinięcie	do ustalenia z armatorem			
2.0	Mocowanie lub rozmocowanie kontenerów na statku ( lashing/unlashing ) / ganek Za rozmocowanie i mocowanie kontenerów odpowiada statek	za godzinę	do ustalenia z armatorem			
2.1	Zakładanie / zdejmowanie "twistlocków" niezależnie od warunków fios czy liner za kontenery przeładowane na statku	za kontener	15			
2.2	Zakładanie / zdejmowanie mostków kontenerowych ( na zlecenie armatora )	za zawinięcie	225			
2.3	Wyczekiwanie ganku statkowego ( pierwsza godzina na zawinięcie statku bez opłat )	za godzinę	910			
2.4	Asysta dźwigu / suwnicy nabrzeżowej ( na zlecenie armatora )	za godzinę	3250			
2.5	Zdjęcie i założenie pokryw ładowni ( pontonów ) - pełny cykl - statek > keja > statek	za sztukę	845			
3.0	Załadunek / wyładunek w relacji statek / barka > plac składowy lub odwrotnie	za kontener	425	520	280	360
4.0	Przesztaunek kontenerów w obrębie statku	za kontener	195			
4.1	Przesztaunek kontenerów poprzez keję	za kontener	390			
4.2	Przeładunek kontenerów "transshipmentowych" w relacji - statek > plac > statek	za kontener	575	770	495	665
5.0	Przeładunek w relacji plac składowy > samochód / wagon lub odwrotnie	za kontener	215	230	195	215
6.0	Manipulacja kontenerów - w obie strony - celem odprawy celnej, kontroli weterynaryjnej, fitosanitarnej, rozmocowania, napełniania, próbobrania etc.	za kontener	325			
6.1	Dodatkowy ruch kontenera na placu w jedną stronę	za kontener	195	215	195	215
6.2	Otwieranie drzwi kontenera i zakładanie plomby	za kontener	55			
6.3	Błędna informacja powodująca konieczność przestawienia kontenera na placu	za kontener	195			
6.4	Wprowadzenie danych o kontenerze do systemu OTPS na zlecenie / w imieniu klienta	za kontener	20			
6.5	Wyczekiwanie ganku placowego	za godzinę	715			
7.0	Kontenery chłodzone - podłączenie i odłączenie wraz z monitoringiem i energią elektryczną za pierwszy dzień	za kontener	225	225	-	-
7.1	Kontenery chłodzone - monitoring i energia za każdy dzień	za kontener	195	195	-	-
7.2	Kontenery chłodzone - założenie / zdjęcie agregatu prądotwórczego ( gen - set )	za kontener	130			
7.3	PTI - ( Pre Trip Inspection )	za kontener	-	-	235	235
8.0	Składowanie kontenerów w imporcie / eksporcie					
8.1	1-7 dnia	za kontener	0	0	0	0
8.2	8-14 dnia	za kontener	7	15	7	15
8.3	15-21 dnia	za kontener	15	30	15	30
8.4	22-28 dnia	za kontener	20	40	20	40
8.5	od 29 dnia	za kontener	30	55	30	55
8.6	Składowanie kontenerów IMO w imporcie / eksporcie za dzień	za kontener	65	130	-	-
9.0	Zdejmowanie nalepek lub etykietowanie kontenera	za kontener	40			
9.1	Piętrzenie kontenerów w pakiety	4-6 sztuk	-	-	260	260
9.2	Wymiatanie kontenerów z wywozem śmieci	za kontener	-	-	65	80
9.3	Mycie kontenerów - mycie kontenerów na naczepie klienta	za kontener	-	-	130	210
9.4	Zakładanie planek w kontenerach open top	za kontener	105			
9.5	Ważenie kontenerów już załadowanych na naczepy / ciągniki własne przewoźnika, bez VGM (zweryfikowanej masy brutto kontenera)	za kontener	60			
9.6	Ważenie kontenerów na placu (pustych lub pełnych po obładunku), bez VGM (zweryfikowanej masy brutto kontenera)	za kontener	510			
10.0	Obsługa pociągów kontenerowych lokomotywami OTPS w tym (podstawienie/ odstawienie plus sporządzenie dokumentacji R25 /R27 /R7 plus list przewozowy) - na terminalu	za platformę	65			
11.0	Dodatek za kontenery "OOG oraz non ISO" wymagające przebrojenia sprzętu	za kontener	30%			
11.1	Dodatek za kontenery IMO w tym:	za kontener	50%			
11.2	Dodatek za kontenery IMO Class 1.2/1.3/4.1/7	za kontener	150%			
11.3	Dodatek za kontenery IMO Class 2/4.2/5/8/9	za kontener	100%			
11.4	Dodatek za pracę w soboty	za kontener	30%			
11.5	Dodatek za pracę w niedziele	za kontener	50%			
11.6	Dodatek za pracę w święta uroczyste	za kontener	150%			
12.0	Pozostałe opłaty - roboczegodzina pracownika portowego ( za rozpoczętą godzinę )	za godzinę	120			

### 13. OBSŁUGA DROBNICY SKONTENERYZOWANEJ

OT Port Świnoujście S.A., ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście, NIP 855-000-35-80, KRS 0000700026, Sąd Rejonowy Szczecin, Centrum w Szczecinie XIII Wydział Gospodarczy, www.otport.swinoujscie.pl, tel. +48 91 321 52 92, e-mail: info@otport.swinoujscie.pl		TARYFA KONTENEROWA OTPŚ	Taryfa usług na drobnicę oraz drobnicę skonteneryzowaną stawki wyrażone w PLN (złotych polskich) ważna od 1.02.2023 r.		Uwagi
LP	Nazwa usługi	Jednostka	Relacja bezpośrednia (g/h)	Relacja pośrednia (i)	
20.0	Rozformowanie / formowanie kontenerów				a/b/d/f
20.1	Drobnica zjednostkowana	tona	55	80	a/b/d/f/k
20.2	Drobnica zjednostkowana o współczynniku przestrzenności powyżej > 5 m3 za tonę	tona	80	160	a/b/c/d/f/k
20.3	Drobnica luzem	tona	55	105	a/b/d/e/f/l
20.4	Drobnica luzem ( partie ładunkowe od 1 kg do 1000 kg ) oraz formowanie / rozformowanie palet	100 kg	45	95	a/b/d/e/f/l
20.5	Drobnica luzem o współczynniku przestrzenności powyżej > 5m3 za tonę	tona	105	210	a/b/c/d/e/f/l
20.6	ładunki masowe ( węgiel, koks, ruda )	tona	-	80	a/b/d/e/f/l
21.0	Sztuki ciężkie od 5 do 20 ton	tona	65	130	a/b/d/f
21.1	Pojazdy w tym:				a/b/d/f/j
21.2	Motocykle, skutery, quady	szt	75	105	a/b/d/f/j
21.3	Osobowe, vany, ( przyczepy ) oraz lekkie dostawcze do 3,5 tony	szt	260	365	a/b/d/f/j
21.4	Ciężarowe powyżej 3,5 tony	szt	455	625	a/b/d/f/j
21.5	Inne pojazdy specjalistyczne ( oraz naczepy )	szt	390	535	a/b/d/f/j
21.6	Inne pojazdy specjalistyczne powyżej 6 ton ( pojazdy wojskowe, rolnicze, budowlane etc. )	w/g odrębnych - indywidualnych ustaleń			
22.0	Prace dodatkowe				
22.1	Bandowanie	za godzinę	120		
22.2	Etykietowanie	za godzinę	120		
22.3	Foliowanie	za paletę	55		
22.4	Mocowanie	za godzinę	120		
22.5	Próbobranie	za godzinę	120		
22.6	Sortowanie	za godzinę	120		
22.7	Ważenie	za tonę	65		
23.0	Inna drobnica konwencjonalna w systemie ładunku lo-lo	w/g odrębnych - indywidualnych ustaleń			b/d/f
23.1	Łodzie, jachty, barki	w/g odrębnych - indywidualnych ustaleń			b/d/f
23.2	Sztuki ciężkie o wadze do 200 ton lub więcej oraz "project cargo"	w/g odrębnych - indywidualnych ustaleń			b/d/f
24.0	Składowanie drobnicy w imporcie / eksporcie ( magazyn lub plac )				
24.1	Od 1 - do 14 dnia	za tonę	0		
24.2	Od 14 dnia za każdy dzień	za tonę	4		
25.0	Dodatek za pracę w soboty	za tonę	30%		
25.1	Dodatek za pracę w niedziele	za tonę	50%		
25.2	Dodatek za pracę w święta uroczyste	za tonę	150%		
26.0	Pozostałe opłaty:				
26.1	Roboczogodzina pracownika portowego	za godzinę	120		
26.2	Sztaplarka wraz z operatorem do 5 ton	za godzinę	195		

- a/ - Za formowanie / rozformowanie dolicza się dwa dodatkowe ruchy ( podstawienie i odstawienie kontenera ) - manipulacje pkt. 6 taryfy kontenerowej )
- b/ - Za minimalną partię ładunkową dla celów rozliczeń przyjmuje się 1 tonę metryczną a dla formowania palet i drobnicy luzem 100 kg wagi brutto
- c/ - Współczynnik przestrzenności jako iloczyn przestrzeni do wagi liczy się jako iloczyn ( LxWxH ) maksymalnych wymiarów zewnętrznych ładunku / na 1 tonę
- d/ - Do kosztów przeładunków drobnicy dolicza się koszt efektywnego zużycia materiałów sztauerskich.
- e/ - Generalnie drobnica luzem nie jest obsługiwana w relacji pośredniej. Przeładunki w relacji bezpośredniej wymagają uzgodnień stron
- f/ - ładunki niebezpieczne lub inne, wymagające szczególnego traktowania pozostają do indywidualnych uzgodnień stron
- g/ - Przeładunki pośrednie zawierają 14 dniowy okres składowania towaru w magazynie / na placu ( od momentu przyjęcia do momentu wydania )
- h/ - Przeładunek bezpośredni to relacje: kontener > kontener, kontener > samochód, samochód > samochód.
- i/ - Przeładunek pośredni to relacje: kontener > magazyn/plac > kontener, samochód > magazyn/plac > kontener, samochód > magazyn/plac > samochód
- j/ - Przy przeładunkach pojazdów niesprawnych ( które trzeba wtaczać ) - wymagających użycia dodatkowego sprzętu, stawka ulega zwiększeniu o 100%
- k/ - Za drobnicę zjednostkowaną w rozumieniu taryfy, uważa się: wszelkie towary na paletach, big bagsy, beczki, bębny, kraty, kartony, paczki, role, wiązki, zwoje - stal i blacha w postaci arkuszy, wiązek, zwojów, kręgów, prętów, rur w wiązkach oraz inne, które można przemieszczać z kontenera przy użyciu typowego sprzętu sztaplarki / układarki etc
- l/ - Za drobnicę luzem w rozumieniu taryfy, uważa się: wszelkie towary luzem jak paczki, kartony, pręty, beczki, bele, bloki granitowe, które wymagają dodatkowej - asysty pracowników portowych oraz użycia specjalistycznego sprzętu i zawiesi do rozformowania i obładunku.