

REGULAMIN WSPÓŁPRACY Z KONTRAHENTAMI ZLECAJĄCYMI USŁUGI SPÓŁCE AKCYJNEJ PORT GDAŃSKI EKSPLOATACJA

SPIS TREŚCI

- § 1 REGULAMIN - POSTANOWIENIA OGÓLNE**
- § 2 ZLECANIE USŁUG**
- § 3 ODPOWIEDZIALNOŚĆ STRON**
- § 4 OBSŁUGA STATKU**
- § 5 OBSŁUGA ŁADUNKU** (m.in. definicje drobnicy zjednostkowanej pkt. 6 i niezjednostkowanej pkt. 7)
- § 6 SKŁADOWANIE ŁADUNKÓW**
- § 7 TRANSPORT SAMOCHODOWY**
- § 8 TRANSPORT KOLEJOWY**

- § 9 TARYFA - INFORMACJE I POSTANOWIENIA OGÓLNE** (m.in. zmianowy system pracy pkt. 5, święta uroczyste pkt. 6)
- § 10 TARYFA – ROZLICZENIA** (m.in. minimalna wartość faktury pkt.3)
- § 11 TARYFA - OPŁATY ZA USŁUGI PGE** (m.in. wyczekiwanie grup roboczych pkt. 6)
- § 12 TARYFA - STRUKTURA OPŁAT PGE** (m.in. zasady naliczania składowego pkt. 6-7)
- § 13 TARYFA - OPŁATY DODATKOWE** (m.in. dodatki świąteczne pkt. 1-4, ładunki w stanie niehandlowym pkt. 7)

- ZAŁĄCZNIK NR 1** (opłaty za zacumowanie/ odcumowanie statku)
- ZAŁĄCZNIK NR 2** (definicje zleceń, interaktywne zlecenia)

§1

POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Przepisy niniejszego Regulaminu obowiązują wszystkich kontrahentów przedsiębiorstwa „Port Gdański Eksploatacja” S.A., zwanego w dalszej części PGE.
2. Niniejszy Regulamin obowiązuje w roku 2019.
3. Przepisy niniejszego Regulaminu odnoszące się do kontrahenta stosuje się odpowiednio do osób działających w jego imieniu i na rachunek.
4. Integralną częścią Regulaminu jest TARYFA PGE S.A.
5. Niniejszy dokument został zatwierdzony przez Zarząd Spółki Port Gdański Eksploatacja uchwałą nr 2/IX/2015 z dnia 19 listopada 2015 roku, dokument źródłowy przechowywany jest w siedzibie Spółki.

§2

ZLECANIE USŁUG

1. PGE wykonuje usługi na podstawie pisemnego lub elektronicznego zlecenia zawierającego podpis i pieczęć, lub innej formie zaakceptowanej przez PGE.. Zobowiązanie Zleceniodawcy do terminowego uregulowania należności wobec PGE za świadczone usługi powstaje z chwilą potwierdzenia przez PGE zlecenia na ich wykonanie.
2. Zleceniodawca jest jednocześnie płatnikiem za usługi PGE, o ile strony nie uzgodniły inaczej.
3. Wszystkie usługi na rzecz ładunków i/lub na rzecz morskich/ładowych/śródlądowych środków transportu przewożących te ładunki w obszarze funkcjonowania PGE świadczone są wyłącznie przez PGE, o ile PGE nie postanowi inaczej.
4. Prace przeładunkowe podejmowane są z początkiem zmian roboczych (wg. §9 pkt 5) 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 PGE ma prawo obciążyć Zleceniodawcę kosztami wyczekiwania grup roboczych wg. §11 pkt 5.
5. 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.
6. Przyjęcie zlecenia odbywa się, jeżeli strony nie umówiły się inaczej, przez umieszczenie pieczętki, podpisu, daty i godziny przez przyjmującego zlecenie na kopii zlecenia przeznaczonego dla Zleceniodawcy.

7. 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.
8. Zmiany lub uzupełnienia do zleceń powinny być zgłaszane przez Zleceniodawcę na piśmie, w trybie podanym dla zleceń z powołaniem się na datę i numer zlecenia zasadniczego.
9. PGE obowiązana jest wykonać zleczone czynności w ustalonych terminach. W przypadku niewykonania zlecenia na załadunek gotowych do wysyłki ładunków z braku możliwości technicznych lub pracowników, PGE nie nalicza opłat składowych za okres od uzgodnionego terminu rozpoczęcia obsługi do rzeczywistego rozpoczęcia obsługi.
10. Zlecenie na obsługę statku (zgłoszenie wejścia/wyjścia) winno 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 przyplłynął i/ lub nazwę portu, do którego się udaje,
 - ilość i rodzaj ładunku do wyładowania/ załadowania przez PGE,
 - nazwę i adres armatora lub czarterującego oraz agenta – ze wskazaniem płatnika za zleczone usługi.
11. PGE przyjmuje statki do obsługi na zasadach „no despatch/ no demurrage”, o ile strony nie uzgodnią inaczej.
12. Ostatecznie o przyjęciu w określonym terminie i miejscu statku do obsługi decyduje Główny Koordynator PGE.
13. W przypadku stwierdzenia niezgodności w zgłoszonych parametrach technicznych statku w stosunku do stanu rzeczywistego, PGE ma prawo odmówić przyjęcia zlecenia na obsługę.
14. Agent statku winien posiadać pisemne pełnomocnictwo do działania w imieniu armatora lub czarterującego oraz zabezpieczyć wszelkie należności PGE związane z obsługą statku, przed wyjściem statku z portu.
15. Zleceniodawca usługi obowiązany jest podać w zleceniu 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 posiada oraz
w przypadku klasy IMO kartę charakterystyki ładunku oraz kraj pochodzenia ładunku, kraj

przeznaczenia ładunku, nazwę statku, port przeznaczenia – dotyczy to zleceń A, C i kwitów B – opisanych w **Załączniku nr 2 do Regulaminu**).

16. Przy wyładunku ze statku, Zleceniodawca usługi powinien uzupełnić zlecenie na wyładunek manifestem w języku polskim, w trzech egzemplarzach. Przy załadunku na statek Zleceniodawca usługi powinien uzupełnić zlecenie na załadunek 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 wymieniać miejsca złożenia ładunku.
17. Jeżeli ładunek został zadeklarowany bez podania cech, PGE składowe go bez uwzględniania cech. Przy podjęciu ładunku Zleceniodawca żądając wydania według cech, powinien uprzednio zlecić sortowanie ładunku w składach portowych. Przeprowadzenie sortowania, ważenia i innych prac manipulacyjnych w trakcie przeładunku, uwarunkowane jest technicznymi możliwościami PGE, a przy relacjach burtowych również zgody armatora/czarterującego.
18. Zlecenie na pracę lub odwołanie zlecenia powinno 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 powinno być złożone do godziny 13:00 w dniu poprzedzającym I zmianę. Powyższe nie dotyczy sztuk ciężkich przeładowywanych dźwigiem pływającym, których termin przeładunku powinien być każdorazowo ustalany z PGE.
19. Złożenie zlecenia, względnie odwołanie zlecenia na usługi, które mają być wykonane w soboty, niedziele lub święta powinno być zgłoszone do godziny 13:00 w piątek, lub do godziny 11-tej w dzień poprzedzający święto uroczyste (o ile nie jest poprzedzone dniami wolnymi od pracy) – na pozostałe zmiany.
Powyższe nie dotyczy zleceń na obsługę wagonów i samochodów z przybycia, które powinny być złożone w PGE najpóźniej do godziny 13 – tej w dni przedsięwzięte lub piątki.
Nie udzielenie zlecenia, które jest podstawą zamówienia obsad roboczych, zwalnia PGE od odpowiedzialności za przestój środków transportu.
20. 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.
Podstawę do obciążenia z tego tytułu stanowi wykaz przerw sporządzony przez PGE.

21. Zlecenie na wykonanie innych usług przez PGE powinno zawierać szczegółowy opis oraz zakres zlecanej usługi.
22. Zlecenie na usługi w soboty, niedziele i święta, staje się aktualne po pisemnej akceptacji PGE.
23. Jeżeli do mocowania ładunku wymagane jest użycie materiałów sztauerskich po fumigacji, Zleceniodawca zobowiązany jest powiadomić o tym fakcie PGE przed rozpoczęciem obsługi statku z co najmniej 3 tygodniowym wyprzedzeniem.
24. Wykontowane przez PGE zlecenie powinno być podpisane przez Zleceniodawcę najpóźniej w ciągu 2 (dwóch) dni roboczych przy obsłudze ładunków masowych oraz w ciągu 3 (trzech) dni roboczych przy obsłudze ładunków drobnicowych od zakończenia realizacji zlecenia.
W przypadku nie wypełnienia tego obowiązku i nie zgłoszenia zastrzeżeń (we wskazanym terminie), PGE jest uprawniona do wystawienia faktury za wykonane usługi bez potwierdzenia (podpisu).
25. 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.
26. Kwity B na obsługę ładunków w eksporcie będą zamykane po przyjęciu partii konosamentowej.
27. 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 PGE, określają postanowienia regulaminu, a w sprawach nieuregulowanych ogólnie obowiązujące przepisy.
2. PGE odpowiada za zawiniony i udowodniony mu przestój statku tylko wówczas, jeżeli na podstawie ustalonych warunków przyjął taką odpowiedzialność.
3. PGE zobowiązane jest wyładować/załadować ładunek zgodnie z dostarczonym i uzgodnionym z PGE sztauplanem oraz w porozumieniu z dowództwem statku, odpowiedzialnym za załadunek/wyładowanie. W przypadku gdy ładunek w ładowni/ na lądowym środku transportu jest pomieszany, PGE ma prawo wstrzymać obsługę ładunku i zobowiązane jest sporządzić odpowiedni protokół na okoliczność pomieszania ładunku w

ładowniach statku/ na lądowym środku transportu. Protokół ten winien być podpisany przez Zleceniodawcę usługi, a także przez armatora/ przewoźnika lub jego przedstawiciela, PGE oraz inne zainteresowane instytucje związane z obrotem towarowym w porcie. PGE przystępuje do dalszej obsługi ładunków po otrzymaniu zlecenia na sortowanie lub po otrzymaniu zlecenia na obsługę ładunku w stanie pomieszanym. Koszty sortowania oraz ewentualne inne koszty, np. składowania pokrywa Zleceniodawca.

4. PGE odpowiada za zawinione i udowodnione straty i uszkodzenia powstałe podczas obsługi ładunku, przy czym ciężar dowodu spoczywa na Zleceniodawcy.
5. PGE 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 PGE za szkodę towarową jest ograniczona do kwoty stanowiącej równowartość 10.000 €, chyba że strony ustalą inaczej.
8. PGE nie ponosi odpowiedzialności za:
 - a/ za szkody i/lub straty spowodowane działaniem siły wyższej, względnie powstałe w wyniku strajków pracowników portu i/lub kontrahentów,
 - b/ za straty spowodowane nieterminowym przybyciem środków transportu morskiego, lądowego względnie rzeczno, współdziałających w transporcie masy ładunkowej,
 - c/ za skutki spowodowane zarządzeniami lub działaniem władz administracji państwowej,
 - d/ za ewentualne szkody, wyrządzone udzielaniem pomocy, do której PGE była zobowiązana w interesie bezpieczeństwa portu, w granicach konieczności,

- e/ za 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/ za skutki mogące mieć miejsce w związku z niezgodnymi ze stanem faktycznym informacjami złożonymi przez Zleceniodawcę usługi,
 - h/ za 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/ za terminowość w przeładunku sztuk ciężkich przy użyciu dźwigów pływających, w przypadku;
 - nieodpowiednich warunków atmosferycznych,
 - uprzedniego nie uzgodnienia z PGE terminu przeładunku, zgodnie z §2, pkt.18 i 19,
 - k/ PGE nie ponosi odpowiedzialności za 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.
 - l/ przy obsłudze ładunków sypkich oraz złomu, za 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.,
 - ł/ za przerwy w pracy i za przestoje wagonów, nie zawinione przez PGE,
 - m/ w przypadku otrzymania przez PGE zlecenia na pracę świąteczną, PGE nie ponosi odpowiedzialności za niedostateczny przepływ informacji, pomiędzy armatorem i spedytorem, dotyczącej treści zlecenia usługi w dzień wolny, do PGE.
9. Zleceniodawca usługi odpowiada za prawidłowość danych zawartych w zleceniu, 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 PGE dopuszczalną masę całkowitą. W przypadku nie wypełnienia powyższego obowiązku, lub w przypadku braku zlecenia ważenia ładunku przeładowywanego na lądowe środki transportu wyjeżdżające z terenu PGE, wszelkie koszty związane z przekroczeniem dozwolonej ładowności środków transportu/ kontenerów ponosi zleceniodawca.

§4

OBSŁUGA STATKU

1. Przewoźnik morski zobowiązany jest podać Głównemu Koordynatorowi PGE datę przybycia statku z wyprzedzeniem i uzyskać jego pisemną akceptację dotyczącą terminu podejścia statku, warunków technicznych oraz warunków obsługi.
2. Celem zabezpieczenia sprawnego wyładunku statku, przewoźnik morski zobowiązany jest z odpowiednim wyprzedzeniem zgłosić PGE i spedytorowi znajdujące się na statku sztuki ciężkie i /lub przestrzenne, których statek nie może wyładować własnymi urządzeniami oraz ładunki niebezpieczne, które powinny być przeładowywane zgodnie z postanowieniami, obowiązującymi w portach, polskich przepisów dotyczących przeładunku ładunków niebezpiecznych.
3. Na żądanie PGE 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 powinien ponadto poinformować PGE o ładunkach znajdujących się na pokładzie i w górnych warstwach poszczególnych ładowni, przeznaczonych do przeładunku w pierwszej kolejności.
4. Przy wprowadzeniu do portu statku przewożącego materiały niebezpieczne, przewoźnik powinien zgłosić PGE nazwę statku, ilość i właściwości materiałów niebezpiecznych z określeniem klas IMO z wyprzedzeniem umożliwiającym otrzymanie zezwoleń odpowiednich służb.
5. Statek może złożyć notę gotowości NOR (Notice of Readness) dopiero wówczas, gdy jest gotów do przeładunku, oraz po zakończeniu odprawy wejściowej i otrzymaniu zezwolenia

- odnośnych władz na rozpoczęcie prac przeładunkowych, chyba że umowa stanowi inaczej. PGE przyjmuje NOR w godzinach urzędowych (tj. od 8.00 do 16.00).
6. W przypadku braku gotowości statku do za/ wyładunku w stosunku do wcześniej uzgodnionego terminu, albo gdy prace przeładunkowe zostały już zakończone, a miejsce przy nabrzeżu jest potrzebne – stosujemy zapis §11, pkt 3.
 7. Decyzję o przerwaniu załadunku wskutek nieodpowiednich warunków atmosferycznych może podjąć PGE i/ lub kierownictwo statku, w porozumieniu z załadowcą/ odbiorcą i/ lub PGE.
 8. Przewoźnik morski zobowiązany jest pozostawić do dyspozycji PGE urządzenia przeładunkowe statku i niezbędny osprzęt przeładunkowy, o ile umowa nie stanowi inaczej, ponosząc odpowiedzialność za ich techniczną zdolność i gotowość do pracy.
 9. 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 PGE. W tej sytuacji PGE zaproponuje możliwe rozwiązania alternatywne.
 10. Roszczenia przewoźnika z tytułu uszkodzeń statku przy przeładunku powinny być zgłaszane PGE 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. PGE zobowiązany jest do naprawienia spowodowanych przez siebie uszkodzeń (z wyłączeniem §3, pkt 8-L) 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.
 11. O stwierdzonym uszkodzeniu nabrzeża lub urządzeń portowych przez statek, PGE powinno zawiadomić kierownictwo statku, Głównego Dyspozytora Portu, agenta i Kapitanat Portu niezwłocznie, a w każdym razie przed wyjściem statku z portu. Dalsze postępowanie prowadzi inspektor awaryjny ZMPG lub PGE, w zależności od własności uszkodzonego mienia.

§5

OBSŁUGA ŁADUNKU

1. Załadunek na statek i wyładunek ze statku, 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. Wykonanie usług godzinowo płatnych sprzętem zmechanizowanym lub urządzeniami nabrzeżnymi należącymi do PGE jest możliwe po uzyskaniu akceptacji PGE.
6. Pod pojęciem **drobnica zjednostkowana** rozumie się ładunki w jednostkach ładunkowych (np. na paletach, pakietach, slingach, big-bagach, skrzyniach o wadze powyżej 500 kg/sztuka, kratach 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 materiałów oraz niepowodujący zmniejszenia tempa prac przeładunkowych. Powyższe nie dotyczy: elementów ponadgabarytowych, elementów typu project cargo i konstrukcji oraz katalogowych wyrobów hutniczych.
7. Pod pojęciem **drobnica niezjednostkowana** rozumie się ładunki luzem (bez opakowania) takie jak: worki, kartony, bele, beczki, skrzynie o wadze poniżej 500 kg/sztuka, paczki o wadze poniżej 500 kg/sztuka.
8. Przy wprowadzaniu do portu środków transportu lądowego lub śródlądowego, przewożący materiały niebezpieczne spedytor powinien zgłosić PGE numer środka transportu, ilość i właściwości materiałów niebezpiecznych z określeniem klas IMO z wyprzedzeniem umożliwiającym otrzymanie przez PGE zezwoleń odpowiednich służb.
9. Czas trwania przerw spowodowanych warunkami atmosferycznymi zwiększa się o czas niezbędny do zakrywania i odkrywania ładowni.
10. Wydający, przyjmujący lub działające w ich imieniu przedsiębiorstwo kontrolne stwierdzają na bieżąco ilość towaru przeładowanego w danej zmianie i kontrasygnują sobie wzajemnie wyniki liczenia w wystawionych dokumentach/tallysheety. Strony winny ze sobą współpracować w tym zakresie, przy czym inicjatywa uzyskania kontrasygnaty spoczywa na wydającym towar i/lub przedsiębiorstwie kontrolnym w imieniu wydającego. Kontrasygnowanie dokonywane jest sukcesywnie, najpóźniej w każdej przerwie roboczej i po

- zakończeniu zmiany lub danej pracy. Przedsiębiorstwa kontrolne powinny dostarczyć zleceniodawcom tallysheety niezwłocznie po zakończeniu liczenia.
11. Jeżeli liczenia na statku dokonują członkowie jego załogi, wówczas obowiązują ich te same zasady kontrasygnacji kart kontrolnych co pracowników przedsiębiorstwa kontrolnego.
 12. 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.
 13. W przypadku sporu między stronami co do stanu towaru lub jego opakowania, każda ze stron ma prawo wezwać rzeczoznawcę.
 14. W przypadku stwierdzenia na statku, przed rozpoczęciem wyładunku lub w czasie jego trwania, zewnętrznie uszkodzonego towaru albo opakowania, PGE obowiązany jest, przed wyładowaniem ze statku uszkodzonych sztuk, spisać protokół szkodowy. Protokół ten PGE uzgadnia z przedstawicielami statku, urzędu celnego i odbiorcy ładunku, jeżeli PGE działa na jego zlecenie. O stwierdzonym uszkodzeniu towaru należy zawiadomić spedytora.
 15. Jeżeli towar został uszkodzony w czasie przeładunku bezpośredniego, wówczas protokół szkodowy spisuje spedytor wraz z PGE oraz kierownictwem statku i urzędem celnym, o ile uszkodzenie miało miejsce przed odczepieniem haka od unosu.
 16. Spedytor decyduje o kontynuowaniu przeładunku bezpośredniego ładunku uszkodzonego lub złożeniu go na plac składowy/ do magazynu.
 17. W przypadku rozbieżności pomiędzy danymi zawartymi w manifeście (lub konosamencie), a stanem faktycznym, w relacji bezpośredniej – spedytor sporządza natychmiast przy statku protokół wspólnie z przedstawicielami kierownictwa statku i urzędu celnego. W relacji pośredniej powyższy protokół sporządza PGE.
 18. 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.
 19. Na podstawie przedstawionych dokumentów przewoźnik morski łącznie z urzędem celnym i PGE 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 wyladowane, a figurowały w manifeście lub zostały wyladowane poza manifestem.

W przypadku wydania przez statek do magazynu towaru nie ujętego manifestem, PGE sporządza kwit składowy oraz protokół na tę okoliczność. Dokumenty te podpisują przedstawiciele statku, PGE i urzędu celnego.

20. 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.
21. Protokoły sporządza PGE, /nie dotyczy to przesyłek w relacji bezpośredniej dla których protokoły sporządza spedytor/.
22. Spedytor wręcza przewoźnikowi konosament oryginalny w zamian za konosament celny oraz dodatkowo kwit składowy przy przeładunku pośrednim.
23. Przy ładowaniu towaru do wagonów/samochodów spedytor daje PGE 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,
24. Przy ładowaniu towaru do wagonów/samochodów spedytor daje przedsiębiorstwu kontrolnemu, o ile działa ono na zlecenie spedytora, te same dane dla kontrolowania właściwego załadunku wagonów/samochodów przez PGE. W takim przypadku przedsiębiorstwo kontrolne, stwierdzające ilość lub wywożony ciężar ładunków załadowanych do poszczególnych wagonów/samochodów komunikuje brygadzie roboczej o zakończeniu załadunku danego wagonu/samochodu.
25. PGE uzgadnia z przewoźnikiem morskim (oficerem ładunkowym) i spedytorem, harmonogram załadunku statku w oparciu o listę ładunkową i otrzymane zlecenie na załadunek poszczególnych partii konosamentowych.
26. Spedytor zobowiązany jest przygotować, przed rozpoczęciem załadunku, każdą partię i zorganizować podstawianie pod statek w kolejności ustalonej przez oficera ładunkowego. W przypadku odchylenia od ustalonego planu załadunku, PGE ma obowiązek zawiadomienia o powyższym oficera ładunkowego i uzyskania od niego odpowiednich poleceń.
27. 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.
28. W przypadku przybycia partii ładunków pomieszanych PGE dokonuje segregacji na zlecenie spedytora, które powinien otrzymać w takim czasie, aby segregacja mogła być zakończona przed rozpoczęciem ładowania na statek.
29. O zakończeniu załadunku każdej partii konosamentowej w relacji bezpośredniej spedytor lub działające na jego zlecenie przedsiębiorstwo kontrolne, a w relacji pośredniej PGE, obowiązani są zawiadomić oficera ładunkowego względnie, przedsiębiorstwo kontrolne, działające na zlecenie przewoźnika morskiego, celem należytego oddzielenia poszczególnych partii ładunku na statku.
30. W razie ładowania konosamentowej partii ładunku częściami, co może mieć miejsce tylko za zgodą przewoźnika morskiego, spedytor w relacji bezpośredniej, a PGE w relacji pośredniej obowiązany jest powiadomić oficera ładunkowego o załadowanej ilości w danej partii.
31. W przypadku ładowania towarów o szczególnej wartości, które przy bukowaniu zostały jako takie zgłoszone i zaznaczone w ilości ładunkowej, spedytor obowiązany jest zgłosić je oficerowi ładunkowemu. Ładunki te muszą być ładowane w obecności oficera ładunkowego i spedytora, względnie działającego na jego zlecenie przedsiębiorstwa kontrolnego. Spedytor obowiązany jest zaznaczyć w zleceniu dla PGE, że chodzi o towary o szczególnej wartości.
32. Oficer ładunkowy nie może przyjąć żadnej partii ładunku, na którą nie otrzymał kwitu sternika i nie ujętej w liście ładunkowej. Oficer ładunkowy obowiązany jest wpisać na kopii kwitu sternika przeznaczonej dla PGE miejsca w ładowni, w której ma być umieszczony ładunek i wydać te kopie PGE. Niezwłocznie po załadunku danej partii towaru na statek oficer ładunkowy potwierdza załadowanie towaru na kwicie sternika, wydając oryginał załadowcy a kopię PGE.
33. Towary nie ujęte w listach ładunkowych mogą być załadowane i przyjęte tylko po uprzednim uzgodnieniu z przewoźnikiem morskim, który jest obowiązany poinformować PGE o dodatkowym zabukowaniu ładunku.

34. Do kwitu podjęcia i zlecenia załadowania ładunku na statek spedytor dołącza kopię kwitu sternika, przeznaczoną dla PGE.
35. PGE 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.
36. Jeżeli ładowanie jednej partii konosamentowej z placu składowego trwa dłużej niż jedną zmianę, przewoźnik morski potwierdza PGE 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 spedytorowi ilość ładunku przyjętą w danej zmianie przez kontrasygnowanie mu dowodów liczenia.
Powyższe obowiązuje także przy wszelkiego rodzaju przerwach w przeładunku zaistniałych w trakcie zmiany.
37. Spedytor podpisuje kwit sternika niezwłocznie po zakończeniu zmiany roboczej i po podpisaniu kwitu sternika, przenosząc ewentualne uwagi z kwitu sternika na kwit podjęcia.
38. Odbiorca materiałów sztauerskich i zabezpieczających potwierdza ich otrzymanie na kwicie przedłożonym przez PGE równocześnie z dostarczeniem materiałów.
39. PGE 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.
40. PGE 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 PGE, a przewoźnikiem lub frachtującym.

§6

SKŁADOWANIE ŁADUNKÓW

1. PGE przyjmuje ładunek do magazynu/ na plac składowy zgodnie z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa portu i ładunku.
2. PGE potwierdza składającemu na kwicie B 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. PGE 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 kwitu B wraca do magazynu, składa się go na podstawie nowego kwitu B z powołaniem się na poprzedni kwit B.
6. PGE nie ubezpiecza ładunków składowych na terenie portu.
7. PGE obowiązany jest wydać z magazynu ładunek zgodnie z otrzymanym zleceniem.
8. Odbiór ładunku z placu składowego możliwy jest jedynie przez właściciela kwitu B.
9. Spedytor lub odbiorca ładunku ma obowiązek przedstawienia PGE do wglądu konosament celny jako dowód prawa dysponowania ładunkiem w czasie składowania. W przypadkach podjęcia partii konosamentowej w całości lub w kilku ratach – spedytor przedstawia odpowiedni dowód odprawy celnej przy podjęciu każdej partii.

§7

TRANSPORT SAMOCHODOWY

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

§8

TRANSPORT KOLEJOWY

1. Zasady współpracy opierają się na Ustawie o Transporcie Kolejowym, Regulaminach pracy bocznic kolejowych oraz umowach pomiędzy przewoźnikiem, PGE oraz spedytorami.
2. Załadowane wagony PGE zabezpiecza zgodnie z otrzymanym zleceniem.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się w obecności przedstawiciela przewoźnika kolejowego oraz PGE, a przy ładunkach będących pod nadzorem celnym także i przedstawiciela urzędu celnego.
4. W przypadku stwierdzenia, przy przyjmowaniu wagonów, uszkodzeń wagonu, wycieków lub innych zewnętrznie widocznych śladów ubytku lub uszkodzenia ładunku, braku lub naruszania plomb, PGE umieszcza odpowiednie uwagi na wykazie zdawczym. Otwarcie i

rozładunek takiego wagonu może nastąpić jedynie w obecności przewoźnika kolejowego, który ustala protokolarnie stan przesyłki.

5. Plomby celne zdejmowane są w obecności urzędnika celnego. W przypadku zauważenia – po otwarciu wagonu lub w trakcie wyładunku – jakichkolwiek uszkodzeń, wycieków, braków ilościowych itp. , PGE wstrzymuje natychmiast wyładunek wagonu i zawiadamia o tym spedytora, który wzywa przewoźnika kolejowego do sporządzenia protokołu o częściowym zaginięciu lub uszkodzeniu przesyłki. Do czasu przybycia przedstawiciela przewoźnika kolejowego i protokolarnego stwierdzenia częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki, ładunek powinien pozostawać w wagonie w takim stanie, w jakim znajdował się w chwili zauważenia szkody. PGE i przedsiębiorstwo kontrolne działające na zlecenie spedytora winny poinformować się wzajemnie o każdym zauważonym uszkodzeniu ładunku.
6. Harmonogram podstawień wagonów do obsługi powinien być uzgodniony i pisemnie potwierdzony przez PGE. Awizacja o przybyciu składu wagonów powinna być dokonana przez zlecającego usługę w terminie zgodnym z potwierdzonym harmonogramem”.
7. Od chwili przyjęcia wagonów na podstawie wykazu zdawczego do czasu zdania ich przewoźnikowi kolejowemu na podstawie zawiadomienia o wagonach gotowych, pozostają one pod opieką PGE.
8. PGE jako użytkownik bocznic kolejowych: WOC/Nabrzeże Oliwskie, Nabrzeże Wiślane/Szczecińskie oraz Basen Górniczy, nie pobiera opłat za korzystanie z nich przez przewoźników kolejowych, w celu dostarczenia lub odebrania wagonów „na” lub „z” torów zdawczo-odbiorczych, zlokalizowanych z terenie tych bocznic.
9. Wszelkie odstępstwa od powyższych zapisów muszą być uzgodnione i potwierdzone w formie umożliwiającej rozstrzygnięcie ewentualnych spraw spornych.

TARYFA

Port Gdański Eksploatacja S.A.

§9

TARYFA - INFORMACJE I POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Taryfa przedsiębiorstwa „Port Gdański Eksploatacja” S.A. reguluje warunki oraz wysokość opłat za usługi świadczone przez PGE.
2. Niniejsza Taryfa obowiązuje w 2019 roku.
3. PGE pobiera opłaty za usługi przeładunkowe, składowe, prace sztauerskie, manipulacyjne, podnajem pomieszczeń biurowych, dozór jednostek pływających, usługi pomocnicze dla statków, cumowanie statków, dostawę materiałów sztauerskich oraz inne zlecone i przyjęte przez PGE do wykonania usługi.
4. Zawarte w niniejszej Taryfie opłaty obowiązują w przypadkach, gdy strony nie uzgodniły w odrębnych umowach lub porozumieniach innych warunków rozliczeń za świadczone przez PGE usługi.
5. Trzymianowy system pracy PGE oznacza następujące godziny:
 - 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 23.00Wszystkie soboty, niedziele i święta są w PGE dniami wolnymi od pracy.
6. Jako święta uroczyste rozumie się :
 - *Nowy rok - 1 stycznia*

- *Pierwszy dzień Wielkanocy (Niedziela Wielkanocna)*
 - *Drugi dzień Wielkanocy (Poniedziałek Wielkanocny)*
 - *Święto Państwowe – 1 maja*
 - *Święto Narodowe Trzeciego Maja – 3 maja*
 - *Dzień Bożego Ciała*
 - *Wszystkich Świętych – 1 listopada*
 - *Narodowe Święto Niepodległości – 11 listopada*
 - *Wigilia Bożego Narodzenia – 24 grudnia – od godziny 15:00*
 - *Pierwszy Dzień Bożego Narodzenia – 25 grudnia*
 - *Drugi Dzień Bożego Narodzenia – 26 grudnia*
 - *Sylwester -31 grudnia - od godziny 15:00*
7. Czynności przeładunkowe rozpoczynają się od początku zmian roboczych, które ustala i ogłasza PGE. Rozpoczęcie prac w innym terminie wymaga obopólnego uzgodnienia.

§10.

TARYFA - ROZLICZENIA

1. Stawki opłat zawarte w Taryfie wyrażone w walucie euro, przeliczane są na złote lub inną walutę płatności w oparciu o tabelę Narodowego Banku Polskiego - kurs średni - obowiązujący z dnia zakończenia usługi.
2. Do stawek za usługi świadczone przez PGE doliczany będzie VAT w wysokości obowiązującej w dniu zakończenia usługi.
3. Minimalna wysokość faktury wynosi równowartość 10,00 €.
4. Wszelkie opłaty wyrażone w procentach pobierane są od stawek taryfowych lub uzgadnianych w odrębnych umowach czy porozumieniach.
5. Naliczanie należności za usługi PGE uzależnione jest od rodzaju ładunku, wielkości partii, kontraktu i każdorazowo winno być uzgadniane z działem marketingu PGE w formie pisemnej. Informacje o kontaktach z działem marketingu znajdują się na stronie www.pge.pl.
6. Wszelkie uzgodnione przez strony stawki za oferowaną bądź wykonaną przez PGE usługę powinny być wyrażone w formie pisemnej jako oferty, bądź stanowić część umowy uzgodnionej pomiędzy stronami.
7. O ile strony nie postanowią inaczej, należności wobec PGE winny być uregulowane niezwłocznie po otrzymaniu faktury, lecz nie później niż w ciągu 14 dni od daty jej wystawienia.

8. PGE zastrzega sobie prawo żądania od Zleceniodawcy przedpłaty stanowiącej 100% należności przed przyjęciem zlecenia.
9. Dla obliczenia należnych opłat ciężar ładunku zaokrągla się wzwyż do pełnych 100 kg.
W przypadku obliczania opłat, gdy ciężar ładunku podaje się w innych jednostkach miary niż tona, każdą 1/10 część danej miary uważa się za pełną.
10. Podstawą do obliczenia opłat dla obsługi ładunków drobnicowych przy wyładunku i przeładunku jest ciężar brutto podany w zleceniu, który powinien być zgodny z ciężarem podanym w konosamencie, a w przypadku jego braku – w manifeście lub w liście przewozowym.
11. Podstawą do określenia ciężaru ładunków drobnicowych przy przeładunku i załadunku jest ciężar brutto podany w zleceniu.
12. Przy ładunkach masowych luzem, podstawą do określenia ciężaru ładunku przy załadunku/wyładunku i przeładunku, jest ciężar wykazany w konosamencie lub określony przez wagę (PGE), ujęty w zestawieniach legalizacyjnych, i/lub w inny sposób ustalony przez umawiające się strony.
13. Przy obsłudze złomu w imporcie przyjmuje się wagę deklarowaną w manifeście statkowym.
14. Opłaty cumownicze pobiera się od pojemności brutto statku (V), wynikającej z iloczynu jego całkowitej długości (L), szerokości (B) i zanurzenia według letniej marki (D) wyrażonej w metrach i centymetrach, zawartych w świadectwie pomiarowym lub certyfikacie okrętowym, z tym że dla obliczania opłat całkowitą pojemność statku (V) zaokrągla się wzwyż do pełnego 1m³. W przypadkach spornych obowiązującymi są dane statku zawarte w rejestrze Żegludowym Lloyd'a.
15. PGE zastrzega sobie możliwość pobierania 100% przedpłaty za cumowanie.

§11

TARYFA - OPŁATY ZA USŁUGI PGE

1. W przypadku konieczności zwolnienia miejsca przy nabrzeżu dla innego statku – statek przedłużający postój przy nabrzeżu zostanie przeholowany na inne miejsce postoju – w oparciu o decyzję Głównego Koordynatora PGE, w porozumieniu z Głównym Dyspozytorem Portu. Koszty związane ze zmianą miejsca postoju (holowania, pilotowania i cumowania) opłaca zleceniodawca obsługi statku lub armator, w zależności od winnego zaistniałej sytuacji.

2. Za cumowanie/ odcumowanie pobiera się opłaty (stawka podstawowa) uzależnione od pojemności statku według tabeli „Opłaty za przycumowanie lub odcumowanie statku” umieszczonej w **Załączniku nr 1 do Regulaminu**.
- 2a. Dla statków turystycznych zastosowana zostanie zniżka w wysokości 20% stawki podstawowej.
- 2b. Dla statków trampowych, poczynając od 11-go zawinięcia w każdym roku kalendarzowym rozliczającego usługę cumowniczą zastosowana zostanie zniżka w wysokości 10% stawki podstawowej.
- 2c. Dopuszcza się stosowanie dodatkowych rabatów.
- 2d. Za czekanie zamówionych cumowników z winy statku, trwające ponad 1 godzinę, za każdą dalszą rozpoczętą godzinę wyczekiwania pobiera się 25% odnośnej opłaty z tabeli „Opłaty za przycumowanie lub odcumowanie statku” umieszczonej w **Załączniku nr 1 do Regulaminu**.
3. Stawki opłat za wykonywanie usług godzinowo- płatnych sprzętem i urządzeniami PGE (z zastrzeżeniem wg. §5 pkt 5) będą ustalane operatywnie.
4. Stawka za pracę spawacza: EURO 30,00/1 rozpoczęta godzina/1 osoba w dni robocze.
5. Stawka za pracę pozostałych robotników portowych: EURO 18,00/1 rozpoczęta godzina/1 osoba w dni robocze.
W/w stawka obowiązuje również w przypadku wyczekiwania grup roboczych.
6. Wyczekiwanie grup roboczych z przyczyn niezależnych od PGE, będzie obciążone opłatą wynikającą z ilości roboczogodzin wg. §11 pkt 5. Opłata obowiązuje w przypadku wyczekiwania powyżej jednej godziny lub w przypadku znacznej różnicy pomiędzy średnią ratą przeładunkową i ratą przeładunkową uzyskaną w danej zmianie.
7. PGE zastrzega sobie możliwość zmian wszystkich stawek zawartych w niniejszej Taryfie oraz ofertach w przypadku znaczącego wzrostu inflacji.

§12

TARYFA - STRUKTURA OPŁAT PGE

1. Prace świadczone na specjalne życzenie Zleceniodawcy, wykraczające poza normalny sposób wykonania, są rozliczane według stawek godzinowych.
2. Jeżeli uzgodnione stawki usług PGE nie obejmują kosztów robocizny i materiałów zużytych do mocowania i zabezpieczania ładunku opłaty za faktyczne zużycie materiałów sztauerskich rozlicza się w oparciu o stawki podane przez dział marketingu PGE. Rozliczenie kosztów robocizny następuje zgodnie z §11 pkt 4 i 5.

3. Opłata za usługi naliczana jest niezależnie od tego czy usługa realizowana jest żurawiami statkowymi czy urządzeniami portowymi.
4. Przestoje i koszty wynikłe z niesprawności urządzeń statku, np. wyczekiwanie robotników, przewozy, zdejmowanie pokryw lukowych, itp. ponosi Zleceniodawca usługi.
5. Stawka za przeładunek w ruchu pośrednim składa się z dwóch relacji tj.
 - relacji: środek transportu lądowego/ śródlądowego – plac/ magazyn lub odwrotnie oraz
 - relacji: plac/ magazyn – burta lub odwrotnie,zaś opłata za każdą relację wynosi 50% stawki pośredniej.
6. Opłaty za składowanie krótkoterminowe, tj. nie przekraczające 1 miesiąca naliczane są po podjęciu ładunku z placu lub z magazynu. W przypadku składowania przekraczającego 1 miesiąc, opłaty za składowanie naliczane są w ostatnim dniu miesiąca kalendarzowego – stanowiącego okres rozliczeniowy. Od opłat za składowanie nie pobiera się dodatku świątecznego.
7. 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.
8. Za podstawę obliczeń przyjmuje się ciężar brutto ładunku.
9. W przypadku załadunku ładunków na statek i ponownego ich wyładowania z tego samego statku, liczenie rozpoczętych uprzednio okresów składowania nie ulega przerwaniu.
10. Przykrywanie ładunków na placach plandekami lub folią, rozlicza się efektywnie według faktycznego użycia kosztów materiałów oraz robocizny.
11. Stawki opłat za usługi PGE odnoszą się do ładunków w normalnym stanie handlowym, nie powodującym dodatkowego utrudnienia pracy oraz przewożonych w normalnych ładowniach. W przeciwnym wypadku, pobiera się opłaty dodatkowe według §13, pkt 6 i 7. Niehandlowy stan ładunku oraz utrudniony wyładunek/załadunek ustalany jest w drodze protokołu podpisanego przez obie strony, a w przypadku spornym – atestem rzeczoznawcy.
12. W przypadku obsługi małych partii tonażowych, PGE zastrzega sobie możliwość naliczania opłat w oparciu o rozliczenia roboczogodzin i/lub tonażu.

§13

TARYFA - OPŁATY DODATKOWE

1. Za usługi świadczone przez PGE w soboty, niedziele i święta do uzgodnionych stawek dolicza się następujące dodatki świąteczne:
 - a) przy obsłudze ładunków drobnicowych wraz ze zleconymi czynnościami manipulacyjnymi: (przy założeniu obsługi ładunku w ilości min. 300 ton/rozpoczęta zmiana robocza).
 - 80% za pracę w soboty;
 - 100% za pracę w niedzielę;
 - 150% za pracę w święta uroczyste;
 - b) przy pracach manipulacyjnych rozliczanych tylko na podstawie efektywnie wykorzystanych godzin pracy – stawki dodatków pozostają do operatywnych uzgodnień,
 - c) przy obsłudze ładunków masowych (dotyczy jedynie ładunków masowych nie wrażliwych na warunki atmosferyczne):
 - 40% za pracę w soboty;
 - 60% za pracę w niedzielę;
 - 150 % za pracę w święta uroczyste;

W przypadku obsługi ładunków masowych, których obsługa nie jest możliwa przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych – ustalone będą odrębne stawki dodatków świątecznych.

2. Dodatek świąteczny za czynności wykonane przez PGE w dni wolne od pracy, liczy się od konkretnej relacji i ilości ton lub godzin, wykonanych w tych dniach.
3. Dodatek świąteczny za czynności wykonane przez PGE w dni wolne od pracy, oblicza się od opłaty łącznej, a więc obejmującej inne dodatki.
4. Zleceniodawca usługi za- lub wyładunkowej ponosi również koszt dodatku świątecznego za usługi dodatkowe, jak np. przewóz, manipulacje, itp.
5. Za zleconą obsługę ładunku w ilości mniejszej niż 100 ton wykonanej w zmianie I w dni robocze, PGE pobierać będzie dodatkową opłatę za tzw. uruchomienie „ganku nocnego” w wysokości lumpsum PLN 2.000,00.

Powyższe dotyczy tylko obsługi ładunku w relacji lądowej (środek transportu lądowego – mag/plac lub odwrotnie).
6. Za prace w pomieszczeniach trudnodostępnych PGE pobiera 25% dodatek od stawek za- lub wyładunkowych. Za pomieszczenia trudnodostępne rozumie się zbiorniki dziobowe, ładownie bagażowe, ładownie posiadające podłogę o różnych poziomach w stosunku do światła luku, ładownie posiadające na podłodze pokrywy tankowe, ładownie posiadające wymiary poniżej

- 20 m² lub posiadające luki o wymiarach poniżej 2,30x2,70 m (z wyjątkiem statków ładujących drewno dla których minimalne rozmiary luk powinny wynosić 2,6x3,05 m), zasobniki bunkrowe, zbiorniki głębokie, boczne pomieszczenia chłodnicze osobno zamykane, nadbudówki na rufie, górne pokłady oraz miejsca nieprzeznaczone normalnie dla ładunków lub nie pozwalające na normalną manipulację urządzeniami przeładunkowymi.
7. Za obsługę ładunków w stanie niehandlowym oraz za utrudniony wyładunek lub/i załadunek (§12, pkt 11) w rozumieniu technologii przeładunku portowego, PGE pobiera dodatek w wysokości 20% odnośnych stawek od całej ilości ładunku znajdującego się w danym pomieszczeniu (wagon, ładownia, barka) niezależnie od stopnia utrudnienia w odniesieniu do ładunków masowych lub konkretnej partii konosamentowej w odniesieniu do ładunków drobnicowych.
 8. W przypadku dużych utrudnień przeładunkowych związanych ze specyfiką ładunku PGE zastrzega sobie prawo naliczania dodatkowych opłat pokrywających koszty robocizny (w oparciu o §11 pkt 4 i 5) oraz urządzeń przeładunkowych PGE (uzgodnione operatywnie według efektywnego użycia).
 9. W przypadku potrzeby użycia dwóch urządzeń przeładunkowych do jednej operacji (np. wymóg ubezpieczyciela lub długość ładunku) stawki za usługi wzrastają o 50%.
 10. Za przemieszczanie ładunku w relacji statek–statek (przycumowany burta-burta) lub ładownia-ładownia (sąsiadujące ze sobą) pobiera się opłatę załadunkową i wyładunkową z dodatkiem 15%.
 11. Za przemieszczenie ładunku w jednej ładowni, pobiera się opłatę załadunkową z dodatkiem do stawki 10%.
 12. Za obsługę ładunków drobnicowych, których współczynnik przestrzenności jest wyższy niż 5, PGE zastrzega sobie prawo naliczania 20% dodatku do stawek podstawowych.
 13. Za obsługę ładunków niebezpiecznych (klasy 1 do 9) opłaty podstawowe będą podwyższone o 100%.
 14. W zakresie załadunku i wyładunku, przeładunku i składowania oraz przewozów portowych ładunków niebezpiecznych, obowiązują odrębne przepisy porządkowe administracji państwowej.
 15. Załadunek, wyładunek i przeładunek ładunku awaryjnego dokonuje się na podstawie odrębnych, poza umownych uzgodnień.

ZAŁĄCZNIK nr 1

OPLATY

za przycumowanie lub odcumowanie statku (obowiązujące w dni robocze, soboty, niedziele i święta – nie dotyczy świąt uroczystych)

lp.	Pojemność statku (V) w m3		Oplaty w EURO /bez podatku VAT/
	Od	Do	
1.	0	2 000	33,00
2.	2 001	3 000	49,00
3.	3 001	4 000	57,00
4.	4 001	5 000	65,00
5.	5 001	6 000	80,00
6.	6 001	7 000	88,00
7.	7 001	8 000	96,00
8.	8 001	9 000	112,00
9.	9 001	10 000	122,00
10.	10 001	11 000	130,00
11.	11 001	12 000	137,00
12.	12 001	13 000	145,00
13.	13 001	14 000	163,00
14.	14 001	15 000	179,00
15.	15 001	16 000	195,00
16.	16 001	17 000	200,00
17.	17 001	18 000	231,00
18.	18 001	19 000	247,00
19.	19 001	20 000	261,00
20.	20 001	22 000	278,00
21.	22 001	24 000	293,00
22.	24 001	26 000	307,00
23.	26 001	28 000	323,00
24.	28 001	30 000	338,00
25.	30 001	32 000	356,00
26.	32 001	34 000	373,00
27.	34 001	36 000	389,00
28.	36 001	38 000	405,00
29.	38 001	40 000	437,00
30.	40 001	42 000	470,00

31.	42 001	44 000	503,00
32.	44 001	46 000	535,00
33.	46 001	48 000	567,00
34.	48 001	50 000	599,00
35.	50 001	52 000	648,00
36.	52 001	54 000	680,00
37.	54 001	56 000	713,00
38.	56 001	58 000	745,00
39.	58 001	60 000	778,00
40.	60 001	62 000	810,00
41.	62 001	64 000	842,00
42.	64 001	66 000	902,00
43.	66 001	68 000	940,00
44.	68 001	70 000	972,00
45.	70 001	75 000	1004,00
46.	75 001	80 000	1036,00
47.	80 001	85 000	1069,00
48.	85 001	90 000	1101,00
49.	90 001	95 000	1134,00
50.	95 001	100 000	1166,00
51.	100 001	110 000	1215,00
52.	110 001	120 000	1264,00
53.	120 001	130 000	1312,00
54.	130 001	140 000	1360,00
55.	140 001	150 000	1409,00
56.	150 001	160 000	1458,00
57.	160 001	170 000	1507,00
58.	170 001	180 000	1555,00
59.	180 001	190 000	1620,00
60.	190 001	200 000	1684,00
61.	200 001	250 000	1750,00
62.	250 001	300 000	1814,00
63.	300 001	350 000	1879,00
64.	350 001	ponad	do negocjacji

ZAŁĄCZNIK nr 2

DEFINICJE DOTYCZĄCE ZLECEŃ USŁUG

Zlecenie A – na przeładunek w relacjach bezpośrednich statek – środki transportu lądowego/wodnego, za i wyładunek (sztauerka, trymerka) – wewnątrz statku, burta – magazyn/plac, oraz w przypadku relacji pośredniej jeżeli rozliczenie następuje po złożeniu ładunku do portu (środek transportu – magazyn/plac), prace manipulacyjne i sztauerskie, prace usługowe na rzecz statku oraz pracy sobotnio – niedzielnej bądź świątecznej, przewozy wewnątrzportowe towarów wszelkimi środkami transportu lądowego i wodnego, wynajem urządzeń przeładunkowych i sprzętu oraz jednostek pływających. **(Interaktywne zlecenie A)**

Kwit B – na przeładunek i składowanie (prace przeładunkowe w relacji pośredniej, ze środka transportu morskiego/lądowego na plac składowy/ do magazynu). Dokument pełni jednocześnie funkcję kwitu składowego. Kwity B dostarczane są przez Zleceniodawcę z informacją o ładunku, a następnie wypełniane przez PGE na podstawie manifestu lub listu przewozowego. **(Interaktywny kwit B)**.

Zlecenie C lub A/C – na podjęcie ładunku ze składu (stanowi jednocześnie dowód wydania i odbioru ładunku) i przeładunek w relacjach poza burtowych, na przeładunek i załadunek w relacjach burtowych pośrednich. **(Interaktywne zlecenie AC)**