

# Taryfa Opłat Portowych

---

obowiązująca od dnia 01.01.2023 roku

**Taryfa zatwierdzona uchwałą nr 1 z dnia 27.01.2022 roku  
Zarządu Spółki z późniejszymi zmianami**

## SPIS TREŚCI

§ 1	Definicje.....	3
§ 2	Postanowienia ogólne .....	5
§ 3	Zasady obliczania opłat portowych.....	6
§ 4	Stosowanie Taryfy i rozliczenia .....	8
§ 5	Obowiązki statku lub agenta statku.....	8
§ 6	Przekazywanie informacji.....	9
§ 7	Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków żeglugi morskiej w żegludze nieregularnej .....	10
§ 8	Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków żeglugi morskiej w żegludze regularnej .....	12
§ 9	Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków żeglugi morskiej w żegludze liniowej .....	12
§ 10	Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków żeglugi przybrzeżnej i statków żeglugi śródlądowej.....	13
§ 11	Opłaty tonażowe i przystaniowe dla wszystkich typów statków zawijających w celach niehandlowych, bądź statków pozostających przy nabrzeżu lub nabrzeżach przed rozpoczęciem czynności wykonywanych w celach handlowych lub po zakończeniu czynności wykonywanych w celach handlowych .....	13
§ 12	Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków specjalnych .....	14
§ 13	Statki zwolnione z ponoszenia opłat portowych.....	14
§ 14	Opłata pasażerska .....	15
§ 15	Opłata na działalność komisji socjalnych .....	15
§ 16	Opłaty portowe od pojazdów drogowych lub kolejowych .....	15
§ 17	Interpretacja postanowień Taryfy.....	15
§ 18	Informacje dodatkowe .....	16

## § 1 Definicje

W treści niniejszego dokumentu (dalej: „Taryfa”) następującym pojęciom nadaje się znaczenie określone poniżej:

- a) **armator** oznacza tego, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem żeglugi morskiej lub statkiem żeglugi śródlądowej własnym lub cudzym.
- b) **dzień, tydzień, miesiąc, rok:** oznacza odpowiednio dzień lub tydzień lub miesiąc lub rok, zgodnie z kalendarzem gregoriańskim, chyba że Taryfa wyraźnie stanowi inaczej.
- c) **międzynarodowe świadectwo pomiarowe statku:** oznacza ważne świadectwo pomiarowe wydane przez odpowiedni organ na podstawie „*Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków*” sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969, bądź innej umowy międzynarodowej w tym zakresie, której stroną jest Rzeczpospolita Polska.
- d) **PCS:** oznacza *Port Community System* – zintegrowany system cyfrowy wspomagający i koordynujący wykorzystywanie infrastruktury portowej oraz umożliwiający inteligentną i bezpieczną wymianę informacji w zakresie logistyki oraz obsługi statków i towarów, w tym towarów przewożonych w kontenerach w celu podniesienia efektywności portów morskich zarządzanych przez ZMPSiŚ S.A .
- e) **PCS-MM:** oznacza moduł maklerski *Port Community System* – moduł stanowiący część PCS przeznaczony do wymiany informacji związanych z obsługą statków wchodzących do portu lub statków wychodzących z portu Szczecin lub Świnoujście, przechodzących tranzytem przez którykolwiek z tych portów oraz podczas postoju statków w którymkolwiek z tych portów, w celu wspomaganie i koordynacji korzystania z infrastruktury portowej. Moduł dostępny jest pod adresem <https://polskipcs.pl/>.
- f) **port morski w Szczecinie lub port Szczecin:** oznacza akweny i tereny znajdujące się wewnątrz obszaru określonego w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 roku w sprawie ustalenia granic portu morskiego w Szczecinie.
- g) **port morski w Świnoujściu lub port Świnoujście:** oznacza akweny i tereny znajdujące się wewnątrz obszaru określonego Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 01 października 2010 roku w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Świnoujściu od strony lądu.
- h) **port zewnętrzny w Świnoujściu:** oznacza akwen położony pomiędzy falochronem wschodnim i falochronem centralnym, znajdujące się wewnątrz obszaru określonego Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 01 października 2010 roku w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Świnoujściu od strony lądu.
- i) **port wewnętrzny w Świnoujściu:** oznacza akweny położone od linii przebiegającej pomiędzy końcami falochronu centralnego i falochronu zachodniego do linii łączącej punkty o współrzędnych: 53°51'09.2399"N 14°17'09.1683"E i 53°51'06.3904"N 14°16'50.8773"E zlokalizowanej na około 10,1 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin, obejmujące: akwen cieśniny Świna i akweny przyległe, oraz tereny przylegające do tych akwenów, znajdujące się wewnątrz obszaru określonego Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 01 października 2010 roku w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Świnoujściu od strony lądu.
- j) **statek służb portowych:** oznacza każde urządzenie pływające na stałe zatrudnione w porcie morskim w Szczecinie lub porcie morskim w Świnoujściu i świadczące usługi na obszarze

tych portów, w szczególności takie jak: pilotówka, lodołamacz, holownik, barka, dźwig pływający, statek odbierający zanieczyszczenia, statek nurkowy, pogłębiarka.

- k) **statek żeglugi morskiej:** oznacza każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, uprawiające żeglugę pomiędzy portem morskim w Szczecinie lub portem morskim w Świnoujściu i portami leżącymi poza granicą morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej.
- l) **statek żeglugi przybrzeżnej:** oznacza każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej uprawiające żeglugę w odległości nie większej niż 12 mil morskich od brzegu Morza Bałtyckiego, pomiędzy portem morskim w Szczecinie lub portem morskim w Świnoujściu i portami leżącymi w basenie Morza Bałtyckiego.
- ł) **statek żeglugi śródlądowej:** oznacza każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi śródlądowej, uprawiające żeglugę pomiędzy portem morskim w Szczecinie lub portem morskim w Świnoujściu i ich zapleczem lądowym.
- m) **uznane świadectwo:** oznacza ważne Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami – org. *International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)*, wydane przez właściwy banderze statku organ stwierdzające, iż statek posiada podwójne dno lub oddzielne zbiorniki balastowe.
- n) **wejście statku do portu:** oznacza wejście statku do portu morskiego w Szczecinie lub portu morskiego w Świnoujściu.
- o) **wyjście statku z portu:** oznacza opuszczenie przez statek portu morskiego w Szczecinie lub portu morskiego w Świnoujściu.
- p) **zawinięcie statku w celu handlowym:** oznacza wejście statku do portu związane z czynnościami załadowania lub wyładowania towaru na statek lub ze statku, bądź zaokrętowania lub wyokrętowania pasażerów.
- r) **zawinięcie statku w celu niehandlowym:** oznacza wejście statku do portu niezwiązane z czynnościami załadowania lub wyładowania towaru na statek lub ze statku, bądź zaokrętowania lub wyokrętowania pasażerów, albo pozostawanie statku przy nabrzeżu przed rozpoczęciem lub po zakończeniu czynności wymienionych powyżej.
- s) **zestaw holowany lub pchany:** oznacza każde zespolone pełnomorskie urządzenie pływające składające się z co najmniej dwóch jednostek: pchacza lub holownika oraz jednostki pchanej lub holowanej.
- t) **żegluga liniowa:** oznacza powtarzalne, regularnie wykonywane według ułożonego z góry na okres kolejnych 12 miesięcy rozkładu rejsów, zawinięcia oznaczonego statku żeglugi morskiej do portu morskiego w Szczecinie lub portu morskiego w Świnoujściu bezpośrednio z innego portu morskiego, świadczone przez armatora na warunkach uzgodnionych w umowie na piśmie zawartej pomiędzy ZMPSiŚ S.A. oraz armatorem, z wyłączeniem przypadków przewozów ładunków całostatkowych odbywających się na warunkach umowy czarterowej.
- u) **żegluga liniowa przybrzeżna:** oznacza powtarzalne, regularnie wykonywane według ułożonego z góry rozkładu rejsów, zawinięcia oznaczonego statku żeglugi przybrzeżnej do portu morskiego w Szczecinie lub portu morskiego w Świnoujściu, bezpośrednio z innego portu

morskiego, świadczone przez armatora na warunkach uzgodnionych na piśmie z ZMPSiŚ S.A.

- w) **żegluga liniowa śródlądowa:** oznacza powtarzalne, regularnie wykonywane według ułożonego z góry rozkładu rejsów, zawinięcia oznaczonego statku żeglugi śródlądowej do portu morskiego w Szczecinie lub portu morskiego w Świnoujściu, bezpośrednio z innego portu morskiego lub śródlądowego, świadczone przez armatora na warunkach uzgodnionych na piśmie z ZMPSiŚ S.A.
- x) **żegluga regularna:** oznacza regularne zawinięcia statku oznaczonego armatora, nie stanowiące żeglugi liniowej, przewożącego w co najmniej jedną stronę jednorodne ładunki drobnicowe z portu morskiego w Szczecinie lub portu morskiego w Świnoujściu lub do tych portów, z częstotliwością zawinięć do jednego z tych portów co najmniej 5 razy na kwartał, lecz nie mniej niż 24 zawinięcia rocznie, świadczone przez armatora na warunkach uzgodnionych w umowie na piśmie zawartej pomiędzy ZMPSiŚ S.A. oraz armatorem.
- y) **ZMPSiŚ S.A.:** oznacza ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE Spółka Akcyjna z siedzibą w Szczecinie, adres: ul. Bytomska nr 7, 70-603 Szczecin, wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem: KRS 000033768, sąd rejestrowy: Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie, REGON: 811649448, NIP: 9551889161.

## § 2 Postanowienia ogólne

1. Taryfa zostaje ustalona przez ZMPSiŚ S.A., na podstawie art.8 Ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich w zw. z art.10 Ustawy z dnia 12 września 2002 roku o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków.
2. Taryfa obowiązuje w porcie morskim w Szczecinie i porcie morskim w Świnoujściu.
3. W rozumieniu Taryfy opłatami portowymi są:
  - a) opłata tonażowa pobierana za wejście statku do portu i wyjście statku z portu, również w przypadku przejścia statku tranzytem (bez zawinięcia statku w celu handlowym lub bez zawinięcia statku w celu niehandlowym) przez porty określone w § 2 ust.2 Taryfy oraz za odbiór odpadów ze statków w granicach odrębnie określonych limitów,
  - b) opłata przystaniowa pobierana za korzystanie przez statek lub ładunek statku z nabrzeży ZMPSiŚ S.A. zlokalizowanych w granicach portów określonych w § 2 ust.2 Taryfy,
  - c) opłata pasażerska pobierana za zejście pasażera ze statku na ląd lub wejście pasażera na statek z nabrzeży ZMPSiŚ S.A. zlokalizowanych w granicach portów określonych w § 2 ust.2 Taryfy,
  - d) opłaty portowe od pojazdów drogowych lub kolejowych korzystających z infrastruktury portowej zlokalizowanej w granicach portów określonych w § 2 ust.2 Taryfy.
4. Opłatę tonażową na rzecz ZMPSiŚ S.A. ponoszą statki wchodzące do portu lub statki wychodzące z portu. Wyjście statku z portu na redę oraz ponowne wejście statku do portu traktowane będzie jako nowe wejście, chyba że wyjście statku z portu na redę i ponowne wejście do portu związane jest z:
  - a) koniecznością udostępnienia nabrzeża innym statkom nakazaną przez właściciela nabrzeża lub użytkownika nabrzeża lub kapitana portu,
  - b) oczekiwaniem na doładunek lub po odlichtunku.

5. Wykazanie określonej w § 2 ust.4 Taryfy przesłanki zwalniającej od potraktowania zdarzenia opisanego w tym przepisie, jako nowego wejścia do portu spoczywa na podmiocie zobowiązanym do ponoszenia odpowiedniej opłaty portowej.
6. Wysokość stawek opłat portowych podlegać będzie waloryzacji po upływie każdego roku kalendarzowego o średnioroczny wzrost wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego za rok poprzedni, wyłącznie w razie, gdy wskaźnik ten wyniesie powyżej 100. Zmiana wysokości stawek opłat portowych z tytułu waloryzacji nie stanowi zmiany warunków Taryfy. Stawki opłat portowych, których wysokość zostanie zwaloryzowana w powyższy sposób będą obowiązywać od 01 kwietnia każdego roku kalendarzowego oraz zostaną niezwłocznie, po publikacji GUS, uwzględnione w Taryfie.
7. Opłata na działalność rad opiekuńczych dla marynarzy, zwanych „komisjami socjalnymi”, o których mowa w art.87 ustawy z dnia 05 sierpnia 2015 roku o pracy na morzu została ustalona na podstawie art.9 ust.3 Ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich.

### § 3 Zasady obliczania opłat portowych

1. Podstawą do ustalenia wysokości opłat portowych jest pojemność brutto statku (GT) zgodnie z aktualnym międzynarodowym świadectwem pomiarowym tego statku wydanym na podstawie „Międzynarodowej Konwencji o Pomierzaniu Pojemności Statków” sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 roku.
2. Dla zbiornikowców i gazowców posiadających podwójne dno lub oddzielne zbiorniki balastowe podstawę wymiaru opłat portowych stanowi pojemność brutto statku (GT) pomniejszona o pojemność podwójnego dna lub oddzielnych zbiorników balastowych określonych w przedłożonym ZMPSiŚ S.A. uznanym świadectwie lub międzynarodowym świadectwie pomiarowym statku zawierającym w rubryce „Uwagi” odpowiedni wpis zgodnie z rezolucją Międzynarodowej Organizacji Morskiej nr A.747 (18), pod warunkiem, iż podwójne dno odpowiada wymaganiom Reguły 13 F załącznika nr I do protokołu z 1978 roku do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 02 listopada 1973 roku, wraz z Protokołem z 1978 roku dotyczącym tej konwencji, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 roku.
3. W odniesieniu do statków posiadających międzynarodowe świadectwo pomiarowe statku określające ich pojemność rejestrową brutto (BRT), do ustalenia wysokości opłaty przyjmuje się, iż 1 BRT = 1 GT.
4. W przypadku braku możliwości określania pojemności brutto statku (GT) lub pojemności rejestrowej brutto (BRT), podstawą naliczania opłaty portowej jest pojemność statku wyrażona w metrach sześciennych, będąca iloczynem długości całkowitej, maksymalnej szerokości i maksymalnego zanurzenia według letniej linii wodnej w wodzie słodkiej, z zaokrągleniem wzwyż do pełnego metra sześciennego. W przypadku braku określonego maksymalnego zanurzenia według letniej linii wodnej w wodzie słodkiej przyjmuje się parametr 0,25 wysokości bocznej statku. Przyjmuje się, że  $1 \text{ m}^3 = 1 \text{ GT}$
5. Jeżeli w międzynarodowym świadectwie pomiarowym statku wykazane są różne pojemności statku lub statek posiada więcej niż jedno międzynarodowe świadectwo pomiarowe, podstawę naliczania odpowiednich opłat portowych stanowi najwyższa pojemność wynikająca z tych dokumentów.
6. Statki, które ze względu na dopuszczalne zanurzenie w porcie, określone aktualnymi przepisami portowymi Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, nie mogą w pełni wykorzystać ładowności, ponoszą opłatę tonażową obliczaną według wzoru:

$$\frac{\text{(zanurzenie dopuszczalne w porcie)}}{\text{(zanurzenie maksymalne statku)}} \times \text{(stawka opłaty tonażowej)}$$

7. Statki zawijające podczas tej samej podróży do portu morskiego w Szczecinie po wyjściu z portu morskiego w Świnoujściu lub zawijające do portu morskiego w Świnoujściu po wyjściu z portu morskiego w Szczecinie ponoszą opłatę tonażową jednorazowo.
8. Statki, które poniosły opłaty portowe w jednym z portów: Police lub Trzebież lub Stepnica lub Nowe Warpno lub Wolin i które zawijają bezpośrednio po wyjściu z któregośkolwiek portu wymienionego powyżej do portu morskiego w Szczecinie lub portu morskiego w Świnoujściu – lub w relacjach odwrotnych, ponoszą opłatę tonażową w wysokości 50% kwoty wyliczonej w oparciu o stawki określone w § 7 lub § 10, lub § 11 Taryfy.
9. Z zastrzeżeniem zdania drugiego, statki przepływające tranzytem przez port morski w Szczecinie lub port morski w Świnoujściu ponoszą opłatę tonażową w wysokości 50% kwoty wyliczonej w oparciu o stawki określone w § 7 lub § 10, lub § 11 Taryfy. Nie pobiera się opłaty tonażowej za przepłynięcie tranzytem przez port wewnętrzny w Świnoujściu od statków zmierzających do innego portu polskiego położonego na Zalewie Szczecińskim lub wzdłuż rzeki Odry albo wychodzących z takiego portu na otwarte morze tranzytem przez port wewnętrzny w Świnoujściu.
10. Statki powyżej 10 000 GT, które podczas zawinięcia statku w celach handlowych do portu morskiego w Szczecinie lub portu morskiego w Świnoujściu wykorzystują swoją nośność lub pojemność poniżej 30 % swojej nośności lub pojemności, ponoszą opłatę tonażową w wysokości 70 % kwoty wyliczonej w oparciu o stawki określone w § 7 Taryfy.
11. Naliczenie opłaty tonażowej w oparciu o § 3 ust.6 Taryfy wyklucza naliczenie opłaty tonażowej w oparciu o § 3 ust.10 Taryfy i odwrotnie. W przypadku możliwości zastosowania obydwu przepisów wymienionych w zdaniu poprzedzającym zastosowanie będzie miała stawka korzystniejsza dla armatora.
12. Naliczenie opłaty tonażowej w oparciu o § 3 ust.10 Taryfy wyklucza naliczenie opłaty tonażowej w oparciu o § 7 ust.10 Taryfy i odwrotnie. W przypadku możliwości zastosowania obydwu przepisów wymienionych w zdaniu poprzedzającym zastosowanie będzie miała stawka korzystniejsza dla armatora.
13. Opłata przystaniowa dla statków zawijających w celach handlowych naliczana jest za korzystanie z nabrzeża przez statek zawijający w celach handlowych lub jego ładunek. W przypadku statków zawijających w celach handlowych korzystających z nabrzeża lub nabrzeży przez okres powyżej 7 dób licząc od momentu zacumowania statku do pierwszego nabrzeża do momentu rozpoczęcia czynności wykonywanych w celach handlowych, a także w przypadku nie opuszczenia przez statek zawijający w celach handlowych nabrzeża w terminie 7 dób od zakończenia czynności wykonywanych w celach handlowych, opłata przystaniowa o której mowa w § 7-11 Taryfy ulega zwiększeniu o kwotę wskazaną w § 11 lit.g Taryfy, za każdą rozpoczętą dobę powyżej 7 dób licząc od momentu zacumowania statku do pierwszego nabrzeża lub zakończenia czynności wykonywanych w celach handlowych. Dla Statków zawijających wyłącznie w celach niehandlowych opłata naliczana jest zgodnie z § 11 Taryfy.
14. ZMPSiŚ S.A. ma prawo do dokonania w każdym czasie weryfikacji rzeczywistej ilości zawinięć statków żeglugi regularnej lub statków żeglugi liniowej. W przypadku stwierdzenia, że rzeczywista ilość zawinięć statków żeglugi regularnej lub określonego statku żeglugi liniowej jest różna od umówionej, ZMPSiŚ S.A. obliczy odpowiednią opłatę tonażową i opłatę przystaniową zgodnie z postanowieniami Taryfy, za rzeczywiste zawinięcia odpowiedniego statku i wystawi odpowiedni dokument rozliczeniowy.
15. O ile Taryfa wyraźnie nie stanowi inaczej, podstawą do ustalania typu statku jest wyłącznie klasyfikacja zawarta w „Lloyd’s Register of Shipping”, z zastrzeżeniem, że drobnicowce przewożące wyłącznie kontenery traktowane będą dla potrzeb zastosowania Taryfy jako kontenerowce.

#### § 4 Stosowanie Taryfy i rozliczenia

1. Obowiązek poniesienia opłat portowych wymienionych w Taryfie powstaje z chwilą wejścia statku do portu, a w przypadku braku takiego zdarzenia – z chwilą wyjścia statku z portu.
2. Stawki opłat portowych wymienionych w Taryfie wyrażone są w złotych polskich (PLN).
3. Minimalna wysokość opłaty portowej wymienionej w Taryfie wynosi 40,00 PLN.
4. ZMPSiŚ S.A. może zastosować stawkę opłat portowych w innej wysokości, niż stawka odpowiedniej opłaty wskazana w Taryfie, mając na względzie zasady równego traktowania i niedyskryminacji użytkowników infrastruktury portowej oraz racjonalnego gospodarowania mieniem zarządzanym przez ZMPSiŚ S.A.
5. Stawki opłat portowych wymienionych w Taryfie są wyrażone w wartości netto – tj. bez podatku od towarów i usług. Do opłat portowych wymienionych w Taryfie zostanie doliczony podatek od towarów i usług zgodnie z przepisami prawa obowiązującymi w dniu wykonania usługi lub naliczenia opłaty portowej.
6. Opłaty portowe płatne są wyłącznie przelewem, na rachunek bankowy ZMPSiŚ S.A., w terminie do 21 dni od daty wystawienia dokumentu rozliczeniowego określającego wysokość opłaty portowej.

#### § 5 Obowiązki statku lub agenta statku

1. Kapitan statku, bądź agent statku zobowiązany jest do przedłożenia ZMPSiŚ S.A., co najmniej następujących dokumentów:
  - a) Informacji o statku:
    - aa) awizacji codziennej - od momentu powzięcia wiedzy o czasie przybycia statku do portu (ETA), do momentu wyjścia statku z portu, aktualizowanej codziennie w przypadku zmiany awizowanych informacji, która powinna zawierać co najmniej następujące informacje:
      - (i) nazwę statku, jego flagę i kod wywoławczy;
      - (ii) rodzaj statku i jego parametry (długość całkowita, szerokość maksymalna, maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej), zanurzenie statku na wejściu do portu, zanurzenie statku na wyjściu z portu;
      - (iii) pojemność brutto statku (GT);
      - (iv) nazwę portu, z którego statek przyплыł i nazwę portu, do którego statek wypływa;
      - (v) określenie celu wejścia statku do portu,
      - (vi) ilość i rodzaj ładunku do wyładowania lub załadowania w porcie oraz ilość ładunku pozostająca na statku,
      - (vii) pełną nazwę i adres armatora lub agenta statku lub innego podmiotu, który jest nabywcą oraz płatnikiem opłat portowych;
    - ab) awizacji dobowej – wysłanej do godziny 1200 ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień przyścia statku na redę lub wyjścia statku z portu, która powinna zawierać informacje jak w pkt. aa), dokonanej niezależnie od awizacji codziennej, .
  - b) informacji o odpadach znajdujących się na statku przed wejściem do portu, w terminach wymaganych przepisami prawa.
  - c) ilość pasażerów do wykრętowania lub zaokrętowania w porcie oraz ilość pasażerów pozostająca na statku
2. Z zastrzeżeniem postanowień § 5 ust.3 Taryfy, przedłożenie ZMPSiŚ S.A. dokumentów i informacji, o których mowa w § 5 ust.1 Taryfy następuje każdorazowo w formie elektronicznej poprzez PCS-MM. Korzystanie z PCS-



MM możliwe jest po uprzednim utworzeniu konta dostępowego, które uzyskuje się po złożeniu wniosku pod adresem <https://polskipcs.pl/>.

3. W przypadkach, w których zgłaszający nie posiada konta dostępowego lub nie będzie możliwe przedstawienie dokumentów lub informacji wskazanych w katalogu zawartym w § 5 ust.1 Taryfy z wykorzystaniem PCS-MM, dopuszczalnym jest przedłożenie ZMPSiŚ S.A. tych dokumentów lub informacji w formie elektronicznej, w treści wiadomości przesłanej na adres: [dyspozytor@port.szczecin.pl](mailto:dyspozytor@port.szczecin.pl).
4. Agent statku może reprezentować armatora wyłącznie na podstawie pełnomocnictwa doręczonego ZMPSiŚ S.A. przed przystąpieniem agenta do wykonywania czynności lub oświadczenia agenta złożonego ZMPSiŚ S.A. przed przystąpieniem agenta do wykonywania czynności. Na żądanie ZMPSiŚ S.A., przed przystąpieniem do wykonywania czynności, agent statku ma obowiązek doręczenia ZMPSiŚ S.A. kopii lub odpisu odpowiedniego pełnomocnictwa lub dokumentu potwierdzającego oświadczenie agenta.
5. Agent statku zobowiązany jest zabezpieczyć należności ZMPSiŚ na poczet opłat portowych - przed wyjściem statku z portu, w szczególności w sytuacji powzięcia wiedzy o niewypłacalności lub trudności finansowych armatora statku.
6. W przypadku kiedy armator nie przekaze należności na poczet opłat portowych przed planowanym terminem wyjściem statku z portu, agent statku zobowiązany jest niezwłocznie poinformować o tym fakcie ZMPSiŚ S.A. z wykorzystaniem PCS-MM lub za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: [dyspozytor@port.szczecin.pl](mailto:dyspozytor@port.szczecin.pl) z odpowiednim wyprzedzeniem przed odcumowaniem statku, w celu umożliwienia ZMPSiŚ S.A. podjęcia stosownych działań.

#### § 6 Przekazywanie informacji

1. ZMPSiŚ S.A. jest uprawniony do żądania w każdym czasie od podmiotu zobowiązanego do ponoszenia opłat portowych lub agenta statku informacji na piśmie lub w formie dokumentowej wymaganych według uznania ZMPSiŚ S.A. do zastosowania Taryfy lub należytego obliczenia opłat portowych. Podmiot zobowiązany do ponoszenia opłat portowych lub agent statku zobowiązany jest do niezwłocznego udzielenia odpowiedzi w formie wskazanej przez ZMPSiŚ S.A., zawierającej wszystkie informacje wskazane przez ZMPSiŚ S.A. W przypadku nie udzielenia odpowiedzi we właściwym terminie lub udzielenia odpowiedzi niekompletnej, ZMPSiŚ S.A. ma prawo do zastosowania Taryfy lub obliczenia opłat portowych na podstawie informacji posiadanych przez ZMPSiŚ S.A. w momencie zastosowania Taryfy lub obliczenia opłat portowych. Obowiązek wykazania wszelkich okoliczności uzasadniających zastosowanie Taryfy lub obliczenie opłat portowych w sposób odmienny od określonego w zdaniu poprzedzającym, obciąża wyłącznie podmiot zobowiązany do ponoszenia opłat portowych.
2. W przypadku naruszenia umowy przywołanej w § 1 lit.t lub § 1 lit.x Taryfy lub innych warunków żeglugi liniowej lub żeglugi regularnej, albo w przypadku naruszenia terminów lub warunków spełniania świadczeń pieniężnych na rzecz ZMPSiŚ S.A. wynikających z zawzięć statków żeglugi liniowej lub żeglugi regularnej, ZMPSiŚ S.A. ma prawo – po uprzednim wezwaniu armatora do zaniechania naruszeń lub spełnienia opóźnionych świadczeń i wyznaczeniu mu odpowiedniego terminu – do rozpoczęcia, po bezskutecznym upływie wyznaczonego terminu, naliczania opłat portowych, jak dla statków żeglugi morskiej w żegludze nieregularnej, aż do czasu zaniechania naruszeń lub uregulowania wszystkich opóźnionych zobowiązań wobec ZMPSiŚ S.A. wraz z odsetkami.

## § 7 Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków żeglugi morskiej w żegludze nieregularnej

Opłaty tonażowe i opłaty przystaniowe naliczane są w zależności od typu statku i wynoszą:

<b>1. Samochodowce</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	0,82 PLN / 1 GT	0,20 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	0,98 PLN / 1 GT	0,20 PLN / 1 GT

### Objaśnienia:

(i) Dla celów zastosowania Taryfy „samochodowce” oznacza statki przewożące wyłącznie samochody.

(ii) W przypadku samochodowców o pojemności brutto powyżej 40 000 GT, opłata tonażowa i opłata przystaniowa naliczane są do wysokości odpowiadającej pojemności 40 000 GT.

<b>2.1. Drobnicowce</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	2,73 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	4,17 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT

<b>2.2. Masowce</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	2,88 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	4,17 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT

<b>3. Chłodnicowce i statki rybackie</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	2,65 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	3,56 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT

### Objaśnienia:

(i) Dla celów zastosowania Taryfy „chłodnicowce” oznacza statki z działającą instalacją chłodniczą zapewniającą przechowywanie w obniżonej temperaturze w dłuższym czasie ładunków.

<b>4. Kontenerowce</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	1,13 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	1,50 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT

Objaśnienia:

(i) Dla celów zastosowania Taryfy „kontenerowce” oznacza statki przewożące wyłącznie kontenery lub drobnicowce przewożące wyłącznie kontenery.

<b>5. Statki „ro-ro”</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	1,25 PLN / 1 GT	0,20 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	1,41 PLN / 1 GT	0,20 PLN / 1 GT
<b>6. Statki pasażerskie</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
	0,70 PLN / 1 GT	0,20 PLN / 1 GT

Objaśnienia:

(i) W przypadku statków pasażerskich o pojemności brutto powyżej 50 000 GT, opłata tonażowa i opłata przystaniowa naliczane są do wysokości odpowiadającej pojemności 50 000 GT.

<b>7. Promy</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
	0,70 PLN / 1 GT	0,20 PLN / 1 GT

**8. Zbiornikowce i gazowce**

<b>8.1. Zbiornikowce i gazowce do 40 000 GT</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	3,28 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	3,30 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
<b>8.2. Zbiornikowce i gazowce powyżej 40 000 GT</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	3,43 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	3,76 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
<b>9. Zestawy pchane lub holowane</b>	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	2,07 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	2,55 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT

Objaśnienia:

(i) Pojemność brutto (GT) zestawu pchanego lub holowanego stanowi suma pojemności brutto holownika lub pchacza i jednostki holowanej lub pchanej.

(ii) W przypadku zestawu holowniczego lub pchanego składającego się z holownika lub pchacza oraz jednostki objętej § 11 lit.e, opłata tonażowa i opłata przystaniowa będą kalkulowane następująco: holownik lub pchacz wg punktu 9 powyżej zaś jednostka holowana lub pchana wg § 11 lit.e.

## 10. Statki wchodzące do portu wewnętrznego w Świnoujściu, których maksymalne zanurzenie przekracza 13,50 m

	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	2,03 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Świnoujście z ładunkiem	2,77 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT

## 11. Pozostałe statki, nie wymienione powyżej

	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	2,73 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	3,56 PLN / 1 GT	0,52 PLN / 1 GT

### § 8 Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków żeglugi morskiej w żegludze regularnej

Opłaty tonażowe i opłaty przystaniowe dla statków żeglugi morskiej w żegludze regularnej wynoszą:

	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście bez ładunku lub odwrotnie	1,91 PLN / 1 GT	0,40 PLN / 1 GT
b) wchodzące do portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem i wychodzące z portu Szczecin lub Świnoujście z ładunkiem	2,75 PLN / 1 GT	0,40 PLN / 1 GT

### § 9 Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków żeglugi morskiej w żegludze liniowej

Opłaty tonażowe i opłaty przystaniowe dla statków żeglugi morskiej w żegludze liniowej naliczane są w zależności od typu statku i wynoszą:

	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
<b>1. Promy</b>		
1-2 zawinięcia w tygodniu	0,51 PLN / 1 GT	0,16 PLN / 1 GT
3 zawinięcia w tygodniu	0,47 PLN / 1 GT	0,14 PLN / 1 GT
4 zawinięcia w tygodniu	0,41 PLN / 1 GT	0,12 PLN / 1 GT
5 zawinięć w tygodniu	0,41 PLN / 1 GT	0,12 PLN / 1 GT
6 zawinięć w tygodniu	0,39 PLN / 1 GT	0,11 PLN / 1 GT
7 i więcej zawinięć w tygodniu	0,39 PLN / 1 GT	0,11 PLN / 1 GT
<b>2. Kontenerowce w żegludze liniowej</b>		
2 zawinięcia w miesiącu	0,85 PLN / 1 GT	0,42 PLN / 1 GT
1 zawinięcie w tygodniu	0,80 PLN / 1 GT	0,40 PLN / 1 GT
2 zawinięcia w tygodniu	0,76 PLN / 1 GT	0,38 PLN / 1 GT
3 i więcej zawinięć w tygodniu	0,71 PLN / 1 GT	0,36 PLN / 1 GT
<b>3. Statki ro/ro w żegludze liniowej</b>		
2 zawinięcia w miesiącu	1,07 PLN / 1 GT	0,16 PLN / 1 GT
1 zawinięcie w tygodniu	1,02 PLN / 1 GT	0,15 PLN / 1 GT

2 zawinięcia w tygodniu	0,96 PLN / 1 GT	0,14 PLN / 1 GT
3 i więcej zawinięć w tygodniu	0,91 PLN / 1 GT	0,13 PLN / 1 GT

#### 4. Drobnicowce konwencjonalne w żegludze liniowej

	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
2 zawinięcia w miesiącu	1,91 PLN / 1 GT	0,40 PLN / 1 GT
1 zawinięcie w tygodniu	1,83 PLN / 1 GT	0,38 PLN / 1 GT
2 zawinięcia w tygodniu	1,69 PLN / 1 GT	0,36 PLN / 1 GT
3 i więcej zawinięć w tygodniu	1,60 PLN / 1 GT	0,34 PLN / 1 GT

##### Objaśnienia:

- (i) Dla statków żeglugi morskiej w żegludze liniowej z wyłączeniem promów, stawki opłat tonażowych i przystaniowych obliczane są na podstawie łącznej ilości zawinięć wszystkich statków obsługujących linię żeglugową, odpowiednio w czasie jednego tygodnia lub jednego miesiąca.
- (ii) Dla promów w żegludze liniowej stawki opłat tonażowych i przystaniowych obliczane są na podstawie ilości zawinięć tego samego statku obsługującego linię żeglugową pomiędzy portem morskim w Świnoujściu a innym portem morskim w czasie jednego tygodnia i obliczane są dla każdego statku oddzielnie.
- (iii) Dla celu obliczenia opłat tonażowych i opłat przystaniowych dla statków żeglugi morskiej w żegludze liniowej, określenie „tydzień” oznacza okres czasu rozpoczynający się w poniedziałek o godzinie 00.00, a kończący się w niedzielę o godzinie 24.00.
- (iv) Dla celu obliczenia opłat tonażowych i opłat przystaniowych dla statków żeglugi morskiej w żegludze liniowej, określenie „miesiąc” oznacza okres czasu rozpoczynający się w pierwszego dnia miesiąca o godzinie 00.00, a kończący się ostatniego dnia miesiąca o godzinie 24.00.

#### § 10 Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków żeglugi przybrzeżnej i statków żeglugi śródlądowej

##### 1. Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków przewożących ładunek:

	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
statki do 1 000 GT	0,22 PLN / 1 GT	0,18 PLN / 1 GT
statki powyżej 1 000 GT	0,30 PLN / 1 GT	0,22 PLN / 1 GT

##### 2. Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków pasażerskich:

	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) uprawiających żeglugę nieregularną		
statki do 1 000 GT	0,30 PLN / 1 GT	0,18 PLN / 1 GT
statki powyżej 1 000 GT	0,39 PLN / 1 GT	0,22 PLN / 1 GT
b) uprawiających żeglugę liniową		
statki do 1 000 GT	0,18 PLN / 1 GT	0,09 PLN / 1 GT
statki powyżej 1 000 GT	0,22 PLN / 1 GT	0,13 PLN / 1 GT

#### § 11 Opłaty tonażowe i przystaniowe dla wszystkich typów statków zawijających w celach niehandlowych, bądź statków pozostających przy nabrzeżu lub nabrzeżach przed rozpoczęciem czynności wykonywanych w celach handlowych lub po zakończeniu czynności wykonywanych w celach handlowych

Opłaty tonażowe i opłaty przystaniowe dla wszystkich typów statków zawijających do portu w celach niehandlowych oraz pozostających przy nabrzeżu lub nabrzeżach przed rozpoczęciem lub po zakończeniu czynności wykonywanych w celach handlowych wynoszą:

	<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
a) statki wchodzące do portu w celu zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji i wychodzące z portu przed		

upływem 48 godzin	0,22 PLN / 1 GT	0,05 PLN / 1 GT
b) statki wchodzące do portu w celu udzielenia pomocy lekarskiej dla chorego członka załogi lub pasażera albo wyładowania zwłok	0,22 PLN / 1 GT	0,05 PLN / 1 GT
c) statki wchodzące do portu w celu schronienia na okres złej pogody	0,22 PLN / 1 GT	0,05 PLN / 1 GT
d) statki wchodzące do portu w celu składania oficjalnych wizyt kurtuazyjnych	0,22 PLN / 1 GT	0,05 PLN / 1 GT
e) statki nowobudowane wychodzące z portu, statki wchodzące do portu w celu: remontu, rozbiórki, uzupełnienia paliwa, prowiantu lub wyposażenia, wymiany załogi, zdania odpadów, a także kadłuby statków	0,62 PLN / 1 GT	
- za pierwszą rozpoczętą dobę		0,49 PLN / 1 GT,
- za każdą następną rozpoczętą dobę		0,05 PLN / 1 GT
f) statki wchodzące do portu wyłącznie na postój	0,62 PLN / 1 GT	
- za pierwszą rozpoczętą dobę		0,49 PLN / 1 GT,
- za każdą następną dobę		0,05 PLN / 1 GT
g) statki o których mowa w § 3 ust.13 zdanie drugie Taryfy - do wyliczonej opłaty przystaniowej dolicza się dodatkowo po 0,04 PLN / 1 GT za każdą rozpoczętą dobę postoju powyżej 7 dób określonych w przywołanym powyżej przepisie.		

### § 12 Opłaty tonażowe i przystaniowe dla statków specjalnych

Opłaty tonażowe i opłaty przystaniowe dla statków:

- a) szkolnych,
- b) sportowych,
- c) żaglowców wchodzących do portu w związku z imprezami publicznymi,
- d) służb portowych,
- e) wchodzących do portu kutrów i łodzi rybackich wykonujących połowy w rejonie Zatoki Pomorskiej i granicach morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej, zarejestrowanych w jednym z portów Zatoki Pomorskiej;

wynoszą:

<u>opłata tonażowa</u>	<u>opłata przystaniowa</u>
0,00 PLN	0,00 PLN

### § 13 Statki zwolnione z ponoszenia opłat portowych

1. Nie pobiera się opłat portowych od jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, administracji morskiej, administracji rybołówstwa morskiego, Państwowej Inspekcji Sanitarnej, Inspekcji Weterynaryjnej, Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Inspekcji Ochrony Środowiska, Inspektora do spraw Substancji Chemicznych, Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Państwowej Inspekcji Farmaceutycznej, Państwowej Inspekcji Pracy, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa, Policji, Państwowej Straży Pożarnej, a także jednostek używanych wyłącznie do ratowania życia na morzu oraz używanych wyłącznie do zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów.
2. Nie pobiera się opłat portowych, na zasadzie wzajemności, od jednostek pływających sił zbrojnych Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego.
3. W uzasadnionych przypadkach, ZMPSiŚ S.A. może, czasowo lub na stałe, z zachowaniem zasady równego traktowania i niedyskryminacji, zwolnić z opłat portowych inne niż wymienione w § 13 ust.1 i ust.2 Taryfy jednostki pływające, o ile nie są one używane do prowadzenia działalności gospodarczej w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej.

#### § 14 Opłata pasażerska

Opłata pasażerska wynosi:

- a) dla statków pasażerskich żegluga morskiej i innych statków żegluga morskiej o pojemności powyżej 1 000 GT: 4,35 PLN / 1 pasażera,
- b) dla statków pasażerskich żegluga morskiej i innych statki żegluga morskiej o pojemności poniżej 1 000 GT: 2,18 PLN / 1 pasażera,
- c) dla promów i statków żegluga morskiej pasażersko-towarowych: 3,53 PLN / 1 pasażera,
- d) dla statków pasażerskich w żegludze przybrzeżnej lub w żegludze śródlądowej i statków żegluga przybrzeżnej lub statków żegluga śródlądowej: 1,08 PLN / 1 pasażera.

Objaśnienia:

- (i) *Wysokość opłaty pasażerskiej pobierana od statków żegluga morskiej, statków żegluga przybrzeżnej i statków żegluga śródlądowej jest ustalana na podstawie ilości pasażerów ujętych w zgłoszeniu wejścia lub wyjścia statku do lub z portu.*

#### § 15 Opłata na działalność komisji socjalnych

Opłata na działalność komisji socjalnych, o których mowa w art.87 ustawy z dnia 05 sierpnia 2015 roku o pracy na morzu wynosi: 0,02 PLN / 1 GT statku, nie więcej jednorazowo niż 310,00 PLN.

#### § 16 Opłaty portowe od pojazdów drogowych lub kolejowych

Opłaty portowe od pojazdów drogowych lub kolejowych wynoszą:

- |                            |          |
|----------------------------|----------|
| a) od pojazdów drogowych:  | 0,00 PLN |
| a) od pojazdów kolejowych: | 0,00 PLN |

#### § 17 Interpretacja postanowień Taryfy

1. Postanowienia Taryfy będą interpretowane w taki sposób, aby były zgodne z przepisami prawa bezwzględnie obowiązującymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W przypadku, jeśli którekolwiek z postanowień Taryfy okazałoby się nieważne albo też – z mocy prawa lub ostatecznego albo prawomocnego orzeczenia jakiegokolwiek sądu lub organu władzy albo administracji publicznej – zostałyby uznane za nieważne lub nieskuteczne, wszelkie pozostałe postanowienia Taryfy pozostaną wiążące, a zdarzenie takie pozostanie bez wpływu na ważność lub skuteczność lub wykonywanie pozostałych postanowień Taryfy.
2. Tytuły poszczególnych jednostek redakcyjnych tekstu Taryfy nie mają znaczenia prawnego i nie wpływają na interpretację postanowień Taryfy.
3. Odesłania do jednostek redakcyjnych tekstu (paragrafy, ustępy, etc.) stanowią odesłania do jednostek redakcyjnych Taryfy.
4. Objasnienia umieszczone w treści poszczególnych jednostek redakcyjnych tekstu Taryfy mają zastosowanie wyłącznie do interpretacji jednostki redakcyjnej tekstu, w której zostały umieszczone.
5. W każdym przypadku, w którym w tekście Taryfy użyta została liczba mnoga, te same postanowienia Taryfy mają zastosowanie przy użyciu liczby pojedynczej. W każdym przypadku, w którym w tekście Taryfy użyta została liczba pojedyncza, te same postanowienia Taryfy mają zastosowanie przy użyciu liczby mnogiej.
6. W przypadku odwołania się w treści Taryfy do aktu prawnego, zastosowanie ma aktualny w dacie zastosowania Taryfy tekst tego aktu prawnego lub tekst aktu prawnego, który zastąpił akt prawny przywołany w treści Taryfy w jego brzmieniu aktualnym w dacie zastosowania Taryfy.

## § 18 Informacje dodatkowe

1. Informacje o wysokości opłat za wszelkie inne świadczenia ZMPSiŚ S.A. nie wymienione w Taryfie lub usługi świadczone przez ZMPSiŚ S.A. zamieszczone są w „Taryfie opłat za usługi” ZMPSiŚ S.A. dostępnej pod adresami:  
<http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/do-pobrania/taryfy/> lub  
<http://bip.port.szczecin.pl/artykul/61/32/obowiazujace-taryfy>.
2. Wyjaśnienia w zakresie stosowania Taryfy lub naliczania opłat portowych uzyskać można pod numerami telefonów: +48 91 430 8371 lub +48 91 430 8442 lub +48 91 430 8022.