TARYFA OPŁAT PORTOWYCH
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDYNIA
SPÓŁKA AKCYJNA

Obowiązująca od dnia 01 kwietnia 2026 roku

Taryfa ustanowiona przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
Uchwałą Zarządu Spółki nr 022/IX/2026 z dnia 22.01.2026 r.

TARYFA OPŁAT PORTOWYCH
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDYNIA
SPÓŁKA AKCYJNA

Spis treści

Dział I: Postanowienia ogólne 3
§ 1. Stosowanie Taryfy 3
§ 2. Objaśnienia 5
Dział II: Opłaty portowe 8
§ 3. Opłaty tonażowe dla statków żeglugi morskiej 8
§ 4. Opłaty tonażowe dla statków żeglugi przybrzeżnej 9
§ 5. Opłaty tonażowe dla pozostałych statków 10
§ 6. Opłaty przystaniowe dla statków żeglugi morskiej 11
§ 7. Opłaty przystaniowe dla statków żeglugi przybrzeżnej 13
§ 8. Opłaty przystaniowe dla pozostałych statków 14
§ 9. Opłaty pasażerskie 14
§ 10. Pozostałe opłaty portowe 15
Dział III: Postanowienia dodatkowe 16

Dział I: Postanowienia ogólne

§ 1.
Stosowanie Taryfy

1. Niniejsza Taryfa określa wysokość opłat portowych ustanowionych i pobieranych przez Port Gdynia, na podstawie art. 8 Ustawy oraz Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE. L nr 57 poz. 1).

2. Stawki Taryfy wyrażone są w złotych polskich [PLN].

3. Przy płatnościach wynikających z niniejszej Taryfy zastosowanie mają obowiązujące w Rzeczpospolitej Polskiej odpowiednie przepisy prawa.

4. Dokumenty niezbędne do rozliczenia zawinięcia do Portu Gdynia należy dostarczyć nie później niż 72 godziny od odcumowania statku od nabrzeża. Do czasu wskazanego w zdaniu poprzednim nie wlicza się weekendów oraz dni ustawowo wolnych od pracy na terytorium Rzeczpospolitej Polskiej. Po tym okresie Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. jest uprawniony do wystawienia faktury zgodnie z posiadaną dokumentacją.

5. Termin płatności faktur dotyczących opłat portowych wynosi 21 dni kalendarzowych od daty ich wystawienia. Port Gdynia zawiadamia, że od dnia 1 lutego 2026 jest zobowiązany do wystawiania i przesyłania faktur w postaci ustrukturyzowanej (w systemie KSeF – Krajowym Systemie e-Faktur). W związku z powyższym, faktury należy odbierać tylko bezpośrednio z systemu KSeF (nie dotyczy przypadków, o których mowa w art. 106nf i 106ng ustawy o podatku od towarów i usług), nawet jeśli druga Strona nie ma obowiązku wystawiania i przesyłania faktur ustrukturyzowanych. Nabywcy, którzy zostali wyszególnieni w art. 106gb ust. 4 ustawy o podatku od towarów i usług, nie mają obowiązku odbierania faktur za pośrednictwem systemu KSeF. W takich przypadkach Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna przekaże faktury w sposób uzgodniony z Nabywcą.

6. Stawki opłat portowych nie zawierają podatku VAT. Do stawek opłat portowych zostanie doliczony podatek VAT według stawki obowiązującej w dniu wykonania usługi, i właściwej dla rodzaju usługi.

7. W przypadku gdy łączna suma opłat portowych - należnych na podstawie niniejszej Taryfy - wynosi mniej niż 100,00 zł, użytkownik infrastruktury portowej zobowiązany jest do zapłaty kwoty 100,00 zł.

8. Każdy statek przybywający do portu zobowiązany jest do przesłania Portowi zgłoszenia wejścia/ wyjścia statku do/z Portu w terminach określonych Zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – Przepisy Portowe. Zgłoszenia tego należy dokonać poprzez moduł maklerski PCS-MM. Czynności zgłoszenia dokonuje agent statku. Zgłoszenie winno zawierać następujące informacje:
   - Nazwa, nr IMO statku, sygnał rozpoznawczy statku,
   - typ statku i jego wymiary: długość, szerokość, max. zanurzenie na wejściu/wyjściu,
   - GT oraz DWT statku,
   - nazwę ostatniego portu z którego statek przypłynął i nazwę portu do którego wypływa,
   - nazwę armatora, nazwę agenta i ich dane kontaktowe,
   - cel zawinięcia,
   - ilość ładunku: tonaż, sztuki i rodzaj ładunku,
   - informacje o ładunkach niebezpiecznych,

- data ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego – w przypadku zbiornikowca przewożącego więcej niż 2 000 t ładunków olejowych,
- liczbę załogi i pasażerów,
- nazwy nabrzeży lub stanowisk przy których zacumuje statek,
- nazwy linii i/lub jej numeru, jeżeli zawinięcie następuje w ramach zarejestrowanej linii regularnej,
- kompletne dane płatnika opłat portowych, w tym dane kontaktowe płatnika opłat portowych (adres e-mail do przesyłania faktur oraz adres e-mail do przesyłania wezwań do zapłaty),
- aktualnie obowiązujący Certyfikat „ESI" (Environmental Ship Index) lub Certyfikat „CSI" (Clean Shipping Index).

9. Opłaty za świadczenie usługi portowej polegającej na gospodarowaniu odpadami statkowymi, wraz z określeniem wielkości i rodzajów odpadów statkowych odbieranych przez portowe urządzenia odbiorcze oraz warunków ich odbioru, reguluje Uchwała Zarządu Portu Gdynia w sprawie przyjęcia warunków odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków oraz Decyzja Marszałka Województwa Pomorskiego zatwierdzająca „Portowy plan gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków", podanymi do publicznej wiadomości na stronie internetowej www.port.gdynia.pl .
   Armator statku, lub jego przedstawiciel, zobowiązany jest do przekazania informacji o odpadach znajdujących się na statku, wraz z przeznaczonymi do zdania w porcie, poprzez system kontrolno-informacyjny dla polskich portów NSW (National Single Window) przed wejściem statku do portu. W przypadku zmiany ww. informacji w trakcie postoju statku w porcie, informację taką należy skorygować w systemie kontrolno-informacyjnym dla polskich portów NSW oraz przesłać do Głównego Dyspozytora Portu i Działu Ochrony Środowiska drogą elektroniczną na adresy: dyspozytor@port.gdynia.pl , srodowisko@port.gdynia.pl .

10. Podstawą do ustalenia wysokości opłat portowych obliczanych za 1 GT jest odpowiednie aktualne międzynarodowe świadectwo pomiarowe statku lub ważna karta bezpieczeństwa określająca pojemność brutto (GT) statku, które zobowiązany jest doręczyć Portowi Gdynia armator statku lub jego przedstawiciel.

11. Dla tankowców posiadających podwójne dno lub oddzielne zbiorniki balastowe podstawę wymiaru opłat stanowi pojemność brutto (GT) pomniejszona o pojemność podwójnego dna lub oddzielnych zbiorników balastowych, określonych w:
    - uznanym świadectwie (IOPP Certificate);
    - międzynarodowym świadectwie pomiarowym statku.

12. Jeżeli w świadectwie pomiarowym statku wykazane są różne pojemności statku lub statek posiada dwa świadectwa pomiarowe, podstawą naliczenia opłaty jest pomiar wyższy. W przypadku braku możliwości określenia pojemności brutto (GT):
    a) statku żeglugi morskiej opłaty portowe pobiera się od pojemności brutto statku (V) wynikającej z iloczynu jego długości całkowitej (L), szerokości max (B) i zanurzenia według letniej marki jednostki (T) z zaokrągleniem wzwyż do pełnego jednego m^3 według wzoru określającego, iż GT = V,
    b) statku żeglugi przybrzeżnej opłaty portowe pobiera się od pojemności brutto statku (V) wynikającej z iloczynu jego długości całkowitej (L), szerokości max (B) i wysokości bocznej jednostki (H) z zaokrągleniem wzwyż do pełnego jednego m^3 według wzoru określającego, iż GT = 25% V,
    c) w odniesieniu do statków posiadających świadectwo pomiarowe określające ich tonaż w BRT przyjmuje się do ustalenia opłaty portowej, iż GT = BRT.

13. Podstawą do ustalania typu statku będzie klasyfikacja statku zawarta w Lloyd's Register of Shipping, przy czym – dla celów naliczania wysokości opłat portowych - drobnicowce

przewożące wyłącznie kontenery traktowane będą jako kontenerowce. W przypadku braku klasyfikacji statku w Lloyd's Register of Shipping – podstawą klasyfikacji typu statku będzie świadectwo rejestrowe wystawione przez inne, uznane towarzystwo klasyfikacyjne.

14. Dla statków opuszczających stocznie po przebudowie lub remoncie, podstawą wymiaru opłat jest GT statku w dniu wyjścia z portu.

15. Nie pobiera się opłat portowych od jednostek pływających i pojazdów drogowych lub kolejowych instytucji, organów wyspecyfikowanych w art. 8 ust. 3 i 4 Ustawy.

16. Nie pobiera się opłat portowych od jednostek pływających wykonujących prace hydrotechniczne na zlecenie Portu Gdynia, a stosowne zapisy zostały zawarte w kontrakcie pomiędzy Portem Gdynia a danym zleceniobiorcą.

17. Statek pasażerski, który nie zawinął do portu pomimo rezerwacji nabrzeża, ponosi opłatę anulacyjną (Cancellation fee) w wysokości 20% należnych opłat portowych (z wyłączeniem opłaty pasażerskiej). Opłata nie będzie pobierana w przypadku odwołania wizyty statku do 72 godzin przed awizowanym zawinięciem.

18. Jednostka zacumowana do burty innej jednostki, która zacumowana jest do nabrzeża lub przystani należących do Portu Gdynia, podlega opłacie przystaniowej w wysokości naliczonej zgodnie z § 6 - 8 niniejszej Taryfy.

19. Opłaty portowe pobiera się jednokrotnie od statków żeglugi morskiej dokonujących wyjścia na redę portu celem kontynuacji przeładunku. Objęcie zawinięcia takim rozliczeniem wymaga zgłoszenia, przed wyjściem statku na redę portu, do Głównego Dyspozytora Portu drogą elektroniczną na adres dyspozytor@port.gdynia.pl wraz z potwierdzeniem terminalu przeładunkowego wskazującym na konieczność takiego działania.

20. W przypadku przerw w przeładunku statku, opóźnień i innych nadzwyczajnych sytuacji przedstawiciel statku zobowiązany jest na bieżąco informować o tym Głównego Dyspozytora Portu.

§ 2.
Objaśnienia

Użyte w niniejszej Taryfie określenia oznaczają:

1. "Linia regularna" - linia żeglugowa działającą pomiędzy Portem Gdynia a portami polskimi i/lub obcymi, zgłoszona na adres email: handlowy@port.gdynia.pl i zaakceptowana przez Port, wykonywana według ułożonego z góry, na okres co najmniej jednego miesiąca kalendarzowego, rozkładu rejsów, z wyłączeniem przypadków wejść statku do portu i wyjść statku z portu wyłącznie w związku z przewozami ładunków całostatkowych, jeżeli taki przewóz odbywa się na warunkach umowy czarterowej. Akceptacja/zarejestrowanie linii regularnej w Porcie Gdynia następuje po okresie próbnym, który obejmuje 3 kolejne zawinięcia w ramach tej linii.
   Port Gdynia ma prawo wyrejestrować linię regularną w przypadku braku zawinięć statków danej linii w okresie kolejnych:
   - 2 tygodni dla statków zawijających 1 raz w tygodniu i częściej,
   - 3 miesięcy dla statków zawijających nie rzadziej niż raz w miesiącu,
   - 6 miesięcy dla statków zawijających nie rzadziej niż raz na kwartał.

2. Armator ma prawo wprowadzić do obsługi linii statki inne aniżeli podane w rozkładzie rejsów i/lub statki dodatkowe. Nazwy tych statków jako statków zastępczych i/lub dodatkowych winny być uprzednio pisemnie podane do wiadomości Portu Gdynia na adres dyspozytor@port.gdynia.pl najpóźniej na 48 godzin przed terminem ich przybycia.

3. "Międzynarodowe świadectwo pomiarowe statku" - świadectwo pomiarowe wydane na podstawie Międzynarodowej Konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 roku sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 roku (Dz. U. z 1983 nr 56 poz. 247) bądź innej umowy międzynarodowej w tym zakresie, której stroną jest Rzeczpospolita Polska.

4. Określenie "tydzień" stosowane przy ustalaniu opłat portowych, których wysokość zależy od częstotliwości zawinięć statków do portu, oznacza okres czasu rozpoczynający się w niedzielę o godz. 23:00 i kończący się w najbliższą niedzielę o godz. 22:59.

5. "Żegluga przybrzeżna" – żegluga morska uprawiana w Zatoce Gdańskiej obejmującej obszar wód ograniczony linią łączącą Hel z punktem styku polsko-rosyjskiej granicy państwowej na Mierzei Wiślanej. W rozumieniu niniejszej Taryfy dla statków typu „bunkierka" – wykonujących wyłącznie czynności bunkrowania – za żeglugę przybrzeżną uznawane są również rejsy na trasie Szczecin/Świnoujście – Gdynia.

6. Certyfikat „ESI" – Environmental Ship Index identyfikuje statki pełnomorskie, które osiągają lepsze wyniki w redukcji emisji do powietrza niż wymagane przez obecne normy emisji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Certyfikat jest częścią World Ports Sustainability Program (www.environmentalshipindex.org).

7. Certyfikat „CSI" – Clean Shipping Index jest niezależnym i holistycznym systemem oznaczania efektywności środowiskowej statków. Certyfikat jest opracowany przez Szwedzki Instytut Badań nad Środowiskiem IVL (www.cleanshippingindex.com).

8. PCS – Port Community System, neutralna i otwarta cyfrowa platforma, integrująca dotychczas eksploatowane systemy, umożliwiająca bezpieczną i inteligentną wymianę danych pomiędzy prywatnymi i publicznymi interesariuszami Portu Gdynia w celu podniesienia efektywności obrotu ładunkowego. PCS stanowi jeden z elementów infrastruktury portowej Portu Gdynia, a jego operatorem jest Polski PCS Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000704544.

9. PCS-MM - oznacza moduł maklerski Port Community System – moduł stanowiący część PCS, mający za zadanie skrócić czas przygotowywania formalności związanych ze zgłoszeniem wejścia statku do portu morskiego. Moduł maklerski jest platformą cyfrową przeznaczoną do wymiany komunikatów elektronicznych, związanych z wizytą statków w porcie. Jest narzędziem wsparcia cyfrowego dedykowanym dla uczestników obrotu portowego tj. np. agent morski, kapitan statku, armator, zapewniającym pełną re-używalność danych. Korzystanie z PCS-MM możliwe jest po uprzednim utworzeniu konta dostępowego, które można uzyskać składając wniosek pod adresem: biuro@polskipcs.pl .

10. PCS-MT – oznacza moduł towarowy Port Community System – moduł stanowiący część PCS, przeznaczony do automatycznej obsługi komunikatów w formacie EDIFACT dotyczących towarów znajdujących się w kontenerach składowanych lub przeładowywanych w terminalach w porcie. Obsługa ta polega na przesyłaniu i kompilacji informacji zawartych w systemie informatycznym terminala (podmiotu prowadzącego magazyn czasowego składowania) z informacjami zawartymi w systemach Krajowej Administracji Skarbowej, dotyczącymi objęcia procedurami celnymi zadeklarowanych towarów znajdujących się w danym kontenerze, w celu zwolnienia celnego tych towarów w ramach odpowiedniej procedury celnej, oraz

na przekazywaniu do systemu informatycznego terminala informacji o nadaniu przez odpowiedni organ Krajowej Administracji Skarbowej potwierdzenia unijnego statusu celnego zadeklarowanych towarów znajdujących się w kontenerze. Korzystanie z PCS-MT jest dobrowolne i odpłatne.

11. Port Gdynia – Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., podmiot zarządzający portem w Gdyni, uprawniony na mocy Ustawy do stanowienia i pobierania opłat portowych.

12. Port – port morski w Gdyni, którego granice określa rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni (Dz. U. z 2020 r. poz. 822).

13. Ustawa – ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796).

14. Rozporządzenie - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE. L nr 57 poz. 1).

15. Czynności handlowe – wyładunek lub załadunek towaru wraz z jego rozmocowaniem i zamocowaniem. Do czynności tych zalicza się również wyokrętowanie i zaokrętowanie pasażerów. Za towar uznaje się wszystko, co nie jest przeznaczone na potrzeby własne jednostki pływającej lub do osobistego użytku załogi lub pasażerów.

16. Użytkownik infrastruktury portowej - podmiot korzystający ze znajdujących się w granicach portu akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji, związanych z funkcjonowaniem portu, przeznaczonych do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 Ustawy.

Dział II: Opłaty portowe

§ 3.
Opłaty tonażowe dla statków żeglugi morskiej

1. Ustala się wysokość opłaty tonażowej:

Lp.	Typ i wielkość statku	Wysokość opłaty [zł/ 1 GT]
1.	Samochodowce	1,08
2.	Drobnicowce	3,40
3.	Chłodniowce	3,46
4.	Kontenerowce	1,19
5.	Statki typu "ro-ro"	1,52
6.	Masowce	3,79
7.	Statki pasażerskie	0,61
8.	Promy	0,80
9.	Zbiornikowce	4,38
10.	Holowniki, pchacze, zestawy pchane i zespoły holownicze	2,44
11.	Pozostałe statki żeglugi morskiej	3,40

2. Wysokość upustu od opłaty tonażowej dla statków linii regularnych wchodzących do portu:
   a) co najmniej 12 razy w tygodniu wynosi 60%,
   b) co najmniej 8 razy w tygodniu wynosi 55%,
   c) co najmniej 6 razy w tygodniu wynosi 50%,
   d) co najmniej 4 razy w tygodniu wynosi 45%,
   e) 3 razy w tygodniu wynosi 35%,
   f) 2 razy w tygodniu wynosi 30%,
   g) 1 raz w tygodniu wynosi 25%,
   h) rzadziej niż raz w tygodniu, lecz nie rzadziej niż raz w miesiącu, wynosi 20%,
   i) nie rzadziej niż raz na kwartał wynosi 10%,

   odpowiedniej stawki opłaty określonej w § 3 ust. 1. Rabat jest liczony łącznie dla wszystkich jednostek zatrudnionych w ramach danej linii regularnej operujących pod jedną marką handlową.

3. Wysokość upustu od opłaty tonażowej dla statków pasażerskich (§ 3 ust. 1. Lp. 7) zawijających do portu uzależniona jest od liczby zawinięć danego statku w roku kalendarzowym i wynosi:
   a) 20% za 2 i 3 zawinięcie,
   b) 40% za 4 i 5 zawinięcie,
   c) 50% za 6 i każde kolejne zawinięcie,

   odpowiedniej stawki opłaty określonej w § 3 ust. 1.

4. Dla statków żeglugi morskiej nowo zbudowanych oraz statków wchodzących do portu lub stoczni w celu remontu, przebudowy, rozbiórki, złomowania bądź uzupełnienia paliwa, prowiantu, wody lub materiałów wyposażenia, wymiany załogi i niewykonujących Czynności

handlowych, jeżeli ich pobyt w porcie lub stoczni ogranicza się do czasu niezbędnego do wykonania tych czynności, opłata wynosi 35% odpowiedniej stawki opłaty określonej w ust.1. Nie mają wówczas zastosowania ust. 2, 3.
Jeżeli jednostka taka jest elementem zestawu pchanego lub zespołu holowniczego, podlega stawce opłaty tonażowej zgodnie z typami statków wskazanymi w ust. 1.

5. Dla statków żeglugi morskiej wchodzących do portu wyłącznie na postój i nie wykonujących Czynności handlowych, opłata wynosi 75% odpowiedniej stawki opłaty określonej w ust. 1. Nie mają wówczas zastosowania ust. 2, 3, 4.

6. Statki żeglugi morskiej wykonujące w porcie Czynności handlowe, a następnie udające się do stoczni lub odwrotnie uiszczają jedną pełną opłatę tonażową z uwzględnieniem stosownych upustów przysługujących statkom zarejestrowanej linii regularnej.

§ 4.
Opłaty tonażowe dla statków żeglugi przybrzeżnej

1. Ustala się wysokość opłaty tonażowej:

Lp.	Typ i wielkość statku	Wysokość opłaty [zł/ 1 GT]
1.	Holowniki i pchacze, zestawy pchane i zespoły holownicze	2,44
2.	Barki i pontony - bez napędu	0,15
3.	Barki z napędem	0,28
4.	Bunkierki (wykonujące wyłącznie czynności bunkrowania)	0,41
5.	Kutry rybackie i łodzie rybackie o długości do 35m	0,00
6.	Pozostałe statki	0,28

2. Roczne zryczałtowane opłaty tonażowe płacą statki stale zatrudnione w porcie, wykonujące rejsy wewnątrzportowe oraz w rejonie Zatoki Gdańskiej. Zgłoszenie jednostek przez armatora w celu ustalenia wymiaru opłaty tonażowej powinno nastąpić najpóźniej do końca grudnia roku poprzedzającego. Każda dodatkowa jednostka rozpoczynająca stałe zatrudnienie w porcie, w trakcie roku kalendarzowego, może być zgłoszona do objęcia roczną zryczałtowaną opłatą tonażową. Przy zgłoszeniu w trakcie roku, opłata ryczałtowa będzie naliczana za wszystkie pełne miesiące, od dnia zgłoszenia do końca roku. Roczna opłata będzie proporcjonalna do liczby miesięcy korzystania z infrastruktury portowej w danym roku.

3. Roczne zryczałtowane opłaty tonażowe nie obejmują zawinięć handlowych w ruchu międzynarodowym.

4. Dla statków pasażerskich o tonażu poniżej 1 000 GT oraz dla statków, o których mowa w ust. 2, wysokość rocznej opłaty tonażowej ustala się jako trzydziestokrotność opłaty jednorazowej określonej odpowiednio w § 3 ust. 1 oraz w § 4 ust. 1.

5. Jednorazowe opłaty tonażowe uiszczane są przez statki inne niż wymienione w ust. 2 i 4.

§ 5.
Opłaty tonażowe dla pozostałych statków

1. Ustala się wysokość opłaty tonażowej dla statków wchodzących do portu w innym celu niż wykonywanie Czynności handlowych:

Lp.	Typ i wielkość statku	Wyłączny cel wejścia do portu	Wysokość opłaty [zł/ 1 GT]
1.	Każdy statek	schronienie przed niepogodą, bez wykonywania czynności wskazanych w § 3 ust. 4	0,00
2.	Każdy statek	uzyskanie pomocy lekarskiej dla chorego członka załogi lub pasażera	0,00
3.	Każdy statek	złożenie oficjalnej wizyty kurtuazyjnej	0,00
4.	Statki żeglugi przybrzeżnej	remont, przebudowa, rozbiórka lub złomowanie	0,00
5.	Statki żeglugi przybrzeżnej	uzupełnienie paliwa, materiałów lub wyposażenia	0,00
6.	Każdy statek poniżej 6 m długości	w każdym przypadku	0,00
7.	Statki naukowo-badawcze, szkolne	z wyłączeniem rejsów komercyjnych	0,00

§ 6.
Opłaty przystaniowe dla statków żeglugi morskiej

1. Ustala się opłatę przystaniową dla:

Lp.	Typ i wielkość statku	Czas użytkowania infrastruktury portowej	Wysokość opłaty [zł/ 1 GT]
1.	Promy, statki „ro-ro", samochodowce, pasażerskie	za czas zajmowania nabrzeża, uzasadniony potrzebami handlowymi oraz za 12 godzin przed i pierwsze 4 godziny po tym czasie lub w przypadku wejścia do Portu na postój	0,26
2.	Pozostałe statki	za czas zajmowania nabrzeża, uzasadniony potrzebami handlowymi oraz za 12 godzin przed i pierwsze 4 godziny po tym czasie lub w przypadku wejścia do Portu na postój	0,69
3.	Każdy statek	za czas zajmowania nabrzeża, za każde rozpoczęte 4 godziny po upływie 4 godzin od zakończenia Czynności handlowych	0,26
4.	Każdy statek	za czas zajmowania nabrzeża, za każde rozpoczęte 4 godziny postoju, po upływie pierwszych 4 godzin od jego rozpoczęcia, bez wykonywania Czynności handlowych lub przerwy w tych czynnościach niewywołanej warunkami atmosferycznymi (z wyłączeniem sytuacji wskazanej w pkt 3 powyżej)	0,15 zł/ 1 GT/ 4 godziny
5.	Każdy statek	za czas zajmowania nabrzeża powyżej 12 godzin przed rozpoczęciem Czynności handlowych	27,61 zł/ 1 mb długości statku (LOA)/rozpoczęta doba

2. Wysokość upustu od opłaty przystaniowej dla statków linii regularnych wchodzących do portu:
   a) co najmniej 12 razy w tygodniu wynosi 60%,
   b) co najmniej 8 razy w tygodniu wynosi 55%,
   c) co najmniej 6 razy w tygodniu wynosi 50%,
   d) co najmniej 4 razy w tygodniu wynosi 45%,
   e) 3 razy w tygodniu wynosi 35%,
   f) 2 razy w tygodniu wynosi 30%,
   g) 1 raz w tygodniu wynosi 25%,
   h) rzadziej niż raz w tygodniu, lecz nie rzadziej niż raz w miesiącu, wynosi 20%,
   i) nie rzadziej niż raz na kwartał wynosi 10%,

   odpowiedniej stawki opłaty określonej w § 6 ust. 1. pkt. 1-5. Rabat jest liczony łącznie dla wszystkich jednostek zatrudnionych w ramach danej linii regularnej operujących pod jedną marką handlową.

3. Dla statków nowo zbudowanych oraz statków wchodzących do portu w celu remontu, przebudowy, rozbiórki, złomowania i nie wykonujących Czynności handlowych, jeżeli ich pobyt w porcie ogranicza się do czasu niezbędnego do wykonania tych czynności, jednak nie dłużej niż

168 godzin, stawka wynosi 35% opłaty za wejście wskazanej w §6 ust. 1 pkt 1-2 oraz opłaty za postój wskazanej w §6 ust. 1 pkt 4. Po przekroczeniu tego okresu, stawka za postój wynosi 100% opłaty wskazanej w §6 ust. 1 pkt 4. Nie mają wówczas zastosowania zapisy ust. 2.
Dopuszcza się ustalanie odmiennych warunków postoju powyżej 168 godzin w oparciu o ust. 11 niniejszego paragrafu.

4. Dla statków wchodzących do portu w celu uzupełnienia paliwa, prowiantu, wody lub materiałów wyposażenia, wymiany załogi i nie wykonujących Czynności handlowych, jeżeli ich pobyt w porcie ogranicza się do czasu niezbędnego do wykonania tych czynności, jednak nie dłużej niż 120 godzin, stawka wynosi 35% opłaty za wejście wskazanej w §6 ust. 1 pkt 1-2 oraz opłaty za postój wskazanej w §6 ust. 1 pkt 4. Po przekroczeniu tego okresu, stawka za postój wynosi 100% opłaty wskazanej w §6 ust. 1 pkt 4. Nie mają wówczas zastosowania zapisy ust. 2.
Dopuszcza się ustalanie odmiennych warunków postoju powyżej 120 godzin w oparciu o ust. 11 niniejszego paragrafu.

5. Dla statków pasażerskich, jeżeli ich pobyt nie przekracza 36 godzin przyjmuje się okres wolny od opłat. Po upływie 36 godzin, za każde kolejne, rozpoczęte 36 godzin obowiązuje połowa stawki wskazanej w ust. 1 pkt. 1. Dopuszcza się ustalanie odmiennych warunków postoju powyżej 36 godzin w oparciu o ust. 11 niniejszego paragrafu.

6. W przypadku, gdy statek wykonujący czynności za-/wyładunkowe korzysta podczas pobytu w porcie z nabrzeży lub przystani należących do Portu Gdynia i/lub do innego właściciela, wysokość opłaty przystaniowej pobieranej przez Port Gdynia jest dzielona i wynosi, gdy właścicielem jest:
   a) wyłącznie Port Gdynia: dla Portu Gdynia 100%,
   b) Port Gdynia oraz inny właściciel: dla Portu Gdynia 50%,
   c) Port Gdynia oraz inny właściciel, w tym częściowo Port Gdynia: dla Portu Gdynia 50% + 50% * x % zachodzenia statku na część nabrzeża należącą do Portu Gdynia,
   d) Port Gdynia oraz inny właściciel, w tym częściowo Port Gdynia (kilkukrotnie): dla Portu Gdynia 50% + 50% * większy z % zachodzenia statku na część nabrzeża należącą do Portu Gdynia,
   e) częściowo Port Gdynia: dla Portu Gdynia 100% * x % zachodzenia statku na część nabrzeża należącą do Portu Gdynia,
   f) inny właściciel: dla Portu Gdynia 0%.

   Bez względu na to, który z powyższych wariantów zaistniał, opłata naliczona przez Port Gdynia nie może przekroczyć 100%, czyli stawki wskazanej w wariancie a) powyżej. Inne rabaty, w tym liniowe, nalicza się odpowiednio.

7. Dla statków wchodzących do portu wyłącznie na postój i nie wykonujących Czynności handlowych, stawka wynosi 75% opłaty za wejście wskazanej w §6 ust. 1 pkt 1-2 oraz 100% opłaty za postój wskazanej w §6 ust. 1 pkt 4. Nie mają wówczas zastosowania ust. 2, 3, 4 i 5.
Dopuszcza się ustalanie odmiennych warunków postoju w oparciu o ust. 11 niniejszego paragrafu.

8. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 3. - 5. niniejszego paragrafu, przedstawiciel statku może dostarczyć Głównemu Dyspozytorowi Portu dokument „Statement of facts" potwierdzony przez operatora przeładunkowego i kapitana statku, z zachowaniem terminu wskazanego w § 1 ust. 4. W przypadku niedostarczenia tego dokumentu we wskazanym terminie Port Gdynia jest uprawniony do wystawienia faktury za postój zgodnie z posiadaną dokumentacją.

9. W przypadku niezastosowania się do polecenia Głównego Dyspozytora Portu w zakresie opuszczenia nabrzeża opłata za postój zostanie naliczona w oparciu o trzykrotność stawki

wskazanej w ust. 1. Powyższe nie wyłącza odpowiedzialności za szkody wynikłe z niezastosowania się do polecenia, o którym mowa w zdaniu poprzednim.

10. Do czasu wskazanego w ust. 1 nie wlicza się czasu bunkrowania i/lub zdawania odpadów na Stanowisku Przeładunku Paliw Płynnych na falochronie Portu Gdynia. Wyłączony jest również czas fumigacji ładunku po załadunku trwający do 3 godzin. W przypadku przekroczenia czasu fumigacji, za okres powyżej 3 godzin pobiera się opłatę zgodnie z ust. 1.

11. Warunki postoju statku przy nabrzeżu lub przystani należącej do Portu Gdynia mogą być ustalone w umowach cywilno-prawnych zawieranych przez Port Gdynia z użytkownikiem infrastruktury portowej.

§ 7.
Opłaty przystaniowe dla statków żeglugi przybrzeżnej

1. Ustala się opłatę przystaniową:

Lp.	Typ i wielkość statku	Wysokość opłaty [zł/ 1 GT]
1.	Holowniki, pchacze	0,12
2.	Barki, krypy i pontony – bez napędu	0,12
3.	Barki i krypy z napędem	0,12
4.	Bunkierki (wykonujące wyłącznie czynności bunkrowania)	0,12
5.	Pozostałe statki	0,12

2. Roczne zryczałtowane opłaty przystaniowe płacą statki stale zatrudnione w porcie, wykonujące rejsy wewnątrzportowe oraz w rejonie Zatoki Gdańskiej. Zgłoszenie jednostek przez armatora w celu ustalenia wymiaru opłaty przystaniowej powinno nastąpić najpóźniej do końca grudnia poprzedniego roku. Każda dodatkowa jednostka rozpoczynająca stałe zatrudnienie w porcie, w trakcie roku kalendarzowego, może być zgłoszona do objęcia roczną zryczałtowaną opłatą przystaniową. Przy zgłoszeniu w trakcie roku, opłata ryczałtowa będzie naliczana za wszystkie pełne miesiące, od dnia zgłoszenia do końca roku. Roczna opłata będzie proporcjonalna do liczby miesięcy korzystania z infrastruktury portowej w danym roku.

3. Dla statków pasażerskich o tonażu poniżej 1 000 GT oraz dla statków, o których mowa w ust. 2, wysokość rocznej opłaty przystaniowej ustala się jako trzydziestokrotność opłaty jednorazowej określonej odpowiednio w § 6 ust. 1 oraz w § 7 ust. 1.

4. Jednorazowe opłaty przystaniowe uiszczane są przez jednostki inne niż wymienione w ust. 2 i 3.

5. Roczne i jednorazowe opłaty przystaniowe obejmują pozostawanie statku przy nabrzeżu do 4 godzin od momentu przycumowania. Pozostawanie statku żeglugi przybrzeżnej przy nabrzeżu po tym czasie traktowane jest jako postój. Warunki postoju statku żeglugi przybrzeżnej przy nabrzeżu lub przystani należącej do Portu Gdynia określają umowy cywilno-prawne zawierane przez Port Gdynia z armatorem statku.

§ 8.
Opłaty przystaniowe dla pozostałych statków

Ustala się wysokość opłaty przystaniowej dla statków wchodzących do portu w innym celu niż wykonywanie Czynności handlowych:

Lp.	Typ i wielkość statku	Wyłączny cel wejścia do portu	Wysokość opłaty [zł/ 1 GT]
1.	Każdy statek	schronienie przed niepogodą, bez wykonywania czynności wskazanych w § 6 ust. 3 i 4	0,00
2.	Każdy statek	uzyskanie pomocy lekarskiej dla chorego członka załogi lub pasażera	0,00
3.	Każdy statek	złożenie oficjalnej wizyty kurtuazyjnej	0,00
4.	Statki żeglugi przybrzeżnej	remont, przebudowa, złomowanie lub rozbiórka	0,00
5.	Statki żeglugi przybrzeżnej	uzupełnienie paliwa lub materiałów wyposażenia	0,00
6.	Każdy statek o długości poniżej 6 m	w każdym przypadku	0,00
7.	Statki naukowo-badawcze, szkolne	z wyłączeniem rejsów komercyjnych	0,00

§ 9.
Opłaty pasażerskie

1. Ustala się opłatę pasażerską pobieraną za zejście pasażera na ląd albo za wejście pasażera na statek:

Lp.	Typ i wielkość statku	Wysokość opłaty [zł/ pasażer]
1.	Promy	7,03
2.	Statki pasażerskie i inne statki o tonażu powyżej 1 000 GT	7,57
3.	Statki pasażerskie i inne statki o tonażu do 1 000 GT	3,80
4.	Każdy statek żeglugi przybrzeżnej o tonażu do 1 000 GT	0,00

2. Wysokość opłaty pasażerskiej obliczana jest na podstawie liczby pasażerów wpisanych na listę pasażerów dotyczącą wejścia oraz wyjścia z portu. Opłata za pasażera odbywającego podróż statkiem pasażerskim w ruchu okrężnym pobierana jest jednokrotnie.

§ 10.
Pozostałe opłaty portowe

1. Ustala się **opłatę środowiskową** dla jednostek pływających wchodzących do portu lub jednostek stale zatrudnionych w porcie w wysokości:
   - 0,27 zł/ 1 GT.

   W przypadku dostarczenia do Portu Gdynia (dyspozytor@port.gdynia.pl) ważnego certyfikatu ESI i/lub CSI, statek może uzyskać upust od opłaty środowiskowej według poniższej skali:

Punkty ESI	Punkty CSI	Wysokość rabatu [%]
40,00 – 59,99	45,00 – 74,99	10%
60,00 – 79,99	75,00 – 109,99	30%
80,00 – 100,00	110,00 – 150,00	50%

   Do naliczenia opłaty środowiskowej zostanie zastosowany certyfikat korzystniejszy dla statku.
   Wysokość opłaty środowiskowej dla jednostek pływających bez napędu oraz kutrów i łodzi rybackich o długości do 35,0 m wynosi 0,00 zł/ 1 GT.

2. Ustala się **opłatę kolejową** dla pojazdów kolejowych za korzystanie z portowej infrastruktury kolejowej, będącej w zarządzie Portu Gdynia w wysokości:
   - 0,00 zł/ pojazd kolejowy.

3. Ustala się **opłatę drogową** za korzystanie z dróg kołowych i placów manewrowych wchodzących w skład portowej infrastruktury drogowej, będącej w zarządzie Portu Gdynia w wysokości:
   - 0,00 zł/ pojazd drogowy.

4. Ustala się **opłatę teleinformatyczną**, związaną z obsługą zawinięć w systemach teleinformatycznych Portu Gdynia, dla jednostek pływających wchodzących do portu lub jednostek stale zatrudnionych w porcie w wysokości:

Lp.	Typ i wielkość statku	Wysokość opłaty [zł/ 1 GT]
1.	Samochodowce	0,02
2.	Drobnicowce	0,08
3.	Chłodniowce	0,07
4.	Kontenerowce	0,15
5.	Statki typu "ro-ro"	0,04
6.	Masowce	0,05
7.	Statki pasażerskie	0,01
8.	Promy	0,03
9.	Zbiornikowce	0,06
10.	Holowniki, pchacze, zestawy pchane i zespoły holownicze	0,03
11.	Pozostałe statki	0,06

5. Ustala się **opłatę za skorzystanie z PCS-MT** w wysokości 9,91 zł, która naliczana jest za każdy kontener, bez względu na jego rozmiar, względem którego gestor ładunku w nim się znajdującego, lub jego przedstawiciel, zadeklarował wybór PCS-MT do obsługi komunikatów w formacie EDIFACT dotyczących towarów znajdujących się w danym kontenerze i obsługa taka została wykonana. Opłata pobierana jest od gestora ładunku, lub jego przedstawiciela.
   Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w osobnym komunikacie, z miesięcznym wyprzedzeniem, poinformuje o dacie wprowadzenia opłaty wskazanej powyżej.

6. Roczne zryczałtowane opłaty – środowiskową i teleinformatyczną – płacą statki stale zatrudnione w porcie, wykonujące rejsy wewnątrzportowe oraz w ramach żeglugi przybrzeżnej. Zgłoszenie jednostek przez armatora w celu ustalenia wymiaru tych opłat powinno nastąpić najpóźniej do końca grudnia poprzedniego roku. Każda dodatkowa jednostka rozpoczynająca stałe zatrudnienie w porcie, w trakcie roku kalendarzowego, może być zgłoszona do objęcia roczną zryczałtowaną opłatą środowiskową i teleinformatyczną. Przy zgłoszeniu w trakcie roku, opłata ryczałtowa będzie naliczana za wszystkie pełne miesiące, od dnia zgłoszenia do końca roku. Roczna opłata będzie proporcjonalna do liczby miesięcy korzystania z infrastruktury portowej w danym roku.

7. Dla statków pasażerskich o tonażu poniżej 1 000 GT oraz dla statków, o których mowa w ust. 6, wysokość rocznej opłaty środowiskowej i teleinformatycznej ustala się jako trzydziestokrotność opłaty jednorazowej określonej odpowiednio w ust. 1 oraz w ust. 4.

8. Jednorazowe opłaty środowiskowe i teleinformatyczne uiszczane są przez jednostki inne niż wymienione w ust. 6 i 7.

Dział III: Postanowienia dodatkowe

§ 11.

Port Gdynia, w szczególnych przypadkach lub w sytuacjach nieprzewidzianych w Taryfie, na pisemnie uzasadniony wniosek armatora/agenta może udzielić zniżek od ustalonych w niniejszej Taryfie wysokości opłat portowych lub ustanowić indywidualne warunki dotyczące korzystania z infrastruktury portowej.

§ 12.

Stosownie do zalecenia Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) Nr 138, Port Gdynia pobiera opłaty na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy w wysokości 0,02 zł/ 1 GT. Opłata nie może przekroczyć jednorazowo 350,00 zł.

§ 13.

Wybrane stawki opłat portowych, w przypadku decyzji Portu Gdynia, podlegają waloryzacji w każdym roku kalendarzowym o wartość nie większą niż średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem publikowany przez Prezesa GUS za rok poprzedni, wyłącznie w razie, gdy wskaźnik ten wyniesie powyżej 100. Zmiana wysokości wybranych stawek opłat portowych z tytułu waloryzacji nie stanowi zmiany warunków niniejszej 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 niniejszej Taryfie.

§ 14.

Niniejsza Taryfa jest opublikowana i powszechnie dostępna na stronie internetowej portu www.port.gdynia.pl.

§ 15.

Skorzystanie z infrastruktury portowej skutkuje zobowiązaniem użytkownika infrastruktury do uiszczenia opłat portowych przewidzianych w niniejszej Taryfie.