



Krajowa Izba Gospodarki Morskiej
Polish Chamber of Maritime Commerce

*

**Zbiór praktyk i zasad współpracy
uczestników obrotu portowego**

Gdynia 2013

Zbiór praktyk i zasad współpracy uczestników obrotu portowego

W realizację i obsługę obrotów portowych zaangażowanych jest wiele podmiotów gospodarczych, urzędów i instytucji. Ich działalność opiera się na umowach cywilno-prawnych, regulaminach i przepisach kształtujących relacje pomiędzy uczestnikami tego obrotu z zachowaniem reguł wolnego rynku. Z biegiem lat uczestnicy obrotu portowego wypracowali na tej bazie szereg praktyk i zasad postępowania uznawanych za właściwe. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej uznała za celowe opublikowanie spisanego przy udziale ekspertów środowisk portowych „Zbioru praktyk i zasad współpracy uczestników obrotu portowego”.

Intencją jest dostarczenie uczestniczącym w obrocie portowym pomocnych wskazań odnośnie możliwych sposobów kształtowania wzajemnych relacji oraz zachęcanie do integrowania obiegu informacji obowiązkowych i uzupełniających w systemach elektronicznych.

Indywidualne kształtowanie relacji zgodnie z wolą partnerów podpisujących „Zbiór praktyk i zasad współpracy uczestników obrotu portowego” jest możliwe i nie obliguje do akceptowania wszystkich zapisów, zaproponowanych w tym tekście.

Spis treści:

I. Ogólne zasady współpracy.

1. Wstęp.
2. Planowanie i zawieranie umów.

II. Obsługa statków.

1. Zasady ogólne, awizacja, pilotowanie, holowanie i cumowanie.
2. Odprawa wejściowa.
3. Odprawa wyjściowa.

III. Czynności związane z obsługą ładunku.

1. Przepisy ogólne dla przywozu i wywozu.
2. Przeładunek – przywóz.
3. Przeładunek – wywóz.
4. Składowanie.
5. Manipulacje.

IV. Obrót kontenerowy w portach morskich.

V. Inne usługi.

1. Przewozy wewnątrzportowe.
2. Transport kolejowy.
3. Transport wodny – śródlądowy.
4. Transport samochodowy.

VI. Inne postanowienia.

I. Ogólne zasady współpracy

1. Wstęp

§ 1

Niniejsze zasady są zbiorem postępowań i praktyk w obrocie portowo-morskim, stosowanych przez jego uczestników w polskich portach morskich, o ile strony nie umówiły się inaczej i nie jest to sprzeczne z obowiązującymi przepisami prawa.

§ 2

1. Zasady dotyczące spedytora mają również zastosowanie do osób działających w porcie bez udziału spedytora (właściciela ładunku lub innej osoby, która na podstawie umowy z właścicielem ładunku jest uprawniona do dysponowania ładunkiem) oraz do agenta celnego w sprawach związanych z występowaniem przed organami celnymi.

2. Zasady odnoszące się do przewoźnika morskiego stosuje się odpowiednio do osób działających w jego imieniu.

3. W rozumieniu niniejszych Zasad poniższe określenia oznaczają:

3.1. **agent** (agent morski) – jest to **przedsiębiorca**, który za wynagrodzeniem podejmuje się stałego przedstawicielstwa armatora i lub przewoźnika morskiego w określonym porcie lub na określonym obszarze.

3.2. **armator** – osoba fizyczna lub prawna, która we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub czarterowanym.

3.3. **dozór celny** – oznacza ogólne działania prowadzone przez organy celne w celu zapewnienia przestrzegania przepisów prawa celnego oraz w razie potrzeby innych przepisów mających zastosowanie do towarów znajdujących się pod dozorem celnym. W przypadku portu dozór celny rozpoczyna się od przekroczenia granicy morskiej (patrz droga celna) lub zgłoszenia towarów do wywozu.

3.4. **droga celna** – wprowadzanie towarów na obszar celny Wspólnoty Europejskiej i ich wyprowadzanie z tego obszaru jest dozwolone wyłącznie drogą celną określoną przez organ celny i zgodnie z jego instrukcjami, chyba że przepis odrębny stanowi inaczej.

3.5. **Główny Dyspozytor Portu** – dział zarządu portu zajmujący się między innymi ustalaniem kolejności ruchów statków w porcie w oparciu o plany pracy operatorów

przeładunkowych i zgłoszenia podejścia statków oraz między innymi koordynowaniem i przetwarzaniem informacji, w tym statystycznych i o odpadach statkowych.

3.6. **godziny biurowe** – w portach polskich przez godziny biurowe (*Office hours*) rozumie się czas od godz. 07.00 do godz. 15.00 z wyłączeniem sobót, niedziel oraz dni świątecznych, o ile terminale nie ustanowią inaczej.

3.7. **Incoterms** – reguły handlowe, określające warunki sprzedaży, których stosowanie jest szeroko przyjęte na całym świecie; reguły te dzielą uzgodnione pomiędzy nabywcą i sprzedawcą koszty, a także odpowiedzialność oraz odzwierciedlają rodzaj uzgodnionego transportu.

3.8. **kierownictwo statku** – kapitan statku bądź oficer jego zastępujący.

3.9. **konosament** – jednostronny dokument stanowiący dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego, w ilości i stanie, na statek w celu przewozu, będący legitymacją do dysponowania tym ładunkiem i do jego odbioru; stanowi o stosunku prawnym pomiędzy przewoźnikiem, a odbiorcą ładunku.

3.10. **kontrola celna** – oznacza wykonywanie specjalnych czynności, takich jak:

- weryfikacja towarów,
- kontrola posiadania i autentyczności dokumentów,
- kontrola księgowości i innych dokumentów przedsiębiorstw,
- kontrola środków transportu,
- kontrola bagaży i innych towarów przewożonych przez osoby,
- prowadzenie dochodzeń w postępowaniu administracyjnym i innych podobnych czynności, w celu zapewnienia przestrzegania przepisów prawa celnego i – w razie potrzeby – innych przepisów mających zastosowanie w odniesieniu do towarów znajdujących się pod dozorem celnym.

3.11. **Liner terms** – warunki liniowe (LT) - klauzula określająca zakres obowiązków przewoźnika związanych z przeładunkiem, ujętych we frachcie. Zgodnie z nią przewoźnik odpowiada za:

- załadunek (liner-in) - od nadburcia statku i sztauerkę załadunkową łącznie z mocowaniem, zabezpieczaniem ładunku, materiałami sztauerskimi,
- rozładunek (liner-out) - rozmocowanie ładunku i wyładunek do nadburcia statku.

Występują dodatkowe klauzule rozszerzające zakres obowiązków przewoźnika LTHH (liner terms hook to hook) i FLT (full liner terms).

Przy warunkach liniowych czas przeładunku określają możliwości techniczne statku („as fast as ship can”), jeżeli strony nie umówią się inaczej.

- 3.12. **magazyn czasowego składowania** – zatwierdzone na stałe przez organ celny miejsce do składowania towarów.
- 3.13. **kwit sternika** – dokument potwierdzający przyjęcie ładunku w nim oznaczonego na statek.
- 3.14. **makler** (makler morski) – osoba fizyczna lub prawna, która podejmuje się za wynagrodzeniem, na podstawie każdorazowego zlecenia, pośredniczenia w zawieraniu umów sprzedaży statków, umów przewozu, czarteru na czas, umów holowniczych, umów ubezpieczenia morskiego i innych umów związanych z obrotem morskim, a także innych czynności należących do zakresu działania agenta morskiego.
- 3.15. **manifest ładunkowy (cargo manifest)** – szczegółowy wykaz ładunków na statku z podaniem numerów konosamentów, znaków i ilości sztuk, określenie załadowców i odbiorców, całkowitej wagi ładunku, mogący zawierać stawkę frachtową i określenie miejsca jej płatności.
- 3.16. **operator przeladunkowy** – przedsiębiorca prowadzący działalność przeladunkowo-składową i usługową w polskich portach morskich.
- 3.17. **organ celny** – organ uprawniony, między innymi, do stosowania przepisów prawa celnego.
- 3.18. **organ inspekcji sanitarnej** – organ inspekcji sanitarnej, właściwy dla danego portu; zgodnie z obowiązującym w Polsce stanem prawnym jest to Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny.
- 3.19. **organy inspekcji artykułów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego** – Graniczny Punkt Inspekcji Weterynaryjnej, WIJHARS, Urząd Rybołówstwa, Oddział Graniczny Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa.
- 3.20. **organ kontroli ruchu granicznego (Straż Graniczna)** – organ powołany do ochrony granicy państwowej na lądzie i na morzu oraz kontroli ruchu granicznego.
- 3.21. **PHICS** (*Polish Harbours Information and Control System*) System Kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich – elektroniczny system zbierania i gromadzenia informacji.
- 3.22. **port morski / przystań morska** – akweny i grunty oraz związana z nimi infrastruktura portowa, znajdująca się w granicach portu morskiego/przystani morskiej; miejsce wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą statkom handlowym cumowanie, załadunek lub rozładunek, a pasażerom wejście lub zejście z pokładu statku.
- 3.23. **przedsiębiorstwo transportowe (przewoźnik)** – przedsiębiorca, który za wynagrodzeniem zobowiązuje się do transportowania ładunków przy użyciu środków transportu: kolejowego, samochodowego, śródlądowego (rzecznego), lotniczego.

- 3.24. **przeładunek bezpośredni** – usługa przemieszczenia ładunku bezpośrednio pomiędzy środkami transportu bez użycia składu.
- 3.25. **przeładunek pośredni** – usługa przemieszczenia ładunku pomiędzy środkami transportu za pośrednictwem składu.
- 3.26. **przewoźnik morski** – przedsiębiorca, właściciel statku lub czarterujący, który za wynagrodzeniem świadczy usługi, polegające na wykorzystaniu lub wynajęciu przestrzeni ładunkowej statku i przewozu ładunków w transporcie morskim.
- 3.27. **rzeczoznawca (kontroler)** – firma rzeczoznawczo-kontrolna wykonująca za wynagrodzeniem usługi w zakresie kontroli ładunków związanych z obrotem portowo-morskim.
- 3.28. **spedytor** – przedsiębiorca, który za wynagrodzeniem – w ramach działalności swojego przedsiębiorstwa – zobowiązuje się do wysyłania lub odbioru przesyłek lub innych usług związanych z przewozem ładunków.
- 3.29. **statek liniowy** – statek morski żeglugi handlowej, który zgodnie z zawartymi umowami handlowymi odbywa regularne podróże morskie po ustalonych trasach i według ogłoszonego rozkładu.
- 3.30. **statek trampowy** – statek morski żeglugi handlowej, na którym przewóz ładunków odbywa się w oparciu o umowy handlowe zawierane na jedną lub kilka podróży.
- 3.31. **statek żeglugi regularnej** – statek morski żeglugi handlowej, który zgodnie z zawartymi umowami handlowymi odbywa regularne podróże morskie po ustalonych trasach.
- 3.32. **sztauerka / trymerka** – rozmieszczanie, wyrównywanie, poziomowanie ładunku drobnicowego/zjednostkowanego (sztauerka) lub masowego (trymerka) w ładowniach statku zapewniające bezpieczny przewóz, zgodnie z instrukcjami kierownictwa statku.
- 3.33. **Urząd Celny (Oddział Graniczny lub Oddział Miejscowy)** – znajdujący się na terytorium polskich portów morskich terenowy oddział organów celnych i jego funkcjonariusze uprawnieni do sprawowania kontroli celnej.
- 3.34. **urząd morski / kapitanat portu** - terenowy organ administracji morskiej / jednostka organizacyjna urzędu morskiego w portach i przystaniach morskich.
- 3.35. **way-bill** – dokument potwierdzający przyjęcie ładunku w nim oznaczonego na statek oraz wskazujący prawnego odbiorcę ładunku, zastępujący konosament, ale nie stanowiący tytułu własności.

3.36. **Wspólnotowy Kodeks Celny (WKC)** – rozporządzenie Rady nr 2913/92 ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny z dnia 12.10.1992 roku (Dz.U. z 1992 Nr 302. poz.1)

3.37. **VTS** (*Vessel Traffic Service*) – system zarządzania i kontroli ruchu statków.

3.38. **załadowca** – osoba fizyczna lub prawna, będąca gestorem ładunku przeznaczonego do przewozu lądowo-morskiego, zobowiązana do dostarczenia ładunku do przewozu.

3.39. **załadunek i wyladunek** (sztauerka, trymerka) – przemieszczenie ładunku od burty statku do wnętrza lub odwrotnie, z jego zabezpieczeniem lub uwolnieniem.

3.40. **zarząd portu** – podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, utworzony na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179 z zm.).

2. Planowanie, zawieranie umów

§ 3

Szczegółowe procedury określające zasady ustalania dobowych planów pracy portu wynikają z Regulaminu Głównego Dyspozytora Portu, zwanego dalej „Regulaminem”.

§ 4

Usługi w porcie wykonywane są na podstawie umów i/lub zleceń, składanych w trybie określonym w regulaminach współpracy, wydanych przez operatorów przeładunkowych oraz w obowiązujących taryfach za usługi świadczone w porcie z zachowaniem niniejszych zasad.

§ 5

1. Przewoźnik morski i/lub spedytor zleca operatorowi przeładunkowemu wykonanie pracy przeładunkowej, a przedsiębiorstwu kontrolnemu kontrolę, przedkładając odpowiednie dokumenty i przestrzegając poniższych zasad:
 - a. treść zlecenia udzielonego operatorowi przeładunkowemu powinna informować w sposób dokładny również o usługach i czynnościach, które mają być wykonane równocześnie z pracą operatora przeładunkowego przez inne przedsiębiorstwa i urzędy;
 - b. w przypadkach zlecenia w formie innej niż pisemnej, zlecający potwierdza je na piśmie;

- c. wykonanie zlecenia dotyczącego towarów celnych poprzedzone jest uzyskaniem zezwolenia właściwego lokalnie oddziału celnego i odbywa się w miejscach wyznaczonych lub uznanych przez te organy;
 - d. w przypadku bezpośredniego zagrożenia, wymagającego natychmiastowego rozładunku wszystkich towarów lub ich części, uzyskanie zezwolenia opisanego w punkcie „c” nie jest wymagane.
2. Prace przeładunkowe podejmowane są z początkiem zmian w dniu roboczym, chyba, że zlecono i przyjęto do wykonania prace w dni świąteczne. W wyjątkowych przypadkach prace mogą być rozpoczęte w czasie trwania zmiany, jeżeli zleceniodawca zgłosi takie żądanie i zostanie ono przyjęte, co najmniej na cztery godziny przed rozpoczęciem pracy.

§ 6

1. Przyjęcie zlecenia bez zastrzeżeń jest potwierdzeniem obowiązującej umowy lub równoznaczne z zawarciem umowy o wykonanie usług określonych w zleceniu. Dopuszcza się składanie zleceń drogą elektroniczną lub innym ogólnie przyjętym sposobem komunikowania się. W razie wniesienia zastrzeżeń, strony powinny niezwłocznie uzgodnić ostateczną treść zlecenia.
2. W trybie udzielania zleceń przyjmuje się, że:
- 2.1. Przyjęcie zlecenia odbywa się, jeżeli strony nie umówiły się inaczej, poprzez potwierdzenie przyjęcia zlecenia w formie elektronicznej. W przypadku braku potwierdzenia, zleceniodawca występuje o nie.
 - 2.2. Zlecenie w formie papierowej winno być potwierdzone przez przyjmującego zlecenie na kopii zlecenia przeznaczonego dla zleceniodawcy.
 - 2.3. Jeżeli w toku wykonywania zlecenia wynikną przeszkody lub trudności, o których jedna lub obie strony nie wiedziały w chwili zawierania umowy, strony wspólnie ustalają dalszy tok postępowania;
 - 2.4. Wstrzymanie, odwołanie lub zmiana zlecenia przez zlecającego, powinny nastąpić w dni robocze co najmniej na jedną godzinę przed rozpoczęciem zmiany, na której zlecenia miało być wykonane, a przy usługach, dla których ustalono inny termin, na jedną godzinę przed tym terminem. Tryb postępowania w dni wolne od pracy reguluje taryfa za usługi świadczone przez operatora przeładunkowego;
 - 2.5. 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. Dopuszcza się również zgłaszanie zmian i uzupełnień w formie innej niż pisemnej, potwierdzonej następnie na piśmie. W odniesieniu do ładunków będących pod

dozorem celnym, zmiany lub uzupełnienia powinny być zgłaszane urzędowi celnemu w trybie przewidzianym przepisami celnymi.

§ 7

W przypadku zaistnienia sytuacji nadzwyczajnych, które mogą wpłynąć na pracę portu, obowiązują postanowienia głównego dyspozytora portu, zgodne z zapisami w jego Regulaminie.

II Obsługa statków

1. Zasady ogólne, awizacja, pilotowanie, holowanie i cumowanie

§ 8

1. Przed spodziewanym przybyciem statku, przewoźnik morski lub jego agent podaje głównemu dyspozytorowi portu, operatorowi przeładunkowemu i spedytorowi datę przybycia z co najmniej 3 dniowym wyprzedzeniem lub nie później niż po wyjściu z ostatniego portu, o ile czas podróży trwa krócej.
2. Przewoźnik morski powiadamia głównego dyspozytora portu, operatora przeładunkowego i spedytora o wszelkich zmianach w podanych terminach nadejścia statku, jak również o podstawieniu na linię regularną innych statków aniżeli zgłoszono – natychmiast po otrzymaniu wiadomości o tych zmianach.

§ 9

Przewoźnik morski uzupełnia i rozszerza zakres informacji o statkach i towarach zawartych w paragrafie 8, przekazując do głównego dyspozytora portu oraz terminalu przeładunkowego informacje o statkach spodziewanych w następnych dwudziestu czterech godzinach – z bliskiego zasięgu, w czterdziestu ośmiu godzinach – z dalekiego zasięgu.

§ 10

1. Operator przeładunkowy przydziela miejsca do obsługi statków przy nabrzeżach, którymi dysponuje. Upřednio uzgadnia ze spedytorami miejsca dostarczenia lub składowania ładunku oraz podstawienia środków transportu lądowego.
2. O wyznaczonym miejscu obsługi statków spedytor powiadamia przewoźnika morskiego, po uprzednim uzgodnieniu w ustalonym trybie.

§ 11

1. Przy wprowadzaniu do portu morskiego statku przewożącego materiały niebezpieczne, przewoźnik morski powinien z wyprzedzeniem dobowym, a jeżeli podróż statku trwa krócej – niezwłocznie po wyjściu statku z ostatniego portu – zgłosić kapitanowi portu, spedytorowi, głównemu dyspozytorowi portu i operatorowi przeładunkowemu: nazwę statku, nazwę, ilość i właściwości materiałów niebezpiecznych z określeniem klas IMO itp.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1 przekazywane są do kapitanatu portu za pomocą systemu PHICS. Szczegółowe procedury postępowania określone są w przepisach portowych obowiązujących w danym porcie.
3. Bezpieczeństwo zbiornikowców przewożących ciecze palne, ich postój oraz wyładunek i załadunek w porcie regulują odrębne przepisy.

§ 12

Po zgłoszeniu statku na redzie i wezwaniu przez niego pilota i holownika, przedsiębiorstwa usług pilotowych i holowniczych niezwłocznie powiadamiają kierownictwo statku o terminie przystąpienia do wykonania zamówionej usługi.

§ 13

W polskich portach morskich, o ile umowa stron lub klauzule czarterowe nie przewidują inaczej, statek może złożyć zawiadomienie o gotowości do załadunku lub wyładunku jeżeli nie występują żadne przeszkody techniczne lub prawne leżące po stronie statku/przewoźnika do rozpoczęcia operacji. Zawiadomienie powinno być złożone z nabrzeża po zacumowaniu statku, a w przypadku zajętości nabrzeża, zawiadomienie może być złożone z redy, lub z nabrzeża postojowego, jeżeli takie zostało zaaranżowane.

§ 14

1. Przy wprowadzaniu statków do portu zachowuje się następującą kolejność:
 - a. statki w niebezpieczeństwie , jednostki po awarii na warunkach określonych przez kapitana portu;
 - b. statki pasażerskie, statki linii regularnych i statki z ładunkiem zwierząt i żywności;
 - c. inne statki w kolejności przybycia na redę;
2. Zmiana kolejności wejść ustalonej przez dyspozytora portu, a dotyczącej podpunktu „c” może nastąpić z inicjatywy i na wniosek pisemny zainteresowanego, jeśli dotyczy tego samego przewoźnika morskiego, gestora ładunku lub operatora przeładunku za ich wspólną zgodą.
3. Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa ostateczną decyzję o kolejności wejścia podejmuje kapitanat portu – w uzgodnieniu z głównym dyspozytorem portu – uwzględniając aktualną sytuację w porcie i/lub na torze wodnym.
4. Wejście statku do portu odbywa się drogą celną.

§ 15

O mającym nastąpić przeholowaniu statku operator przeładunkowy zawiadamia przewoźnika morskiego na co najmniej dwie godziny przed operacją, a przeholowanie na inne nabrzeże lub w obrębie nabrzeża, które wymaga – zgodnie z przepisami portowymi – zamówienia holowników lub/i pilota, operator przeładunkowy zawiadamia przewoźnika morskiego w godzinach biurowych, lecz nie później niż na cztery godziny przed terminem przeholowania.

§ 16

W przypadku uciążliwie przedłużającego braku zgłoszenia gotowości statku do za/wyładunku, lub gdy prace przeładunkowe zostały już zakończone, a miejsce przy nabrzeżu jest potrzebne, operator przeładunkowy – w porozumieniu z głównym dyspozytorem portu – ma prawo po upływie czterech godzin zarządzić przeholowanie statku na inne wyznaczone miejsce – kosztem obciążając odpowiedzialnego za zaistnienie przyczyny.

§ 17

Przed rozpoczęciem zmiany roboczej, a najpóźniej na naradzie przedmianowej, przewoźnik uzgadnia ze spedytorem i operatorem przeładunkowym, jakie ładunki będą przeładowywane w danej zmianie oraz ustala kolejność ich przeładunku.

§ 18

Otwieranie i zamykanie ładowni należy do obowiązków statku, o ile umowy nie stanowią inaczej.

§ 19

Decyzję o przerwaniu przeładunku wskutek nieodpowiednich warunków atmosferycznych podejmuje kierownictwo statku. Inicjatywę w tych decyzjach mogą podejmować operator przeładunkowy, w porozumieniu ze spedytorem ładunku.

§ 20

1. O zamierzonym przeładunku ze statku morskiego na inne jednostki pływające lub z takich jednostek na statek, operator przeładunkowy – na dwie godziny przed terminem przeładunku – zawiadamia kapitanat portu, organ kontroli ruchu granicznego, właściwy miejscowo oddział celny oraz – w razie potrzeby – inne organa, podając miejsce i godzinę jego rozpoczęcia.

2. W razie ustawiania statku przy dalbach i falochronach, dla dokonania przeładunku, obowiązują zasady przyjęte w ust. 1 – z tym, że miejsce postoju powinno być wyraźnie określone.

§ 21

1. Kierownictwo statku powinno postawić do dyspozycji operatora przeładunkowego urządzenia przeładunkowe statku i niezbędny osprzęt przeładunkowy, o ile umowa o przewóz nie stanowi inaczej, ponosząc odpowiedzialność za ich techniczną zdolność i gotowość do pracy. Za osprzęt statku uważa się bloki, renery, rozpornice do sztuk ciężkich i ładunków specjalnych, liny, haki oraz niezbędne zaczepy w ładowniach, potrzebne do używania urządzeń przeładunkowych statku.
2. O braku możliwości pracy przy pomocy zgłoszonych statkowych urządzeń przeładunkowych i o brakach w osprzęcie, które mogłyby utrudnić przeładunek, przewoźnik morski obowiązany jest poinformować kontrahentów przed rozpoczęciem prac przeładunkowych.

§ 22

1. Roszczenia przewoźnika z tytułu uszkodzeń statku przy przeładunku powinny być zgłaszane operatorowi przeładunkowemu niezwłocznie po ich stwierdzeniu, nie później jednak niż do zakończenia prac przeładunkowych.
2. Przyczyny i rozmiar uszkodzeń powinny być ustalone dwustronnym protokołem.
3. Operator przeładunkowy obowiązany jest do naprawienia spowodowanych przez siebie uszkodzeń 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.

§ 23

1. O stwierdzonym uszkodzeniu nabrzeża lub urządzeń portowych przez statek – operator przeładunkowy powinien niezwłocznie zawiadomić kierownictwo statku i przewoźnika morskiego lub jego agenta oraz dyspozytora dyżurnego portu, który uruchamia stosowne postępowanie poawaryjne i powiadamia o zdarzeniu kapitanat portu. Fakt i rozmiar uszkodzeń powinien być ustalony protokolarnie, a odpis protokołu doręczony do kapitanatu portu.
2. Przewoźnik lub jego agent jest zobowiązany przedłożyć satysfakcjonującą gwarancję pokrycia szkód spowodowanych przez statek przed wyjściem statku z portu.

2. Odprawa wejściowa

§ 24

Przewoźnik morski lub jego agent, po ustaleniu terminu wejścia i miejsca postoju statku w porcie, wykonuje czynności związane z odprawą wejściową – zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, w taki sposób, aby nie wpływać na tempo obsługi statku w porcie.

§ 25

1. Po wejściu statku do portu przewoźnik morski zawiadamia o tym spedytora i operatora przeładunkowego oraz, po spełnieniu warunków wynikających z § 13 – jeżeli przewiduje to umowa o przewóz – składa notę gotowości.
2. Złożenie noty gotowości statku do przeładunku powinno nastąpić w ustalonych godzinach biurowych dla danego terminalu. Notę złożoną po tych godzinach uważa się za złożoną w następnym dniu roboczym – chyba, że umowa o przewóz stanowi inaczej.

3. Odprawa wyjściowa

§ 26

Przewoźnik morski lub jego agent – po ustaleniu terminu wyjścia statku z portu (z uwzględnieniem paragrafu 16) – wykonuje czynności związane z odprawą wyjściową, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i w taki sposób, aby nie wpływać na pracę portu. Statek uważa się za gotowy do odprawy po zakończeniu czynności ładunkowych i związanych z ruchem osób przez burtę statku.

§ 27

Po zakończonej odprawie wyjściowej, komunikacja ładunkowa i osobowa, pomiędzy statkiem, a lądem oraz innymi statkami znajdującymi się w porcie morskim – bez zezwolenia odpowiednich organów granicznych i celnych – jest zabroniona. Zasada ta nie ma zastosowania w stosunku do funkcjonariuszy kapitanatu portu.

III Czynności związane z obsługą ładunku

1. Zasady ogólne dla przywozu i wywozu.

§ 28

1. Operator przeładunkowy przyjmuje ładunki na warunkach przewidzianych w wewnętrznych regulaminach i/lub na warunkach umownych.
2. Do portu mogą być sprowadzane ładunki, dla których zapewnione jest miejsce składowania oraz ładunki przeznaczone do załadunku w relacji bezpośredniej.

§ 29

Dla dokonania przeładunku konieczna jest zgoda Urzędu Celnego.

§ 30

Czas trwania przerw spowodowanych warunkami atmosferycznymi liczy się od początku zakrywania do końca odkrywania ładowni.

§ 31

1. Wydający, przyjmujący lub działające w ich imieniu przedsiębiorstwo kontrolne stwierdzają bieżąco ilość ładunku przeładowanego w danej zmianie i kontrasygnują sobie wzajemnie wyniki liczenia w wystawionych dokumentach (*tally-sheet*'y). Strony winny ze sobą współpracować w tym zakresie, przy czym inicjatywa uzyskania kontrasygnaty spoczywa na wydającym ładunek 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 *tally-sheet*'y niezwłocznie po zakończeniu liczenia.
2. Jeżeli liczenia na statku dokonują członkowie jego załogi, wówczas obowiązują ich te same zasady kontrasygnacji *tally-sheetów* (kart kontrolnych), co pracowników przedsiębiorstwa kontrolnego.
3. Czynności liczenia w odniesieniu do ładunków będących pod dozorem celnym powinny odbywać się z udziałem przedstawicieli właściwego miejscowo oddziału celnego, jeżeli

nie odstąpi od udziału przy tych czynnościach. O odstąpieniu od udziału przy czynnościach urząd celny zawiadamia zgłaszającego.

4. Zgodnie z art. 42 WKC, po przedstawieniu organom celnym, towary mogą, za zgodą tych organów, zostać poddane rewizji lub mogą zostać pobrane ich próbki, w celu nadania tym towarom przeznaczenia celnego.
5. W przypadku pobierania prób przez spedytora/agenta konieczny jest pisemny wniosek o zgodę organu celnego.

§ 32

W przypadku sporu między stronami, co do stanu ładunku lub jego opakowania, każda ze stron ma prawo wezwać rzeczoznawcę.

§ 33

1. Na zlecenie zainteresowanego operator przeładunkowy, poza naprawami przewidzianymi w taryfie, dokonuje napraw opakowań ładunku uszkodzonych w czasie załadunku, wyładunku lub w składzie oraz dostarcza opakowania zastępcze, oprócz standardowych i specjalnych. Uszkodzenia powstałe w czasie, gdy operator przeładunkowy miał pieczę nad ładunkiem, naprawiane są przez niego na własny koszt, po sporządzeniu protokołu szkodowego i po uzgodnieniu ze spedytorem.
2. Operator przeładunkowy obowiązany jest niezwłocznie zabezpieczyć ładunek w uszkodzonych opakowaniach przed dalszym uszkodzeniem i ubytkiem.
3. Przepakowanie ładunku, będącego pod dozorem celnym, nastąpić może na podstawie zezwolenia właściwego miejscowo oddziału celnego, wydanego na wniosek spedytora.
4. Operator przeładunkowy powinien zapewnić wykwalifikowanych pracowników, wyposażonych w niezbędne narzędzia i przybory do wykonywania czynności związanych z rewizją celną.

§ 34

Składy pływające i barki składowe podlegają tym samym przepisom celnym w zakresie składowania, co składy lądowe.

§ 35

1. Przedsiębiorstwo kontrolne dostarcza zleceniodawcy atest kontrolny niezwłocznie po ukończeniu kontroli, chyba, że strony umówiły się inaczej.

2. Zleceniodawca obowiązany jest przedłożyć atest kontrolny właściwemu miejscowo oddziałowi celnemu na jego żądanie.

2. Przeładunek – przywóz

§ 36

1. Przed rozpoczęciem prac przeładunkowych, przewoźnik morski dostarcza manifest ładunkowy i plan rozmieszczenia ładunku na statku (*stowage plan*), po czym uzgadnia na tej podstawie z operatorem przeładunkowym i ewentualnie z przedsiębiorstwem kontrolnym, kolejność i sposób wyładunku ładunków ze statku.
2. Operator przeładunkowy, w porozumieniu ze spedytorem i przewoźnikiem morskim, ustala harmonogram wyładunku statku wraz z przewidywanym terminem rozpoczęcia i zakończenia prac.

§ 37

1. Spedytor uzgadnia z operatorem przeładunkowym ilość potrzebnych środków transportu i zamawia je u przewoźników. Uzgodnienie to powinno nastąpić w takim czasie, aby spedytor mógł złożyć zamówienie środków transportu u przewoźnika. Obsługa środków transportu odbywa się zgodnie z zasadami obowiązującymi w poszczególnych terminalach.
2. W przypadku niepodstawienia środków transportu przez spedytora, operator przeładunkowy nie jest odpowiedzialny za niedotrzymanie raty przeładunkowej.
3. Przewoźnik kolejowy podstawia wagony według wymogów podanych w przyjętym zamówieniu. O opóźnieniach w podstawianiu wagonów, przekraczających terminy wynikające z przepisów, przewoźnik kolejowy powiadamia operatora przeładunkowego i spedytora na dwie godziny przed terminem, w którym dane wagony miały być podstawione, podając przybliżony czas podstawienia.
4. Operator przeładunkowy sprawdza, czy dane pojazdy i ewentualnie kierowcy, podane przez spedytora odpowiadają rzeczywiście podstawionym środkom transportu.

§ 38

1. Operator przeładunkowy obowiązany jest, ściśle według wskazówek oficera ładunkowego, wyładować ładunek partiami konosamentowymi, o ile ładunek jest w ten sposób na statku ułożony i oznaczony. W wypadku stwierdzenia pomieszania ładunku lub rozdzielenia

jednostek ładunkowych na statku, operator przeładunkowy obowiązany jest powiadomić o tym kierownictwo statku, spedytora lub zlecającego oraz niezwłocznie sporządzić odpowiedni protokół. Zlecający wyładunek – przewoźnik morski, spedytor – zleca operatorowi przeładunkowemu segregację ładunku w ładowni statku lub w trakcie wyładunku, albo wydaje ładunek ze statku w stanie pomieszonym, zlecając segregację na składzie. Wstrzymanie, względnie kontynuowanie wyładunku zależy od decyzji oficera ładunkowego w uzgodnieniu ze spedytorem.

2. Przy przeładunku bezpośrednim – w przypadku stwierdzenia pomieszania ładunku – spedytor lub działające na jego zlecenie przedsiębiorstwo kontrolne mogą wstrzymać przeładunek, przy czym przedsiębiorstwo kontrolne powiadamia o tym spedytora, który sporządza odpowiedni protokół. Protokół ten podpisują: spedytor, przewoźnik i operator przeładunkowy.

§ 39

1. W przypadku stwierdzenia na statku, przed rozpoczęciem wyładunku lub w czasie jego trwania, zewnętrznie uszkodzonego ładunku albo opakowań operator przeładunkowy spisuje, przed wyładowaniem ze statku uszkodzonych sztuk, protokół szkodowy. Protokół ten powinien być przedstawiony przedstawicielom statku i spedytora.
2. Jeżeli ładunek został uszkodzony w czasie przeładunku, wówczas protokół szkodowy spisuje spedytor wraz z operatorem przeładunkowym oraz kierownictwem statku.
3. Spedytor decyduje o kontynuowaniu przeładunku bezpośredniego ładunku uszkodzonego, pozostawienia go na statku lub złożeniu go do składu.
4. W przypadku rozbieżności pomiędzy danymi zawartymi w manifeście (lub konosamencie), a stanem faktycznym, operator przeładunkowy lub spedytor sporządza natychmiast protokół, wspólnie z przedstawicielem kierownictwa statku.
5. Spedytor ma obowiązek zawiadomić o stwierdzonych rozbieżnościach urząd celny.
6. W przypadku gdy, ze względu na stan towaru w ładowni, podjęcie lub kontynuowanie prac wyładunkowych wiązałoby się z dodatkowym kosztem dla operatora przeładunkowego lub byłoby niebezpieczne dla osób dokonujących przeładunku, operator przeładunkowy ma prawo odstąpić od podjęcia pracy lub przerwać jej wykonywanie. Wznowienie pracy może w takim wypadku nastąpić na skutek odrębnych uzgodnień z przewoźnikiem, jego agentem lub spedytorem.

§ 40

Wręczenie przewoźnikowi protokołu szkodowego jest równoznaczne z zawiadomieniem go o szkodzie na ładunku. Doręczony zainteresowanej stronie egzemplarz protokołu szkodowego lub protokołu rozbieżności jest równoznaczny ze wstępnym zgłoszeniem reklamacji.

§ 41

1. Na podstawie przedstawionych dokumentów przewoźnik morski – łącznie z właściwym miejscowo oddziałem celnym i operatorem przeładunkowym – podpisuje bezzwłocznie, a najpóźniej przed przejściem statku na inne miejsce pracy lub przed wyjściem z portu, protokół dotyczący ładunków, które:
 - a. zostały wyładowane w ilości innej niż deklarowane w manifeście;
 - b. nie zostały ze statku wyładowane, a figurowały w manifeście lub zostały wyładowane poza manifestem.
2. W przypadku wydania przez statek do składu ładunku nie ujętego manifestem, operator przeładunkowy sporządza kwit składowy oraz protokół na tę okoliczność. Dokumenty te podpisują przedstawiciele statku, operatora przeładunkowego i właściwego miejscowo oddziału celnego.
3. Protokół sporządza się również w przypadku ujawnienia sztuk z niewiadomą zawartością, różnic, co do znaków i numeracji poszczególnych sztuk oraz co do masy ładunku, przy czym składający obowiązany jest dokonać identyfikacji ładunku przed oddaniem go na skład.
4. Protokoły w relacjach pośrednich sporządza operator przeładunkowy, a w relacjach bezpośrednich protokoły sporządza spedytor lub operator przeładunkowy.

§ 42

W przypadku, gdy towar jest podejmowany z magazynu przez osobę inną niż składający lub, w przypadku warunków liniowych, wskazany uprzednio spedytor, przeładowca wyda towar, jeżeli:

1. gestor ładunku wskaże odbiorcę i sposób podziału kosztów ciążących na przesyłce;
2. odbiorca zgodzi się na pokrycie swojej części kosztów i przedstawi niezbędne dokumenty, w tym zgodę organu celnego na wydanie ładunku.

§ 43

Przy ładowaniu ładunku do środków transportu spedytor przekazuje:

1. operatorowi przeładunkowemu zlecenie wraz z zestawieniem ilości ładunku, który ma być załadowany do środków transportu. Zestawienie musi zawierać numery lub charakterystykę środków transportu oraz liczbę jednostek i masę ładunku;
2. przedsiębiorstwu kontrolnemu, o ile działa ono na zlecenie spedytora, dane – o których mowa w punkcie 1 – dla skontrolowania właściwego załadunku środków transportu przez operatora przeładunkowego. W takim przypadku przedsiębiorstwo kontrolne, stwierdzające ilość lub masę ładunków załadowanych do poszczególnych środków transportu komunikuje brygadzie roboczej o zakończeniu załadunku danego środka transportu

§ 44

Załadowane wagony operator przeładunkowy przygotowuje do zabezpieczenia standardowo lub na zlecenie spedytora zabezpiecza w specjalny sposób. Spedytor, przedsiębiorstwo kontrolne lub przewoźnik kolejowy po zakończeniu załadunku plombuje wagony.

§ 45

1. Na przeładunek bezpośredni konkretnych partii ładunków w imporcie, w przypadku statku liniowego i statku zaczarterowanego na warunkach liniowych oraz na wykonanie manipulacji w trakcie tego przeładunku, spedytor musi uzyskać zgodę przewoźnika morskiego. O ile spedytor nie dokonuje odbioru w relacji bezpośredniej w tempie warunków liniowych, przewoźnik morski może cofnąć wydaną uprzednio zgodę na przeładunek bezpośredni i złożyć ładunek do składu, zawiadamiając o tym właściwy miejscowo oddział celny.
2. Przeładunek bezpośredni w przywozie przy pozostałych statkach dokonywany jest według dyspozycji spedytora.

§ 46

W przypadku nie zgłoszenia się odbiorcy po odbiór ładunku ze statku, przewoźnik morski daje zlecenie złożenia ładunku do odpowiedniego składu na koszt i ryzyko przewoźnika morskiego.

§ 47

1. Operator przeładunkowy przyjmuje ładunek do składu na podstawie otrzymanego zlecenia, zgodnie z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa portu i ładunku, układając oddzielnie

poszczególne partie konosamentowe wykazane w doręczonym manifeście celnym, po sprawdzeniu cech i numerów. Ułożenie ładunku powinno być dokonane w sposób umożliwiający przeliczenie ładunku ujętego poszczególnymi partiami konosamentowymi oraz odczytanie ich cech i numerów opakowań na zewnętrznych ścianach stosu ładunków, o ile umieszczenie cech i numerów na to pozwala.

2. Operator przeładunkowy potwierdza sukcesywnie przewoźnikowi morskemu na kartach kontrolnych ilość ładunku przyjętą ze statku do składu portowego, każdorazowo po zakończeniu zmiany roboczej.
3. Przy statku liniowym operator przeładunkowy wystawia przewoźnikowi morskemu kwit składowy jako zbiorcze pokwitowanie całej partii konosamentowej przyjętej do składu.
4. Przy statkach trampowych operator przeładunkowy kwituje przyjęcie ładunku do składu na kwicie składowym, wystawionym przez zlecającego złożenie ładunku do składu.

3. Przeładunek – wywóz.

§ 48

1. Awizacja, podstawienie oraz przekazywanie wagonów odbywa się według zasad określonych w umowach handlowych, przepisach przewoźników kolejowych oraz w regulaminach kolejowej obsługi portów, z uwzględnieniem poniższych postanowień:
 - a. przekazywanie wagonów odbywa się w obecności przedstawicieli przewoźnika kolejowego, spedytora i operatora przeładunkowego. Jeśli strony umówią się, operator przeładunkowy może reprezentować spedytora/gestora ładunku;
 - b. w przypadku stwierdzenia, przy przejmowaniu wagonów, uszkodzeń wagonu, wycieków lub innych zewnętrznie widocznych śladów ubytku lub uszkodzenia ładunku, albo braku lub naruszenia plomb, spedytor lub operator przeładunkowy umieszcza odpowiednie uwagi na wykazie zdawczym. Otwarcie i wyładunek takiego wagonu może nastąpić jedynie w obecności przedstawiciela przewoźnika kolejowego, który ustala protokólnie stan przesyłki. W przypadku nie przybycia przedstawiciela przewoźnika kolejowego w uzgodnionym terminie, spedytor sporządza z operatorem przeładunkowym protokół komisyjny, stanowiący podstawę roszczeń do przewoźnika kolejowego;
 - c. otwarcia wagonu i zdjęcia plomb kolejowych dokonuje operator przeładunkowy, umieszczając je na tablicy informacyjnej wagonu. Plomby celne zdejmowane są w

obecności urzędnika celnego. W przypadku zauważenia – po otwarciu wagonu lub w trakcie wyładunku – jakichkolwiek uszkodzeń, wycieków, braków ilościowych itp., operator przeładunkowy wstrzymuje natychmiast wyładunek wagonu i zawiadamia o tym spedytora, który wzywa przewoźnika kolejowego dla sporządzenia protokołu o częściowym zaginięciu lub uszkodzeniu przesyłki, a przy ładunku celnym również właściwy miejscowo oddział celny. 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. Operator przeładunkowy i przedsiębiorstwo kontrolne działające na zlecenie spedytora winny poinformować się wzajemnie o każdym zauważonym uszkodzeniu ładunku;

- d. od chwili przyjęcia wagonów na podstawie wykazu zdawczego do czasu zdania ich kolei na podstawie zawiadomienia o wagonach gotowych/próżnych, pozostają one pod opieką operatora przeładunkowego;
 - e. stwierdzenie ilości ładunku przeładowywanego w relacjach bezpośrednich należy do obowiązków spedytora lub działającego na jego zlecenie przedsiębiorstwa kontrolnego. Stwierdzenie ilości ładunku przyjmowanego do składu należy do obowiązków operatora przeładunkowego.
 - f. przed podstawieniem wagonu załadowanego na punkt rozładunkowy, przewoźnik kolejowy zobowiązany jest wydać odbiorcy list przewozowy.
2. Operator przeładunkowy obowiązany jest wyczyścić wagony po wyładunku przed zdaniem ich przewoźnikowi kolejowemu.
 3. W przypadku zanieczyszczenia wagonów innymi, poprzednio przewożonymi ładunkami, operator przeładunkowy spisuje na tę okoliczność protokół, wzywając do podpisania przewoźnika kolejowego i ewentualnie inne zainteresowane jednostki.

§ 49

1. Przeładunek bezpośredni w wywozie, przy statku liniowym, powinien być tak przygotowany przez spedytora, aby cała partia mogła być załadowana w wyznaczonym przez armatora terminie bez przerw powodowanych nadchodzeniem ładunku.
2. Przeładunek bezpośredni w wywozie, przy statku trampowym, dokonywany jest według dyspozycji spedytora.

§ 50

1. Spedytor przy bukowaniu ładunku złożonego do składu portowego wskazuje numer kwitu składowego. Przewoźnik morski podaje spedytorowi bieżący numer pozycji listy ładunkowej, pod którym wpisano ładunek.
2. Spedytor po zgłoszeniu ładunku do odprawy celnej, sanitarnej, standaryzacji itp. dostarcza operatorowi przeładunkowemu, wraz z deklaracją podjęcia ładunku, zlecenie na dokonanie przeładunku w relacji skład portowy – statek dla każdej partii konosamentowej oddzielnie. Spedytor obowiązany jest załatwić formalności związane z wymienionymi odprawami przed załadowaniem ładunku na statek. Operator przeładunkowy wykonuje zlecenie na dokonanie przeładunku po otrzymaniu potwierdzenia dokonanej odprawy celnej.
3. Spedytor może złożyć u oficera ładunkowego, dla każdej partii konosamentowej oddzielnie, wypełniony kwit sternika oraz jego kopię dla operatora przeładunkowego najpóźniej przed rozpoczęciem zmiany, w której dana partia ma być załadowana.

§ 51

1. Operator przeładunkowy uzgadnia z przewoźnikiem morskim (oficerem ładunkowym) i spedytorem harmonogram załadunku statku w oparciu o listę ładunkową, plan ładunkowy (*cargo plan, stowage plan*) otrzymane zlecenie na załadunek poszczególnych partii konosamentowych.
2. Spedytor zobowiązany jest przygotować, przed rozpoczęciem załadunku, każdą partię i zorganizować jej podstawienie pod statek w kolejności ustalonej przez oficera ładunkowego. W przypadku odchyień od ustalonego planu załadunku, spedytor lub operator przeładunkowy ma obowiązek zawiadomienia o powyższym oficera ładunkowego i uzyskania od niego zezwolenia na kontynuację załadunku i odpowiednich poleceń.
3. 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. dokonanie zgłoszenia celnego, sanitarnego, itp.;
 - f. dokonanie wszelkich innych formalności umożliwiających bezzwłoczne załadowanie ładunków.
4. W przypadku przybycia partii ładunków pomieszanych, operator przeładunkowy – o ile taryfy nie stanowią inaczej - dokonuje segregacji na zlecenie spedytora, gestora ładunku

które powinien otrzymać w takim czasie, aby segregacja mogła być zakończona przed rozpoczęciem ładowania na statek.

§ 52

1. O zakończeniu załadunku każdej partii konosamentowej operator przeładunkowy, spedytor lub działające na jego zlecenie przedsiębiorstwo kontrolne, a w relacji pośredniej operator przeładunkowy, obowiązani są zawiadomić oficera ładunkowego względnie przedsiębiorstwo kontrolne, działające na zlecenie przewoźnika morskiego, celem należytego oddzielenia poszczególnych partii ładunku na statku.
2. W razie ładowania konosamentowej partii ładunku częściami, co może mieć miejsce tylko za zgodą przewoźnika morskiego, operator przeładunkowy, spedytor lub działające na jego zlecenie przedsiębiorstwo kontrolne, obowiązany jest powiadomić oficera ładunkowego o załadowanej ilości w danej partii.

§ 53

1. Bez pozwolenia organów celnych towary nie mogą zostać podjęte z miejsca ich pierwotnego złożenia.
2. W przypadku barek będących w dyspozycji operatora przeładunkowego, operator przeładunkowy obowiązany jest powiadomić właściwy miejscowo oddział celny o zmianie miejsca postoju barki, na której złożony jest ładunek będący pod nadzorem celnym. W odniesieniu do barek żeglugi śródlądowej, obowiązek właściwego powiadomienia o zmianie miejsca postoju barki spoczywa na armatorze barki.

§ 54

1. Oficer ładunkowy nie może przyjąć żadnej partii ładunku, na którą nie otrzymał kwitu sternika i nie ujętej w liście ładunkowej. Oficer obowiązany jest wpisać na kopii kwitu sternika (lub innego dokumentu) przeznaczonego dla operatora przeładunkowego miejsca w ładowni, w którym ma być umieszczony ładunek i wydać te kopie operatorowi przeładunkowemu. Niezwłocznie po załadunku danej partii ładunku na statek oficer ładunkowy potwierdza załadowanie ładunku na kwicie sternika (lub innego dokumentu), wydając oryginał załadowcy a kopię operatorowi przeładunkowemu.
2. Ładunki nie ujęte w listach ładunkowych mogą być załadowane i przyjęte tylko po uprzednim uzgodnieniu z przewoźnikiem morskim, który obowiązany jest poinformować operatora przeładunkowego o dodatkowym zabukowaniu ładunku.

§ 55

1. Do kwitu podjęcia i zlecenia załadowania ładunku na statek spedytor dołącza kopię kwitu sternika (lub innego dokumentu), przeznaczoną dla operatora przeładunkowego.
2. Operator przeładunkowy po uzgodnieniu z oficerem ładunkowym kolejności i czasu załadunku, dostarcza ze składu poszczególne partie konosamentowe, zgłaszając oficerowi ładunkowemu – względnie przedsiębiorstwu kontrolnemu, pracującemu na zlecenie przewoźnika morskiego, rozpoczęcie i zakończenie wydawania każdej partii ze składu na statek.

§ 56

1. Spedytor powinien przed rozpoczęciem załadunku umożliwić kierownictwu statku zapoznanie się z zewnętrznym stanem ładunku, a kierownictwo statku powinno zgłosić ewentualne zastrzeżenia, co do stanu ładunku lub jego opakowania.
2. Do załadunku na statek spedytor powinien podać tylko nieuszkodzone sztuki ładunku.
3. W przypadku zauważenia w czasie ładowania uszkodzeń ładunku uzasadniających wpisanie zastrzeżeń do konosamentu, oficer ładunkowy powinien niezwłocznie wstrzymać załadunek i zwrócić na to uwagę operatorowi przeładunkowemu i spedytorowi.

§ 57

1. Spedytor/gestor ładunku obowiązany jest , jeszcze przed zakończeniem załadunku, złożyć przewoźnikowi morskiemu instrukcje dla wypełnienia formularzy konosamentów/way-bill itp. lub w przypadku kiedy armator nie wypełnia takich dokumentów , dostarczyć taki dokument w uzgodnionym z armatorem czasie.
2. Przewoźnik morski wydaje konosament/way-bill w zamian za oryginalny kwit sternika, o ile kwit sternika jest wykorzystywany i strony nie umówią się inaczej.
3. Przewoźnik morski potwierdza operatorowi przeładunkowemu wszelkiego rodzaju przerwy w przeładunku, zaistniałe w danej zmianie roboczej.
4. Przewoźnik morski potwierdza operatorowi przeładunkowemu zakończenie wy/załadunku, mocowania i wykonanie dobrej sztauerki.
5. Operator przeładunkowy przedkłada pokwitowanie stwierdzające przerwy w pracy, natychmiast po ich zaistnieniu, lecz nie później niż w danej zmianie roboczej.

§ 58

1. Jeżeli ładowanie jednej partii konosamentowej ładunku drobnicowego ze składu portowego trwa dłużej niż jedną zmianę, przewoźnik morski potwierdza operatorowi

przeładunkowemu ilość ładunku przyjętego na 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 na danej zmianie przez kontrasygnowanie mu dowodów liczenia.

2. Spedytor uzyskuje potwierdzenie załadunku ładunku na kwicie sternika (lub innym dokumencie) niezwłocznie po zakończeniu zmiany roboczej, przenosząc ewentualne uwagi z kwitu sternika na kwit podjęcia.
- 3.

4. Składowanie

§ 59

Prawa i obowiązki stron w zakresie składowania określają wzajemne umowy i wewnętrzne regulaminy składowania przy uwzględnieniu niniejszych postanowień.

§ 60

1. Operator przeładunkowy potwierdza składającemu na kwicie składowym faktyczny stan ładunku, niezwłocznie po złożeniu na skład danej partii.
2. O ile ładunek był liczony przez składającego, strony kontrasygnują sobie dowody liczenia.
3. Operator przeładunkowy potwierdza przyjęcie na skład ładunków masowych według ich masy deklarowanej przez składającego bądź podanego w dokumentach przewozowych lub też na podstawie wskazań wagi.

§ 61

W przypadku, gdy ładunek podjęty z danego kwitu składowego wraca do składu, składa się go na podstawie nowego kwitu składowego z powołaniem na poprzedni kwit składowy.

§ 62

Operator przeładunkowy obowiązany jest wydać ze składu ładunek zgodnie z otrzymanym zleceniem od składającego.

§ 63

Na żądanie operatora przeładunkowego, spedytor lub odbiorca ładunku przedstawia do wglądu odpowiednie, poświadczone przez urząd celny, dokumenty – 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.

5. Manipulacje

§ 64

1. Na zlecenie spedytora lub przewoźnika morskiego operator przeładunkowy lub przedsiębiorca składowy dokonuje przepakowania i znakowania ładunku oraz innych manipulacji.
2. Czynności manipulacyjne dotyczące ładunków celnych, mogą być dokonane za zezwoleniem właściwego miejscowo oddziału celnego.

§ 65

1. Jeśli manipulacja ma się odbyć pod kontrolą przedsiębiorstwa kontrolnego to spedytor lub inny gestor ładunku obowiązany jest dostarczyć przedsiębiorstwu kontrolnemu niezbędne dokumenty do przeprowadzenia zleconej kontroli dla ładunków, które wymagają manipulacji.
2. Na zlecenie spedytora lub przewoźnika przedsiębiorstwo kontrolne dokonuje przeważenia, przeliczenia i innych manipulacji, przy czym wykonanie pracy uzgadnia z operatorem przeładunkowym, który zapewnia robotników i niezbędny sprzęt.
3. Na zlecenie spedytora przedsiębiorstwo kontrolne dokonuje próbobrania i określa jakość ładunku, po uprzednim uzgodnieniu z operatorem szczegółów wykonania tej pracy. Przedsiębiorstwo kontrolne kwituje operatorowi przeładunkowemu ilość lub masę pobranych próbek.

IV. Obrót kontenerowy w portach morskich

§ 66

Obsługa kontenerów i statków przewożących kontenery odbywa się w specjalistycznych bazach kontenerowych w portach, chyba, że strony ustalą inne miejsce i warunki obsługi kontenerów i statków. Szczegółowy zakres usług oraz zasady obsługi ładunków w kontenerach, kontenerów i przewożących je środków transportu określają taryfy i regulaminy terminali kontenerowych lub zawarte w tym zakresie umowy i porozumienia.

§ 67

Umowy przewozowe zawarte na warunkach liniowych (*liner terms – Incoterms*) oznaczają w polskich portach, w odniesieniu do rozdziału kosztów przeładunku, że przewoźnik morski jest odpowiedzialny za koszt załadunku (tzw. sztauerka) od nadburcia do wnętrza ładowni i koszt wyładunku z wnętrza ładowni statku do nadburcia statku.

V Inne usługi

1. Przewozy wewnątrzportowe

§ 68

1. W przypadku złożenia ładunku w składzie, przy którym statek nie będzie ładował, niezbędny jest dowóz ładunków.
2. Operator przeładunkowy dokonuje dowozu ładunków do statków bez zlecenia, jeżeli:
 - a. decyzją operatora przeładunkowego ładunek nie został złożony do składu nabrzeża linii żeglugowej;
 - b. decyzją operatora przeładunkowego ładunek nie został złożony do właściwego, uzgodnionego miejsca składowania, z wyjątkiem przypadków przekroczenia przez spedytora uzgodnionego z nim limitu składowego;
 - c. ładunek złożony jest w składzie linii żeglugowej lub w innym poprzednio uzgodnionym z przewoźnikiem morskim albo spedytorem miejscu, ale statek nie może podejść do tego składu z powodu zajęcia nabrzeża przez inny statek albo z powodu uszkodzenia nabrzeża lub urządzenia przeładunkowego w rejonie składu. Jeżeli niemożność podejścia statku do przewidzianego miejsca spowodowana została przez inną jednostkę, operatorowi przeładunkowemu przysługuje w stosunku do tej jednostki odpowiednie roszczenie.
3. Przewoźnik morski zleca dowóz ładunku do statku, jeżeli:
 - a. statek nie ładuje przy właściwym miejscu składowania z przyczyn zależnych od przewoźnika morskiego;
 - b. przy bukowaniu było ustalonych kilka miejsc załadunku a statek dla skrócenia postoju w porcie nie ładuje we wszystkich ustalonych miejscach;
 - c. spedytor uzgodnił z przewoźnikiem morskim specjalne miejsce złożenia ładunku, a następnie statek ładuje w innym miejscu;
 - d. ładunek złożono w składzie zastępczym z przyczyn leżących po stronie przewoźnika.
4. W pozostałych przypadkach dowóz ładunku do statku zleca spedytor.

§ 69

1. Przewozy ładunków wewnątrz portu wykonywane są przez operatora przeładunkowego przy użyciu własnych lub wynajętych przez operatora przeładunkowego środków przewozu. Przyjęcie ładunku na środki przewozu, zabezpieczenie go w czasie przewozu wewnątrz portu oraz zdanie ze środków przewozu należy do obowiązków operatora przeładunkowego.
2. Przy przewozie ładunków celnych między oddziałami celnymi operator przeładunkowy, równocześnie z przewożonym ładunkiem, obowiązany jest dostarczyć właściwemu oddziałowi celnemu dokumenty celne dotyczące tego ładunku i uzyskać zgodę na przewóz.

2. Transport kolejowy

§ 70

W zakresie usług kolejowych w porcie, poza niniejszymi zasadami, mają zastosowanie obowiązujące regulacje prawne dotyczące transportu kolejowego oraz regulamin kolejowej obsługi portu i inne porozumienia.

3. Transport wodny – śródlądowy

§ 71

W zakresie usług transportu śródlądowego mają zastosowanie umowy zawierane pomiędzy przewoźnikami śródlądowymi, a pozostałymi uczestnikami obrotu portowego.

§ 72

Przewoźnik śródlądowy zobowiązany jest powiadomić kapitanat portu oraz głównego dyspozytora portu o każdym ruchu floty śródlądowej na obszarach wód portowych.

§ 73

Na przesyłki przewożone drogą wodną – śródlądową spedytor, po uzgodnieniu z operatorem przeładunkowym, wydaje przewoźnikowi zlecenie podstawienia barek na określony czas i miejsce. Spedytor może do wykonania tych czynności upoważnić operatora przeładunkowego.

4. Transport samochodowy

§ 74

Dla właściwej obsługi samochodów z ładunkiem przybywającym do portu stosuje się poniższe zasady postępowania, o ile wzajemne umowy i wewnętrzne regulaminy w poszczególnych terminalach nie stanowią inaczej:

- 74.1. Spedytor powinien zaawizować przybycie samochodu z takim wyprzedzeniem przed zmianą roboczą, aby operator przeładunkowy mógł zaplanować rozładunek.
- 74.2. Spedytor zobowiązany jest do zaplanowania za/rozładunku samochodów na cztery godziny przed rozpoczęciem zmiany oraz przygotowania dokumentacji umożliwiającej natychmiastowy za/rozładunek.
- 74.3. Operator przeładunkowy zapewnia terminowy za/rozładunek samochodów zaplanowanych do za/rozładunku na cztery godziny przed rozpoczęciem poszczególnych zmian roboczych.
- 74.4. Samochody niezaawizowane w terminie mogą być za/rozładowane w danej zmianie w miarę posiadanych środków.
- 74.5. Samochody do za/rozładunku zgłaszane są do spedytora. Na podstawie dokumentów spedytor wystawia zlecenie na złożenie/podjęcie ładunku. W przypadku, gdy awizacja i dokumenty za/rozładunkowe zostały dostarczone z wyprzedzeniem, operator przeładunkowy może skierować samochód bezpośrednio pod za/przeładunek.
- 74.6. Na okoliczność przetrzymania samochodu przy za/wyładunku, braku lub uszkodzenia ładunku, względnie w przypadku wyczekiwania ekip roboczych spedytor lub operator przeładunkowy sporządza odpowiedni protokół. Protokół musi być podpisany przez spedytora, operatora przeładunkowego, przewoźnika samochodowego lub przedstawiciela dostawcy, który dowiózł ładunek własnym środkiem transportu.
- 74.7. Operator przeładunkowy i ochrona portu mają wyłączne prawo kierowania ruchem pojazdów ciężarowych w porcie. Operator wskazuje kierowcy dokładne miejsce za/rozładunku.
- 74.8. Operator przeładunkowy obowiązany jest wyczyścić samochód z resztek ładunku wyładowywanego i jego opakowań.

5. Usługi rzeczoznawczo-kontrolne

§ 75

Dla wykonania właściwej kontroli ładunków stosuje się następujące zasady:

- 75.1. Zlecenie na kontrole powinno być dostarczone na 4-godziny przed rozpoczęciem kontroli.
- 75.2. Zleceniodawcą na kontrolę może być każdy uczestnik obrotu portowego.
- 75.3. Zlecenie powinno zawierać dokładny zakres kontroli.
- 75.4. Firma kontrolna powiadamia uczestników za/wyładunku o zakresie kontroli.
- 75.5. Zleceniodawca ponosi koszty przemieszczenia ładunku albo pracy fizycznej, o ile wymaga tego wykonanie zlecenia.
- 75.6. Kontroler przekazuje zleceniodawcy informacje o występujących zagrożeniach dla ładunku, który to podejmuje właściwe decyzje.

VI. Inne postanowienia.

§ 76

Na zlecenie spedytora, względnie przewoźnika morskiego lub na polecenie organów sanitarnych / kwarantannowych, w porozumieniu z operatorem przeładunkowym, można przeprowadzić w składach portowych odkażanie lub fumigację ładunku. O planowanych czynnościach operator przeładunkowy powiadamia głównego dyspozytora portu.

§ 77

Operator przeładunkowy obowiązany jest przedkładać Zleceniodawcy pokwitowanie, stwierdzające wykonanie prac dodatkowych, nie zryczałtowanych w taryfie bądź w umowie, natychmiast po ich zaistnieniu, lecz nie później, niż po zakończeniu danej zmiany roboczej.

§ 78

Operatorzy portowi systematycznie (do 15 dnia każdego miesiąca) informują, poprzez Dział Głównego Dyspozytora Portu właściwego zarządu portu, o zrealizowanych w miesiącu poprzednim obrotach portowych z uwzględnieniem:

1. załadunku burtowego,
2. wyładunku burtowego,
3. obrotu magazynowego,
4. obrotu placowego,
5. obrotu pozamorskiego,
6. ilości i tonażu obsłużonych samochodów,
7. ilości i tonażu obsłużonych wagonów.