

W dalszym ciągu w terminalach, pomimo działania systemów komputerowych mamy doczynienia z obiegiem dokumentacji w formie papierowej. Aby można było dokonać manipulacji kontenera np. załadunek, rozładunek, przeładunek, złożenie ładunku na placu składowym lub magazynie stosuje się następujące zlecenia np. zlecenie A, B, C jak również manifest wyładunkowy importowy, załadunkowa lista eksportowa. Dokumenty te wystawiane są przez spedytorów, gestorów ładunku (osoba zarządzająca ładunkiem, mająca do niego prawa), agentów armatorów (armator – właściciel statku, osoba posiadająca do niego prawa). Brak wystawiania dokumentu skutkuje brakiem możliwości wykonania jakiegokolwiek operacji na jednostce np. wydanie kontenera wraz z towarem właścicielowi. Poszczególne czynności na jednostkach są planowane z wyprzedzeniem co pozwala dokonywać awizacji godzinowych w ramach odbioru kontenerów, szacować z dużą dokładnością czas załadunku statku. Proszę w zeszycie zrobić notatkę dotyczącą zleceń A, B, C, K1, K2, załadunkowej listy eksportowej, manifestu wyładunkowego. Proszę wiedzieć kto wystawia te dokumenty.

## **2. Jakie są ogólne zasady obsługi ładunków w porcie morskim i jakie są obowiązki spedytora ?**

Portowy terminal przeładunkowy jest organizacją zlokalizowaną w porcie morskim, specjalizującą się w dokonywaniu przeładunków określonych ładunków, ze środków transportu morskiego na środki transportu lądowego lub odwrotnie oraz

tw. *transshipmentów* morskich (statek-terminal-statek), dokonującą także składowania, magazynowania i manipulacji ładunkami w porcie.

Gestorzy ładunków, spedytorzy, armatorzy i ich agenci, agencje celne, operatorzy transportu kolejowego i przewoźnicy samochodowi są klientami terminalu portowego. Wzajemna współpraca tych organizacji pozwala na realizowanie eksportu i importu ładunków z/do krajów całego świata.

Współpraca wymaga dobrej komunikacji pomiędzy realizującym gestię spedytorem, a posiadającym potencjał przeładunkowy terminalem. Zlecenie usług ma w porcie charakter ściśle sformalizowany, ujęty w kilka rodzajów zleceń. Obok podstawowych, charakterystycznych dla portu zleceń: A, B i C, manifestu i CL, pojawiają się nowe zlecenia, będące ich hybrydami – K1, K2, KN oraz elektroniczna wymiana informacji, która wypiera standardowe sposoby komunikacji zleceniodawców z terminalami.

Poniżej przedstawiono podstawowe dokumenty, na podstawie których następuje zamówienie wykonania usługi przeładunkowej w terminalu portowym.

1. Zlecenie **A** (zlecenie manipulacji) – za pomocą tego dokumentu zleca się następujące prace: za/wyładunek ładunków w relacjach burtowych (sztauerka przeładunkowa); przeładunek bezpośredni ładunków; przewozy ładunków; wynajem urządzeń przeładunkowych, sprzętu i robocizny; prace manipulacyjne przy ładunkach i jednostkach transportowych, takich jak: kontenery, naczepy, roll-trailery i 40-stopowe specjalistyczne kasety. Zlecenia A wystawiają spedytorzy, gestorzy ładunków (np. właściciele towarów mający gestię transportową) i agenci armatorów.
2. Zlecenie **B** (kwit składowy – zlecenie złożenia) – za pomocą tego dokumentu zleca się następujące prace: złożenie ładunków oraz jednostek transportowych na placach lub w magazynach operatora portowego. Zlecenia B wystawiają spedytorzy i gestorzy ładunków.
3. Zlecenie **C** (dowód wydania i odbioru towaru – zlecenie podjęcia) – za pomocą tego dokumentu zleca się następujące prace: podjęcie ładunków oraz jednostek transportowych z placów lub magazynów operatora portowego. Zlecenia C wystawiają spedytorzy i gestorzy ładunków.
4. Manifest **wyładunkowy** importowy – za pomocą tego dokumentu zleca się następujące prace: wyładunek ze statku kontenerów, naczep, roll-trailerów, kaset, drobnicy oraz pojazdów. Manifesty wystawiają agenci lub przedstawiciele armatora.
5. Załadunkowa lista eksportowa (CL – *cargo list*) – za pomocą tego dokumentu zleca się następujące prace: załadunek na statek kontenerów, naczep, roll-trailerów, kaset, drobnicy oraz pojazdów. CL wystawiają agenci lub przedstawiciele armatora.

Klientów korzystających z usług terminali portowych obowiązują postanowienia następujących dokumentów:

- regulaminy współpracy z kontrahentami terminali przeładunkowych,
- Regulamin Głównego Dyspozytora Portu,
- Regulamin kolejowej obsługi portu,
- taryfy opłat portowych zarządów portów,
- taryfy lub cenniki usług terminali przeładunkowych,
- przepisy dotyczące bezpieczeństwa statku i obiektu portowego – ISPS Code,
- przepisy w sprawie transportu morskiego materiałów niebezpiecznych – IMDG Code,
- instrukcje w sprawie obrotu i składowania kontenerów i naczep z towarami niebezpiecznymi,
- regulaminy ruchu pojazdów oraz sprzętu zmechanizowanego na terenie portów,
- rozporządzenia resortowe w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich.

### 3. Jakie są zasady obsługi ładunków w terminalu kontenerowym BCT ?

Poziom zunifikowania zasad realizacji usług w poszczególnych terminalach jest pochodną liczby klientów – im większa ich liczba, tym większa potrzeba ujęcia procedur obsługi w ramy regulaminów.

Terminale kontenerowe, a szczególnie terminale dowozowe (*feeder terminals*) są przykładem punktów przeładunkowych, skupiających zarówno dużych zlecniodawców (np. armatorzy, agencje morskie, duże firmy spedycyjne, przewoźnicy kolejowi), jak i rzeszę małych kontrahentów (np. niewielkie firmy spedycyjne, agencje celne, przewoźnicy drogowi).

Dobrym przykładem jest BCT (Bałtycki Terminal Kontenerowy), ulokowany w basenie VIII portu w Gdyni. Terminal ten, będący własnością filipińskiej firmy operatorskiej ITCSI, przeładował w roku 2005 ponad 400 000 TEU. Aby lepiej zobrazować tę wielkość, można podzielić osiągnięty wynik przez liczbę dni w roku, i otrzymamy wielkość około 1100 kontenerów 20-stopowych przeładowanych codziennie w relacjach burtowych w BCT w tymże roku.

Dla potrzeb sprawnej obsługi takiej liczby kontenerów oraz dla zapewnienia szybkiego i sprawnego obiegu informacji eksploatacyjno-handlowych pomiędzy zlecającymi a terminalem, wykorzystywany jest nowoczesny, wielodostępny system wspomaganie eksploatacji COCONS, wraz z jego mutacją obsługującą magazyn komsolidacyjny (*Container Freight Station – CFS*). Wysoki stopień komputeryzacji obiegu informacji i dokumentów sprawia, że klienci BCT są zobligowani do komunikacji i zlecenia prac poprzez system

COCONS/CFS, co znakomicie przyspiesza awizację, bukowanie i planowanie załadunków i wyładunków statków, jak też ułatwia manipulację kontenerami i obsługę środków transportu lądowego.

W BCT obowiązuje, wydany w 2002 roku, Regulamin współpracy z kontrahentami biorącymi udział w obrocie portowo-morskim BCT. Reguluje on zasady współpracy pomiędzy terminalem, a jego klientami, we wszystkich relacjach przeładunkowych i kierunkach handlu. Ogólne odniesienie do zasad współpracy znajduje się także w taryfie za usługi BCT, dostępnej na stronie internetowej terminalu.

Należy pamiętać, że w BCT obsługuje się głównie statki kontenerowe, ale także samochodowce, oraz sporadycznie drobnicowce i statki ro-ro (dostawy specjalne, ładunki ponadgabarytowe, pojazdy i sprzęt wojskowy). W regulaminie są więc zawarte procedury obejmujące wszystkie możliwe sytuacje.

Główne wymagania dotyczące współpracy polegają na dokładnym opisie sposobu zlecenia usług przez spedytorów oraz agentów reprezentujących armatorów, i opisie sposobów realizacji tych zleceń.

Zleceniodawca zleca BCT wykonanie usług na podstawie:

- elektronicznego zlecenia, polegającego na wprowadzeniu niezbędnych informacji do systemu informatycznego COCONS/CFS – informacje te wprowadzają: spedytor, gestor ładunku, a także agent armatora,
- pisemnego zlecenia **K-1** na złożenie lub podjęcie kontenera/naczepy na/z placu kontenerowego lub placu naczep – dokument wystawia spedytor/gestor ładunku,
- pisemnego zlecenia **K-2** na prace manipulacyjne z kontenerami/naczepami i towarami w kontenerach/naczepach oraz na bezpośredni przeładunek kontenerów – dokument wystawia spedytor/gestor ładunku,
- pisemnego zlecenia **A** na załadunek i wyładunek kontenerów ze statku, przeładunek bezpośredni drobnicy, przewozy drobnicy, wynajem urządzeń przeładunkowych, sprzętu i robocizny; prace manipulacyjne przy drobnicy (np. przy formowaniu i rozformowywaniu kontenerów) oraz pojazdach samochodowych – dokument wystawia spedytor, gestor ładunku, a także agent armatora,
- pisemnego zlecenia **B** na złożenie drobnicy oraz pojazdów na placach składowych, parkingach i w magazynach – dokument wystawia spedytor oraz gestor ładunku,
- pisemnego zlecenia **C** na podjęcie drobnicy oraz pojazdów z placów, magazynów i parkingów – dokument wystawia spedytor/gestor ładunku,
- manifestu importowego na wyładunek ze statku kontenerów, naczep, drobnicy oraz pojazdów – dane wprowadza do systemu lub wystawia dokument agent armatora,

- załadunkowej listy eksportowej na załadunek na statek kontenerów, naczep, drobnicy oraz pojazdów – dane wprowadza do systemu lub wystawia dokument agent armatora.

Regulamin współpracy, składający się z sześciu rozdziałów, zawiera: przepisy ogólne, tryb składania i realizacji zleceń, czynności kontrolne, obsługę statków z awizacją zawinięć i planowaniem obsługi, statkowe operacje przeładunkowe w imporcie i eksporcie wraz z awizacją i trybem składania dokumentów, lądowe operacje przeładunkowe dla samochodów trasowych i wagonów kolejowych, manipulacje kontenerowe, formowanie i rozformowywanie kontenerów oraz naczep, a także przewozy kontenerów i naczep.

Dodatkowo, regulamin zawiera przepisy postępowania w magazynie celnym BCT (szereg kontenerów wymaga składowania na placu pod rygorem składu celnego) i inne postanowienia dotyczące przeładunku bezpośredniego, prac dodatkowych i rozliczania materiałów sztauerskich oraz zakresu odpowiedzialności terminalu i wyłączeń odpowiedzialności.