

I N S T R U K C J A

DLA KIEROWCY ZESTAWU KONTENEROWEGO – TERMINALE W GDYNI I GDAŃSKU

I. ZASADY OGÓLNE

1. Przy podjęciu kontenera (pusty/pełny)

- a. Zwrócić uwagę i osobiście, dokładnie sprawdzić stan kontenera
 - Czy jest technicznie sprawny tj. bez dziur, nadmiernych wgnieceń i wybrzuszeń, które uniemożliwiają załadunek towaru w kontenerze lub załadunek kontenera na statek itp. (obejrzeć zewnątrz i wewnątrz)
 - Przeznaczonego pod export czy jest czysty, bez zapachów obcych, czy ma sprawne zamknięcia, szczelne drzwi i rygle na plomby
 - Z towarem importowym czy ma oryginalną nienaruszoną plombę, a jej numer jest zgodny z zapisami w otrzymanych dokumentach, czy nie ma dostępu do towaru
- b. Przy przewozie kontenera chłodniczego należy dokładnie sprawdzić, czy kontener posiada:
 - Sprawny agregat chłodniczy spalinowy/genset
 - Niezbędną ilość paliwa dla zapewnienia pracy agregatu na czas przewozu
- c. Kontenera, który nie odpowiada technicznym wymaganiom określonym w punktach 1.1 i 1.2 nie należy przyjmować do przewozu
- d. W przypadku kontenera z importem przeznaczonego pod załadunek towaru exportowego o stanie kontenera dyskwalifikującym go pod taki załadunek należy bezzwłocznie powiadomić pracowników CHG przed wyjazdem z terminalu portowego lub zaraz po wyładunku kontenera u odbiorcy
- e. Opuszczenie terminalu bez poinformowania CHG o uszkodzeniach, rozbieżnościach w stanie plomb, bez atestowania, gdy jest to wymagane itd. powoduje w sytuacjach skrajnych obciążenie przewoźnika wszystkimi kosztami wynikającymi z niedopełnienia obowiązków przez kierowcę

2. Atestowanie kontenerów

- a. Atestowanie kontenerów za zlecenie CHG odbywać się będzie w przypadkach wyszczególnionych poniżej, na polecenie pracownika CHG (bezpośrednie lub uwidocznione w zleceniu transportowym) bądź przy stwierdzeniu przez kierowcę uszkodzenia kontenera/towaru. W dalszym ciągu **kierowca na obowiązek sprawdzić stan techniczny kontenera**. Atestowanie w eksporcie w relacji plac-samochód oraz samochód-plac podlegają kontenery
 - Pod/z artykułami spożywczymi pochodzenia zwierzęcego np. mleko, kazeina itp.
 - Pod/z towarami akcyzowymi
 - Pod/z wyrobami cukierniczymi, opłatkami itp.
 - Pod/z towarami niebezpiecznymi
 - Specjalistyczne np. chłodnie, tanki, open top, flat itp.
 - Wszystkie puste kontenery składane po rozładunku
- b. Atestowania kontenerów można wykonać na SGS w Gdyni ul. Janka Wiśniewskiego 31, Shipcontrol w Gdyni ul. Janka Wiśniewskiego 31, GTK w Gdańsku ul. Chodackiego 23

3. Plomby

- a. CHG wymaga, aby na kontenerach exportowych zakładane były plomby posiadające wymagane certyfikaty. Kierowca musi być wyposażony w odpowiednie plomby butelkowe i w

przypadku niezakożenia na załadunku plomb zakładowych, winien udostępnić swoją plombę w celu zabezpieczenia kontenera. Kierowca każdorazowo dopilnowuje, aby pracownicy terminali i firm kontrolnych, gdy dokonują atestowania, zamieszczali w systemach informatycznych oraz w dokumentach wszystkie plomby, w tym także te zakładane w porcie

II. PRZEWÓZ KONTENERA W IMPORCIE

1. Obowiązki kierowcy przy podjęciu pełnego kontenera z importem z terminalu portowego
 - a. Podjęcie pełnego kontenera z terminalu portowego
 - BCT i GCT - pracownik CHG robi awizację w systemie portowym, numer wizyty oraz kontenera umieszczony jest w zleceniu transportowym, a w przypadku GCT zaawizowanie kierowcy na odpowiednie okno czasowe leży w gestii przewoźnika
 - Baltic Hub - kierowca uzgadnia godzinę podjęcia kontenera ze swoim koordynatorem, który uprzednio otrzymał od CHG zlecenie transportowe z nr kontenera i PINem
 - b. Następnie ładuje kontener na terminalu i dokonuje osobiście kontroli stanu zewnętrznego i plomb. Dodatkowo, gdy list zawiera zlecenie kontroli stanu technicznego kontenera lub takie polecenie wydadzą pracownicy CHG, kierowca zgłasza się do firmy kontrolnej do atestowania
 - c. Po stwierdzeniu przez przewoźnika niezgodności lub braku plomb oraz uszkodzeń kontenera umożliwiających dostęp do towaru lub mających wpływ na bezpieczeństwo przewozu kontenera/towaru oraz świeżych uszkodzeń kontenera/w tym dachu/ na skutek niewłaściwego przeładunku, przewoźnik po dokonaniu inspekcji kontenera zgłasza je telefonicznie do CHG celem podjęcia stosownych decyzji
 - d. Po podjęciu pełnego kontenera importowego, kierowca opuszcza terminal portowy i udaje się pod wskazany w zleceniu transportowym adres rozładunku
 - e. Opuszczenie terminalu bez zgody spedytora powoduje automatyczne przeniesienie odpowiedzialności na przewoźnika
2. Obowiązki kierowcy po dostarczeniu załadowanego kontenera do miejsca wskazanego w liście przewozowym
 - a. Jeśli towar w kontenerze nie był oclony w Gdyni/Gdańsku i przewożony jest za dokumentem celnym MRN, należy zgłosić się do ustalonej Agencji Celnej, gdzie dokonana będzie odprawa celna towaru (informacja na temat adresu i formy odprawy zawarta w zleceniu transportowym)
 - b. Dopiero po ocleniu i zaznaczeniu tego faktu przez Agencję Celną w dokumentach przewozowych, dostarczyć i wydać towar odbiorcy wskazanemu w liście przewozowym.

W żadnym wypadku nie wolno wydawać towaru odbiorcy przed dokonaniem odprawy celnej!

- c. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub braków w towarze wyładowanym z kontenera należy żądać od odbiorcy sporządzenia protokołu szkodowego. Protokół taki kierowca zobowiązany jest podpisać z dopisaniem uwagi:

„Towar dostarczyłem w kontenerze zewnątrznie nieuszkodzonym z nieuszkodzonymi plombami nadawcy o cechach”

- d. Dopilnować wyczyszczenia/wymycia kontenera przez odbiorcę po rozładunku ze wszystkich elementów obcych w szczególności zdjęcia (jeśli były) naklejek IMO/ADR z każdej ze ścian kontenera. Jeśli odbiorca odmówi wykonania tych czynności, żądać potwierdzenia tego faktu w liście przewozowym

- e. Po wyładunku towaru, jeśli stwierdzi się uszkodzenie kontenera, które nie było widoczne przy podjęciu w porcie lub uszkodzenie powstało podczas rozładunku towaru, należy żądać sporządzenia protokołu przez odbiorcę towaru. Jeśli kontener był przeznaczony do dalszego załadunku towarem eksportowym, należy o uszkodzeniu natychmiast powiadomić CHG dział lądowego transportu kontenerowego w celu ustalenia dalszego postępowania

III. PRZEWÓZ KONTENERA W EXPORCIE

1. Procedura załadunku na samochód kontenera pustego na terminalach portowych w Gdyni i Gdańsku
 - a. Po otrzymaniu listu przewozowego, kierowca podejmuje pusty kontener ze wskazanego w liście terminalu/depotu (po wcześniejszej awizacji), gdzie dokonuje osobiście kontroli jego stanu, czystości i przydatności. Szczególną uwagę należy zwrócić na to czy kontener nie posiada naklejek IMO/ADR jako pozostałości po poprzednim ładunku, w takim przypadku kierowca zobowiązany jest do usunięcia tych oznaczeń. Następnie kierowca opuszcza terminal portowy pod warunkiem braku zastrzeżeń do stanu kontenera. Dodatkowo, jeżeli list zawiera zlecenie kontroli stanu technicznego kontenera lub takie polecenie wydadzą pracownicy CHG, kierowca zgłasza się do firmy kontrolnej do atestowania.
 - b. W przypadku, gdy kontener podjęty z placu depotu w ocenie kierowcy jest niesprawny, jest on zobowiązany żądać jego wymiany. O fakcie wymiany lub odmowy wymiany kontenera informuje telefonicznie pracownika CHG
 - c. Jeżeli kontener zostanie zdyskwalifikowany, kierowca z atestem dyskwalifikującym kontener zgłasza się do CHG w celu wymiany kontenera lub wskazania miejsca naprawy (jeżeli kontener będzie naprawiany to uprawniony do tego pracownik depotu/terminalu dokonujący naprawy winien pod pieczętką firmy nanieść na atęcie uwagę o dokonaniu naprawy)
 - d. W przypadku wymiany kontenera lub załadunku kontenera nienumerycznego (na podstawie orderu), kierowca podaje telefonicznie bądź mailowo jego numer swojemu przełożonemu lub bezpośrednio pracownikowi CHG . Jednocześnie wpisuje/koryguje numer kontenera w liście przewozowym
 - e. W przypadku poważnych uszkodzeń kontenera kierowca i pracownik CHG na podstawie atestu podejmują starania w celu umieszczenia uwag o uszkodzeniach w terminalowym systemie informatycznym lub sporządzą protokół z udziałem składownika. W przypadku uszkodzeń bezkrytyczne opuszczenie terminalu przed zgłoszeniem się do CHG może spowodować przeniesienie na przewoźnika odpowiedzialności za wszelkie uszkodzenia
2. Obowiązki kierowcy przy podstawieniu kontenera pod załadunek u nadawcy towaru
 - a. Podstawić kontener pod załadunek w terminie zgodnym z datą i godziną podaną w liście przewozowym
 - b. Po załadunku towaru należy dokładnie sprawdzić należyte oplombowanie kontenera. Bez plomb nie wyjeżdżać z zakładu
 - c. Dopilnować, aby założone plomby były wpisane w list przewozowy i dokumenty celne
 - d. Odbiór załadowane kontenera kierowca kwituje nadawcy z podaniem numerów i znaków założonych plomb przez Agencję Celną lub zakład
 - e. Kierowca zobowiązany jest do odbioru wszystkich dokumentów dotyczących załadowane towaru, jak: specyfikacje, faktury, certyfikaty, świadectwa, dokumenty celne itp.
 - f. Przy przewozie kontenera chłodniczego kierowca powinien dopilnować ustawienia odpowiedniej temperatury i kontrolować ją podczas przewozu

- g. Po załadowaniu towaru i ewentualnej odprawie celnej kierowca powinien dokonać telefonicznej/mailowej awizacji podając:
- Numer kontenera
 - Numer samochodu
 - Nazwisko i imię kierowcy
 - Numer dowodu osobistego
 - Wagę towaru
 - Numery plomb
- h. W przypadku załadunku w kilku miejscach kierowca podaje dane po załadowaniu kontenera w ostatnim miejscu – waga łączna.
- i. Kierowca dopilnowuje, aby podane dane były zgodne z otrzymanymi dokumentami i wpisane do listu przewozowego. Należy zwrócić szczególną uwagę na **numer kontenera, wagę towaru** oraz **numery plomb**. Niezgodność danych może spowodować konieczność przestawienia kontenera na placu terminalu portowego, a co za tym idzie powstaną dodatkowe koszty, które poniesie przewoźnik
- j. Kontener należy dostarczyć na wskazany terminal w terminie podanym w liście przewozowym. W przypadku jego braku należy zdać najpóźniej następnego dnia kalendarzowego po obładunku. Wszystkie odstępstwa od tej reguły winny być bezwarunkowo konsultowane z CHG
3. Procedura rozładunku pełnego kontenera na terminach portowych w Gdańsku i Gdyni
- a. Kierowca dokonuje awizacji przed przyjazdem na terminal portowy
- b. Przed przyjazdem na terminal portowy, kierowca w przypadkach wynikających z zapisów w liście przewozowym lub poleceń pracowników CHG dokonuje atestowania w firmie kontrolnej
- c. Następnie udaje się na bramki terminalu, gdzie wspólnie z pracownikami terminalu dokonuje inspekcji kontenera i plomb.
- d. W przypadku gdy niezbędne będzie złożenie/uzupełnienie plomb, kierowca stosuje się do poleceń pracowników CHG
- e. Przed złożeniem kontenera specjalistycznego (chłodniczy, platforma, open top itp.), kierowca bezwzględnie musi zgłosić się do atestowania, aby w atescie zostały uwzględnione wszystkie specyfikacje danego kontenera/towaru. Dopiero później zdaje kontener na terminal portowy
- f. Wszystkie oryginalne dokumenty które kierowca otrzymał w trakcie realizacji przewozu musi przekazać swojemu przełożonemu, a ten przekazuje je dalej do CHG
- IV. PRZEWÓZ KONTENERA Z TOWAREM NIEBEZPIECZNYM ADR**
1. Kierowca powinien posiadać odpowiednie kwalifikacje, świadectwa i certyfikaty wymagane przy przewozie kontenera z towarem niebezpiecznym, uniwersalną instrukcję dla kierowcy pojazdu dotyczącą wszystkich towarów niebezpiecznych, a zestawy powinny być zgodnie z warunkami określonymi w Umowie ADR odpowiednio przystosowane do takiego przewozu
2. Kierowca bezwzględnie musi żądać prawidłowego wypełnienia listu przewozowego
3. Kierowca winien żądać i przypilnować prawidłowego oklejenia kontenera nalepkami ostrzegawczymi odpowiednimi dla klasy towaru
- V. POZOSTAŁE INSTRUKCJE**
1. Podczas załadunku / rozładunku kierowca zobowiązany jest do przestrzegania i stosowania się do zasad i przepisów obowiązujących na terenie zakładu oraz wykonywania poleceń pracowników zakładu.
2. Kierowca bezwzględnie powinien posiadać sprawny telefon komórkowy

3. W dokumencie transportowym żądać potwierdzenia daty i godziny podstawienia kontenera do za/wyładunku oraz wyjazdu po zakończeniu wy/załadunku. Potwierdzenia te winny być wpisane przy pieczęcie firmowej odbiorcy/załadowcy kontenera
4. W przypadku zaistnienia ewentualnych trudności w terminowym dostarczeniu kontenera do odbiorcy lub terminalu należy powiadomić o tym CHG w celu podjęcia odpowiednich kroków
5. Przy zaistnieniu kolizji drogowej kierowca zobowiązany jest do niezwłocznego powiadomienia o zaistniałej sytuacji: policji, pracownika CHG, ubezpieczyciela, z którym zawarł polisę OCP oraz najbliższą placówkę Urzędu Celnego w przypadku przewozu towaru objętego przekazem celnym. Ponadto musi zabezpieczyć towar i kontener przed dalszymi uszkodzeniami i kradzieżą. Musi również dopilnować sporządzenia odpowiedniej dokumentacji szkodowej
6. Kierowca zobowiązany jest dołożyć najwyższej staranności przy wykonywaniu czynności przewozowych, zmierzającej do pełnego zabezpieczenia interesów CHG, w tym:
 - Do podstawienia technicznie sprawnego pojazdu
 - Po opuszczeniu terminalu/zakładu załadowcy udanie się bezpośrednio do wskazanej w zleceniu transportowym Agencji Celnej lub odbiorcy/terminalu
 - Unikanie zbędnych postojów – korzystanie z parkingów strzeżonych
 - Zabezpieczenie pojazdu i ładunku przed kradzieżą
 - Uniemożliwienie dostępu do drzwi kontenera np. przez parkowanie przy ścianach, zakładanie dodatkowych zabezpieczeń na ucha celne itp.
7. W przypadku przewozu towaru z konwojem kierowca bezwzględnie powinien przestrzegać zaleceń dowódcy konwoju
8. W przypadku zmiany środka transportu kierowca nanosi stosowną uwagę w liście przewozowym
9. Kierowca zobowiązany jest do bezwzględnego zakazu rozmów z osobami trzecimi na temat przewożonego ładunku, miejsca i terminu dostawy
10. Kierowca powinien w kontakcie z klientami zawsze pamiętać, że reprezentuje CHG i zachowywać się we właściwy sposób (dbanie o schludny wygląd, kulturalne zachowanie). Posiadany samochód powinien być należycie utrzymany
11. Kierowca powinien być wyposażony w podstawowe środki ochrony (kask, obuwie, kamizelka odbłaskowa)
12. Wszystkie niejasności muszą zostać skonsultowane i uzgodnione z pracownikiem CHG