



Instrukcja nr 38/TK – WDMCP/14

**Procedura weryfikacji dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu
lub zespołu pojazdów.**



DB PORT SZCZECIN SPÓŁKA Z O.O.				
Instrukcja nr 38/TK - WDMC/14 Procedura weryfikacji dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów.				
Pion eksploatacyjny, Pion Techniczny, Terminale DB Port Szczecin				
	Stanowisko	Imię i Nazwisko	Data	Podpis
Opracowanie	Specjalista ds. Jakości.	Synejko Tomasz	26.05.2014	DB Port Szczecin Sp. z o.o. Specjalista ds. Jakości
Zaopiniował	Kancelaria Radcy Prawnego	Michał Nledźwiecki		Tomasz Synejko
Zaopiniował uzgodnił	Starszy Koordynator Operacji Terminalowych	Magda Chlebosz	26.05.2014	Starszy Koordynator Operacji Terminalowych Magdalena Chlebosz
Zaopiniował uzgodnił	Dyrektor ds. Eksploatacji Ładunków Kontenerowych	Marcin Bykowski	5-26.2014	Dyrektor ds. eksploatacyjnych ładunków kontenerowych PREZES ZARZĄDU Marcin Bykowski
Zatwierdził	Prezes Zarządu DB Port Szczecin	Manfred Michel		Manfred Michel

ZAKAZ KOPIOWANIA I UDOSTĘPIANIA BEZ ZGODY ZARZĄDU DB PORT SZCZECIN SP. Z O.O.



I. Cel instrukcji

Weryfikowanie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wraz z ładunkiem podczas podejmowania kontenera z Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin Spółka z o.o.

II. Zakres instrukcji

Instrukcja swoim zakresem obejmuje czynności związane z weryfikacją masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów oraz czynności związane z zezwoleniem na wjazd pojazdu lub zespołu pojazdów na teren Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin w celu załadunku kontenera - wykonywane przez:

1. Pracownika Kompleksu Bramowego Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin (Dysponenta),
2. Spedytora,
3. Przewoźnika.

III. Podstawa prawna instrukcji

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 poz. 1173 z późn. zm.) – w szczególności art. 43 ust. 2,
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r. Nr 1137 z późn. zm.) – w szczególności art. 61 ust. 1 i 2,
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013r. poz. 951 z późn. zm.) – w szczególności dział II § 2 - 5.

IV. Terminologia

1. **Terminal Kontenerowy DB Port Szczecin:** miejsce, w którym operator portowy dokonuje manipulacji kontenerami w transporcie pionowym i poziomym, włącznie z przepływem informacji powiązanych z obrotem kontenerami.
2. **Kompleks Bramowy Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin:** miejsce, w którym podmiot upoważniony do pobrania kontenera zgłasza się przed jego podjęciem.

V. Arkusz obliczeniowy określający dane pojazdu lub zestawu pojazdów oraz kontenera

Od dnia 09.06.2014 r. DB Port Szczecin Spółka z o.o. zobowiązuje Spedytorów lub Przewoźników do dostarczania pracownikom Kompleksu Bramowego Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin wypełnionego arkusza obliczeniowego (załącznik nr 1) przed podjęciem kontenera z Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin.

Arkusz obliczeniowy do wydruku jest dostępny na stronie dbport.eu zakładka (Arkusz obliczeniowy do weryfikacji dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów) lub portszczecin.deutschebahn.com zakładka (Serwis>Taryfy>Formularze DB Port Szczecin);

Wzór arkusza obliczeniowego stanowi załącznik nr 1 do niniejszej instrukcji.

VI. Sposób wypełniania arkusza obliczeniowego

Arkusz obliczeniowy powinien zostać czytelnie wypełniony przez Spedytora lub Przewoźnika oraz czytelnie podpisany i opatrzony pieczęcią Spedytora lub Przewoźnika.



W przypadku zmiany Spedytora lub Przewoźnika upoważnionego do pobrania kontenera, nowy Spedytor lub Przewoźnik ma obowiązek ponownie wypełnić arkusz obliczeniowy.

W przypadku zmiany stanu faktycznego obejmującego dane umieszczone w arkuszu obliczeniowym, po stronie Spedytora lub Przewoźnika powstaje obowiązek wypełnienia nowego arkusza obliczeniowego.

Podmiot wypełniający arkusz obliczeniowy (Spedytor lub Przewoźnik) odpowiada za zgodność z deklarowanymi dokumentami wszystkich danych umieszczonych w arkuszu obliczeniowym.

VII. Weryfikacja masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wraz z ładunkiem

- A. Przed planowanym podjęciem kontenera z Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin Spedytor lub Przewoźnik jest zobowiązany przesłać e-mailem na adres: dokumenty@dbport.pl skan (w formacie pdf) wypełnionego arkusza obliczeniowego. Jeżeli skan arkusza obliczeniowego nie zostanie przesłany e-mailem, najpóźniej przy zgłoszeniu się na teren Kompleksu Bramowego Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin Spedytor lub Przewoźnik ma obowiązek przedstawić pracownikowi Kompleksu Bramowego oryginał wypełnionego arkusza obliczeniowego.
- B. Tylko w przypadku, gdy zgodnie z arkuszem obliczeniowym ciężar całkowity pojazdu lub zestawu pojazdów wraz z kontenerem nie przekracza masy określonej w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 poz. 951, dział II § 2 – 5), pracownik Zespołu Bramowego Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin zezwala na wjazd i na załadunek kontenera.
- C. Jeżeli zgodnie z arkuszem obliczeniowym pojazd lub zestaw pojazdów nie spełnia warunków określonych w punkcie B, Spedytor lub Przewoźnik zobowiązany jest posiadać odpowiednie zezwolenie uprawniające do przejazdu pojazdu nienormatywnego. Numer i okres obowiązywania zezwolenia wpisywany jest przez Spedytora lub Przewoźnika w arkuszu obliczeniowym. W razie wątpliwości pracownik Kompleksu Bramowego ma prawo zażądać okazania zezwolenia. W przypadku stwierdzenia braku odpowiedniego zezwolenia pracownik Kompleksu Bramowego Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin nie zezwala na wjazd i na załadunek kontenera.
- D. Jeżeli zgodnie z arkuszem obliczeniowym już obciążony pojazd lub zestaw pojazdów po załadunku kontenera w Terminalu nie będzie spełniał warunków określonych w punkcie B lub C, pracownik Kompleksu Bramowego Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin nie wyraża zgody na wjazd i na załadunek kontenera.
- E. W przypadku wystąpienia niezgodności pomiędzy wagą kontenera określoną przez Spedytora lub Przewoźnika w arkuszu obliczeniowym, a wagą kontenera znajdującą się w systemie CMS Autostore, pracownik Terminala Kontenerowego DB Port Szczecin koryguje wagę kontenera znajdującą się w systemie CMS Autostore, zgodnie z deklaracją Spedytora lub Przewoźnika w arkuszu obliczeniowym.
- F. Po korekcie wagi kontenera w systemie CMS Autostore (punkt E) mają zastosowanie zapisy zawarte w punktach B, C i D.

Załącznik nr 1: Arkusz obliczeniowy.