POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

BIULETYN Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

NR 5/2016 (maj 2016)

"Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną/ prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika."

Wydawca: Polska Izba Spedycji i Logistyki , ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia - tel. (58) 620 98 26, 620 19 50 , fax. (58) 661 39 35, e-mail:pisil@pisil.pl ; www.pisil.pl ; Konto: Bank Millennium S.A. nr 34116022020000000061904525; *NIP: 586-20-75-731; Regon: 192629364 ;* KRS 0000068564, Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

Spis treści

TRANSPORT i SPEDYCJA MORSKA
Weryfikacja wagi kontenera w eksporcie

TRANSPORT i SPEDYCJA DROGOWA
NIEMCY rozszerzają sieć dróg objętych systemem MAUT
„Żółta kartka" dla poprawionego tekstu KE w sprawie pracowników delegowanych
PISiL popiera protest polskich przewoźników
Parking dla samochodów ciężarowych obsługujących DCT w Gdańsku

ZAGADNIENIA CELNE/ PODATKOWE/FINANSE
Strona internetowa Unii Europejskiej poświęcona UKC
Białoruś-zmiana przepisów w zakresie przewozu środków płatniczych
Przywóz i wywóz środków płatniczych do i z Polski
Prawo-sprostowanie rozporządzenia delegowanego 2015/2446 UE
Oświadczenie o sporządzeniu dokumentacji cen transferowych

ARTYKUŁY/INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISiL
PISiL w mediach, konferencje, spotkania, patronaty, artykuły, zaproszenia
Udzielone patronaty/partnerstwo//współpraca/ udział w konferencjach/ targach
Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania /szkolenia 2016

TRANSPORT i SPEDYCJA MORSKA

Weryfikacja wagi kontenera w eksporcie

W listopadzie 2014 r. International Maritime Organization (IMO) zaakceptowała zmiany do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS – Rozdział VI, Część A, Regulacja 2 - Cargo Information.
Zmiany wchodzą w życie 1 lipca 2016 r. w odniesieniu do pełnych kontenerów eksportowych przeznaczonych do przewozu drogą morską. Nakładają one na załadowcę pełnego kontenera (niezależnie kto fizycznie napełniał kontener) obowiązek zweryfikowania wagi kontenera i zadeklarowania zweryfikowanej wagi brutto kontenera przewoźnikowi morskiemu i terminalowi przed załadunkiem towaru na burtę. Podanie zweryfikowanej wagi kontenera jest warunkiem przyjęcia kontenera do załadunku w relacji eksportowej. Operatorzy statków i terminali zobowiązani są do uwzględnienia zweryfikowanej wagi kontenerów w sztauplanie i odmowy załadunku w przypadkach, gdy waga kontenera nie została zweryfikowana.

Konwencja SOLAS przewiduje dwie metody, których stosowanie daje możliwość uzyskania zweryfikowanej wagi pełnego kontenera:

Metoda nr 1

- Po napełnieniu kontenera i jego zaplombowaniu kontener może zostać zważony przez załadowcę przy użyciu certyfikowanych urządzeń własnych lub obcych. Urządzenia w postaci wag, wag pomostowych, urządzeń do podnoszenia i innych muszą odpowiadać stosownym standardom i wymogom danego kraju, w którym są użytkowane (urządzenia legalizowane).
- Metoda ta jest właściwa dla wszystkich pełnych kontenerów i wszystkich rodzajów ładunku.

Metoda nr 2

- Załadowca (albo osoba trzecia na jego zlecenie) waży wszystkie pojedyncze opakowania towaru, włącznie z paletami, materiałami sztauerskimi, ew. innymi materiałami opakowaniowymi i zabezpieczającymi przeznaczonymi do obładowania kontenera i dodaje wagę tary kontenera do sumy pojedynczych wag zawartości kontenera.
- Urządzenia służące ważeniu zawartości kontenera muszą odpowiadać standardom kraju, w którym są eksploatowane (urządzenia legalizowane).
- Podmiot zajmujący się formowaniem kontenera nie może bazować na wadze innego podmiotu za wyjątkiem określonych sytuacji, gdy towar został wcześniej zważony, a dane odnośnie wagi w sposób trwały umieszczone na opakowaniu.
- Metoda ta nie jest właściwa i praktyczna przy niektórych ładunkach jak np. złom metali, zboże luzem czy inne towary luzem podobnie jak w przypadku kontenerów „flexitank", dla których jedyną metodą pozostaje Metoda nr 1.
- Ustalanie wagi Metodą nr 2 wymaga certyfikowania i aprobaty ze strony właściwych instytucji danego kraju, w którym dokonywane jest napełnianie kontenera i jego zaplombowanie. Załadowcy są zobligowani do poddania się wszelkim wymogom certyfikacji ustalonym przez dany kraj, w przypadku zaś wielu miejsc obładunku poddaniu się certyfikacji zgodnie z zasadami ustalonymi przez kraj, w którym zostanie załadowana do kontenera ostatnia przesyłka.

Niezależnie od wyboru Metody 1 czy Metody 2 w celu uzyskania zweryfikowanej wagi kontenera odpowiedzialność za deklarację zweryfikowanej wagi brutto ponosi załadowca (shipper) wskazany w konosamencie oceanicznym. Zwracamy uwagę na podane w wytycznych IMO i WSC definicje załadowcy:

- wg. IMO – „*Shipper means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. through bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company",*
- wg. WSC - „*Shipper means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. through bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company", „ The shipper may also be known as the sender".*

W wytycznych WSC jako przykład podano sytuację, gdy spedytor/NVOCC konsoliduje przesyłki pochodzące od innych spedytorów – w tym przypadku spedytor - konsolidator widniejący na konosamencie oceanicznym jest podmiotem odpowiedzialnym za zgodność wagi wszystkich konsolidowanych przesyłek oraz ich materiałów opakowaniowych/zabezpieczających.

Przewoźnik i operator terminalu mogą uznać deklarację zweryfikowanej wagi podpisaną przez załadowcę za wiarygodną i nie są zobowiązani do weryfikacji wagi zadeklarowanej przez załadowcę. Zarówno konwencja SOLAS jak i wytyczne IMO nie wymagają od przewoźnika czy operatora terminalu weryfikacji, czy Metoda nr 2, według której załadowca deklaruje zweryfikowaną wagę jest metodą certyfikowaną i zaaprobowaną przez odnośną instytucję certyfikującą. Aby weryfikacja wagi pozostawała w zgodzie z konwencją SOLAS, określenie „podpisana" („signed") oznacza wymienienie z nazwiska konkretnej osoby reprezentującej załadowcę jako tej, która zweryfikowała zgodność kalkulacji wagi w imieniu załadowcy.

Wagi uzyskane w wyniku ważenia całego kontenera wg. Metody nr 1 czy w wyniku ważenia zawartości kontenera i dodanie do tych wag tary kontenera przy stosowaniu Metody nr 2 muszą być podane z taką dokładnością , jaką wskazuje użyte urządzenie, które musi odpowiadać standardom i wymogom danego kraju. Przy niektórych towarach mogą pojawiać się niewielkie różnice w wadze pomiędzy momentem ich zapakowania a momentem dostawy (np. jako efekt parowania, zmiany wilgotności, topienia się lodu

przy przewozie świeżej żywności) podobnie jak i może w okresie eksploatacji ulegać zmianie tara kontenera w stosunku do oznaczeń oryginalnych, ale we wszystkich tych przypadkach zmiany te nie powinny wpłynąć na kwestie bezpieczeństwa.

Podmioty zaangażowane w pakowanie kontenerów winny stosować zasady IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code).

Dokumentacja

Konwencja SOLAS nakładając obowiązek zweryfikowania wagi brutto pełnego kontenera obliguje do zadeklarowania tej wagi w dokumentacji („shipping document"). Dokument ten może stanowić część instrukcji dla linii żeglugowej albo stanowić oddzielny dokument (np. deklarację, w tym certyfikat z ważenia przy użyciu legalizowanych urządzeń znajdujących się w miejscu napełnienia kontenera, na trasie dostawy z miejsca obłądunku do terminalu portowego). Dokument ten winien wyraźnie stwierdzać, że podana w nim waga jest wagą zweryfikowaną oraz zawierać podpis osoby upoważnionej do tej czynności przez załadowcę. Podpis może mieć formę podpisu elektronicznego lub podania drukowanymi literami imienia i nazwiska osoby upoważnionej.
Temat ważenia kontenerów był przedmiotem XVII Kongresu Spedytorów w dniu 21 kwietnia 2016 r., gdzie prezentację na temat ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw przedstawił delegat MGMiŚZ – prezentacja zamieszczona została w Biuletynie nr 4/2016. Po kongresie PISiL ponownie zgłosiła do Ministerstwa uwagi zebrane od Państwa . Na dzień wydania Biuletynu nr 5/2016 nie ma nowych propozycji ze strony MGMiŻŚ dla przedmiotowego aktu prawnego.
Izba monitoruje sprawę i jak tylko pozyskamy jakiekolwiek informacje przekażemy je Państwu niezwłocznie.
W niniejszym wydaniu Biuletynu przedstawiamy Państwu Tekst zmienionego fragmentu konwencji SOLAS, Wytyczne IMO - MSC. 1/Circ. 1475 z 9 czerwca 2014 r. - GUIDELINES REGARDING THE VERIFIED GROSS MASS OF A CONTAINER CARRYING CARGO, Wytyczne World Shipping Council (WSC) z 1 lipca 2015 r. – GUIDELINES FOR IMPROVING SAFETY AND IMPLEMENTING SOLAS CONTAINER WEIGHT VERIFICATION REQUIREMENTS oraz projekt z 6 maja 2016 r. prawa polskiego w zakresie ważenia kontenerów zawarty w projekcie ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw , który aktualnie nadal znajduje się w sferze konsultacji a zatem nie ma jeszcze mocy wiążącej. (DA/ES)

SOLAS CHAPTER VI

CARRIAGE OF CARGOES AND OIL FUELS

Part A

General Provisions

Regulation 2 – Cargo information

The following new paragraphs 4 to 6 are added after existing paragraph 3:

"4 In the case of cargo carried in a container*, except for containers carried on a chassis or a trailer when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages as defined in regulation III/3, the gross mass according to paragraph 2.1 of this regulation shall be verified by the shipper, either by:

.1 weighing the packed container using calibrated and certified equipment; or

.2 weighing all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other securing material to be packed in the container and adding the tare mass of the container to the sum of the single masses, using a certified method approved by the competent authority of the State in which packing of the container was completed.

5 The shipper of a container shall ensure the verified gross mass** is stated in the shipping document. The shipping document shall be:

.1 signed by a person duly authorized by the shipper;

.2 submitted to the master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance, as required by the master or his representative, to be used in the preparation of the ship stowage plan***.

6 If the shipping document, with regard to a packed container, does not provide the verified gross mass and the master or his representative and the terminal representative have not obtained the verified gross mass of the packed container, it shall not be loaded on to the ship."

---

* The term "container" should be considered as having has the same meaning as defined and applied in the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended, taking into account the *Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas* (MSC/Circ.860) and the *Revised Recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended* (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

** Refer to the *Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo* (MSC.1/Circ.1475).

*** This document may be presented by means of EDP or EDI transmission techniques. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name, in capitals, of the person authorized to sign."

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1475
9 June 2014

GUIDELINES REGARDING THE VERIFIED GROSS MASS OF A CONTAINER CARRYING CARGO

1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-third session (14 to 23 May 2014), having considered the proposal by the Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers, at its eighteenth session (16 to 20 September 2013), approved the *Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo*, as set out in the annex.

2 The Guidelines are intended to establish a common approach for the implementation and enforcement of the SOLAS requirements regarding the verification of the gross mass of packed containers.

3 Member Governments are invited to bring the annexed Guidelines to the attention of all parties concerned.

***

IMO WORLD MARITIME DAY 2014
CONVENTIONS
EFFECTIVE IMPLEMENTATION

ANNEX

GUIDELINES REGARDING THE VERIFIED GROSS MASS OF A CONTAINER CARRYING CARGO

1 Introduction

1.1 To ensure the safety of the ship, the safety of workers both aboard ships and ashore, the safety of cargo and overall safety at sea, the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), as amended, requires in chapter VI, part A, regulation 2 that packed containers' gross mass are verified prior to stowage aboard ship. The shipper is responsible for the verification of the gross mass of a container carrying cargo (hereinafter "a packed container"). The shipper is also responsible for ensuring that the verified gross mass is communicated in the shipping documents sufficiently in advance to be used by the ship's master or his representative and the terminal representative in the preparation of the ship stowage plan. In the absence of the shipper providing the verified gross mass of the packed container, the container should not be loaded on to the ship unless the master or his representative and the terminal representative have obtained the verified gross mass through other means.

1.2 The purpose of these Guidelines is to establish a common approach for the implementation and enforcement of the SOLAS requirements regarding the verification of the gross mass of packed containers. The Guidelines provide recommendations on how to interpret and apply the provisions of the SOLAS requirements. They also identify issues that may arise from the application of these requirements and provide guidance for how such issues should be resolved. Adherence to these Guidelines will facilitate compliance with the SOLAS requirements by shippers of containerized shipments, and they will assist other parties in international containerized supply chains, including shipping companies and port terminal facilities and their employees, in understanding their respective roles in accomplishing the enhancement of the safe handling, stowage and transport of containers.

2 Definitions

2.1 For the purpose of these Guidelines:

2.1.1 *Administration* means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

2.1.2 *Calibrated and certified equipment* means a scale, weighbridge, lifting equipment or any other device, capable of determining the actual gross mass of a packed container or of packages and cargo items, pallets, dunnage and other packing and securing material, that meets the accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used.

2.1.3 *Cargo items* has the same general meaning as the term "cargo" in the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (hereinafter referred to as "the CSC"), and means any goods, wares, merchandise, liquids, gases, solids and articles of every kind whatsoever carried in containers pursuant to a contract of carriage. However, ship's equipment and ship's supplies[1], including ship's spare parts and stores, carried in containers are not regarded as cargo.

[1] Refer to the *Revised recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas* (MSC.1/Circ.1216).

2.1.4 *Container* has the same meaning as the term "container" in the CSC and means an article of transport equipment:

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

(b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

(c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes; and

(d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:

(i) at least 14 m^2 (150 sq. ft.); or

(ii) at least 7 m^2 (75 sq. ft.) if it is fitted with top corner fittings.

2.1.5 *Contract of carriage* means a contract in which a shipping company, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract may take the form of, or be evidenced by a document such as sea waybill, a bill of lading, or multi-modal transport document.

2.1.6 *Gross mass* means the combined mass of a container's tare mass and the masses of all packages and cargo items, including pallets, dunnage and other packing material and securing materials packed into the container (see also *"Verified gross mass"*).

2.1.7 *Package* means one or more cargo items that are tied together, packed, wrapped, boxed or parcelled for transportation. Examples of packages include, but are not limited to, parcels, boxes, packets and cartons.

2.1.8 *Packed container* means a container, as previously defined, loaded ("stuffed" or "filled") with liquids, gases, solids, packages and cargo items, including pallets, dunnage, and other packing material and securing materials.

2.1.9 *Packing material* means any material used or for use with packages and cargo items to prevent damage, including, but not limited to, crates, packing blocks, drums, cases, boxes, barrels, and skids. Excluded from the definition is any material within individual sealed packages to protect the cargo item(s) inside the package.

2.1.10 *Securing material* means all dunnage, lashing and other equipment used to block, brace, and secure packed cargo items in a container.

2.1.11 *Ship* means any vessel to which SOLAS chapter VI applies. Excluded from this definition are roll-on/roll-off (ro-ro) ships engaged on short international voyages[2] where the containers are carried on a chassis or trailer and are loaded and unloaded by being driven on and off such a ship.

[2] SOLAS regulation III/2 defines "short international voyage" as an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.

2.1.12 *Shipper* means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. "through" bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company.

2.1.13 *Shipping document* means a document used by the shipper to communicate the verified gross mass of the packed container. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g. a declaration including a weight certificate produced by a weigh station).

2.1.14 *Tare mass* means the mass of an empty container that does not contain any packages, cargo items, pallets, dunnage, or any other packing material or securing material.

2.1.15 *Terminal representative* means a person acting on behalf of a legal entity or person engaged in the business of providing wharfage, dock, stowage, warehouse, or other cargo handling services in connection with a ship.

2.1.16 *Verified gross mass* means the total gross mass of a packed container as obtained by one of the methods described in paragraph 5.1 of these Guidelines. (see also *"gross mass").*

3 Scope of applicability

3.1 The SOLAS requirements to verify the gross mass of a packed container apply to all containers to which the CSC applies, and which are to be stowed onto a ship determined by the Administration to be subject to SOLAS chapter VI.

3.2 For example (but not limited to), a packed container on a chassis or trailer to be driven on a ro-ro ship is subject to the SOLAS requirements, if the ship has been determined by the Administration to be subject to SOLAS chapter VI and is not engaged on short international voyages. However, cargo items tendered by a shipper to the master for packing into a container already on board the ship are not subject to these SOLAS requirements.

3.3 The term container includes tank-containers, flat-racks, bulk containers etc. Also included are containers carried on a chassis or a trailer except when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages (see definition of ship). Excluded from the definition is any type of vehicle[3]. Also excluded from the definition are "offshore containers" to which the CSC, according to the *Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas* (MSC/Circ.860) and the *Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended* (CSC.1/Circ.138/Rev.1), does not apply.

4 Main principles

4.1 The responsibility for obtaining and documenting the verified gross mass of a packed container lies with the shipper.

4.2 A container packed with packages and cargo items should not be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply unless the master or his representative and the terminal representative have obtained, in advance of vessel loading, the verified actual gross mass of the container.

[3] Refer to the *Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended* (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

5 Methods for obtaining the verified gross mass of a packed container

5.1 The SOLAS regulations prescribe two methods by which the shipper may obtain the verified gross mass of a packed container:

5.1.1 Method No.1: Upon the conclusion of packing and sealing a container, the shipper may weigh, or have arranged that a third party weighs, the packed container.

5.1.2 Method No.2: The shipper (*or, by arrangement of the shipper, a third party*), may weigh all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other packing and securing material to be packed in the container, and add the tare mass of the container to the sum of the single masses using a certified method as described in paragraphs 5.1.2.3 and 5.1.2.3.1. Any third party that has performed some or all of the packing of the container should inform the shipper of the mass of the cargo items and packing and securing material that the party has packed into the container in order to facilitate the shipper's verification of the gross mass of the packed container under Method No.2. As required by SOLAS VI/2 and paragraph 5, the shipper should ensure that the verified gross mass of the container is provided sufficiently in advance of vessel loading. How such information is to be communicated between the shipper and any third party should be agreed between the commercial parties involved.

5.1.2.1 Individual, original sealed packages that have the accurate mass of the packages and cargo items (including any other material such as packing material and refrigerants inside the packages) clearly and permanently marked on their surfaces, do not need to be weighed again when they are packed into the container.

5.1.2.2 Certain types of cargo items (e.g. scrap metal, unbagged grain and other cargo in bulk) do not easily lend themselves to individual weighing of the items to be packed in the container. In such cases, usage of Method No.2 would be inappropriate and impractical, and Method No.1 should be used instead.

5.1.2.3 The method used for weighing the container's contents under Method No.2 is subject to certification and approval as determined by the competent authority of the State in which the packing and sealing of the container was completed.[4]

5.1.2.3.1 How the certification is to be done will be up to the State concerned, and could pertain to either the procedure for the weighing or to the party performing the weighing or both.

5.1.3 If a container is packed by multiple parties or contains cargo from multiple parties, the shipper as defined in paragraph 2.1 is responsible for obtaining and documenting the verified gross mass of the packed container. If the shipper chooses Method No.2 to obtain the verified gross mass, the shipper is then subject to all the conditions given in paragraphs 5.1.2, 5.1.2.1, 5.1.2.2, and 5.1.2.3.

6 Documentation

6.1 The SOLAS regulations require the shipper to verify the gross mass of the packed container using Method No.1 or Method No.2 and to communicate the verified gross mass in a shipping document. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g. a declaration including a weight certificate produced by a weigh station utilizing calibrated and certified equipment on the route between the shipper's origin and the port terminal). In either case, the document should clearly highlight that the gross mass provided is the "verified gross mass" as defined in paragraph 2.1.

[4] Reference to the relevant MSC Circular regarding contact information for the competent authority.

6.2 Irrespective of its form, the document declaring the verified gross mass of the packed container should be signed by a person duly authorized by the shipper. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name in capitals of the person authorized to sign it.

6.3 It is a condition for loading onto a ship to which the SOLAS regulations apply that the verified gross mass of a packed container be provided, preferably by electronic means such as Electronic Data Interchange (EDI) or Electronic Data Processing (EDP), to the ship's master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance of ship loading to be used in the preparation and implementation of the ship stowage plan.

6.3.1 Because the contract of carriage is between the shipper and the shipping company, not between the shipper and the port terminal facility, the shipper may meet its obligation under the SOLAS regulations by submitting the verified gross mass to the shipping company. It is then the responsibility of the shipping company to provide information regarding the verified gross mass of the packed container to the terminal representative in advance of ship loading. Similarly, the shipper may also submit the verified gross mass to the port terminal facility representative upon delivery of the container to the port facility in advance of loading.

6.3.1.1 The master or his representative and the terminal representative should enter into arrangements to ensure the prompt sharing of verified container gross mass information provided by shippers. Existing communication systems may be used for the transmission and sharing of such verified container gross mass information.

6.3.1.2 At the time a packed container is delivered to a port terminal facility, the terminal representative should have been informed by the shipping company whether the shipper has provided the verified gross mass of the packed container and what that gross mass is.

6.3.2 There is no SOLAS prescribed time deadline for the shipper's submission of the verified gross mass other than such information is to be received in time to be used by the master and the terminal representative in the ship stowage plan. The finalization of the ship stowage plan will depend on ship type and size, local port loading procedures, trade lane and other operational factors. It is the responsibility of the shipping company with whom the shipper enters into a contract of carriage to inform the shipper, following prior discussions with the port terminal, of any specific time deadline for submitting the information.

7 Equipment

7.1 The scale, weighbridge, lifting equipment or other devices used to verify the gross mass of the container, in accordance with either Method No.1 or Method No.2 discussed above, should meet the applicable accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used.

8 Intermodal container movements and transhipments

8.1 The verified gross mass of a packed container should be provided to the next party taking custody of the container.

8.1.1 If a packed container is transported by road, rail or a vessel to which the SOLAS regulations do not apply and delivered to a port terminal facility without its verified gross mass, it may not be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply unless the master or his representative and the terminal representative have obtained the verified gross mass of the container on behalf of the shipper (see also paragraph 13.1).

8.1.2 If a packed container is delivered to a port terminal facility by a ship to which the SOLAS regulations apply for transhipment onto a ship to which the SOLAS regulations also apply, each container being delivered is required by the SOLAS regulations to have had a verified gross mass before loading onto the delivering ship. All packed containers discharged in the transhipment port should therefore already have a verified gross mass and further weighing in the transhipment port facility is not required. The delivering ship should inform the port terminal facility in the transhipment port of the verified gross mass of each delivered packed container. The master of the ship onto which the transhipped, packed containers are to be loaded and the port terminal facility in the transhipment port may rely on the information provided by the delivering vessel. Existing ship-port communication systems may be used for the provision of such information in agreement between the commercial parties involved.

9 Discrepancies in gross mass

9.1 Any discrepancy between a packed container's gross mass declared prior to the verification of its gross mass and its verified gross mass should be resolved by use of the verified gross mass.

9.2 Any discrepancy between a verified gross mass of a packed container obtained prior to the container's delivery to the port terminal facility and a verified gross mass of that container obtained by that port facility's weighing of the container should be resolved by use of the latter verified gross mass obtained by the port terminal facility.

10 Containers exceeding their maximum gross mass

10.1 SOLAS regulation VI/5 requires that a container not be packed to more than the maximum gross mass indicated on the Safety Approval Plate under the International Convention for Safe Containers (CSC), as amended. A container with a gross mass exceeding its maximum permitted gross mass may not be loaded onto a ship.

11 Containers on road vehicles

11.1 If the verified gross mass of a packed container is obtained by weighing the container while it is on a road vehicle, (e.g. chassis or trailer), the tare mass of the road vehicle (and, where applicable, the tractor) should be subtracted to obtain the verified gross mass of the packed container. The subtraction should reflect the tare mass of the road vehicle (and, where applicable, the tractor) as indicated in their registration documents as issued by the competent authority of the State where these assets are registered. The mass of any fuel in the tank of the tractor should also be subtracted.

11.2 If two packed containers on a road vehicle are to be weighed, their gross mass should be determined by weighing each container separately. Simply dividing the total gross mass of the two containers by two after subtracting the mass of the road vehicle and the tractor, where applicable, would not produce an accurate verified gross mass for each container, and should not be allowed.

12 Empty containers

12.1 Shippers of empty containers and operators of empty containers are encouraged to have practices and arrangements in place to ensure that they are empty. The tare weight will visually appear on the container in accordance with the International Organization for Standardization (ISO) standard for container marking and identification[5]) and should be used.

[5] Refer to standard ISO 6346 – Freight containers – Coding, identification and marking.

13 Contingencies for containers received without a verified gross mass

13.1 Notwithstanding that the shipper is responsible for obtaining and documenting the verified gross mass of a packed container, situations may occur where a packed container is delivered to a port terminal facility without the shipper having provided the required verified gross mass of the container. Such a container should not be loaded onto the ship until its verified gross mass has been obtained. In order to allow the continued efficient onward movement of such containers, the master or his representative and the terminal representative may obtain the verified gross mass of the packed container on behalf of the shipper. This may be done by weighing the packed container in the terminal or elsewhere. The verified gross mass so obtained should be used in the preparation of the ship loading plan. Whether and how to do this should be agreed between the commercial parties, including the apportionment of the costs involved.

14 Master's ultimate decision whether to stow a packed container

14.1 Ultimately, and in conformance with the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing[6], the ship's master should accept the cargo on board his ship only if he is satisfied that it can be safely transported. Nothing in the SOLAS regulations limit the principle that the master retains ultimate discretion in deciding whether to accept a packed container for loading onto his ship. Availability to both the terminal representative and to the master or his representative of the verified gross mass of a packed container sufficiently in advance to be used in the ship stowage plan is a prerequisite for the container to be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply. It does, however, not constitute an entitlement for loading.

15 Enforcement

15.1 Like other SOLAS provisions, the enforcement of the SOLAS requirements regarding the verified gross mass of packed containers falls within the competence and is the responsibility of the SOLAS Contracting Governments. Contracting Governments acting as port States should verify compliance with these SOLAS requirements. Any incidence of non-compliance with the SOLAS requirements is enforceable according to national legislation.

15.2 The ultimate effectiveness and enforcement of the SOLAS container gross mass verification requirement is that a packed container, for which the verified gross mass has not been obtained sufficiently in advance to be used in the ship stowage plan, will be denied loading onto a ship to which the SOLAS regulations apply. Any costs associated with the non-loading, storage, demurrage or eventual return of the container to the tendering shipper of the container should be subject to contractual arrangements between the commercial parties.

16 Effective date of the SOLAS requirements regarding verified gross mass of a container carrying cargo

16.1 The SOLAS requirements regarding verified gross mass of a container carrying cargo (SOLAS regulation VI/2) are expected to enter into force in July 2016.

_____

[6] Refer to the *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing* (resolution A.714(17)) and subsequent amendments.

WORLD SHIPPING COUNCIL
PARTNERS IN TRADE

Guidelines for Improving Safety and Implementing the SOLAS Container Weight Verification Requirements

July 1, 2015

Summary

In November 2014, the International Maritime Organization (IMO) adopted mandatory amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Chapter VI, Part A, Regulation 2 - Cargo information. The SOLAS convention is applicable global law. The SOLAS amendments become effective on 1 July 2016 for packed containers received for transportation (gate-in or off-rail). They place a requirement on the shipper of a packed container, regardless of who packed the container, to verify and provide the container's gross verified weight to the ocean carrier and port terminal representative prior to it being loaded onto a ship. A verified container weight is a condition for loading a packed container aboard a vessel for export. The vessel operator and the terminal operator are required to use verified container weights in vessel stowage plans and are prohibited from loading a packed container aboard a vessel for export if the container does not have a verified container weight.

This document provides an outline of what the implementation of the SOLAS amendments requires of the various commercial parties.

Contents

1.	Introduction	Page	2
2.	Scope	Page	2
3.	Main Principles	Page	3
4.	Methods for obtaining the verified gross weight of a packed container	Page	4
5.	Documentation	Page	7
6.	Information flow: shipper, carrier, and terminal interfaces	Page	7
7.	Containers exceeding their maximum gross mass	Page	9
8.	Definitions	Page	9
9.	Supplemental reference and source material	Page	11

1. Introduction

1.1 In order to address safety problems at sea and on shore arising from container shipments that have incorrect weight declarations, the International Maritime Organization (IMO) adopted amendments to the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, Chapter VI Regulation 2 – Cargo information regarding a mandatory container gross weight verification, together with associated guidelines published as MSC.1/Circ. 1475 (hereinafter referred to as the IMO Guidelines).[1]

1.2 The SOLAS amendments were adopted in November 2014 and will enter in to force on 1 July 2016. The intervening period should be considered to be the transition or planning period. All regulated parties need to be prepared to implement and abide by the container weight verification requirements by 1 July 2016. This period should also allow time for regulated parties to prepare for required process and documentation changes and to test information transmission enhancements in advance of the effective date.

1.3 The effect of these requirements on containerized supply chains is that the verification of the gross weight of a packed export container will be required before the container is loaded aboard a ship. To ensure compliance with the SOLAS amendments, participants within the supply chain (especially shippers, carriers, and terminal operators) will need to establish and implement processes to ensure that the verified container weights are provided to the necessary parties in a timely fashion and are used by the terminal operator and vessel operator in the vessel's container stowage plan.

1.4 These Guidelines have been drafted by the World Shipping Council, in consultation with its member companies, as advice on implementing the SOLAS amendments. These Guidelines identify elements both of the regulatory requirements and of a non-regulatory nature that companies with commercial roles and activities within the international containerized transport supply chain will need to consider.

2. Scope

2.1 Unless specified in paragraph 2.2, the SOLAS requirements to verify the gross weight of a packed export container apply to all packed containers to which the IMO's Convention for Safe Containers (CSC) applies and which are to be loaded onto any ship in international maritime traffic.

2.2 The provisions of SOLAS Chapter VI, Part A, Regulation 2 do not apply to:

[1] The text of both the SOLAS amendments and the IMO Guidelines Regarding the Verified Gross Mass of Container Carrying Cargo may be accessed via web links found in Section 10 below, page 10. The terms "gross mass" and "gross weight" are interchangeable.

(i) A packed container on a chassis or trailer to be driven on a ro-ro ship which is engaged on short international voyages;[2]

(ii) Cargo items tendered by a shipper to the master for packing into a container already on board the ship; or

(iii) "Offshore containers" to which the CSC, according to the IMO Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas (MSC/Circ.860) and the IMO Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC.1/Circ.138/Rev.1), does not apply.

2.3 No provision or agreement in a contract of sale, a transportation contract, or a stevedoring contract may override or conflict with the obligation to abide by the SOLAS requirements.

3. Main Principles

3.1 The purpose of the SOLAS amendments is to obtain an accurate gross weight of packed containers that are moved through the supply chain prior to loading aboard the ship.

3.2 The responsibility for obtaining and documenting the verified gross weight of a packed container lies with the shipper. *SOLAS Chapter VI, Regulation 2; IMO Guidelines, paragraph 4.1.*

3.3 Verified container weights are to be used by the terminal operator and the vessel operator in ship stowage planning.

3.4 A container packed with packages and cargo items shall not be loaded onto a ship to which the SOLAS amendments apply unless the vessel master or his representative and the terminal representative have obtained, in advance of vessel loading, the verified gross weight of the container. *SOLAS Chapter VI, Regulation 2, paragraph 6*; *IMO Guidelines, paragraph 4.2.* Availability to both the terminal representative and to the master or his representative of the verified gross mass of a packed container sufficiently in advance to be used in the ship stowage plan is a prerequisite for the container to be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply. *IMO Guidelines, paragraph 14.1*

3.5 If a packed container is received at a port facility for export without a verified gross weight, it shall not be loaded on a vessel until a verified gross weight is obtained. The measures that may be taken to obtain such a verified weight for such a container are for the commercial parties to determine. Any costs incurred by the vessel operator or terminal

[2] SOLAS regulation III/2 defines "short international voyage" as an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.

operator for obtaining a verified gross weight if a shipper has failed to provide one in a timely manner and any recovery of those costs are also commercial matters for the parties to determine. *IMO Guidelines, paragraph 13.1.*

3.6 The gross weight of a packed inbound container being delivered by a SOLAS vessel to a port facility (i.e., an import or transhipped container) will be the verified container weight used by the vessel operator and port facility at the vessel's loading port. A port facility and a vessel operator do not need to re-weigh a packed inbound container that is to be transshipped if that container has been delivered by a SOLAS vessel with a verified weight from the previous leg of the voyage. *IMO Guidelines, paragraph* 8.1.2.

4. Methods for obtaining the verified gross mass of a packed container

4.1 The SOLAS regulations prescribe two methods by which the shipper may obtain the verified gross mass of a packed container.

4.1.1 ***Method No. 1****:*

- Upon the conclusion of packing and sealing a container and using calibrated and certified equipment, the shipper may weigh, or have arranged that a third party weigh, the packed container. *SOLAS Regulation, paragraph 4.1; IMO Guidelines, paragraph 5.1.1.* The scale, weighbridge, lifting equipment or other devices used to verify the gross mass of the container must meet the applicable accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used. *IMO Guidelines, paragraph 7.1.*

- Method No. 1 is appropriate to use for any packed container and any kind of goods.

4.1.2 ***Method No. 2***:

- The shipper (or, by arrangement of the shipper, a third party) may weigh all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other packing and securing material to be packed in the container, and add the tare mass of the container to the sum of the single masses of the container's contents. *IMO Guidelines, paragraph 5.1.2.*

- The weighing equipment used to weigh the contents of the container must meet the applicable accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used. *IMO Guidelines, paragraph 7.1.*

- The tare mass of the particular container is visible on the exterior of the container and should be used. *IMO Guidelines, paragraph 12.1.*

- Estimating the weight of a container's contents is not permitted.

- The party packing the container cannot use the weight somebody else has provided, except in one specific set of defined circumstances where the cargo has been

previously weighed and that weight is clearly and permanently marked on the surface of the goods.[3]

- Method No. 2 is "inappropriate and impractical" for "certain types of cargo items (e.g., scrap metal, unbagged grain and other cargo in bulk)" that "do not easily lend themselves to individual weighing of the items to be packed in the container." *IMO Guidelines, paragraph 5.1.2.2.* Method No. 2 is also inappropriate for "flexitanks". For such cargoes, Method No. 1 must be used.

- The method used for weighing the container's contents under Method No. 2 is subject to certification and approval as determined by the competent authority of the State in which the packing and sealing of the container was completed. *IMO Guidelines, paragraph 5.1.2.3.* Shippers are responsible for complying with any certification and approval requirements that may be established by the State in which the container packing is done, or, in a case where a container is packed in multiple places, any certification and approval requirements that may be established by the State where the last contents were packed into the container.

4.2 Regardless of whether Method No. 1 or Method No. 2 is used to obtain the verified weight of the container --

- The SOLAS amendments and the IMO Guidelines are clear that the shipper named on the ocean carrier's bill of lading is the party responsible for providing the packed container's verified gross mass. *IMO Guidelines, paragraph 5.1.3*. Thus, for example, if a freight forwarder/NVOCC is co-loading the cargo shipments of other freight forwarders in a container, the "master" forwarder named on the ocean carrier's bill of lading is the party responsible for the accurate cargo weight verification of all the cargo and all packing or securing material from all the co-loading forwarders using the container.

- The carrier and terminal operator may rely on a shipper's signed container weight verification to be accurate. The carrier and the terminal operator are not responsible

[3] The exception is as follows: "Individual, original sealed packages that have the accurate mass of the packages and cargo items (including any other material such as packing material and refrigerants inside the packages) clearly and permanently marked on their surfaces, do not need to be weighed again when they are packed into the container." *IMO Guidelines, paragraph 5.1.2.1 (underlining added).* This does not permit estimating the cargo weight, but permits using accurate weights that have been previously derived from weighing the product and that are clearly and permanently marked on individual, original sealed packages. For example, a shipper of identical television sets whose individual cartons are marked by the manufacturer with the shipping weight could calculate the shipment's weight by multiplying the number of television sets in the container by the weight of an individual set, and then adding that weight to the combined calculated weight of the packaging, pallets, packing and bracing material used and the container's tare weight. This approach has four required elements. It only applies to: 1) original, sealed packages, 2) that have been previously weighed, 3) with the accurate mass clearly and permanently marked on their surfaces, and, 4) such weights being added to the calculated weight of all packing, securing and other material that may have been used in the packing of the container.

for verifying the shipper's weight verification. Nor do the SOLAS amendments or IMO Guidelines require a carrier or terminal operator to verify that a shipper providing a verified weight according to Method 2 has used a method which has been certified and approved by the competent authority of the jurisdiction in which the packing and sealing of the container was completed. However, for the shipper's weight verification to be compliant with the SOLAS requirements, it must be "signed", meaning a specific person representing the shipper must be named and identified as having verified the accuracy of the weight calculation on behalf of the shipper.[4]

- Weights obtained by weighing the entire packed container under Method 1 or by weighing the contents of the container and adding those weights to the container tare weight under Method 2 are to be as accurate as the scales or weighing devices used, which must meet the applicable accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used. Some cargo products may incur normal, minor changes in weight from the time of packing until delivery (e.g., due to evaporation, humidity changes, ice melt from fresh food products packed in ice, etc.) and some containers' tare weight may change over time and vary somewhat from the tare weight painted on the container; however, these variations should not present safety concerns.

- The party or parties packing the container should follow the provisions of the IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code) in relation to load distribution and safe packing of the container. (*See*, page 11 for a link to the CTU Code and CTU Code Informative Materials.)

4.3 A shipper's participation or approval under a Customs authority's Authorized Economic Operator (AEO) or similar program does not modify or exempt the shipper from required compliance with the SOLAS requirements. Such status might be a relevant factor in a State's certification and approval requirements for Method No. 2 shippers. Shippers should be aware of any such applicable national requirements.

4.4 If a carrier or terminal operator has reason to believe that the verified weight of the container provided by the shipper is significantly in error, they may take such steps as may be appropriate in the interest of safety to determine what the accurate weight is. The terms of such arrangements and the recovery of the costs involved in any steps for obtaining an accurate weight are commercial matters for the parties to address.

---

[4] "The shipping document shall be: .1 signed by a person duly authorized by the shipper; and .2 submitted to the master or his representative …." *SOLAS Chapter VI, Regulation 2, paragraph 5.* "This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g., a declaration including a weight certificate produced by a weigh station)." *IMO Guidelines, paragraph 2.1.13.* "[T]he document should clearly highlight that the gross mass provided is the "verified gross mass" as defined in paragraph 2.1." *IMO Guidelines, paragraph 6.1.* "Irrespective of its form, the document declaring the verified gross mass of the packed container should be signed by a person duly authorized by the shipper. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name in capitals of the person authorized to sign it." *IMO Guidelines, paragraph6.2.*

5. Documentation

5.1 The SOLAS regulations require the shipper to verify the gross mass of the packed container using Method No. 1 or Method No. 2 and to communicate the verified gross mass in a shipping document. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g., a declaration including a weight certificate produced by a weigh station using calibrated and certified equipment on the route between the shipper's origin and the port terminal). In either case, the document should clearly highlight that the gross mass provided is the "verified gross mass". The verified weight should be expressed in kilograms or pounds, depending on which measure is used in that jurisdiction. Electronic methods of transmission such as Electronic Data Interchange (EDI) or Electronic Data Processing (EDP) may be used. *IMO Guidelines, paragraph 6.3.*

5.2 Irrespective of its form, the document declaring the verified gross mass of the packed container must be signed by a person duly authorised by the shipper. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name in capitals of the person authorised to sign it. *IMO Guidelines, paragraph 6.2.*

5.3 Any discrepancy between a packed container's gross mass provided to a carrier by a shipper prior to the container's weight verification and its verified gross mass should be resolved by use of the verified gross mass. *IMO Guidelines, paragraph 9.1.* If a port terminal addresses an uncertainty about the gross mass of a packed container by weighing the container, the weight obtained by the port facility should be used for vessel stowage planning. *IMO Guidelines, paragraph 9.2 and 13.1.*

5.4 The shipper's container weight verification shall be made available to the terminal operator and to the master and to appropriate government officials upon request.

6. Information flow: Shipper, carrier and terminal interfaces

6.1 The SOLAS amendments are clear in assigning shippers', carriers' and terminal operators' responsibilities. The shipper is responsible for providing an accurate "verified gross mass" for each packed container it tenders to the carrier or its terminal representative, regardless of who actually packs the container. The vessel operator and the terminal operator are responsible for using verified gross weights in vessel stow planning and must not load a packed container aboard a vessel for export without a verified gross weight. These are regulatory obligations.

6.2 In order to implement the SOLAS regulatory obligations and to ensure the efficient and smooth flow of commerce, the parties in the supply chain will need to make arrangements for the timely transmission and exchange of verified container weight information. These are commercial and operational requirements, not regulatory requirements.

6.3 SOLAS requires that the container weight verification information be submitted sufficiently in advance of vessel loading to be used in the preparation of the ship stowage

plan. *IMO Guidelines, paragraph 6.3.2.* It is essential that the container's verified gross weight be obtained by the vessel operator and the terminal operator before a packed export container is physically loaded on to a ship.

6.4 Carriers will provide shippers with "cut-off times" within which the carrier must receive the required container weight verification from the shipper for ship stowage planning. These cut-off times may vary by carrier, may vary depending on the operational procedures or requirements of different terminal operators, and may vary from port to port. Shippers should learn of such documentation cut-off times from the carrier with whom they are doing business.

6.5 Where container weight verification is performed outside a container terminal, carriers shall transmit shippers' container weight verifications to the terminal operator, per agreed formats and standards, in a timely manner so that the terminal operator has this information upon the arrival of the packed container at the terminal.

6.6 Terminal operators will need to transmit to the carrier, per agreed formats and standards, in a timely manner any shipper provided container weight verification that the shipper provides to the terminal upon delivery of the packed container to the terminal operator, as well as weight verifications that occur when a terminal operator weighs a packed container on behalf of the shipper. *See,* Section 6.7 below.

6.7 Terminal operators and carriers will need to jointly decide in advance how they intend to handle packed containers that are received by a terminal operator for export when: a) the carrier has not informed the terminal operator of the container's verified weight, or b) when the shipper has not provided the carrier or terminal operator with the packed container's verified container weight.

6.8 If a terminal operator makes arrangements for determining the verified gross mass of a packed container that is delivered to the port by a shipper without a verified gross mass, the cost for such service will have to be borne according to the terms of the commercial arrangements among the affected parties, with the recognition that the SOLAS amendments place the obligation on the shipper to provide the verified weight in the first instance. A shipper should recognize that, if it fails to provide a verified container weight as called for by the SOLAS amendments and such failure requires a terminal operator to use Method No. 1 to obtain a verified container weight, there will be a cost for such services that the affected parties will need to address.

6.9 With respect to vessel sharing arrangements (VSAs) where more than one ocean carrier is using the vessel to transport goods, the vessel operator is responsible for the vessel stowage and for the vessel's compliance with SOLAS requirements. Each VSA partner is responsible for timely transmission of verified container weights for all packed containers to be loaded to the terminal operator and to the vessel operator.

6.10 The final vessel stow plan should include a check mark or notation that allows the master to see that each packed container in the stow plan has a verified weight, and the stow plan shall include the verified weights for every packed container aboard.[5]

7. Containers exceeding their maximum gross mass

SOLAS regulation VI/5 requires that a container not be packed to more than the maximum gross mass indicated on the Safety Approval Plate under the IMO's Convention for Safe Containers (CSC), as amended. A container with a gross mass exceeding its maximum permitted gross mass may not be loaded onto a ship.

In addition to not packing a container beyond its maximum gross mass, the party packing a container should be aware of and abide by cargo weight distribution and cargo securing requirements for the particular type(-s) of cargo packed into the container. *See*, CTU Code referred to in Section 9 below.

8. Definitions

For the purpose of these Guidelines:

Calibrated and certified equipment: means a scale, weighbridge, lifting equipment or any other device, capable of determining the actual gross mass of a packed container or of packages and cargo items, pallets, dunnage and other packing and securing material, that meets the accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used.

Cargo items: has the same general meaning as the term "cargo" in the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (hereinafter referred to as "the CSC"), and means any goods, wares, merchandise, liquids, gases, solids and articles of every kind whatsoever carried in containers pursuant to a contract of carriage. However, ship's equipment and ship's supplies, including ship's spare parts and stores, carried in containers are not regarded as cargo.

Carrier: The party who, in a contract of carriage, undertakes to perform or to procure the performance of carriage by sea.

Container: has the same meaning as the term "container" in the CSC and means an article of transport equipment:

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

(b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

[5] There may be a limited period of time after July 1, 2016 when electronic messaging software (EDI) changes to implement this capability will be in transition.

(c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes; and

(d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:

(i) at least 14 m^2 (150 sq. ft.); or

(ii) at least 7 m^2 (75 sq. ft.) if it is fitted with top corner fittings.

Contract of carriage: means a contract in which a shipping company, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract may take the form of, or be evidenced by a document such as sea waybill, a bill of lading, or multi-modal transport document.

Gross weight or gross mass: means the combined weight of a container's tare weight and the weights of all packages and cargo items, including pallets, dunnage and other packing material and securing materials packed into the container (see also *"Verified gross mass"*).

Package: means one or more cargo items that are tied together, packed, wrapped, boxed or parcelled for transportation. Examples of packages include, but are not limited to, parcels, boxes, packets and cartons.

Packed container: means a container, as previously defined, loaded ("stuffed" or "filled") with liquids, gases, solids, packages and cargo items, including pallets, dunnage, and other packing material and securing materials.

Packing material: means any material used or for use with packages and cargo items to prevent damage, including, but not limited to, crates, packing blocks, drums, cases, boxes, barrels, and skids. Excluded from the definition is any material within individual sealed packages to protect the cargo item(s) inside the package.

Securing material: means all dunnage, lashing and other equipment used to block, brace, and secure packed cargo items in a container.

Ship: means any vessel to which SOLAS chapter VI applies. Excluded from this definition are roll-on/roll-off (ro-ro) ships engaged on short international voyages where the containers are carried on a chassis or trailer and are loaded and unloaded by being driven on and off the ship.

Shipper: means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g., a "through" bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company. The shipper may also be known as the sender.

Shipping document: means a document used by the shipper to communicate the verified gross weight of the packed container. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g., a declaration including a weight certificate produced by a weigh station).

Tare weight: means the weight of an empty container that does not contain any packages, cargo items, pallets, dunnage, or any other packing material or securing material.

Terminal representative: means a person acting on behalf of a legal entity or person engaged in the business of providing wharfage, dock, stowage, warehouse, or other cargo handling.

Verified gross mass: means the total gross weight of a packed container as obtained by one of the methods described in Section 4 of these Guidelines.

9. Supplemental reference and source material

- The full text of the SOLAS regulations and the IMO Guidelines Regarding the Verified Gross Mass of Container Carrying Cargo (MSC.1/Circ.1474, 9 June 2014) can be found at: http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/cargo-weight

- The IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code) and the CTU Code Informative Materials can be found at: http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/containers

###

projekt z dnia 06.05.2016 r.

USTAWA

z dnia .....2016 r.

o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw[1) 2)]

Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2015 r. poz. 434 i 881) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 po pkt 7 dodaje się pkt 8-10 w brzmieniu:

„8) system obiegu paliwa – oznacza system dystrybucji, filtracji, oczyszczania i dostarczania paliwa ze zbiorników magazynowych do urządzeń spalania paliwa;

9) system THETIS-UE – zwany dalej "THETIS-UE", oznacza unijny system informacji, opracowany i obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA", jako platforma do wymiany informacji na temat wyników poszczególnych weryfikacji zgodności z wymogami decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. L 41 z 17.02.2015, str. 55), zwanej dalej „decyzją 2015/253", dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. L 121 z 11.5.1999, str. 13, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą

[1)] Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawę z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski, ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach ustawę z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

[2)] Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1);

2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. L 123 z 19.05.2015, str. 55);

3)decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. L 41 z 17.02.2015, str. 55).

1999/32/WE", dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. L 332 z 28.12.2000, str. 81-90), zwanej dalej „dyrektywą 2000/59/WE" oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. L 123 z 19.5.2015, str. 55-76), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/757", wykorzystujący dane portu zawinięcia dotyczące poszczególnych statków w ramach systemu zarządzania informacjami SafeSeaNet wprowadzonego art. 22a dyrektywy 2002/59/WE;

10) inspektor THETIS-UE – oznacza osobę upoważnioną przez dyrektora urzędu morskiego do sprawdzania zgodności z wymogami w zakresie objętym THETIS-UE.";

2) w art. 6 po pkt 5 dodaje się pkt 6-7 w brzmieniu:

„6) dla statków objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem 1257/2013" - w przepisach tego rozporządzenia;

7) dla statków objętych rozporządzeniem 2015/757 - w przepisach tego rozporządzenia.";

3) w art. 7 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Z zastrzeżeniem ust. 5, inspekcje, o których mowa w ust. 1, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281)";

4) w art. 7 ust. 5 i ust. 5a otrzymują brzmienie:

„5. Organ inspekcyjny może zlecić każdorazowo dokonanie określonych na podstawie art. 14 ust. 4 przeglądów lub czynności inspekcyjnych uznanej organizacji.

5a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć zadania organu inspekcyjnego uznanej organizacji.";

5) po art. 8 dodaje się art. 8a w brzmieniu:

„Art. 8a.1. W celu zapewnienia prawidłowego użytkowania THETIS-UE przez administrację morską minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje, spośród osób posiadających doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu lub inspekcji państwa bandery, Krajowego Administratora THETIS-UE, jednocześnie pełniącego funkcję punktu kontaktowego do spraw THETIS-UE, zwanego dalej „Administratorem THETIS-UE". Administratora THETIS-UE odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

2. Do zadań Administratora THETIS-UE należy, w szczególności:

1) udzielanie praw dostępu do THETIS-UE i przygotowanie profili użytkowników;
2) przygotowanie i aktualizacja wzorów formularzy do raportowania inspekcji dla poszczególnych reżimów inspekcyjnych;
3) szkolenie inspektorów w zakresie obsługi THETIS-UE oraz udzielanie niezbędnych konsultacji w użytkowaniu systemu;
4) informowanie do 15 stycznia każdego roku ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich o minimalnej liczbie inspekcji wyznaczonych do wykonania przez organy inspekcyjne w ramach THETIS-UE w każdym roku kalendarzowym, w tym o minimalnej liczbie inspekcji do wykonania na obszarze właściwości dyrektorów urzędów morskich w oparciu o liczbę zapisanych w SafeSeaNet indywidualnych zawinięć do portów z trzech poprzednich lat;
5) weryfikacja informacji wprowadzanych do THETIS-UE;
6) monitorowanie działań podjętych wobec statków, które w THETIS-UE zostały wskazane do inspekcji;
7) pełnienie funkcji punktu kontaktowego dla EMSA w zakresie THETIS-UE i udział w pracach EMSA dotyczących funkcjonowania oraz modyfikacji THETIS-UE;
8) sporządzanie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rocznych sprawozdań z działalności inspekcji prowadzonych w zakresie objętym THETIS-UE, w szczególności zawierające informacje określone w art. 7 decyzji 2015/253 i przekazywanie ich co roku w terminie do dnia 30 kwietnia."

6) w art. 13da ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Z zastrzeżeniem ust. 2a, przeprowadzenie testów metod redukcji emisji, nieposiadających zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg, na statkach o polskiej

przynależności oraz na statkach o obcej przynależności przebywających w polskich obszarach morskich wymaga uzyskania pozwolenia.";

7) w art. 13da dodaje się ust. 2a, 2b i 3a, w brzmieniu:

„2a. Nie wymaga uzyskania pozwolenia, o którym mowa w ust. 2 przeprowadzenie testów metod redukcji emisji na statkach o obcej przynależności, które posiadają wydany przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację działającą w jej imieniu, dokument świadczący o prowadzeniu testów metod redukcji emisji zgodnie z warunkami, o których mowa w art. 4e dyrektywy 1999/32/WE lub prawidłem 3.2 załącznika VI do Konwencji MARPOL.

2b. W przypadku, o którym mowa w ust. 2a armator przekazuje wyniki testów metod redukcji emisji dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla obszaru przeprowadzania testów, w terminie nie później niż po upływie 5 miesięcy od dnia ich zakończenia.;

3a. Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie na statkach o polskiej przynależności testów metod redukcji emisji wyłącznie poza polskimi obszarami morskimi składa się do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku.";

8) art. 13g otrzymuje brzmienie:

„Art. 13g. 1. Dyrektor urzędu morskiego przeprowadza na statku kontrole w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym.

2. Kontrola w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym przeprowadzana jest zgodnie z decyzją 2015/253.

3. Kontrola, o której mowa w ust.2, obejmuje w szczególności:

1) sprawdzanie każdorazowo dokumentów dostawy paliwa zawierających informacje dostawcy o zawartości siarki w paliwach żeglugowych wraz z zaplombowanymi próbkami podpisanymi przez przedstawiciela statku przyjmującego paliwo oraz dziennika okrętowego z wpisami dokumentującymi operacje zmiany paliwa;
2) pobieranie próbek paliwa żeglugowego i badanie zawartości siarki w odniesieniu do co najmniej 40% inspekcjonowanych statków, odpowiednio:
   a) z systemu obiegu paliwa,
   b) znajdującego się w zbiornikach statku, jeżeli jest to technicznie możliwe,
   c) przechowywanych na statku w zaplombowanych pojemnikach,
   d) w trakcie jego dostawy na statek;

4. W przypadku pobrania próbek na statku zgodnie z decyzją 2015/253, przedstawiciel statku zatrzymuje jedną butelkę z próbką przez okres nie krótszy niż 12 miesięcy od daty pobrania.

5. W przypadku ustalenia w wyniku kontroli, że na danym statku nie przestrzega się wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, dyrektor urzędu morskiego:

1) żąda od kapitana tego statku podjęcia działań mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do określonych norm, o ile jest to możliwe;
2) może zażądać od kapitana tego statku przedstawienia:
   a) wykazu działań podjętych w celu osiągnięcia zgodności z wymaganiami dotyczącymi zawartości siarki w paliwie żeglugowym na danym obszarze morskim,
   b) dowodu, że podjęto próbę nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki wymaganej na danym obszarze morskim zgodnie z planem podróży oraz, jeżeli paliwo to nie było dostępne w miejscu, w którym zaplanowano jego nabycie, że podjęto próbę zlokalizowania alternatywnych źródeł takiego paliwa, a także że pomimo podjęcia tych prób nabycie takiego paliwa nie było możliwe.

6. Za dowód podjęcia próby nabycia paliwa żeglugowego o zawartości siarki dopuszczalnej na danym obszarze morskim uznaje się pisemne oświadczenie dostawcy o braku dostępności takiego paliwa w danym porcie.

7. Przy podejmowaniu działań, o których mowa w ust. 3, dyrektor urzędu morskiego uwzględnia ustalony plan podróży danego statku, w tym planowany termin opuszczenia portu.

8. Dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie zamieszcza w THETIS-UE wszystkie wymagane w THETIS-UE informacje o wynikach inspekcji statków.

9. Dyrektor urzędu morskiego we współpracy z krajowym administratorem THETIS-UE zapewnia poprawność i kompletność informacji wprowadzanych do THETIS-UE.

10. Dyrektor urzędu morskiego sporządza corocznie sprawozdanie, które przekazuje do dnia 30 kwietnia następnego roku Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

11. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 10, zawiera w szczególności informacje o:

1) całkowitej liczbie przetestowanych próbek z podziałem na rodzaje paliwa;
2) każdorazowo użytej do badania ilości paliwa i wyliczonej średniej zawartości siarki;
3) liczbie kontroli przeprowadzonych na statkach;
4) średniej zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na obszarze właściwości dyrektora urzędu morskiego, obliczonej na podstawie przeprowadzonych badań oraz przekazanych przez dostawców paliw informacji.

12. Do dnia 30 czerwca każdego roku minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej w formie sprawozdania informacje, o których mowa w art. 7 decyzji 2015/253. ";

9) po art. 13j dodaje się art. 13k-m w brzmieniu:

„Art. 13k. 1.W przypadku każdego statku, w odniesieniu do którego nie są dostępne informacje, o których mowa w art. 21 ust. 2 lit. i) oraz j) rozporządzenia 2015/757, w czasie gdy wpłynął on do portu, dyrektor urzędu morskiego może sprawdzić, czy na statku znajduje się ważny dokument zgodności, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia 2015/757.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej informacje, o których mowa w art. 20 ust. 1 rozporządzenia 2015/757.

Art. 13l. Raport, o którym mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2015/757 przedsiębiorstwo przedkłada Komisji Europejskiej oraz dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku.

Art. 13m.1. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadania kontrolne państwa portu w rozumieniu rozporządzenia 1257/2013.

2. Dyrektor urzędu morskiego lub uznana organizacja wykonuje zadania organu administracji w rozumieniu rozporządzenia 1257/2013 zgodnie z właściwością terytorialną portu macierzystego statku.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej drogą elektroniczną nie później niż dziewięć miesięcy od zakończenia objętego nim trzyletniego okresu sprawozdanie ze stosowania rozporządzenia 1257/2013, sporządzone na podstawie danych wymienionych w art. 21. ust.1

rozporządzenia 1257/2013, przekazanych przez dyrektorów urzędów morskich do dnia 31 marca każdego roku.";

10) po art. 34 dodaje się art. 34a w brzmieniu:

„Art. 34a. 1. Dyrektor urzędu morskiego powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz zainteresowane państwo bandery o sankcjach zastosowanych wobec określonego statku, o których mowa w art. 20 ust. 2 rozporządzenia 2015/757.

2. W przypadku określonym w art. 20 ust. 3 rozporządzenia 2015/757, dyrektor urzędu morskiego może, w drodze decyzji, wydać statkowi o obcej przynależności nakaz opuszczenia portu, o czym powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisję Europejską, EMSA, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz zainteresowane państwo bandery. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. Statek o obcej przynależności, wobec którego w jakimkolwiek państwie członkowskim Unii Europejskiej wydano nakaz opuszczenia portu z powodu nieprzechowywania na statku ważnego dokumentu zgodności, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia 2015/757, nie może wejść do polskiego portu, do czasu przedstawienia tego dokumentu.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu morskiego może w drodze decyzji administracyjnej wydać statkowi o obcej przynależności zakaz wejścia do portu.";

11) w art. 36a pkt1-9 oznacza się jako ust.1 oraz uchyla się pkt 10 i dodaje się ust. 2-6 w brzmieniu:

„Art.36a.2. Jeżeli armator statku, nie wykonując ciążących na nim z mocy prawa obowiązków, łamiąc ustanowione prawem zakazy, używa na statku paliwa zawierającego niedopuszczalną zawartość siarki, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR. Przepis nie ma zastosowania do armatora statku stosującego zgodnie z prawem zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki.

3. Jeśli armator statku, stosuje na statku metody redukcji emisji, które nie posiadają zatwierdzenia, o którym mowa w art. 13dg, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR.

4. Jeśli armator statku w przypadku, o którym mowa w art. 13da ust. 2a nie przekazuje wyników testów metod redukcji emisji zgodnie z art. 13da ust. 2b podlega karze pieniężnej do wysokości 100 000 SDR.

5. Jeśli armator statku, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 1257/2013, nie wykonując ciążących na nim z mocy prawa obowiązków lub łamiąc ustanowione prawem zakazy, eksploatuje statek bez ważnego świadectwa inwentaryzacji, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia 1257/2013, lub kieruje statek do zakładu recyklingu, który nie znajduje się w europejskim wykazie, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013, podlega karze pieniężnej do wysokości 600 000 SDR.

6. Jeśli armator statku, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 2015/757, nie wykonuje obowiązków określonych w przepisach tego rozporządzenia, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.";

12) w art. 37 po pkt 11 dodaje się pkt 12-18 w brzmieniu:

„12) nie posiada na statku dokumentów dostawy paliwa żeglugowego znajdującego się w zbiornikach statku, lub posiadane dokumenty nie zawierają wszystkich wymaganych informacji zgodnie z konwencją MARPOL;

13) niezgodnie z konwencją MARPOL nie posiada na statku próbek paliwa znajdującego się w zbiornikach statku lub próbki paliwa są niekompletne, niezamknięte, nieoznakowane;

14) nie posiada informacji, o których mowa w art. 13g ust 5 i 6 ustawy, lub posiadane informacje są niewystarczające lub niekompletne;

15) nie posiada ważnego pozwolenia na testowanie metod redukcji emisji lub nie spełnia warunków, o których mowa w art. 13da ust. 1,ust. 2 i ust. 2a;

16) stosuje na statku metody redukcji emisji w sposób, który nie zapewnia redukcji emisji, o której mowa w art. 13 c ust. 4;

17) nie dokonuje wystarczająco wcześnie przejścia na paliwo wymagane na danym obszarze morskim w przypadku statku podnoszącym polską banderę oraz na polskim obszarze morskim w przypadku każdego statku;

18) odmawia organom inspekcyjnym pobrania próbek paliwa, o których mowa w decyzji 2015/253

podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.";

13) w art. 38 ust.3 otrzymuje brzmienie:

„Art.38 ust.3 Kary pieniężnej, o której mowa w art. 36a ust. 2, nie nakłada się, w przypadku gdy przedstawione wykazy i dowody, o których mowa w art. 13g ust. 5, wykazały, że nie było możliwe nabycie paliwa żeglugowego zawierającego dopuszczalną zawartość siarki.";

15) w załączniku do ustawy pkt 16 otrzymuje brzmienie:

„16. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" w wysokości:

16.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW - 6.600 PLN

16.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW - 6.850 PLN

16.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW - 7.700 PLN

16.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW - 8.900 PLN

16.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW - 10.000 PLN

16.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW - za każde następne 5.000 kW dodatkowo 6.600 PLN.";

16) w załączniku do ustawy pkt 17 otrzymuje brzmienie:

„17. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki" w wysokości:

17.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW - 2.950 PLN

17.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW - 3.000 PLN

17.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW - 3.400 PLN

17.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW - 3.850 PLN

17.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW - 4.300 PLN

17.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW - za każde następne 5.000 kW dodatkowo 2.600 PLN.";

17) w załączniku do ustawy dodaje się pkt 25-29 w brzmieniu:

„25. Za inspekcję po zmianie przynależności statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego" lub wydanie tego świadectwa w trybie określonym w prawidle 4.2 załącznika nr 4 konwencji AFS w wysokości:

25.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 1500 jednostek - 950 PLN

25.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 1500 jednostek do 3000 jednostek - 1050 PLN

25.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 3000 jednostek do 6000 jednostek - 1150 PLN

25.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 6000 jednostek do 12 000 jednostek - 1300 PLN

25.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 12 000 jednostek do 24 000 jednostek - 1500 PLN

25.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 24 000 jednostek - 1750 PLN.

26. Za inspekcję i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej" przed oddaniem statku do eksploatacji, lub po znacznej przebudowie statku istniejącego, lub po zmianie przynależności statku, w wysokości:

26.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 400 jednostek do 2000 jednostek - 6700 PLN

26.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek - 7700 PLN

26.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek - 10 000 PLN

26.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek - za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 8400 PLN.

27. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. a i ust.4 rozporządzenia 1257/2013, nowego statku przed oddaniem go do eksploatacji lub istniejącego statku i wydanie świadectwa inwentaryzacji zgodnie z art. 9 rozporządzenia 1257/2013 w wysokości:

27.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 8700 PLN

27.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 9700 PLN

27.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 15 000 PLN

27.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 10 000 PLN.

28. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 ust. 3 lit. b i ust. 5 oraz w art. 8 ust. 3 lit. c i ust. 6 rozporządzenia 1257/2013, statku eksploatowanego i wydanie świadectwa inwentaryzacji zgodnie z art. 9 rozporządzenia 1257/2013 w wysokości:

28.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3000 PLN

28.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 3400 PLN

28.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 4300 PLN

28.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 3800 PLN.

29. Za inspekcję, o której mowa w art. 8 w ust. 3 lit. d i ust 7 rozporządzenia 1257/2013, statku eksploatowanego i wydanie świadectwa gotowości do recyklingu zgodnie z art. 9 ust. 9 rozporządzenia 1257/2013:

29.1. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 6800 PLN

29.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 8000 PLN

29.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 11 000 PLN

29.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 9000 PLN.";

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz.934, 1014 oraz z 2015 r. poz. 1642) wprowadza się następujące zmiany:

1) po artykule 37 wprowadza się w Rozdziale 9 artykuł 37^1 o brzmieniu:

„art. 37^1) Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej oznacza proces, za pośrednictwem którego właściwe organy, o których mowa w art. 37e ust. 1, analizują i organizują wykorzystanie obszarów morskich aby osiągnąć cele ekologiczne, gospodarcze i społeczne.";

2) w art. 42 pkt 27 otrzymuje brzmienie:

„27) kontroli paliwa dostarczanego na statki oraz paliwa używanego na statkach.";

3) art. 50a ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Podmioty zarządzające portem, przystanią, terminalem lub stocznią w zakresie ochrony przeciwpożarowej, oprócz obowiązków wynikających z przepisów o ochronie przeciwpożarowej, są obowiązane do:

1) sporządzania, zgodnie z przepisami o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych oraz, w zależności od prowadzonej działalności, instrukcji technologicznych i technologiczno-ruchowych oraz instrukcji bezpiecznej obsługi statku oraz ich uzgadniania;

2) uzgadniania z właściwym terytorialnie dyrektorem urzędu morskiego regulaminów organizacyjnych podmiotów wykonujących zadania związane z ochroną przeciwpożarową w portach, w zakresie ochrony przeciwpożarowej od strony wody;

3) wykonywania poleceń inspektora, o którym mowa w ust. 3, wydawanych doraźnie lub zawartych w protokole, o którym mowa w ust. 7;

4) informowania właściwego kapitana portu o każdej sytuacji wymagającej interwencji służb ratowniczo-gaśniczych w zarządzanym obiekcie lub na zarządzanym terenie znajdującym się w granicach administracyjnych portu.";

4) art. 60c otrzymuje brzmienie:

„art.60c. Kto na obszarze pasa technicznego:

1) zaśmieca lub zanieczyszcza teren,

2) bez zezwolenia właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego rozpala ognisko na plaży,

3) nie będąc do tego uprawniony albo bez zgody właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, używa pojazdu silnikowego, zaprzęgowego lub motoroweru,

4) jako osoba nieupoważniona przebywa na terenach (ogrodzonych lub oznakowanych) objętych pracami hydrotechnicznymi lub pomiarowymi, zagrożonych erozją, pożarem i innymi zdarzeniami, w szczególności skażeniami, zanieczyszczeniami lub obecnością niebezpiecznych przedmiotów - podlega karze grzywny.".

Art.3. W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33 poz. 179, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 7 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 5 podmiot zarządzający zapewnia między innymi:

1) ochronę przeciwpożarową od strony wody zarządzanych obiektów i terenów oraz innych obiektów i terenów położonych w granicach administracyjnych portu;

2) ochronę przeciwpożarową od strony wody statków i innych obiektów pływających znajdujących się na wodach portu, redy lub kotwicowiska portu.".

Art.4. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz urzędy, służby i inne podmioty, o których mowa w ust. 2, poddają się audytowi IMO zgodnie z przepisami dotyczącymi systemu audytu państw członkowskich IMO. Po przeprowadzeniu audytu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej publikuje wyniki na stronie urzędu obsługującego ministra w Biuletynie Informacji Publicznej oraz nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień.";

2) uchyla się art. 18a;

3) w art. 62 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kwalifikacje członków załóg statków morskich lub statków rybackich muszą odpowiadać wymaganiom określonym w:

1) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202, z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092), zwanej dalej "Konwencją STCW";
2) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654 i 1655);
3) Konwencji SOLAS;
4) Konwencji MLC;
5) przepisach ustawy.";

4) w art. 71 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Zaświadczenie o zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego dla osób ubiegających się o uzyskanie dyplomu lub świadectwa, o których mowa w art. 63 pkt 1 i 2 oraz art. 70 pkt 1 i 2, jest ważne przez okres 5 lat od dnia zdania egzaminu. ";

5) w art. 77 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Art. 77 ust. 3. Egzaminy mogą być przeprowadzane przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW z określonej funkcji objętej egzaminem albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych. Lista egzaminatorów podlega aktualizacji. Listę egzaminatorów publikuje się na stronie internetowej Komisji.";

6) po art. 101 dodaje się art. 101a-101c w brzmieniu:

„Art. 101a.1. Kontener eksportowany z portu polskiego przed załadowaniem na statek, powinien posiadać informację o zweryfikowanej masie brutto kontenera (VGM), zgodnie z prawidłem 2 rozdziału VI Konwencji SOLAS[3] oraz wytycznymi IMO dotyczącymi weryfikacji masy brutto kontenera - VGM[4].

---

[3] Wyłączenia dla kontenerów przewożonych na podwoziu lub naczepie statkami ro-ro w żegludze bliskiego zasięgu, kontenerów offshore i towaru dostarczanego na statek celem załadunku do kontenera znajdującego się już na burcie statku

[4] Cyrkularz MSC.1/Circ.1475 – Wytyczne IMO dotyczące weryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek (Dz.Urz. MGMiŻŚ z 2016 r. poz. ...).

2. Kontener nieposiadający VGM lub kontener o masie przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera nie może być załadowany na statek.

3. Za określenie VGM kontenera odpowiada załadowca wskazany w wystawionym przez przedsiębiorcę żeglugowego konosamencie albo morskim liście przewozowym albo innym dokumencie transportu multimodalnego, w tym w bezpośrednim konosamencie, albo, w przypadku braku wyżej wymienionych dokumentów, podmiot, który zawarł umowę przewozu z przedsiębiorcą żeglugowym albo na rzecz lub w imieniu którego taka umowę zawarto, zwany dalej „załadowcą".

4. VGM jest określona w dokumencie lub komunikacie przekazywanym w formie papierowej lub w postaci elektronicznej. Niezależnie od formy, dokument lub komunikat zawierający VGM powinien być podpisany przez osobę upoważnioną przez załadowcę jako osoba odpowiedzialna za potwierdzenie VGM, zwaną dalej „osobą odpowiedzialną". Podpis może być złożony w formie elektronicznej lub czytelnie z podaniem imienia i nazwiska osoby odpowiedzialnej.

5. Dokument lub komunikat, o którym mowa w ust. 4, przekazywany jest do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego w sposób uzgodniony pomiędzy załadowcą a przedsiębiorcą żeglugowym lub przedstawicielem terminala kontenerowego oraz w czasie pozwalającym na uwzględnienie VGM w planie załadunku statku. W przypadku przekazania VGM tylko przedsiębiorcy żeglugowemu jest on zobowiązany do przekazania tej informacji przedstawicielowi terminala kontenerowego z wyprzedzeniem umożliwiającym załadunek statku. W przypadku kontenera dostarczonego drogą morską do portu, w którym jest przeładowywany na inny statek w celu dalszego transportu do portu docelowego, w porcie przeładunku za VGM przyjmuje się wagę zadeklarowaną przedstawicielowi terminala kontenerowego przez przedsiębiorcę żeglugowego dostarczającego kontener.

6. W przypadku gdy kontener na wjeździe do terminalu kontenerowego nie posiada określonej VGM, przedstawiciel terminala kontenerowego stosuje odpowiednio udokumentowane procedury lub odpowiednią umowę z załadowcą, określające sposób postępowania z kontenerem w celu uzyskania VGM na terminalu kontenerowym. Koszty uzyskania VGM ponosi strona wskazana w umowie.

7. W celu dodatkowej weryfikacji VGM określonej przez załadowcę, przedsiębiorca żeglugowy, przedstawiciel terminala kontenerowego, lub właściwy

terytorialnie dyrektor urzędu morskiego mogą dokonywać wyrywkowych kontroli masy brutto kontenerów. Koszty ważenia pokrywa zlecający ważenie. W przypadku, gdy masa uzyskana w czasie wyrywkowej kontroli różni się od wartości wskazanej przez załadowcę, koszty kontroli pokrywa załadowca.

8. Na terminalu kontenerowym powinny obowiązywać udokumentowane procedury, które uniemożliwią dokonanie załadunku na statek kontenerów, w odniesieniu do których stwierdzono, że określona przez załadowcę VGM różni się od masy brutto kontenera uzyskanej podczas pomiaru na terminalu kontenerowym.

9. W przypadku stwierdzenia, że masa brutto kontenera różni się od VGM o więcej niż 5% lub że jego masa przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera, przedsiębiorca żeglugowy lub przedstawiciel terminala kontenerowego powiadamia o tym właściwego dyrektora urzędu morskiego i właściwego dyrektora izby celnej, podając dane identyfikacyjne kontenera, dane załadowcy, kopie dokumentów potwierdzających dokonanie na terminalu kontenerowym pomiaru masy brutto kontenera oraz VGM podaną przez załadowcę w dokumencie, o którym mowa w ust. 4.

10. W przypadku stwierdzenia różnicy masy brutto kontenera za VGM przyjmuje się masę określoną w wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 7 i 9.

Art. 101b.1. Określenie VGM przez załadowcę następuje:

1) przez zważenie zapakowanego i zamkniętego kontenera, zwane dalej „metodą 1";

2) przez zważenie poszczególnych ładunków, włączając wagę palet, materiału sztauerskiego, innych opakowań lub materiałów zabezpieczających ładunek oraz dodanie masy tary kontenera, zwane dalej „metodą 2".

2. Określenie VGM zarówno metodą 1, jak i metodą 2, odbywa się przez ważenie przy użyciu certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeń pomiarowych, spełniających wymagania w zakresie dokładności co najmniej klasy IIII w przypadku wag nieautomatycznych lub co najmniej klasy Y(b) w przypadku wag automatycznych, określone w odrębnych przepisach. Zarówno w przypadku stosowania metody 1, jak i metody 2, załadowca jest zobowiązany do przechowywania dokumentacji potwierdzającej określanie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz wyznaczenia osoby odpowiedzialnej.

3. Stosowanie przez załadowcę metody 1 nie wymaga zatwierdzenia przez właściwego dyrektora urzędu morskiego.

4. Stosowanie przez załadowcę metody 2 jest dopuszczalne po uprzednim zatwierdzeniu przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla siedziby załadowcy zgodnie z procedurą opisaną w art. 101c. Dyrektor urzędu morskiego prowadzi listę zatwierdzonych załadowców upoważnionych do określania VGM metodą 2 i umieszcza ją na stronie internetowej urzędu morskiego.

5. Właściwość dyrektora urzędu morskiego ze względu na siedzibę załadowcy jest określana zgodnie z art. 17 ust.1a i 1b.

6. W przypadku stosowania metody 2, dane dotyczące masy ładunku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, podane przez producentów można wykorzystać, jeżeli ładunek został wcześniej zważony na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz oryginalnie, szczelnie i trwale zapakowany, a jego masa jest w sposób trwały i widoczny umieszczona na ładunku lub jego opakowaniu. W przeciwnym przypadku załadowca jest zobowiązany sam zważyć poszczególne składniki ładunku kontenera wymienione w ust. 1 pkt 2.

7. Przy pakowaniu kontenera mają zastosowanie wytyczne IMO dotyczące pakowania jednostek transportowo-ładunkowych[5].

8. W celu potwierdzenia spełniania warunków określonych do stosowania przez załadowców metody 1 lub metody 2, dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzać doraźne kontrole u załadowców.

9. W przypadku załadowcy stosującego metodę 2, stwierdzenie nieprawidłowości w określaniu VGM przez załadowcę lub różnic w masie kontenera może stanowić podstawę do nałożenia kar, o których mowa w art. 127 pkt 8, a w przypadku ich nieskuteczności, wycofania zatwierdzenia, o którym mowa w ust. 4. Ponowne ubieganie się o takie zatwierdzenie może nastąpić po 3 miesiącach od daty wycofania zatwierdzenia.

101c.1. Warunkiem ubiegania się o zatwierdzenie stosowania metody 2 jest posiadanie przez załadowcę udokumentowanych procedur dotyczących sposobu określania VGM oraz dysponowanie certyfikowanymi lub zalegalizowanymi

---

[5] Cyrkularz MSC.1/Circ.1497 Kodeks praktyki IMO/ILO/UNECE dotyczący pakowania jednostek transportowo - ładunkowych (Kodeks CTU) (Dz. Urz. MGMiŻŚ z 2016 r. poz. ...)

urządzeniami pomiarowymi, o którym mowa w art. 101b ust. 2, a także posiadanie statusu upoważnionego przedsiębiorcy AEOS (świadectwo AEO - bezpieczeństwo i ochrona) zgodnie z przepisami celnymi lub wdrożonego certyfikowanego systemu zarządzania zgodnie ze standardem uznanym międzynarodowo, przy czym dla załadowców nieposiadających systemu zarządzania system ten powinien zostać wdrożony w okresie roku od uzyskania zatwierdzenia.

2. Załadowca ubiegający się o zatwierdzenie stosowania metody 2 składa wniosek o uznanie stosowania metody 2 do właściwego dyrektora urzędu morskiego, który w terminie 30 dni przeprowadza kontrolę w celu zatwierdzenia stosowania metody 2.

3. Do wniosku załadowca załącza dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, w tym w szczególności udokumentowane procedury dotyczące sposobu określania VGM, dokumenty potwierdzające dysponowanie certyfikowanymi lub zalegalizowanymi urządzeniami pomiarowymi, o których mowa w art. 101b ust.2, kopie certyfikatów w zakresie systemów zarządzania lub posiadania statusu upoważnionego przedsiębiorcy AEOS i AEOF, dokumenty wskazujące osobę odpowiedzialną oraz dowód opłaty za przeprowadzenie kontroli.

4. Załadowca posiadający status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS i AEOF jest zwolniony z obowiązku poddania się kontroli i z wnoszenia opłaty za jej przeprowadzenie.

5. Przeprowadza się kontrole wstępne, w celu uzyskania zatwierdzenia, oraz odnowieniowe, w celu potwierdzenia zatwierdzenia w odstępach 3 lat od daty uzyskania zatwierdzenia, a także kontrole doraźne w okresie pomiędzy kontrolami, w tym w przypadku informacji o potencjalnych nieprawidłowościach.

6. W przypadku załadowcy, który nie wdrożył sytemu zarządzania w okresie roku od uzyskania zatwierdzenia, kontrole odnowieniowe przeprowadza się w odstępach 1 roku.

7. Kontrola ma na celu potwierdzenie właściwego funkcjonowania procedur stosowania metody 2, wskazania osoby odpowiedzialnej oraz używania odpowiednich urządzeń pomiarowych.

8. Z kontroli sporządza się protokół w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje załadowca, a drugi pozostaje w aktach dyrektora urzędu morskiego.

9. W przypadku pozytywnego wyniku kontroli dyrektor urzędu morskiego, w terminie 7 dni od dnia sporządzenia protokołu, wydaje decyzję o zatwierdzeniu

stosowania przez załadowcę metody 2 i wpisuje załadowcę na listę, o której mowa w art. 101b ust. 4.

10. W przypadku negatywnego wyniku kontroli, w protokole wpisuje się jego przyczynę oraz wydaje decyzję o odmowie zatwierdzenia lub jego cofnięciu. W przypadku pierwszej kontroli wstępnej zakończonej negatywnym wynikiem załadowca, po usunięciu jego przyczyn, składa nowy wniosek, o którym mowa w ust. 2. W przypadku cofnięcia zatwierdzenia przepis art. 101b ust. 9 stosuje się odpowiednio.

11. O negatywnym wyniku kontroli załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy AEO dyrektor urzędu morskiego powiadamia Służbę Celną, która może dokonać dodatkowej kontroli w zakresie AEO.

12. Załadowca informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej.

13. Za przeprowadzenie kontroli i wydanie zatwierdzenia pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa. Załadowca dodatkowo pokrywa, na zasadach refundacji, koszty przejazdu i zakwaterowania kontrolerów. W przypadku, gdy opłata netto wynosi poniżej 10 PLN, odstępuje się od jej pobrania."

7) w art. 107 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu z szefem stacji pilotowej, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.";

8) w art. 107a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad szkoleniem kandydatów na pilotów, pilotów i praktykami pilotowymi, dokonując audytów.";

9) w art. 107a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia nieprawidłowości w szkoleniu kandydatów na pilotów, pilotów lub realizacji praktyk pilotowych minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyt dodatkowy.";

10) w art. 107a ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości w szkoleniu kandydatów na pilotów, pilotów lub realizacji praktyki

pilotowej minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.";

11) w art. 127 w ust. 1 w pkt 7 dodaje się przecinek i przed częścią wspólną dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) kto nie wykonuje obowiązków oraz nie przekazuje informacji, o których mowa w art. 101a-101c dotyczących określania VGM kontenera, w tym określa VGM kontenera różniącą się od masy rzeczywistej kontenera o więcej niż 5%, nie informuje dyrektora urzędu morskiego o wykrytych różnicach w masie kontenera większych niż 5%, ładuje na statek kontener bez określonej VGM, używa do określenia VGM niecertyfikowanych lub niezalegalizowanych urządzeń pomiarowych lub nie używa w ogóle tych urządzeń.";

12) w załączniku do ustawy, w części I „OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE CERTYFIKATÓW":

a) pkt 18.8 otrzymuje brzmienie:

„18.8 Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych:";

b) dodaje się pkt 18.31 w brzmieniu:

„18.31 Opłata za przeprowadzenie kontroli na zatwierdzenie lub odnowienie zatwierdzenia metody nr 2 - 2 000 PLN.";

c) w załączniku do ustawy, w części III." OPŁATY ZA EGZAMINY I AUDYTY" skreśla się pkt 6.3.2. załącznika III do ustawy.

Art. 5. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.[6]) wprowadza się następujące zmiany:

1) w dziale VII "Szczególne zasady gospodarowania niektórymi rodzajami odpadów", po rozdziale 7 "Odpady metali" dodaje się rozdział 8 "Recykling statków" w brzmieniu:

„Art. 102a. 1. Zezwolenie na przeprowadzanie recyklingu statków, do których zastosowanie ma rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie

---

[6] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 888, 1238, z 2014 r. poz. 695, 1101 i 1322, z 2015 r. poz. 87, 122, 933, 1045, 1688, 1936 i 2281.

(WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), zwane dalej „rozporządzeniem 1257/2013" wydaje się w drodze decyzji na zasadach określonych w art. 14 rozporządzenia 1257/2013.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust.1, jest cofane w drodze decyzji, jeśli zakład recyklingu statków nie spełniała wymogów określonych w art. 13 rozporządzenia 1257/2013.

3. Każdorazowo przeprowadzenie recyklingu statku, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 1257/2013, poprzedzone jest przygotowaniem przez prowadzącego zakład recyklingu statków planu recyklingu określonego w art. 7 rozporządzenia 1257/2013 UE. Zatwierdzenie planu recyklingu statku odbywa się po zasięgnięciu opinii dyrektora urzędu morskiego właściwego dla miejsca położenia zakładu recyklingu statków. W przypadku, gdy w ciągu 30 dni, licząc od dnia jego przedłożenia, organ właściwy nie zgłosi zastrzeżeń do przedłożonego planu, plan uznaje się za zatwierdzony.

4. Organem właściwym do zatwierdzenia planu recyklingu statku, wydania i cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 oraz tworzenia i aktualizowania wykazu zakładów recyklingu statków jest marszałek województwa właściwy dla miejsca położenia zakładu recyklingu statków.

5. Marszałek województwa informuje bezzwłocznie ministra właściwego do spraw środowiska o wszelkich zmianach dokonanych w wykazie zakładów recyklingu statków.

6. Minister właściwy do spraw środowiska informuje bezzwłocznie Komisję Europejską o uzyskaniu przez zakład recyklingu statku zezwolenia określonego w art. 14 rozporządzenia 1257/2013 oraz przekazuje wszelkie informacje, które mogą być istotne w celu zaktualizowania europejskiego wykazu, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia 1257/2013.

Art.102b. Minister właściwy do spraw środowiska oraz marszałkowie województw sprawują nadzór nad przestrzeganiem przez zakłady recyklingu statków przepisów ustawy oraz rozporządzenia 1257/2013.";

2) w dziale X "Przepisy karne i administracyjne" kary pieniężne w rozdziale 2 „Administracyjne kary pieniężne" w art. 194. 1 po pkt 8 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) prowadzenie recyklingu statków bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z posiadanym zezwoleniem, o którym mowa w art. 102a.1.".

Art. 6. W ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2015 r. poz. 1569) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 18 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przy ustalaniu właściwości dyrektora urzędu morskiego stosuje się odpowiednio przepisy art. 17 ust 1a i 1b ustawy o bezpieczeństwie morskim."

2) art. 62 otrzymuje brzmienie:

„Art. 62. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej organizuje repatriację, w przypadku gdy armator statku o polskiej przynależności nie podjął działań zmierzających do repatriacji marynarza lub gdy nie pokrył kosztów repatriacji.

2. Właściwy dyrektor urzędu morskiego ponosi koszty repatriacji, w tym koszty transportu bagażu osobistego marynarza, którego ciężar nie przekracza 30 kg, oraz koszty niezbędnej opieki zdrowotnej marynarza w czasie repatriacji.

3. Właściwy dyrektor urzędu morskiego wydaje decyzję w sprawie obciążenia armatora statku o polskiej przynależności poniesionymi kosztami repatriacji.

4. Ściągnięcie kosztów repatriacji odbywa się w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.".

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie 14 dni po ogłoszeniu, z tym że przepisy art. 101a i art. 101b ustawy o bezpieczeństwie morskim, określone w art. 4 pkt 5 niniejszej ustawy wchodzą w życie z dniem 1 lipca 2016 r.

ZASTĘPCA DYREKTORA
koordynujący pracami
DEPARTAMENTU
PRAWNEGO
dr Bartosz Szczurowski

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Bartosz Szczurowski

TRANSPORT i SPEDYCJA DROGOWA

NIEMCY rozszerzają sieć dróg objętych systemem MAUT

11 maja niemiecki rząd federalny przyjął plan ministerstwa transportu (BMVI) rozszerzenia sieci dróg krajowych, na których wprowadzi obowiązek uiszczania opłat drogowych dla ciężarówek.
Od 1 lipca 2018 r. 40 000 km dróg federalnych (dróg klasy A i B) zostanie dodanych do 15 300 km autostrad, gdzie obowiązują już opłaty za przejazd. Sekretarz transportu RFN Alexander Dobrindt szacuje, że rozszerzenie przyniesie dodatkowe 2 mld euro rocznie. Inwestycje w infrastrukturę transportową zwiększą się o około 40% do € 14 miliardów rocznie. (Źr. New. CLECAT/MK)

„Żółta kartka" dla poprawionego tekstu KE w sprawie pracowników delegowanych

W marcu Komisja Europejska przedstawiła propozycje przeglądu dyrektywy z 1996 roku w sprawie pracowników delegowanych, którzy są wysyłani przez pracodawców do czasowej pracy w innym kraju.
Zgodnie z obowiązującym prawem, pracownicy ci są objęci zasadami zabezpieczenia społecznego w kraju ich pochodzenia, co oznacza, że pracodawcy mogą zatrudniać pracowników o niższym wynagrodzeniu w krajach gdzie wydatki socjalne są wysokie. Aktualnie przedstawiony projekt zmiany dyrektywy opisuje warunki zatrudnienia pracowników delegowanych i zawiera więcej szczegółów w sprawie wypłaty minimalnego wynagrodzenia w kraju, gdzie przebywa delegowany pracownik.
W nowym tekście zniknęło sformułowanie "płaca minimalna", a pojawiło sformułowanie
" wynagrodzenie (rekmpensata) na poziomie niezbędnym dla ochrony praw pracowników"
Problem wynagrodzenia dla pracowników delegowanych podzielił kraje UE. W Niemczech i Francji przebywało w 2014 roku 230 000 pracowników delegowanych z krajów wschodniej Europy. Zachodnie kraje chcą wzmocnienia kontroli i zwalczania nadużyć, mówią o dumpingu socjalnym — podczas gdy krahje wschodnioeuropejskie proponowane zmiany traktują jako złamanie zasad wolnej konkurencji oraz swobodnego przepływu osób w UE.
Grupa państw UE oświadczyła we wtorek, iż ma wystarczające wsparcie, aby spróbować „wykoleić" wniosek Komisji Europejskiej. Według kilku dyplomatów europejskich, parlamenty krajowe 11 krajów, w tym Polski, Danii, Czech i Słowacji, mają tyle głosów, zgodnie z przepisami UE, aby wywołać procedurę "żółtej kartki" przeciwko KE zmieniającej tekst dyrektywy w sprawie pracowników delegowanych. (Źródło: Newsl. CLECAT/MK)

PISiL popiera protest polskich przewoźników

Polska Izba Spedycji i Logistyki popiera protest polskich przewoźników przeciwko narzucaniu obcych przepisów o płacy minimalnej.
Protest organizuje ZMPD w dniu 31 maja 2016 roku pod Ambasadą Republiki Francuskiej i siedzibą Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce. PISiL wystosowała pismo do Ambasadora Francji , w którym protestuje przeciwko działaniom poszczególnych krajów UE, które chronią własny rynek kosztem innych państw. (ES)

Parking dla samochodów ciężarowych obsługujących DCT w Gdańsku

W kwietniu 2016 roku Polska Izba Spedycji i Logistyki wspólnie z Pomorskim Stowarzyszeniem Przewoźników Drogowych podjęła kolejną interwencję u Prezydenta miasta Gdańska w sprawie braku parkingu dla samochodów ciężarowych obsługujących terminal DCT w Gdańsku., apelując o bezzwłoczne udostępnienie odpowiedniego parkingu z infrastrukturą zapewniającą kierowcom odpowiednie warunki socjalne i sanitarne.
W interwencji wskazaliśmy także na naruszenie zasady zrównoważonego rozwoje, gdzie w ślad za wzrostem potencjału przeładunkowego nie zagwarantowano odpowiednich warunków obsługi taboru samochodowego zabezpieczającego transport lądowy przeładowywanych kontenerów, co w konsekwencji powoduje narastanie wśród klientów przekonania, że Port Gdańsk nie jest w stanie zapewnić sprawnej kompleksowej obsługi różnych gałęzi transportu.

W odpowiedzi na interwencję Prezydent Miasta Gdańska poinformował, że podejmowane są intensywne działania w celu rozwiązania tego palącego problemu. W dniu 08 kwietnia 2016r. spółka komunalna Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o. o. (GARG) ogłosiła przetarg na wybór dzierżawcy nieruchomości działki zlokalizowanej przy ul. Sucharskiego w okolicy łącznicy z ul. Kontenerową w porcie gdańskim. Celem przetargu jest wyłonienie inwestora, który jako dzierżawca nieruchomości zrealizuje przedsięwzięcie polegające na budowie parkingu buforowego dla samochodów ciężarowych (na minimum 50 miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych) wraz z infrastrukturą do obsługi pojazdów w postaci, np. myjni, stacji benzynowej, zaplecza gastronomicznego i sanitarnego itp. Termin składania ofert przetargowych mija 20 maja br.

Jednocześnie w najbliższym czasie na nieruchomości przy ul. Ku Ujściu Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o. podejmie prace w celu przygotowania zaimprowizowanego parkingu dla samochodów ciężarowych, funkcjonującego do czasu zakończenia realizacji parkingu buforowego przy ul. Sucharskiego. Warunki korzystania z tego „tymczasowego" parkingu ustali GARG – tel. 58 722 03 01, e-mail: ceo@investgda.pl) .(ES)

ZAGADNIENIA CELNE/ PODATKOWE/FINANSE

Strona internetowa Unii Europejskiej poświęcona UKC

Komisja Europejska uruchomiła stronę internetową poświęconą Unijnemu Kodeksowi Celnemu w języku angielskim .Na stronie znaleźć można m.in. akty prawne i poradniki dotyczące UKC, aktualności, program prac, a także pytania i odpowiedzi. Adres strony:
http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_code/union_customs_code/ucc/index_en.htm
(Źr www.finanse.mf.gov.pl-K.O)

Prawo-sprostowanie rozporządzenia delegowanego 2015/2446 UE

W Dz. Urz. UE L 111 opublikowano sprostowanie art. 139 i 141 rozporządzenia delegowanego 2015/2446 UE w zakresie towarów, które mogą być obejmowane procedurą odprawy czasowej w formie czynności uznawanej za zgłoszenie celne, m.in. w odniesieniu do palet, kontenerów, środków transportu, części zamiennych, akcesoriów i wyposażenia do odnośnych palet, kontenerów i środków transportu, rzeczy osobistych przewożonych przez podróżnych. Adres strony, na której można znaleźć tekst *Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2016/651 z dnia 5 kwietnia 2016 r.* zawierającego sprostowanie
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2016.111.01.0001.01.POL&toc=OJ:L:2016:111:TOC
(Źr www.finanse.mf.gov.pl-K.O.)

Białoruś-zmiana przepisów w zakresie przewozu środków płatniczych

4 kwietnia 2016 r. weszła w życie zmiana przepisów dotyczących przewozu środków płatniczych przez granicę Białorusi. Państwowy Komitet Ceł Republiki Białorusi powiadomił, że przy przewozie przez białoruski odcinek granicy celnej Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej środków pieniężnych w gotówce i innych środków płatniczych w kwocie łącznej o równowartości powyżej 10.000 USD, środki pieniężne i inne środki płatnicze podlegają obowiązkowej deklaracji celnej.

Za nielegalny przewóz (niezadeklarowanie, ukrycie) środków pieniężnych w gotówce lub innych środków płatniczych o łącznej wartości nie przekraczającej równowartości 30.000 USD przewidziana jest kara pieniężna w wysokości od 5 do 30 jednostek bazowych i konfiskata niezadeklarowanych środków pieniężnych w gotówce i (lub) czeków podróżnych, w części powyżej sumy, której przewóz przez granicę Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej jest dopuszczony bez deklaracji celnej.

W przypadku nielegalnego przewozu środków pieniężnych w gotówce lub innych środków płatniczych o łącznej wartości przekraczającej równowartość 30.000 USD przewidziana jest odpowiedzialność karna w formie grzywny lub

ograniczenia wolności na okres od dwóch do pięciu lat, lub pozbawienia wolności na taki okres. (Źr.www.mf.gov.pl-K.O.)

Przywóz i wywóz środków płatniczych do i z Polski

Ustawa prawo dewizowe z dnia 27 lipca 2002 r. przewiduje konieczność zgłaszania przywozu spoza UE i wywozu poza terytorium Unii- przez rezydentów i nierezydentów, krajowych lub zagranicznych środków płatniczych , jeżeli ich wartość przekracza łącznie równowartość 10 tys. euro, ustaloną przy zastosowaniu średniego kursu euro ogłoszonego przez NBP w dniu poprzedzającym dokonanie czynności. Obowiązek zgłoszenia dotyczy również złota dewizowego i platyny dewizowej bez względu na ich wartość. Również przepisy unijne- Rozporządzenie (WE) nr 1889/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 października 2005 r., dotyczące kontroli środków pieniężnych wwożonych do Unii i wywożonych poza Unię- nakładają na osoby fizyczne przewożące środki pieniężne w wysokości przekraczającej 10.000 euro lub wyższej, niezależnie od tego czy są one własnością tej osoby, obowiązek złożenia deklaracji . Źr.www. granica.gov. pl- K.O.)

Oświadczenie o sporządzeniu dokumentacji cen transferowych

Od 1 stycznia 2017 roku zgodnie z nowym brzmieniem art. 9a ust. 7 ustawy o CIT, podmioty zobowiązane do sporządzania dokumentacji cen transferowych będą przekazywać do urzędu skarbowego wraz z rocznym zeznaniem podatkowym, oświadczenia o sporządzeniu kompletnej dokumentacji podatkowej cen transferowych. Oświadczenie powinny złożyć osoby odpowiednio umocowane do reprezentowania spółki. W przypadku roku podatkowego pokrywającego się z rokiem kalendarzowym termin na złożenie oświadczenia będzie upływał 31 marca roku następującego po roku, za który przygotowywana jest dokumentacja cen transferowych. Do tej pory dokumentacja miała być gotowa do udostępnienia organom w ciągu siedmiu dni od otrzymania wezwania do jej przedstawienia.(Źr.Rzeczp. nr 102-K.O.)

ARTYKUŁY/INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISiL

PISiL w mediach, konferencje, spotkania, patronaty, artykuły, zaproszenia

Tytuł medialny	**Temat/ tytuł**	**Autor**
Transport Manager nr 2 – kwiecień-maj 2016	Kongres Spedytorów w Toruniu	KD
Namiary na morze i handel nr 9/2016, maj	Nie będzie łatwiej	MB
PGT nr 18, 4.05.2016	Udany XVII Kongres Spedytorów w Toruniu	KK
PGT nr 16, 20.04.2016	Szlak jedwabne, tory żelazne	Red.
Portal Spedycje pl.	XVII Kongres Spedytorów	GJ
Namiary na morze i handel nr 7/2016, kwiecień	XVII Kongres Spedytorów	PETE
Namiary na morze i handel nr 2/2016, styczeń	Noworocznie o gospodarce morskiej	Piotr Frankowski
Namiary na morze i handel nr 2/2016, styczeń	Arie, kuplety i e-handel	(BOM)
PGT nr 4 27.01.2016	PISiL w Polonii Najbliższy Kongres Spedytorów odbędzie się 21 IV w Toruniu	KK
PGT 1-3, 20.01.2016	E-commerce – globalne wyzwanie dla biznesu logistycznego	KK
Obserwator morski nr 1 styczeń 2016	Gdyńskie spotkanie spedytorów Jerzy Drzemczewski	Jerzy Drzemczewski

Udzielone patronaty/partnerstwo//współpraca/ udział w konferencjach/ targach

Data wydarzenia	**Wydarzenie/Konferencja**	**Organizator**
2017 rok	TRAKO 2017	MTG,Gdańsk

11-13.09.2017	Międzynarodowymi Targami Morskimi BALTEXPO 2017.	ZTW, Warszawa
23-24.11.2016, Łódź	Targi Logistyki Magazynowej INTRALOMAG	Międzynarodowe Targi Łódzkie Spólka Targowa Sp. z o.o.
16-17.11.2016, Warszawa	VII Ogólnopolski Kongres Magazynowania i Logistyki „Modern Warehouse"	Forum Media Polska Sp. z o.o.
8-10.11.2016, Warszawa	Targi Trans Poland	Lentewenc Sp. z o.o
Gdynia	Forum Gospodarki Morskiej 2016	Miasto Gdynia
8-10.06.2016, Szczecin	Międzynarodowy Kongres Morski	Fundacja Kongres Morski
7-8.06.2016, Pałac Łochów	V Ogólnopolskie Warsztaty Szefów Logistyki LogDays 2016	Forum Media Polska Sp. z o.o.
Maj – czerwiec 2016	Ranking Firm TSL – Transport Spedycja Logistyka.	Dziennika Gazety Prawnej
18-20.05.2016, Poznań	Polski Kongres Logistyczny LOGISTICS 2016	ILiM
12.05.2016, Poznań	prezentacja usług i możliwości portu Rotterdam.	Zarząd Portu Rotterdam
9.05.2016, Gdynia	Kapituła Nagrody Honorowej KIGM „Bursztynowa Kaczka" i Wyróżnień Honorowych „Bursztynowe Jajko"	KIGM
20-21.04.2016, Sosnowiec	Targi Logistyki, Magazynowania i Transportu „LOGISTEX"	Expo Silesia Sp. z o.o., Sosnowiec
7-8.04.2016, Gdańsk	IV Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2016, udział przewodniczącego Rady w panelu dyskusyjnym	KOW Sp. z o.o., Warszawa
04.02.2015, Warszawa	IX Międzynarodowa Konferencja i Wystawa „LOTNISKO 2016"	Targi Warszawskie S.A., Warszawa
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych logistyka i spedycja	SGH Warszawa
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych „logistyka w zarządzaniu" i zarządzanie spedycją w praktyce gospodarczej(biznesowej)"	Akademia Leona Koźmińskiego, Warszawa
2014-2016	Partnerstwo w ramach projektu NORDA – Północny Biegun Wzrostu. Udział przedstawiciela PISIL w pracach międzygminnego zespołu merytorycznego ds. opracowania dokumentów strategicznych i operacyjnych dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna,	Urząd Miasta Gdynia

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania /szkolenia 2016

Przewóz morski towarów niebezpiecznych – kodeks IMDG	siedziba PISiL	6.12.2016
ADR dla osób organizujących przewóz drogowy towarów niebezpiecznych	siedziba PISiL	5.12.2016
Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	3-8.10.2016
Kurs według programu FIATA	Siedziba PISiL	26.09.-1.10.2016 i 17-22.10.2016
Spedytor w relacji z bankiem. Rachunek płatniczy spedytora, spedytor jako kredytobiorca.	Siedziba PISiL	8.06.2016
Ubezpieczenia transportowe	siedziba PISiL	17.05.2016
Szkody transportowe i postępowanie reklamacyjne	siedziba PISiL	10.05.2016
Walne Zgromadzenie Członków PISiL	Toruń	22.04.2016
XVII Kongres Spedytorów	Toruń	21.04.2016
Zasady zawierania umów w spedycji i przewozie"	siedziba PISiL	12.04.2016
Spedycja morska	Warszawa	21.03.2016
Zasady zawierania umów w spedycji i przewozie"	Warszawa	03.03.2016
Zasady realizacji programów rynku pracy w 2016 r.	siedziba PISiL	22.02.2016
Kurs spedycyjny	siedziba PISiL	25-30.01.2016
Kurs według programu FIATA	Siedziba PISiL	18-23.01. i 8-13.02.2016
Spotkanie noworoczne gospodarki morskiej	Szczecin	20.01.2016
Konferencja noworoczna	Warszawa	14.01.2016
Internetowe kursy języka angielskiego		Cały rok