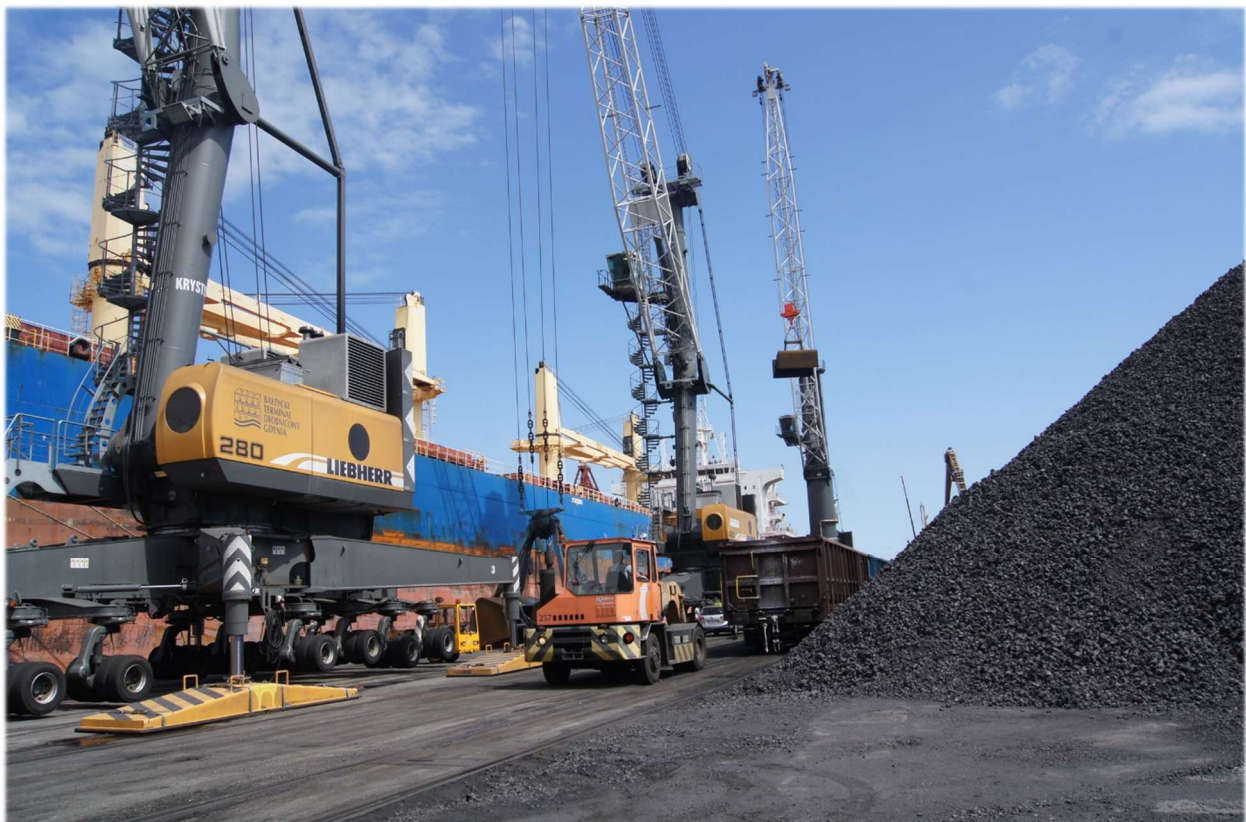


# INFORMATOR TERMINALU OT PORT GDYNIA



**2020**

*Informator został sporządzony zgodnie z Kodeksem Bezpiecznego Załadunku i rozładunku masowców, Załącznik 1 art. 1.2.*

## 1. Informacja o osobach kontaktowych na terminalu.

W czasie załadunku bądź rozładunku statku, przedstawiciele terminala przeładunkowego OT Port Gdynia (OTPG) tj. brygadzysta zmianowy oraz lukowi, stale przebywają na burcie statku.

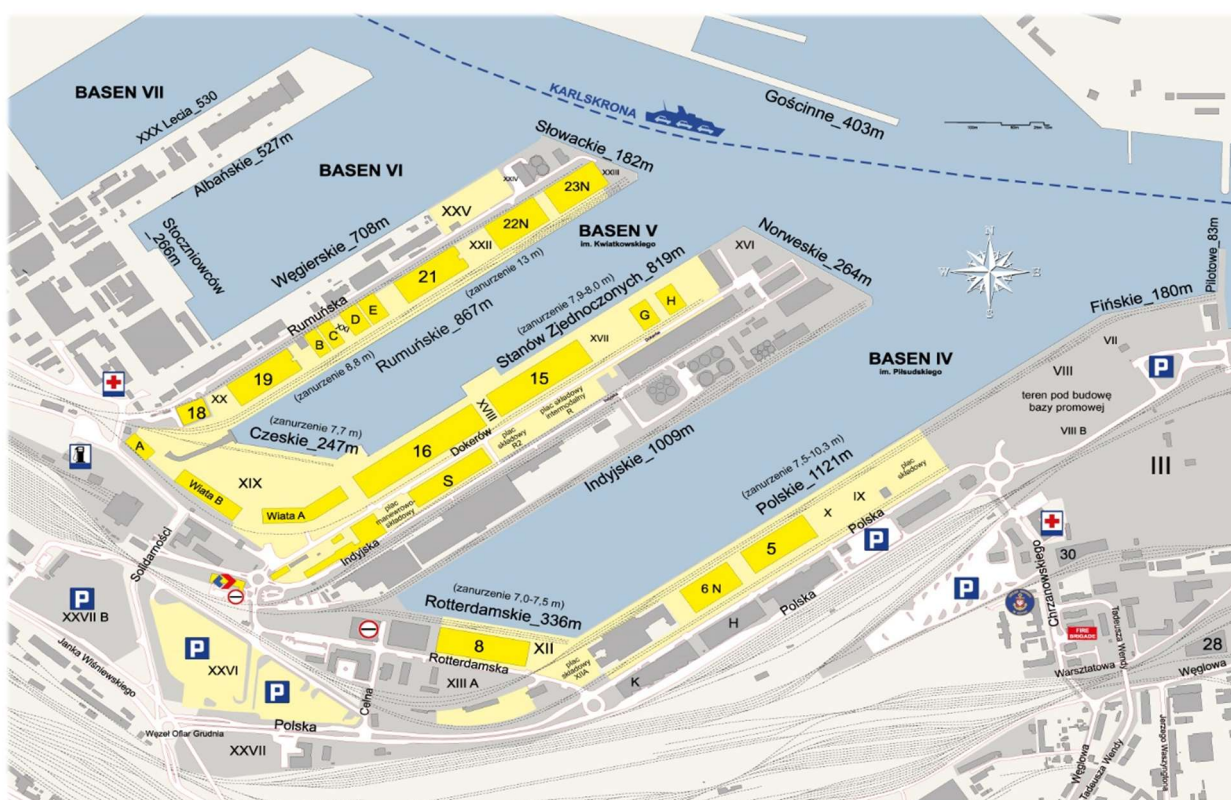
Przedstawiciele terminala OTPG mają bezpośredni kontakt z Gospodarzem Statku, który odpowiada za załadunek/rozładunek statku. Wszelkie informacje, uwagi i spostrzeżenia należy przekazywać Gospodarzowi Statku za pośrednictwem przedstawicieli terminala OTPG.

W przypadku potrzeby skontaktowania się bezpośrednio z Gospodarzem Statku należy zadzwonić na jeden z poniższych numerów telefonu lub poprosić o kontakt za pośrednictwem pracowników, znajdujących się na burcie statku:

- Basen IV (Nabrzeże Polskie i Rotterdamskie) - **(+48) 58 627 42 78**
- Basen V (Nabrzeże Rumuńskie, Czeskie i Stanów Zjednoczonych) - **(+48) 693 021 837**

Najważniejsze dane teleadresowe znajdują się na stronie internetowej OTPG pod adresem: <https://otpg.pl/kontakt/>

## 2. Dane techniczne nabrzeży, urządzeń załadunkowych i rozładunkowych.



Fot. Lokalizacja nabrzeży przeładunkowych na terminalu OT Port Gdynia.



OT Port Gdynia zlokalizowany jest w obrębie Basenu IV i V z bezpośrednim dostępem do nabrzeży portowych, o maksymalnym zanurzeniu statków max. do 13,00 m (na Nabrzeżu Rumuńskim od polera 1-20).

**Obsługa ładunków masowych suchych oraz agro odbywa się przy poniższych nabrzeżach:**

1. Basen IV

➤ **Nabrzeże Polskie**

Terminal operuje na części nabrzeża tj. od polera 22 do polera 58, o łącznej długości 720 m. Wysokość nabrzeża powyżej średniego stanu wody wynosi 2,50 m. Zanurzenie wynosi: 7,50 m – 11,20 m.

Nabrzeże jest wyposażone w dwa żurawie szynowe typu FUD o udźwigu 8/16 ton i zasięgu wysięgnika do 25 metrów, licząc od osi obrotu dźwigu oraz o maksymalnej wysokości podnoszenia 25 metrów, licząc od główki szyny do haka.



*Fot. Żurawie szynowe typu FUD na Nabrzeżu Polskim.*

Poza tym, na nabrzeżu operują dwa portowe żurawie samojezdne Liebherr typu LHM 280 i LHM 420 o maksymalnym udźwigu 80 ton, zasięgu ramienia do 48 metrów oraz maksymalnej wysokości podnoszenia do 45 metrów licząc od powierzchni nabrzeża do haka.

Wszystkie powyższe urządzenia dźwigowe mogą obsługiwać statki na długości nabrzeża od polera 22 do polera 58.

Maksymalne raty załadunkowe/rozładunkowe są negocjowane indywidualnie dla każdego statku.



Fot. Portowy żuraw samojezdny Liebherr typu LHM 420 na Nabrzeżu Polskim.

### ➤ **Nabrzeże Rotterdamskie**

Nabrzeże posiada długość 336 m. Wysokość nabrzeża powyżej średniego stanu wody wynosi 2,5 m. Zanurzenie wynosi: 7,00 m – 7,50 m.

Brak urządzeń przeładunkowych przypisanych do nabrzeża. Możliwość wykorzystania żurawi samojezdných Liebherr typu LH 60 oraz LH80, o maksymalnym udźwigu do 15 ton.

Maksymalne raty załadunkowe/rozładunkowe są negocjowane indywidualnie dla każdego statku.

### 2. Basen V

### ➤ **Nabrzeże Rumuńskie**

Nabrzeże posiada długość 867 m. Wysokość nabrzeża powyżej średniego stanu wody wynosi 2,5 m. Zanurzenie wynosi: 8,80 m – 13,00 m.

*Nabrzeże podzielone zostało na dwie części:*

- od polera 1 do polera 20 o łącznej długości 338 m i zanurzeniu wynoszącym 13,00 m



Na tej części nabrzeża operować mogą dwa portowe żurawie samojezdne typu Liebherr LHM 280 o maksymalnym udźwigu 80 ton, zasięgu ramienia do 40 metrów oraz maksymalnej wysokości podnoszenia do 40 metrów licząc od powierzchni nabrzeża do haka.



*Fot. Żurawie samojezdne typu Liebherr LHM 280 na Nabrzeżu Rumuńskim.*



Poza tym, nabrzeże wyposażone jest w jeden żuraw szynowy typu FUD o udźwigu 8/16 ton i zasięgu wysięgnika do 25 metrów, licząc od osi obrotu dźwigu oraz o maksymalnej wysokości podnoszenia 23 metrów, licząc od główki szyny do haka.

- od polera 21 do polera 46 o łącznej długości 529 m i zanurzeniu wynoszącym 8,80 m

Ta część nabrzeża wyposażona jest w dwa żurawie szynowe typu FUD o udźwigu 8/16 ton i zasięgu wysięgnika do 25 metrów, licząc od osi obrotu dźwigu oraz o maksymalnej wysokości podnoszenia 23 metrów, licząc od główki szyny do haka oraz jeden żuraw szynowy typu FUD o udźwigu 3,2/6,3 ton i zasięgu wysięgnika do 32 metrów, licząc od osi obrotu dźwigu oraz o maksymalnej wysokości podnoszenia 25 metrów, licząc od główki szyny do haka.

W obrębie Nabrzeża Rumuńskiego na wysokości polera 35 do polera 46, wydzielone jest również stanowisko ro-ro z pierwszeństwem obsługi statków ro-ro.

Maksymalne raty załadunkowe/rozładunkowe są negocjowane indywidualnie dla każdego statku.

### ➤ **Nabrzeże Czeskie**

Nabrzeże posiada długość 247 m. Wysokość nabrzeża powyżej średniego stanu wody wynosi 2,5 m. Zanurzenie wynosi: 7,70 m.

Brak urządzeń przeładunkowych przypisanych do nabrzeża. Możliwość wykorzystania żurawi samojezdnych typu Liebherr LH 60 oraz LH 80, o maksymalnym udźwigu do 15 ton.



*Fot. Żuraw samojezdny Liebherr typu LH 80 na Nabrzeżu Czeskim.*



Maksymalne raty załadunkowe/rozładunkowe są negocjowane indywidualnie dla każdego statku.

### ➤ **Nabrzeże Stanów Zjednoczonych**

Nabrzeże posiada długość 819 m. Wysokość nabrzeża powyżej średniego stanu wody wynosi 2,5 m. Zanurzenie wynosi: 8,00 m.

*Nabrzeże podzielone zostało na dwie części:*

- od polera 8 do polera 28, o łącznej długości 380 m i zanurzeniu wynoszącym 8,00 m

Ta część nabrzeża wyposażona jest w suwnicę o udźwigu 40 ton i zasięgu wysięgnika do 26,5 metrów, licząc od środka szyny odwodnej na wodę i 15,0 metrów licząc od środka szyny odlądowej na plac oraz o maksymalnej wysokości podnoszenia 23 metrów, licząc od główki szyny do haka.

Poza tym, możliwość wykorzystania żurawi samojezdnych typu LH 60 oraz LH 80, o maksymalnym udźwigu do 15 ton.

- od polera 29 do polera 41, o łącznej długości 205 m i zanurzeniu wynoszącym 8,00 m

Ta część nabrzeża (tj. od rampy A' do rampy B) dedykowana pod obsługę w technologii ro-ro.

Maksymalne raty załadunkowe/rozładunkowe są negocjowane indywidualnie dla każdego statku.



Fot. Suwnica kontenerowa na Nabrzeżu Stanów Zjednoczonych.

### 3. Głębokość wody przy nabrzeżach i w kanale podejściowym.

W porcie obowiązuje margines bezpieczeństwa wody pod stępką wynoszący 0,50 m. Jest to różnica pomiędzy minimalną głębokością akwenu, a dopuszczalnym zanurzeniem statku przy nabrzeżu.

Aktualne minimalne głębokości wody w kanale podejściowym:

- pomiędzy boją „GD” a wejściem głównym do portu - 14,50 m
- pomiędzy wejściem głównym, a „przejściem pilotowym” - 13,50 m
- pomiędzy „przejściem pilotowym”, na Obrotnicy nr 2, do wejścia do Basenu IV - 13,50 m
- pomiędzy „przejściem pilotowym”, na Obrotnicy nr 2, do wejścia do Basenu V - 13,50 m

Ze względu na różnice głębokości nabrzeża obu Basenów zostały podzielone na szereg stanowisk.

W każdym podanym niżej przypadku do kalkulacji najmniejszej głębokości wody należy dodać 0,50 m.

Poniżej przedstawione zostały tabele z zanurzeniami statków przy średnim stanie wody 500 przy poszczególnych nabrzeżach.

#### **Basen IV – Nabrzeże Polskie**

Maksymalne dozwolone zanurzenie statku (przy średnim stanie wody) przy **Nabrzeżu Polskim** określa tabela zamieszczona poniżej (stan na dzień 7 listopada 2019 r.)

NABRZEŻE POLSKIE			długość 1.115 m			kierunek 237 <sup>0</sup> /057 <sup>0</sup>	
Stanowisko	Długość	Polery	Zanurzenie przy nabrzeżu	Zanurzenia przy pontonach			Uwagi
				5 m	10 m	20 m	
IV	385	22 ÷ 43	9,60	10,50	11,40	Sondaż Nr 119/2016 z dnia 13.05.2016r. Sondaż Nr 119/2016 z dnia 13.05.2016r. Sondaż Nr 63/2017 z dnia 07.06.2017r. Sondaż Nr 141/2017 z dnia 17.08.2017r. + atest nurkowy Sondaż Nr 9/2018 z dnia 17.01.2018r. Sondaż Nr 27/2018 z dnia 19.03.2018r. Sondaż Nr 93/2019 z dnia 29.05. 2019r. Sondaż Nr 168/2019 z dnia 04.09.2019r.	
V	165	43 ÷ 52	9,70	10,50	11,50		
VI	74	52 ÷ 56	9,40	10,00			
VII	40	56 ÷ 58	9,20	9,60			
VIII	50	58 - narożnik	7,50	7,90			

#### **Uwagi:**

*Do stanowisk IV i V należy podchodzić w odległości > 50 m od Nabrzeża Polskiego, ze względu na sptyczenia na stanowiskach I i II w pasie 50 m.*



### **Basen IV – Nabrzeże Rotterdamskie**

Maksymalne dozwolone zanurzenie statku (przy średnim stanie wody) przy **Nabrzeżu Rotterdamskim** określa tabela zamieszczona poniżej (stan na dzień 11 października 2019 r.)

NABRZEŻE ROTTERDAMSKIE			długość 336 m			kierunek 280 <sup>0</sup> /100 <sup>0</sup>	
Stanowisko	Długość	Polery	Zanurzenie przy nabrzeżu	Zanurzenia przy pontonach			Uwagi
				5 m	10 m	20 m	
I	125	Nar.(Polskie) ÷ 7	7,1	7,6			Sondaż Nr 21/2015 z dnia 26.01.2015 r. Sondaż Nr 129/2015 z dnia 17.06.2015r. Sondaż Nr 63/2017 z dnia 07.06.2017r.
II	145	7 ÷ 3	7,3	7,5	8,1		Sondaż Nr 10/2018 z dnia 17.01.2018r. Sondaż Nr 93/2019 z dnia 29.05.2019r Sondaż Nr 140/2019 z dnia 27.07.2019 + atest nurkowy

### **Basen V – Nabrzeże Stanów Zjednoczonych**

Maksymalne dozwolone zanurzenie statku (przy średnim stanie wody) przy **Nabrzeżu Stanów Zjednoczonych** określa tabela zamieszczona poniżej (stan na dzień 24 marca 2016 r.)

NABRZEŻE STANÓW ZJEDNOCZONYCH			długość 819 m			kierunek 237 <sup>0</sup> /057 <sup>0</sup>	
Stanowisko	Długość	Polery	Zanurzenie przy nabrzeżu	Zanurzenia przy pontonach			Uwagi
				5 m	10 m	20 m	
I	225	1 ÷ 13	8,0				Sondaż Nr 50/2008 z dn. 09.07.2008 r. Sondaż Nr 28/2007 z dn. 30.05.2007 r. Sondaż Nr 50/2009 z dn. 29.07.2009 r.
II	290	13 ÷ 28	8,0				Sondaż Nr 145/2014 z dnia 29.09.2014r. Sondaż Nr 169/2014 z dnia 26.11.2014r. Sondaż Nr 7/2016 z dnia 06.02.2016r.
Ro-Ro „B”	67	÷					
IV	214	29 ÷ 41	8,0				

### **Basen V – Nabrzeże Czeskie**

Maksymalne dozwolone zanurzenie statku (przy średnim stanie wody) przy **Nabrzeżu Czeskim** określa tabela zamieszczona poniżej (stan na dzień 17 lipca 2019 r.)

NABRZEŻE CZESKIE			długość 247 m			kierunek 281 <sup>0</sup> /101 <sup>0</sup>	
Stanowisko	Długość	Polery	Zanurzenie przy nabrzeżu	Zanurzenia przy pontonach			Uwagi
				5 m	10 m	20 m	
I	180	1 ÷ 11	7,5				Sondaż nr 50/2009 z dn. 29.07.2009 r. Sondaż Nr 7/2016 z dn. 06.02.2016r. Sondaż Nr 62/2018 z dnia 14.04.2018r.
RO-RO	30	Rumuńskie ÷ 1	8,0				Sondaż Nr 68/2019 z dnia 06.05.2019r.

## Basen V – Nabrzeże Rumuńskie

Maksymalne dozwolone zanurzenie statku (przy średnim stanie wody) przy **Nabrzeżu Rumuńskim** określa tabela zamieszczona poniżej (stan na dzień 17 lipca 2019 r.)

NABRZEŻE RUMUŃSKIE			długość 867 m			kierunek 237 <sup>0</sup> /057 <sup>0</sup>	
Stanowisko	Długość	Polery	Zanurzenie przy nabrzeżu	Zanurzenia przy pontonach			Uwagi
				5 m	10 m	20 m	
I	338	1 ÷ 20	13,0	13,0	13,0	13,0	
II	57	20 ÷ 23	8,8	9,2	10,0	11,0	
II a	58	23 ÷ 26	8,7	9,2	9,7		
III	77	26 ÷ 30	8,8	8,8	9,3		
IV a	40	30 ÷ 32	8,8	8,8	9,6		
IV b	280	32 ÷ 10 m od rampy 'A' nab. Czeskie	8,7				

Informacja na temat aktualnych maksymalnych zanurzeń przy poszczególnych nabrzeżach znajduje się na stronie internetowej Urzędu Morskiego zgodnie z aktualnym Atlasem Zanurzeń: [https://www.umgdy.gov.pl/?page\\_id=1998](https://www.umgdy.gov.pl/?page_id=1998)

## 4. Gęstość wody przy nabrzeżu.

Gęstość wody w Zatoce Gdańskiej jest zmienna. Średnia gęstość wody waha się w granicach 1,0040 do 1,0050 (Locja Bałtyku. 8 Edycja. 2001).

## 5. Minimalna i maksymalna wielkość statków, na przyjęcie których zostały zaprojektowane urządzenia terminalu, wraz z podaniem wymaganej minimalnej odległości pomiędzy przeszkodami na pokładzie statku.

Terminal może przyjąć statki o długości maksymalnej **LOA = 300 m**. Ograniczeniem jest dopuszczalne zanurzenie statku przy danym stanowisku.

## 6. Urządzenia cumownicze i obsługa lin cumowniczych.

Obowiązkiem kapitana statku jest zapewnienie bezpiecznego zacumowania statku z uwzględnieniem warunków lokalnych, aranżacji nabrzeża oraz warunków pogodowych.

W trakcie całej operacji załadunku lub rozładunku, statek powinien być bezpiecznie zacumowany, a wszystkie liny tak naprężone, aby statek się nie przemieszczał chyba, że takie uzgodnienie zostało ustalone z terminalem.

Dopuszczalne obciążenie polerów ze względu na nośność konstrukcji nabrzeża\*:

- na Nabrzeżu Polskim od polera 22 do polera 58 wynosi 90 ton,
- na Nabrzeżu Rumuńskim od polera 1 do polera 20 wynosi 90 ton.

\*dane zgodne z planem sytuacyjnym polerów na Nabrzeżu Polskim i Nabrzeżu Rumuńskim, opracowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

## 7. Raty załadunkowe lub wyładunkowe oraz odległości pomiędzy urządzeniami.

Maksymalne raty załadunkowe/wyładunkowe są negocjowane indywidualnie dla każdego statku i determinują ilość użytych żurawi.

## 8. Procedury załadunku i rozładunku oraz środki łączności.

Obowiązkiem Kapitana Statku jest przekazanie (przez Agenta Statku) planu ładunkowego oraz sekwencji załadunku/wyładunku przed przybyciem statku.

Procedury załadunku/wyładunku muszą być każdorazowo uzgodnione przed rozpoczęciem operacji ładunkowej. Przedstawiciel terminalu oraz Kapitan Statku (lub jego upoważniony przedstawiciel) powinni podpisać uzgodniony plan operacji ładunkowych.

Należy wypełnić oraz podpisać przez obie strony listę kontrolną („safety check list”). Metody komunikacji należy uzgodnić i określić w liście kontrolnej.

Jakiegokolwiek zmiany w planie ładunkowym lub sekwencji załadunku/wyładunku powinny być uzgodnione i podpisane przez obie strony.

W czasie załadunku bądź rozładunku statku przedstawiciel terminalu będzie stale przebywał na burcie.

Przedstawiciel terminala OTPG ma bezpośredni kontakt z Gospodarzem Statku nadzorującym przeładunek. Wszelkie informacje, uwagi i spostrzeżenia należy przekazywać Gospodarzowi Statku za pośrednictwem przedstawicieli terminala OTPG.

W przypadku potrzeby skontaktowania się bezpośrednio z Gospodarzem Statku należy zadzwonić na jeden z poniższych numerów telefonu:

- Basen IV (Nabrzeże Polskie i Rotterdamskie) - **(+48) 58 627 42 78**
- Basen V (Nabrzeże Rumuńskie, Czeskie i Stanów Zjednoczonych) - **(+48) 693 021 837**



## **9. Określenie ciężaru według wagi metrycznej i zanurzenia statku.**

Określenie wagi ładunku odbywa się z reguły poprzez tzw. draft survey, czyli pomiar różnicy wyporności statku. Jednakże, w przypadku rozładunku na ciężarówce można dokonać pomiaru poszczególnych ciężarówek na wadze samochodowej. Z kolei żurawie samojezdne Liebherr LHM 420 i LHM 280, są wyposażone w elektroniczny pomiar wagi przenoszonego ładunku.

## **10. Warunki przyjęcia statków kombinowanych.**

Terminal nie przewiduje żadnych specjalnych ograniczeń dla statków kombinowanych.

## **11. Dostęp do/ze statku, nabrzeży lub pirsów.**

Trap statkowy lub przenośna kładka do komunikacji powinna być używana. W przypadku, gdy statek jest zacumowany do pontonów dystansowych, trap statkowy powinien być ustawiony na pontonie. Dostęp z pontonu(ów) na brzeg zapewnia terminal przy użyciu przenośnych kładek.

## **12. Procedury alarmowe terminalu.**

W przypadku pożaru na statku, statek powinien postępować zgodnie z własnymi procedurami alarmowymi oraz powiadomić Kapitanat Portu oraz Portową Straż Pożarną (telefony w Załączniku nr II). Ponadto statek zobowiązany jest nadawać sygnał dźwiękowy złożony z dwóch krótkich i jednego długiego (...) powtarzanych z przerwami nie większymi niż jedna minuta, nadawany przy pomocy syreny, gwizdka albo buczone, lub nieprzerwanie bić w dzwon okrętowy. Sygnały powinny być nadawane do chwili przybycia jednostki straży pożarnej.

## **13. Procedury związane z uszkodzeniami oraz postępowaniem odszkodowawczym.**

Jakiegokolwiek roszczenia statku wobec terminalu OTPG dotyczące uszkodzeń, powinny zostać dostarczone w formie pisemnej do Gospodarza Statku przez Agenta Statku. Wszelkie zasadne roszczenia w kwestii uszkodzeń będą naprawiane na miejscu, o ile będzie taka możliwość. Jeśli naprawa nie będzie możliwa na miejscu, Komisarz Awaryjny terminalu OTPG sporządzi odpowiednią dokumentację szkody celem późniejszego procedowania.

## **14. Miejsce wyładania trapu statkowego.**

Szczegóły zostały określone w pkt. 11. Przy nabrzeżach nie ma wyznaczonych miejsc do wyładania trapu.

## **15. Informacje o urządzeniach odbiorczych odpadów na terenie terminala OTPG.**

Odbiór odpadów, bądź śmieci statek powinien zaaranżować we własnym zakresie przez swojego Agenta Statkowego.

## **16. Załączniki.**

Dołączone załączniki numer I – V stanowią integralną część niniejszego Informatora.

### **OBOWIĄZKI KAPITANA PRZED I PODCZAS CZYNNOŚCI ZAŁADUNKU LUB WYŁADUNKU**

Przed i podczas czynności załadunku lub wyładunku kapitan ma obowiązek upewnić się, że:

- 1) załadunek lub wyładunek oraz wypompowywanie lub pobieranie wody balastowej, prowadzone są pod kontrolą oficera wachtowego,
- 2) rozmieszczenie ładunku i wody balastowej jest monitorowane podczas całego procesu załadunku lub wyładunku w celu upewnienia się, że konstrukcja kadłuba statku nie jest poddana nadmiernym obciążeniom,
- 3) statek pozostanie w pozycji bez przechyłu lub, jeżeli z powodów eksploatacyjnych przechył jest wymagany, to będzie on tak mały, jak to możliwe,
- 4) statek jest bezpiecznie zacumowany, biorąc pod uwagę lokalne warunki pogodowe i prognozę pogody,
- 5) na pokładzie statku jest dostateczna liczba oficerów i załogi do obsługi i regulacji lin cumowniczych oraz dla podjęcia odpowiednich działań w normalnych lub wyjątkowych sytuacjach, biorąc pod uwagę konieczność zapewniania załodze wystarczających okresów wypoczynku w celu uniknięcia przemęczenia,
- 6) przedstawiciel terminalu został zawiadomiony o wymaganiach w zakresie trymowania ładunku, zgodnie z procedurami Kodeksu IMO w sprawie bezpiecznych praktyk dla stałych ładunków masowych,
- 7) przedstawiciel terminalu został zawiadomiony o wymaganiach w zakresie zharmonizowania pomiędzy wybalastowaniem lub balastowaniem, a szybkością załadunku lub wyładunku statku i o wszelkich zmianach w planie balastowym, a ponadto o wszelkich innych okolicznościach mogących wpływać na załadunek lub wyładunek,
- 8) woda balastowa jest wypompowywana z szybkością dostosowaną do uzgodnionego planu załadunku i nie doprowadza do zalewania nabrzeża lub sąsiedniego statku; w przypadku, gdy nie jest wskazane całkowite wybalastowanie statku przed rozpoczęciem fazy trymowania ładunku, kapitan uzgadnia z przedstawicielem terminalu termin i okres, na jaki załadunek może zostać wstrzymany,
- 9) załodze jest znane porozumienie z przedstawicielem terminalu, odnośnie działań podejmowanych na wypadek deszczu lub innych zmian pogodowych w przypadku, kiedy przy takiej zmianie właściwości ładunku mogą powodować zagrożenie,



- 10) w okresie, kiedy statek jest przycumowany do nabrzeża, na jego pokładzie oraz w pobliżu statku nie prowadzi się żadnych prac z otwartym płomieniem i powodujących wydzielanie dużych ilości ciepła z wyłączeniem tych, na które uzyskano zezwolenie przedstawiciela terminalu i zgodnych ze wszystkimi wymaganiami Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w tym zakresie,
- 11) prowadzony jest ścisły nadzór nad załadunkiem lub wyładunkiem oraz nad statkiem podczas końcowych etapów załadunku lub wyładunku statku,
- 12) przedstawiciel terminalu jest niezwłocznie powiadamiany w przypadku, kiedy proces załadunku lub wyładunku spowodował lub może spowodować uszkodzenia lub sytuację zagrożenia,
- 13) przedstawiciel terminalu jest powiadomiony o czasie rozpoczęcia ostatecznego trymowania statku, celem umożliwienia zatrzymania taśmy systemu transportującego,
- 14) wyładunek lewej burty ściśle dorównuje wyładunkowi na prawej burcie w tej samej ładowni, celem uniknięcia skręcania konstrukcji statku,
- 15) w trakcie balastowania jednej lub większej liczby ładowni, wzięto pod uwagę możliwość ulatniania się łatwopalnych oparów z ładowni i przedsięwzięto środki ostrożności przed wszelkimi pracami z otwartym płomieniem lub wydzielaniem dużej ilości ciepła, dopuszczonymi obok lub powyżej tych ładowni.

## ZAŁĄCZNIK II

Dane kontaktowe (numery telefonów) w sytuacji zagrożenia:

1. **Pogotowie Ratunkowe** 999; +48 58 620 00 01; 112
2. **Państwowa Straż Pożarna** 998; 112
3. **Portowa Straż Pożarna** +48 58 627 46 10
4. **Policja** 997; 112
5. **Kapitanat Portu Gdynia** oficer dyżurny +48 58 621 07 05; +48 58 355 36 46;  
+48 58 627 49 30; UKF Ch. 12

# INFORMACJE DODATKOWE I WYBRANE PRZEPISY LOKALNE

### Przepisy Portowe:

1. Statek, na którym wybuchł pożar niezależnie od powiadomienia kapitanatu portu i straży pożarnej obowiązany jest nadawać sygnał złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego (.-) powtarzanych z przerwami nie większymi niż jedna minuta nadawany przy pomocy syreny, gwizdka albo buczone, lub nieprzerwanie bić w dzwon okrętowy. Sygnały powinny być nadawane do chwili przybycia jednostki straży pożarnej (§ 21).
2. Na cumach muszą być założone tarcze przeciw szczyrom (§ 54).
3. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być odpowiedniej konstrukcji, oporzone dwustronnie i zabezpieczone siatką ochronną oraz posiadać uznanie instytucji klasyfikacyjnej (§ 69).
4. W czasie postoju w porcie statek powinien być obsadzony wystarczającą ilością kwalifikowanej załogi dla zapewnienia bezpiecznego postoju (§ 71.1).
5. W czasie postoju statku przy nabrzeżu zabrania się utrzymywać w ruchu statkowe śruby napędowe (główne i pomocnicze), z wyjątkiem manewrów cumowniczych (§ 72.1).
6. Wykonywanie prac remontowych niebezpiecznych pożarowo lub innych prac niebezpiecznych pożarowo na statku stojącym w porcie może się odbyć po spełnieniu następujących warunków:
  - a) uzyskaniu zgody właściciela lub użytkownika nabrzeża, przy którym stoi statek z określeniem warunków przeprowadzenia tych prac,
  - b) sporządzeniu protokołu ustalenia warunków bezpieczeństwa pożarowego podczas wykonywania prac pożarowo niebezpiecznych na statku,
  - c) uzyskaniu zgody kapitana portu.
7. Dokonywanie fumigacji dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek poddany fumigacji powinien podnieść sygnał "VE" według Międzynarodowego Kodu Sygnałowego (MKS) (§ 74).
8. Zabrania się na obszarze portu: (...)
  - 4) spłukiwania nadbudówek i pokładów statków;
  - 6) przebywania osób w stanie nietrzeźwości;
  - 7) kąpieli i nurkowań (§ 96) (...).
9. Zabrania się bez zgody Kapitana Portu:
  - 4) wypompowywania balastów;
  - 8) łowienia ryb;
  - 11) opuszczania na wodę łodzi ze statków;
  - 12) piaskowania, skrobienia lub malowania zewnętrznej części kadłuba statku bez właściwego zabezpieczenia tych prac w aspekcie ochrony środowiska (§ 98).

W celu uzyskania pełnego tekstu Przepisów Portowych należy skontaktować się z Agentem Statku.



## **CERTYFIKAT KOŃCOWY ZAŁADUNKU/WYŁADUNKU**

(STATEMENT OF FACTS OF LOADING/UNLOADING)

Dowództwo statku **m/v**: ..... nie wnosi uwag odnośnie ilości, jakości załadowanego/wyładowanego towaru oraz potwierdza brak uszkodzeń statku powstałych podczas załadunku/wyładunku. Zaświadcza również, że towar został załadowany/wyładowany w sposób prawidłowy, a sztauerka/trymerka została wykonana właściwie.

*The Ship's management does not make remarks regarding the quantity and quality of the cargo loaded/unloaded and confirm the lack of the damages caused during loading/unloading and also confirm that the cargo were loaded/unloaded properly and the stevedoring/trimmer was made properly.*

Rozpoczęcie załadunku/wyładunku dnia ..... o godz. ....  
*Loading/unloading started on ..... at .....*

Koniec załadunku/wyładunku dnia ..... o godz. ....  
*Loading/unloading finished on ..... at .....*

Na burtę statku załadowano/wyładowano łącznie: ..... kgs  
*Loaded/unloaded on/from board total: ..... kgs*

Data i miejsce .....  
*Date and place .....*

Podpis/*Signature*

**OT Port Gdynia**

*Terminal OT Port Gdynia*

**Statek/Agent**

*Ship Master/Chief/Agent*

**Spedytor**

*Forwarding Agent*

## SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST

### **BLU CODE (CODE OF PRACTICE FOR THE SAFE LOADING OR UNLOADING OF DRY BULK CARGO CARRIERS)**

Date: .....

Port: **Gdynia** Terminal/Quay: **OT PORT GDYNIA / .....**  
*Terminal/Nabrzeże*

Available depth of water in berth: .....  
*Głębokość wody przy nabrzeżu*

Vessel's name: .....  
*Nazwa statku*

Arrival draught (read/calculated): .....  
*Zanurzenie na przyście (odczytane/kalkulowane)*

Calculated departure draught: .....  
*Obliczone zanurzenie na wyjście*

The master and terminal manager, or their representatives, should complete the check list jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given and agreement reached upon precautions to be taken between vessel and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining why if appropriate.

*Kapitan statku i zarządca terminalu lub ich przedstawiciele powinni wspólnie wypełnić listę kontrolną. Wskazówki do punktów tej listy zawarte są w załączonych wytycznych. Bezpieczeństwo prac wymaga, aby odpowiedzieć twierdząco na wszystkie pytania i wypełnić odpowiednie okienka. Jeżeli nie jest to możliwe, należy podać przyczynę, a statek i terminal powinny uzgodnić środki ostrożności jakie należy podjąć. Jeżeli pytanie nie ma zastosowania, w okienku należy wpisać „N/A” i wyjaśnić dlaczego nie ma zastosowania.*

VESSEL

TERMINAL

1. Is the depth of water at the berth, adequate for the cargo operations to be completed?  
*Czy głębokość wody przy nabrzeżu jest wystarczająca dla bezpiecznego przeprowadzenia/zakończenia operacji?*

2. Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?  
*Czy urządzenia cumownicze są odpowiednie, biorąc pod uwagę lokalne pływy, prądy, pogodę, ruch statków i statki znajdujące się obok?*

3. In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?  
*Czy w sytuacji zagrożenia statek jest w stanie w każdej chwili opuścić nabrzeże?*

4. Is their safe access between the ship and the wharf?  
*Czy jest zapewnione bezpieczne przejście pomiędzy statkiem a nabrzeżem?*

*Tended by ship/terminal (cross out as appropriate)*  
*Pod opieką statku/terminalu (zakreśl właściwe)*

5. Is the agreed ship terminal communications system operative?  
*Czy działa uzgodniony system łączności pomiędzy statkiem a terminalem?*

*Communication method (Sposób łączności) .....*  
*Language (Język) .....*  
*Radio channels, phone numbers (Kanały radiowe, numery telefonów) .....*  
*.....*

6. Are the liaison contact persons during operations positively identified?  
*Czy osoby kontaktowe odpowiedzialne w czasie operacji przeladunkowych za ścisłą współpracę są odpowiednio zidentyfikowane?*

*Ship contact persons (Osoby kontaktowe na statku) .....*  
*Shore contact person(s) (Osoby kontaktowe na lądzie) .....*  
*Location (Miejsce pobytu) .....*

7. Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency?  
*Czy ilość załogi na statku i ilość pracowników w terminalu jest wystarczająca na wypadek zagrożenia?*

8. Have any bunkering operations been advised and agreed?  
*Czy poinformowano o operacjach bunkrowania i czy zostały one uzgodnione?*



- 9.** Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?  
*Czy poinformowano o planowanych naprawach nabrzeża bądź statku w czasie przebywania statku przy nabrzeżu i czy zostało to uzgodnione?*
- 
- 10.** Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?  
*Czy uzgodniono procedurę zgłaszania i dokumentowania uszkodzeń powstałych w wyniku operacji ładunkowych?*
- 
- 11.** Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and demands of emergency services?  
*Czy na statek dostarczono kopie przepisów portowych i terminalu, łącznie z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa, i zanieczyszczenia środowiska oraz danymi odnośnie służb ratowniczych?*
- 
- 12.** Has the shipper provided the master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter VI of SOLAS?  
*Czy załadowca dostarczył kapitanowi statku charakterystykę ładunku zgodnie z wymaganiami rozdziału VI Konwencji SOLAS?*
- 
- 13.** Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?  
*Czy atmosfera w ładowniach i zamkniętych pomieszczeniach, do których może być wymagany dostęp, jest bezpieczna oraz czy przekazano informację o ładunkach fumigowanych i czy uzgodniono pomiędzy statkiem a terminalem potrzebę kontrolowania atmosfery?*
- 
- 14.** Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal?  
*Czy informacje o wydajności każdego urządzenia załadunkowego/wyładunkowego i ograniczeniach ich ruchu zostały przekazane na statek/do terminalu?*
- Loader (Urządzenie załadunkowe) .....
- Loader (Urządzenie załadunkowe) .....
- Loader (Urządzenie załadunkowe) .....
- 
- 15.** Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stages of loading /deballasting or unloading/ballasting?  
*Czy plan załadunku lub rozładunku zawiera obliczenia dla wszystkich etapów załadunku i odbalastowania lub wyładunku i zabalastowania?*
- Copy lodged with (Kopię przedstawiono) .....
-

- 16.** Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?

*Czy ładownie, w których będą prowadzone prace ładunkowe, zostały wyraźnie zidentyfikowane w planie załadunku lub rozładunku oraz czy określono kolejność prac, sortyment i wagę ładunku jaki ma być za każdym razem załadowany lub wyładowany z danej ładowni?*

- 17.** Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and have the method and extent been agreed?

*Czy omówiono potrzebę trymowania towaru w ładowniach i czy uzgodniono jego sposób i zakres?*

- 18.** Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up?

*Czy zarówno statek jak i terminal rozumieją i akceptują to, że jeśli operacje balastowe nie będą nadążały za operacjami ładunkowymi, to koniecznym będzie zatrzymanie operacji ładunkowych aż do czasu zakończenia operacji balastowych?*

- 19.** Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading been explained to the ship and accepted?

*Czy zamierzony sposób usuwania z ładowni resztek towaru pozostającego w trakcie wyładunku został statkowi wyjaśniony i czy został on zaakceptowany?*

- 20.** Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed?

*Czy podjęto decyzję i uzgodniono sposób osiągnięcia końcowego trymu statku przyjmującego ładunek?*

*Tonnage held by the terminal Conveyor system .....*

*Tonaż ładunku znajdującego się na systemie przenośników terminalu*

- 21.** Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea on completion of cargo work?

*Czy poinformowano terminal o tym, ile czasu potrzebuje statek na przygotowanie się do wyjścia w morze po zakończeniu prac ładunkowych?*

- 22.** Are indication lights for constant list, if vessel equipped, working properly?

*Czy światła stałego przechyłu, jeśli statek jest wyposażony, pracują prawidłowo?*

Yes / No

**23.** Is the vessel equipped with cargo-stability calculation program (or substitute)?

*Czy statek jest wyposażony w program statecznościowo-ładunkowy (lub podobne urządzenie)?*

Yes / No

If Yes, is this program working properly and certified by Class?

*Jeśli tak, to czy jest sprawne i posiada certyfikat towarzystwa klasyfikacyjnego?*

Yes / No

**24.** Are main ship propelling system and auxiliary machinery working properly?

*Czy napęd statku oraz urządzenia pomocnicze funkcjonują prawidłowo?*

Yes / No

**25.** Have you finally agreed stowage plan and cargo operation sequences?

*Czy uzgodniono finalnie plan ładunkowy oraz sekwencje za/wyładunku?*

#### THE ABOVE HAS BEEN AGREED

*Powyższe zostało uzgodnione:*

Time (godzina) .....

Date (data) .....

Vessel's signature .....

*Podpis przedstawiciela statku*

OTPG Terminal's Signature .....

*Podpis przedstawiciela OTPG*

Position/Title .....

*Stanowisko*

Position/Title .....

*Stanowisko*