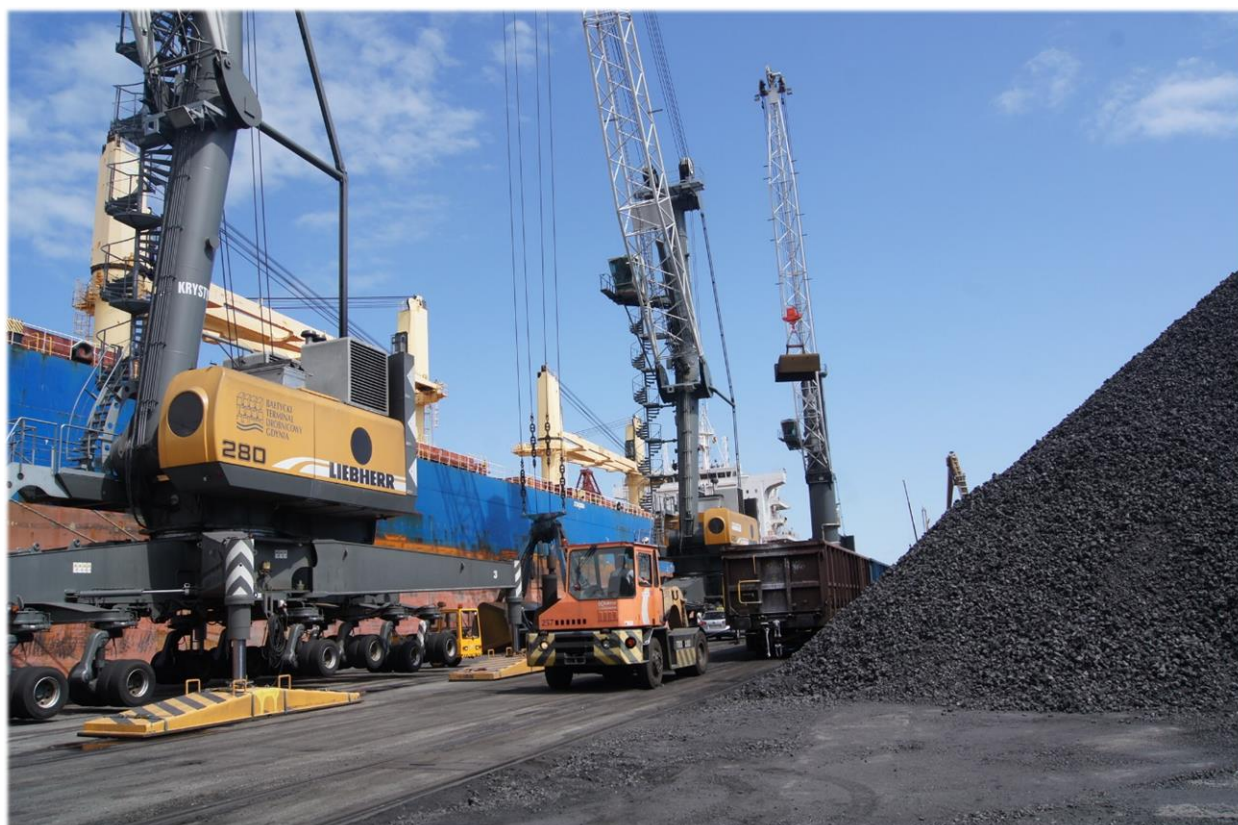


# INFORMATOR TERMINALU OT PORT GDYNIA



**2025**

*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.

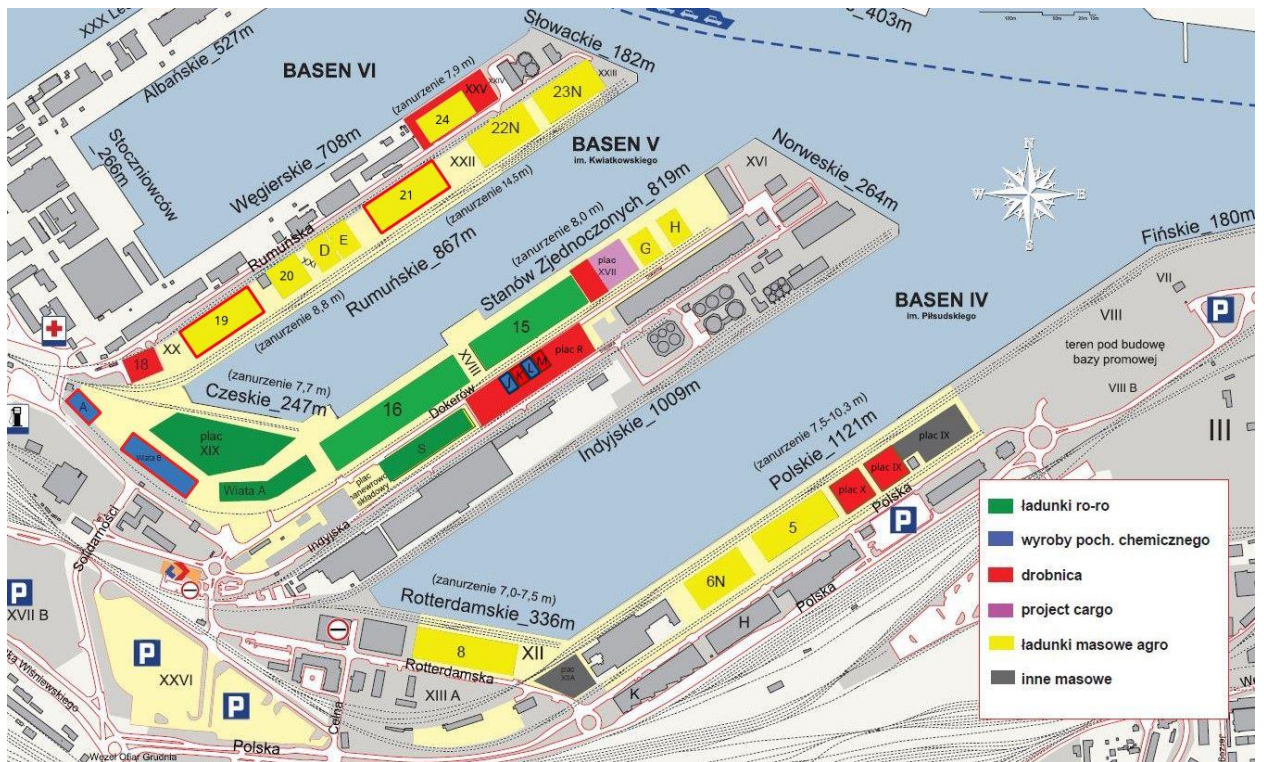
Przedstawiciele terminala OTPG mają bezpośredni kontakt z Gospodarzem Statku, który odpowiada za załadunek/rozładunek statku. Wszelkie informacje, uwagi i spostrzeżenia należy przekazywać Gospodarzowi Statku za pośrednictwem przedstawicieli terminala OTPG.

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 (+48) 601 610 516**
- Basen V (Nabrzeże Rumuńskie, Czeskie i Stanów Zjednoczonych) - **(+48) 693 021 837**
- Dyspozytor OT Port Gdynia - **(+48) 697 984 835**

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

## 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. 14,5m (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 przy nabrzeżu wynosi: 7,50 m – 9,6 m dla stanu wody '500' wg. łaty wodowskazowej.<sup>[1]</sup>

Nabrzeże jest wyposażone w jeden żuraw 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.

Na nabrzeżu może operować portowy żuraw samojezdny Liebherr typu 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 oraz Liebherr typu LHM 280 o maksymalnym udźwigu 80 ton i zasięgu ramienia do 38 metrów oraz maksymalnej wysokości podnoszenia do 35 metrów licząc od powierzchni nabrzeża do haka.

Na wskazanym odcinku istnieje możliwość wykorzystania żurawi samojezdnych Liebherr typu; LH 80 ,LH 110 o maksymalnym udźwigu do 24 ton oraz LH 150 o maksymalnym udźwigu do 40 ton, dźwigi z możliwością pracy zarówno na chwytaku jak i haku.

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. <sup>[1]</sup>

Brak urządzeń przeładunkowych przypisanych do nabrzeża. Możliwość wykorzystania żurawi samojezdnych Liebherr typu; LH 80 ,LH 110 o maksymalnym udźwigu do 24 ton oraz LH 150 o maksymalnym udźwigu do 40 ton, dźwigi z możliwością pracy zarówno na chwytaku jak i haku.

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: 8,0 m – 14,50 m. [1]

*Nabrzeże podzielone zostało na dwie części:*

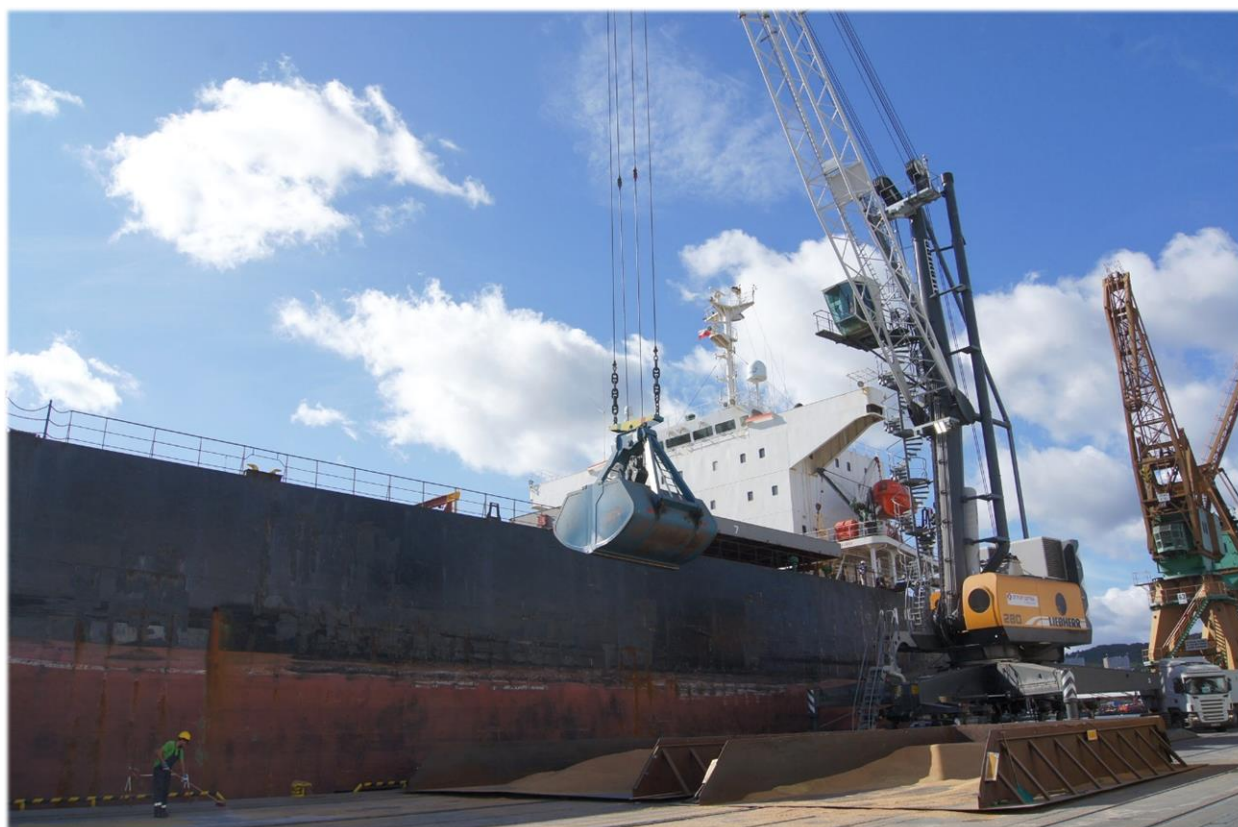
- od polera 1 do polera 20 o łącznej długości 338 m i zanurzeniu wynoszącym 14,50 m [1]

Na nabrzeżu może operować portowy żuraw samojezdny Liebherr typu 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 oraz Liebherr typu LHM 280 o maksymalnym udźwigu 80 ton i zasięgu ramienia do 38 metrów oraz maksymalnej wysokości podnoszenia do 35 metrów licząc od powierzchni nabrzeża do haka.

Możliwość wykorzystania żurawi samojezdných Liebherr typu; LH 80 ,LH 110 o maksymalnym udźwigu do 24 ton oraz LH 150 o maksymalnym udźwigu do 40 ton, dźwigi z możliwością pracy zarówno na chwytaku jak i haku.



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



Od polera 21 do polera 46 o łącznej długości 529 m i zanurzeniu wynoszącym 8,70 m <sup>[1]</sup>

Ta część nabrzeża wyposażona jest w trzy 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 18 metrów licząc od główki szyny do haka.

Na wskazanym odcinku istnieje możliwość wykorzystania żurawi samojezdnych Liebherr typu; LH 80 ,LH 110 o maksymalnym udźwigu do 24 ton oraz LH 150 o maksymalnym udźwigu do 40 ton, dźwigi z możliwością pracy zarówno na chwytaku jak i haku

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. <sup>[1]</sup>

Brak urządzeń przeładunkowych przypisanych do nabrzeża. Możliwość wykorzystania żurawi samojezdnych typu Liebherr LH 80 ,LH 110 o maksymalnym udźwigu do 24 ton, oraz LH 150 o maksymalnym udźwigu do 40 ton, dźwigi z możliwością pracy zarówno na chwytaku jak i haku.



*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. <sup>[1]</sup>

Nabrzeże podzielone zostało na dwie części:

- od polera 8 do polera 28, o łącznej długości 380 m i zanurzeniu wynoszącym 8,00 m <sup>[1]</sup>

Ta część nabrzeża wyposażona jest w suwnicę o udźwigu 40/45 ton i zasięgu wysięgnika do 25 metrów, licząc od środka szyny odwodnej na wodę i 15,0 metrów licząc od środka szyny odlądowej na plac oraz o maksymalnej wysokości podnoszenia 25 metrów licząc od główki szyny do haka.

Na wskazanym odcinku istnieje możliwość wykorzystania żurawi samojezdnych Liebherr typu; LH 80 ,LH 110 o maksymalnym udźwigu do 24 ton oraz LH 150 o maksymalnym udźwigu do 40 ton, dźwigi z możliwością pracy zarówno na chwytaku jak i haku

- od polera 29 do polera 41, o łącznej długości 205 m i zanurzeniu wynoszącym 8,00 m <sup>[1]</sup>

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

W obrębie polerów 28-8, wydzielone jest również stanowisko ro-ro – rampa B z możliwości ustawienia statków o długości do 300m o zanurzeniu 8m

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.

**Tor podejściowy do Gdyni:**

szerokość w dnie: **280 m**

głębokość minimalna: **17,0 m**

**Maksymalne dopuszczalne zanurzenie statków 14,50 m przy średnim stanie wody lub wyższym.**

Szerokość wejścia głównego: 150 m/ 140 m w dnie

Zanurzenie max. statku: 14,5 m



Odległość między wejściem głównym a pilotowym: 980 m  
Szerokość przejścia pilotowego: ok. 140,0 m  
Zanurzenie max. statku: 14,5 m

#### **Podejście do wejścia południowego:**

głębokość minimalna: 8,30 m

Wejście południowe:

szerokość: 100 m

maksymalne zanurzenie: 7,50 m

#### **Szerokości Basenów:**

Basen IV (J. Piłsudskiego) szer.: 242 m

Basen V (inż. Kwiatkowskiego) szer.: 170 m

rampa Ro-Ro szerokości 22m zawęża basen do 156 m

#### **Obrotnice:**

Awanport - średnica 500 m głębokość 14,50 m

Kanał Portowy/ Basen IV - średnica 385 m głębokość 14,50 m (częściowo pogłębiono akwen o średnicy 440m pod powiększoną obrotnicę o docelowej średnicy 480m)

Kanał Portowy/ Basen VIII - średnica 400 m głębokość 14,50 m.

<sup>[1]</sup> Informacja na temat aktualnych maksymalnych zanurzeń przy poszczególnych nabrzeżach znajduje się na stronie internetowej Urzędu Morskiego zgodnie z aktualnym Atlasem Zanurzeń i jest aktualizowana:

[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 (+48) 601 610 516**
- 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 załadunku na samochody można dokonać pomiaru poszczególnych samochodów 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, niezwłocznie po ich stwierdzeniu, nie później jednak niż przed zakończeniem zmiany roboczej, w której uszkodzenia nastąpiły. 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 wykładania trapu statkowego.**

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

## ZAŁĄCZNIK I

Załącznik nr 4 do Zarządzenia nr 9  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni  
z dnia 29.04.2004 r.

### **O BOWIĄZKI 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 trzymowania 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 trzymowania ładunku Kapitan statku 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 ogniem 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) sflukiwania 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.



**ZAŁĄCZNIK IV****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 przeładunkowych 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*