

INFORMATOR O TERMINALU
INFORMATION ABOUT THE TERMINAL

Styczeń 2023



OT PORT SWINOUJŚCIE
Logistics Group

OT PORT SWINOUJŚCIE
Logistics Group

INFORMATOR O TERMINALU

OT Port Świnoujście S.A.,

który rozpoczął swoją działalność w 1991 r., jest najmłodszym, dynamicznie rozwijającym się polskim portem, usytuowanym u ujścia rzeki Świny do Bałtyku.

OT Port Świnoujście S.A. to także największe centrum obsługi ładunków masowych na polskim wybrzeżu, gwarantujące szybkie i solidne wykonanie usług w zakresie przeładunków i składowania towarów masowych i drobnicy.

Podstawowe atuty OT Port Świnoujście to:

- doskonała lokalizacja portu, w bardzo bliskiej odległości od otwartego morza, na styku głównych tras żeglugowych,
- dogodne warunki klimatyczne – brak zjawiska pływów i zalodzeń,
- dogodne połączenie kolejowe i drogowe,
- zdolność zapewnienia kompleksowej obsługi obejmującej przeładunek, spedycję i składowanie w porcie oraz transport do finalnego odbiorcy.
- duży zasób terenów pod potencjalne inwestycje.



53° 54' 59" N
14° 16' 49" E

OT Port Świnoujście posiada dogodne położenie geograficzne oraz dobre śródlądowe, kolejowe i drogowe połączenia z zapleczem lądowym.

Nawigacyjny kanał wejściowy do portu ma długość 32 mil morskich, szerokość od 180 do 200 m, głębokość 14,5 m. Statki wchodzi do portu bezpośrednio z Zatoki Pomorskiej.

Port w Świnoujściu jest położony najbliżej dalekomorskich szlaków handlowych (w porównaniu do innych polskich portów).

INFORMATION ABOUT THE TERMINAL

OT Port Swinoujscie

commenced operations in 1991, and is the youngest, dynamically developing Polish port, situated at the estuary of the Swina River to the Baltic Sea.

OT Port Swinoujscie is also the largest bulk cargo handling center on the Polish coast, ensuring fast and robust performance of services for handling and storage of bulk commodities and general cargo.

The basic advantages of the OT Port Świnoujście are:

- close to the open sea, at the crossroads of major shipping routes,
- favorable climatic conditions – lack of tidal phenomena and ice – free,
- favorable rail and road connections,
- ability to provide comprehensive services regarding handling, shipping, storage in the port, and transport to the final consumer,
- large areas for potential investments.



OT Port Swinoujscie has an advantageous geographical position and well inland rail and road connections.

Navigation input channel to the port has a length of 32 nautical miles, the width from 180 to 200 m, and depth of 14,5 m. Vessels enter the port directly from the Pomeranian Bay.

Port of Swinoujscie is situated close to the deep sea trade routes (compared to other Polish ports).



Nabrzeże „GÓRNIKÓW”

Nabrzeże przeładunkowe o długości 331,5 m przystosowane do obsługi statków o długości 270 m, szerokości 46 m i maksymalnym zanurzeniu 13,5 m. Przystosowane do przeładunku węgla, innych towarów masowych oraz drobnicy i kontenerów. Całkowita powierzchnia placów węglowych obejmuje obszar 105.220 tys. m², a pojemność składowa wynosi 623 tys. ton. Dodatkowo terminal wyposażony jest w dwie linie przenośników po Q = 1.000 t/h każda z kosztami przystosowanymi do odbioru towarów masowych ze statków. Terminal posiada nabrzeże do obsługi barek o maksymalnym zanurzeniu 4,50 m.

Terminal wyposażony jest w:

1. urządzenie załadunkowe statków o wydajności 2.000 t/h 1 szt.
2. żurawie bramowe stacjonarne Double jib crane o udźwigu Q = 10 Mg i wydajności 120 t/h 2 szt.
3. żurawie LIEBHERR LHM500 o udźwigu Q = 140 Mg o wydajności 1.000 t/h 2 szt.

„GORNIKOW” quay

Handling quay is 331,5 m long is designed to handle ships of a maximum length of 270 m, 46 m wide and with a maximum draft of 13,5 m. Suitable for coal, other bulk, general cargo and container handling. The total area of coal yards is 105.220 thousand m², and the storage capacity is 623 thousand tons. In addition, terminal is equipped with two conveyor lines up to Q = 1.000 t/h each with baskets adapted to receive bulk goods from ships. The terminal has a quay to handle boats with a maximum draft of 4,50 m.

The terminal is also equipped with:

1. loading device with a capacity up to 2,000 t/h - 1pc.
2. Double jib stationary gantry cranes with a lifting capacity of Q = 10 Mg and 120 t/h of capacity - 2 pcs.
3. LHM500 Liebherr cranes have a lifting capacity of Q = 140 Mg, and capacity of 1000 t/h - 2 pcs.

Nabrzeże „HUTNIKÓW”

Nabrzeże statkowe o długości 328,7 m przystosowane do obsługi statków o długości 270 m, szerokości 44 m i maksymalnym zanurzeniu statków 13,20 m. Przystosowane jest do przeładunku towarów masowych, głównie węgla, rudy żelaza, kruszywa, apatytów oraz towarów drobnicowych i kontenerów. Na nabrzeżu znajduje się plac składowy o pojemności 5.200 m², z czego pojemność dla rudy żelaza wynosi 65 tys. ton, dla kruszywa i palet 40 tys. ton.

Terminal wyposażony jest w:

1. Suwnicę bramową o udźwigu Q = 40 Mg i wydajności 840 t/h,
2. Suwnicę bramową o udźwigu Q = 25 Mg i wydajności 720 t/h.
3. Suwnicę kontenerową o udźwigu Q = 68 Mg i wydajności 40 ruchów/h.



Nabrzeże „CHEMIKÓW”

Nabrzeże statkowe o długości 282,5 m przystosowane do obsługi statków o długości 255 m i szerokości 40 m oraz maksymalnym zanurzeniu do 13,2 m. Terminal przystosowany do przeładunku towarów masowych (rudy, fosforytów, apatytów, zboża oraz towarów drobnicowych).

Terminal wyposażony jest w:

1. Suwnice bramowe chwytakowe o udźwigu Q = 20 Mg i średniej wydajności 620 t/h.
2. Dwie załadowniki barek o wydajności 180 t/h każda, umiejscowione na północnej części nabrzeża „Basenu trymerskiego” (długości 137,5 m) i maksymalnym zanurzeniu 4,5 m.

„HUTNIKOW” quay

Ship quay is 328,7 m long and is suitable for ships 270 m long, 44 m wide with a maximum draft of 13,20 m. Quay is also suitable for bulk commodities, coal, iron ore, aggregates, apatites, general cargo and containers handling. There is also a storage yard with a general capacity of 5,200 m², with capacity for iron ore 65 thousand tons, for aggregates and pallets 40 thousand tons.

The terminal is equipped with:

1. Gantry crane with a capacity Q = 40 Mg and capacity of 840 t/h.
2. Gantry crane with a capacity Q = 25 Mg and capacity 720 t/h.
3. Container gantry crane with a capacity below spreader Q = 68 Mg and handling capacity 40 moves/h.

„CHEMIKOW” quay

Ship quay is 282,5 m long and is suitable for ships 255 m long, 40 m wide with a maximum draft of 13,20 m. Terminal is capable of bulk cargo handling (ore, phosphates, apatite, grain and general cargo).

The terminal is equipped with:

1. Gantry gripping cranes with a lifting capacity Q = 20 Mg and medium capacity 620 t/h.
2. Two barge loading machines with a capacity of 180 t/h each, located on the northern part of „Trymerski Basin” waterfront (length 137,5 m, and a maximum draft of 4,5 m).

PROCEDURA „OBSŁUGA MASOWCA” dla statków obsługiwanych przez OT Port Świnoujście.

SPIS TREŚCI:

I. Przepisy związane	7
II. Organizacja przyjęcia statku	7
III. Podstawowe obowiązki agenta statku	9
IV. Obowiązki kapitana statku	10
V. Obowiązki OT Port Świnoujście	12
VI. Załączniki	17

PROCEDURE FOR “HANDLING BULK CARRIERS” for ships operated by the OT Port Swinoujscie.

CONTENTS:

I. Provisions related	7
II. Organization of the ship	7
III. Basic duties of ship's agent	9
IV. Responsibilities of the master	10
V. Responsibilities of the OT Port Swinoujscie	12
VI. Attachments	17

I. Przepisy związane

1. Zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 29 lipca 2022 r. w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i wyładunku masowców.
2. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 16 stycznia 2013 r. w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami (Dz. U. z 2013 r. poz. 132.)
3. USTAWA z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (T.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 680; zm.: Dz. U. z 2018 r. poz. 1137.)
4. USTAWA z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (T.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 955.)
5. Dyrektywa 2001/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 grudnia 2001 r. ustanawiająca zharmonizowane wymagania i procedury dotyczące bezpieczeństwa załadunku i wyładunku na masowcach (Dz.U.U.E L z dnia 16.01.2002)
6. „Kodeks BLU” – kodeks bezpiecznego załadunku i wyładunku masowców wg załącznika do rezolucji Zgromadzenia IMO A.862 (20) z dnia 27.11.1997 r.
7. Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (T.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 692.)
8. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 kwietnia 2011 r. w sprawie metod i środków kontroli w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich) Dz.U. 11.93.539
9. Przepisy Portowe - ZARZĄDZENIE Nr 3 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE z dnia 26 lipca 2013 r.

II. Organizacja przyjęcia statku

- OT Port Świnoujście obsługuje masowce w zakresie załadunku i rozładunku towarów masowych.
- Organizacja przyjęcia statku jest zgodna z opisaną procedurą, w przypadku zmiany przepisów portowych wymienionych w rozdz. I pkt 9, stosowane są

I. Provisions related

1. Ordinance No. 2 of the Director of the Maritime Office in Szczecin of 29 July 2022 on additional requirements and procedures for the safety of loading and unloading of bulk carriers.
2. REGULATION OF THE MINISTER OF TRANSPORT, CONSTRUCTION AND MARITIME MANAGEMENT of 16 January 2013 on the safe transport of bulk cargo by ships (Journal of Laws of 2013, item 132)
3. ACT of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2020, item 680; amended: Journal of Laws of 2018, item 1137.)
4. ACT of 2 December 2016 on marine equipment (Journal of Laws of 2019, item 955.)
5. Directive 2001/96 / EC of the European Parliament and of the Council of 4 December 2001 establishing harmonized requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers (Journal of Laws UE L of 16 January 2002)
6. "BLU Code" - code for safe loading and unloading of bulk carriers according to the appendix to the resolution of the IMO Assembly A.862 (20) of November 27, 1997.
7. Act of 4 September 2008 on the protection of shipping and seaports (Journal of Laws of 2019, item 692.)
8. Regulation of the Council of Ministers of 15 April 2011 on methods and means of control in the field of protection of shipping and seaports), Journal of Laws 2011 No. 11.93.539
9. Port Regulations - ORDINANCE No. 3 of the DIRECTOR OF THE MARITIME OFFICE IN SZCZECIN of 26 July 2013.

II. Organization of the ship

- OT Port Swinoujście supports bulk carriers in the area of loading and unloading of bulk goods.
- Organization of the entry of the ship is in accordance with the procedure described, in the event the change of port regulations mentioned in Chapter I, section 9, there

- uregulowania określone w aktualnych przepisach portowych.
- Wszystkie czynności niezwiązane z rozładunkiem lub załadunkiem w czasie zacumowania przy nabrzeżu OTPŚ są obsługiwane przez agenta.
 - Wszystkie czynności od odcumowania statku do wyjścia statku z portu są obsługiwane przez agenta.
 - Statek ma obowiązek zgłaszania i zdawania odpadów statkowych do wyznaczonej przez Zarząd Portów Szczecin i Swinoujście firmy odbierającej zgodnie z obowiązującym na terenie portu programem odbioru odpadów statkowych.
 - Ciągłą łączność ze statkiem w czasie zacumowania przy nabrzeżach OTPŚ utrzymuje agent oraz (24 h/dobę) Dyspozytor Zmianowy portu na kanale 73.
 - Za przestrzeganie przepisów portowych odpowiedzialny jest użytkownik obszaru portu.
 - Na obszarze portu obowiązują procedury postępowania zgodne z zasadami ISPS, które obowiązują na podstawie międzynarodowej Konwencji IMO, podmiotem zarządzającym systemem ISPS jest Zarząd Portów Szczecin i Swinoujście.
 - Za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku odpowiedzialny jest kapitan statku.
 - Statek zacumowany w porcie powinien od zachodu do wschodu słońca i podczas ograniczonej widoczności włączyć oświetlenie zewnętrzne zgodne z przepisami portowymi.
 - Statek ma obowiązek korzystania z pilota zgodnie z przepisami portowymi.
 - Statek ma obowiązek korzystania z usług holowniczych zgodnie z przepisami portowymi.
 - Statek o długości 50 m i większej ma obowiązek korzystania z pomocy cumowników portowych.
 - Dyspozytor Zmianowy Portu wyznacza miejsce postoju i obsługi statku wcześniej ustalone z kierownictwem portu,
 - pracą cumowników kieruje Ekspedytor Portowy,
 - przed podejściem statku, aż do momentu zacumowania, wyznaczone położenie dziobu powinno być oznakowane przez umieszczenie na nabrzeżu: w dzień pomarańczowej chorągiewki o wym. 50 x 50 cm, w nocy pomarańczowego światła.
- shall apply the rules set out in the current port regulations.
- All activities not related to the unloading or loading at a OTPS quay are handled by the agent.
 - All steps, from unmooring ship to leaving the port, are handled by the agent.
 - The ship has a duty to notify and pass the waste to the collecting place designated by the Board of Ports of Szczecin and Swinoujście in accordance with applicable port ship waste collection program.
 - Continuous communication with the vessel during berthing at OTPŚ quay is kept with an agent and with port shift dispatcher on channel 73rd for 24 hours.
 - User of the port area is responsible for compliance with the port laws and regulations.
 - There are procedures and principles in force in the port area in accordance to ISPS procedures, which are valid under the international Convention on the IMO ISPS. Board of Ports of Szczecin and Swinoujście is the entity managing the system.
 - Crew compliance of the port procedures is a captain's responsibility.
 - The ship moored in the port should turn on exterior lighting, compatible with the port regulations, from sunset to sunrise and during reduced visibility.
 - The ship is required to use the pilot in accordance with the port regulations.
 - The ship has a duty to use towing services in accordance with the port provisions.
 - A vessel with a length of 50 m and more is required to use the assistance of port's hoversers.
 - port shift dispatcher designates staging and operation area of the ship previously agreed with the direction of the port,
 - Expeditor is directing the work of mooring workers,
 - before the approach of the ship to its designated mooring position, the bow must be marked by placing on the waterfront: an orange flag of dimensions 50 x 50 cm at the day, or/and an orange light at night.

- Dokonywanie fumigacji dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Dokumenty fitosanitarne dostarcza agent statku.
- Zabrania się na obszarze portu między innymi:
 - usuwania, uszkodzenia i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych, środków ratunkowych, sygnałowych i pirotechnicznych,
 - splukiwania nadbudówek pokładów statków.
- Making fumigation is allowed only in places designated by the Harbour Master. Phytosanitary documents are provided by the agent of the ship.
- It is prohibited at the port area, amongst the others to:
 - remove, damage or misuse of fire alarm devices, signaling devices, and pyrotechnics,
 - flush quarterdecks.

III. Podstawowe obowiązki agenta statku

Agent działa w imieniu armatora i kapitana statku. Obowiązki spoczywające na kapitanie statku może w jego imieniu wypełniać agent. Ilekroć jest mowa o obowiązkach kapitana, może je w jego imieniu wypełniać agent i w tym przypadku należy traktować je jako obowiązki agenta statku.

1. Dokonać zgłoszenia przybycia statku poprzez wprowadzenie wstępnego zgłoszenia statku wraz z odpowiednimi załącznikami w systemie PHICS (Polish Harbor Information and Control System).
2. Zgłoszenie powinno być wprowadzone do systemu przynajmniej 24 h przed przybyciem statku.
3. Zgłoszenie powinno być przekazane do akceptacji przez Kapitanat Portu w systemie PHICS najpóźniej 3 h po zacumowaniu statku.
4. Wszystkie inne czynności obsługiwane przez agenta w trakcie czynności przeładunkowych (po uzyskaniu koniecznych zezwoleń Kapitana Portu) np. fumigacja, bunkrowanie, prace pożarowo niebezpieczne, remonty, zdawanie zanieczyszczeń, pobieranie towarów; muszą być zgłoszone Dyspozytorowi Zmianowemu OTPŚ i przez niego zaakceptowane.
5. Uzyskać zezwolenie na wyjście statku od Kapitana Portu po dokonaniu odprawy granicznej, celnej i fitosanitarnej. Zezwolenie polega na elektronicznej akceptacji zgłoszenia wyjścia w systemie PHICS.
6. Agent morski może wykreować deklaracje wyjścia statku w systemie PHICS najwcześniej 24 h przed wyjściem statku, do akceptacji przekazać najwcześniej 2 h przed wyjściem statku, ale nie później niż 3 h po odcumowaniu statku.
7. Opisane w tej regulacji zasady mogą zostać zmienione w wyniku zmiany przepisów

III. Basic duties of ship's agent

Agent is acting on behalf of the owner and/or captain of the ship. Obligations of the captain can be performed by the agent.

1. Notification of arrival of the ship is done by introducing a pre-notification of the arrival in the PHICS (Polish Harbor Information and Control System), together with appropriate attachments.
2. Application should be made to the system at least 24 hours before the arrival of the ship.
3. Application should be submitted for approval to Harbour Master in to the PHICS no later than 3 h after mooring the ship.
4. All other activities supported by the agent in the course of transshipment (after obtaining the necessary authorizations from Port Captain), such as fumigation, bunkering, fire-risk works, repairs, heavy reliance of pollutants, collection of goods, must be reported and accepted by the OTPS shift dispatcher.
5. Obtain permission to leave the ship from the Port Captain after the border customs and phytosanitary measures. The authorization is based on electronic acceptance of the departing in the PHICS.
6. Agent can create the declaration of ship's departure in the PHICS at the earliest 24 before departing the ship, transfer the acceptance at the earliest 2 h before the ship leaves, but no later than 3 h after unmooring ship.
7. Rules described in this regulatory may be changed as a result of changes in port regulations set out in Chapter I, section 9, there shall apply the rules set out in the current port regulations.

portowych określonych w rozdz. I pkt 9, stosowane są uregulowania określone w aktualnych przepisach portowych.

8. Agent w imieniu statku przekazuje do OT Port Świnoujście informacje dotyczące statku, drogą elektroniczną lub w formie papierowej.
9. Agent morski, przyjmując statek do obsługi, powinien zwrócić uwagę czy czarterujący lub załadowca, akceptując statek do przewozu konkretnego ładunku upewnił się, że statek:
 - jest odpowiedni pod względem dostępu do niego przewidzianych urządzeń przeładunkowych,
 - nie posiada urządzeń przeładunkowych, które mogą być przeszkodą w bezpiecznym przeładunku.

IV. Obowiązki kapitana statku

W imieniu kapitana statku niektóre obowiązki może przejąć agent statku.

1. W celu uzyskania zgody na wejście statku do portu kapitan po przybyciu na rechę, powinien nawiązać łączność z kapitanem portu i zgłosić drogą radiotelefoniczną następujące dane:
 - aktualny czas przybycia na rechę,
 - nazwę, znak wywoławczy, numer IMO, banderę i port macierzysty,
 - plan załadunku lub wyładunku,
 - zanurzenie na wejściu i przewidywane zanurzenie na wyjściu,
 - czas wymagany dla balastowania lub wybalastowania,
 - odległość od wodnicy do górnej krawędzi pierwszego luku przeznaczanego do prac ładunkowych i odległość od burty statku do luku ładowni,
 - umiejscowienie trapu,
 - prześwit pionowy,
 - szczegóły eksploatacyjne,
 - ilość i typ lin cumowniczych,
 - wymagania dodatkowe dla ładunku,
 - szczegóły wszystkich niezbędnych napraw mogących opóźnić cumowanie, rozpoczęcie przeładunku lub wyjście statku.
2. Posiadać na statku wystarczającą do manewrowania wielkość załogi.
3. Wypełnić i podpisać Potwierdzenie gotowości do załadunku lub rozładunku statku przez kapitana (przed przybyciem do portu) oraz Listę kontrolną bezpieczeństwa statek/nabrzeże (po przybyciu do portu), zgodnie z prawdą.
4. Pozostawać w łączności z agentem i Dyspozytorem Zmianowym na kanale 73.
5. Uzgadniać na piśmie plan rozładunku lub załadunku oraz ewentualne jego zmiany.

8. On behalf of the ship agent shall transmit to the OTPŚ information about the ship, electronically or in paper form.
9. While accepting the ship agent should pay attention whether the charterer, while accepting a ship for the transport of specific cargo, made sure that the ship:
 - is appropriate in terms of handling equipment accessing to it,
 - does not have cargo-handling equipment, which can be an obstacle to the safe handling.

IV. Responsibilities of the captain

An agent can take over some duties on behalf of the captain.

1. To obtain permission to enter the port, captain should establish contact with the Port Captain and report the following data on radio:
 - actual time of arrival at the roadstead,
 - name, call sign, IMO number, flag and port of registry,
 - loading and unloading plan,
 - input and output projected immersion,
 - the time required for ballasting or de-ballasting,
 - distance from the waterline to the top of the first arc assigned to the work load and the distance from the ship's side to the hatch opening,
 - location of the accommodation ladder,
 - vertical clearance,
 - details of operating,
 - number and type of mooring lines,
 - additional requirements for cargo,
 - details of any necessary repairs which may delay berthing, launching the ship sailing, or transshipment.
2. Have enough crew on board to maneuver.
3. Complete and sign Confirmation of ready to loading or unloading ship from Master (before arrival to port), according to the truth. Complete and sign Ship/Shore Safety Checklist (after arrival to port), according to the truth.
4. Stay in communication with the agent and the Shift Dispatcher on channel 73rd.
5. Agree in writing loading and unloading plan and any amendments to it.

6. Obowiązki kapitana statku w trakcie czynności ładunkowych:
 - zapewnienie kontroli oficera wachtowego w trakcie wszelkich czynności przeładunkowych,
 - prowadzenie rozmieszczenia ładunku i wody balastowej pod ciągłą kontrolą,
 - zapewnienie pozostawienia statku bez przechyłu,
 - zapewnienie bezpiecznego cumowania statku,
 - powiadomienie portu o wymaganiach w zakresie trymowania ładunku,
 - powiadomienia portu o wymaganiach w zakresie zharmonizowania pomiędzy wybalastowaniem lub balastowaniem a szybkością prac ładunkowych i o wszelkich zmianach w tym zakresie,
 - zapewnienie bezpiecznego wypompowywania wód balastowych z szybkością dostosowaną do uzgodnionego planu załadunku,
 - zaznajomienie załogi w zakresie porozumień z portem na wypadek zmian pogodowych,
 - prowadzenie prac z otwartym płomieniem i powodujących wydzielanie dużych ilości ciepła tylko po uzyskaniu zgody Kapitana Portu,
 - stały nadzór nad pracami ładunkowymi,
 - zapewnienie stałej łączności z przedstawicielem OTPS, szczególnie zapewniając możliwość natychmiastowego porozumienia w przypadku uszkodzenia lub sytuacji zagrożenia,
 - powiadomienie przedstawiciela OTPS o terminie rozpoczęcia ostatecznego trymowania statku,
 - prowadzenie równomiernego wyładunku celem uniknięcia skręcenia konstrukcji statku,
 - przedsięwziąć wszelkie środki ostrożności w celu uniknięcia wybuchu, w razie ulatniania się łatwopalnych oparów (np. w trakcie balastowania),
 - podpisanie deklaracji i zdanie na ład odpadów statkowych dla firmy odbierającej zgodnie z procedurami portowymi.
 7. Uzyskać zgodę Kapitana Portu na czynności, które tego wymagają, a szczególnie: bunkrowanie, prace gorące, zdawanie wód zaolejonych.
 8. Przy zejściu załogi ze statku, za przestrzeżenie przepisów portowych przez załogę
6. Captain duties during cargo operations:
 - ensuring control of the officer on watch during all handling operations,
 - carrying out the deployment of cargo and ballast water under constant control,
 - ensuring the ship remains upright,
 - ensure the safe mooring of the ship,
 - communicate with port on standards for cargo trim,
 - communicate with port on standards for harmonization between the deballasting and ballasting, loading work, and any change in this area,
 - ensure the safe pumping of ballast water at a rate suited to the agreed loading plan,
 - familiarize the crew with the port arrangements in case of weather changes,
 - carrying out the work with an open flame and cause the secretion of large amounts of heat only after obtaining the authorization of the Port Captain,
 - continuous supervision over cargo works,
 - ensure continuous liaison with the representative of OTPS, particularly providing for immediate agreement in the event of damage or emergency situations,
 - notification of OTPS representative of the date of final trim of the vessel,
 - conduct an even unloading to avoid twisting the ship's structure,
 - take all precautions to avoid the explosion in the event of flammable vapors (eg, during ballasting),
 - signing the declaration and passing the ship waste to the receiving company in accordance with procedures.
 7. Obtain authorization from the Port Captain for operation that requires it, especially: bunkering, oily waters reliance.
 8. Captain is responsible for its crew to follow the port's laws and regulations while leaving the ship. The crew can walk in OT Port Swinoujscie in accordance with the principles outlined in the ISPS system. While being off board, the crew should be acquainted with the principles obliged in the port area.

statku odpowiedzialny jest kapitan statku. Ruch załogi po terenie OT Port Świnoujście odbywa się zgodnie z zasadami przedstawionymi w systemie ISPS. Załoga schodząca ze statku powinna być zapoznana z obowiązującymi na terenie portu zasadami ruchu załogi.

9. W przypadku powstania pożaru na statku lub innego miejscowego zagrożenia należy postępować zgodnie z odpowiednią procedurą (alarmem) statkową, o powstałej sytuacji zawiadomić natychmiast oficera dyżurnego Kapitanatu Portu.
10. Kapitan statku kombinowanego (OBO lub O/O) powinien przekazać następujące dodatkowe informacje:
 - rodzaj trzech ostatnio przewożonych ładunków,
 - datę i miejsce wyładunku ostatnio przewożonej ropy naftowej,
 - informację o zawartości zbiorników resztkowych oraz o tym, czy są one wypełnione gazem obojętnym i uszczelnione,
 - datę, miejsce i nazwę instytucji, która wystawiła ostatni certyfikat odgazowania.
11. Opisane w tej regulacji zasady mogą zostać zmienione w wyniku zmiany przepisów portowych określonych w rozdz. I pkt 9, stosowane są uregulowania określone w aktualnych przepisach portowych.

V. Obowiązki OT Port Świnoujście

W imieniu OT Port Świnoujście, ciągłą łączność ze statkiem utrzymuje Zmianowy Dyspozytor Portowy. Wszystkie czynności sprawdzające powinny być udokumentowane. Informacje dla kapitana statku mogą być przekazywane za pośrednictwem agenta.

1. OT Port Świnoujście powinien przyjmować do załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych tylko te statki, które są w stanie bezpiecznie zacumować, biorąc pod uwagę głębokość wody przy nabrzeżu, maksymalne wymiary statku, urządzenia cumownicze i odbojowe, bezpieczny dostęp do statku z nabrzeża i przewidywane przeszkody w operacjach przeładunkowych.
2. Portowe urządzenia przeładunkowe powinny być sprawne i posiadać wymagane

9. In the event of a fire on the ship or other local emergency, you must follow the appropriate ship procedures (alarm) and immediately notify the officer on duty at the Harbour Master.
10. The captain of the tanker (OBO or O/O) should provide the following additional information:
 - type of last three cargos,
 - last date and place of transported oil,
 - information about the content of residual tanks and whether they are filled with inert gas and sealed.
11. Rules described in this regulatory may be changed as a result of changes in port regulations set out in Chapter I, section 9, there shall apply the rules set out in the current port regulations.



V. Responsibilities of the OT Port Swinoujscie

On behalf of the OT Port Swinoujscie, Port Shift Dispatcher holds continuous communication. All examinations should be documented. Information for the captain may be transmitted through the agent.

1. OT Portu Swinoujscie should take only those ships for loading and unloading with solid bulk cargoes that are able to safely moor, taking into account the water depth at the berth, maximum size of the ship, mooring and fender, secure access to the ship from the quay and anticipated obstacles while transhipment operations.
2. Port handling equipment must be operable and possess the required certificates,

certyfikaty, a ich operatorzy posiadać odpowiednie uprawnienia.

3. Tam, gdzie jest stosowany system automatycznego ważenia ładunku, urządzenia ważące powinny być kalibrowane w regularnych odstępach czasu.
4. Pracownicy portowi powinni być przeszkoleni w zakresie bezpiecznego prowadzenia prac przeładunkowych oraz być odpowiednio wyposażeni w sprzęt ochronny.
5. Przedstawiciel OT Port Świnoujście przekazuje kapitanowi następujące informacje:
 - nazwę nabrzeża, przy którym ma być prowadzony przeładunek;
 - przewidywany czas postoju;
 - charakterystykę urządzeń przeładunkowych;
 - właściwości nabrzeża;
 - minimalną głębokość wody wzdłuż nabrzeża i w kanałach podejściowych;
 - gęstość wody przy nabrzeżu (aktualna informacja powinna być dostarczona przez Kapitanat Portu w Świnoujściu);
 - maksymalną odległość między wodnicą a główną krawędzią zrębnicy lub pokrywy luku ładowni;
 - miejsce ustawienia trapu;
 - którą burtą statek ma przycumować do nabrzeża, możliwość użycia holowników ustala się to przed wejściem statku do portu, biorąc pod uwagę zanieurzenie na wejściu/wyjściu statku, budowy statku, rodzaj obsługi zał/ wyładunek itp.;
 - plan przeładunku;
 - informacje o właściwościach ładunku dostaje kapitan na długo przed zawinięciem do portu z biura armatora, po jaki ładunek płynie i gdzie;
 - zmiany w istniejących planach załadunku lub wyładunku;
 - wymaganą ilość i typ lin cumowniczych decyduje kapitan;
 - ostrzeżenia o nietypowych urządzeniach cumowniczych;
 - wszelkie ograniczenia w balastowaniu i wybalastowaniu;
 - maksymalne dopuszczalne zanurzenie na wejściu i wyjściu uzależnione od stanu wody,
 - zasady ruchu załogi statku na terenie portu (<http://www.port.szczecin.pl>),
 - inne informacje żądane przez kapitana, część istotnych informacji za pośrednictwem agenta może być przekazana kapitanowi statku drogą elektroniczną: Dyspozytor Zmianowy Portu posiada zestaw standardowych informacji dla każdego nabrzeża, który po uzupełnieniu aktualnymi danymi statku przeka-

and their operators must have certificates.

3. Where the automatic weighing system is used, load weighing devices should be calibrated at regular intervals.
4. Dock workers should be trained in the work safe handling and be properly equipped with protective equipment.
5. Representative of the OT Port Swinoujscie is forwarding the following information to the captain:
 - the name of the berth at which handling is to be maintained;
 - the expected waiting time;
 - the characteristics of handling equipment;
 - waterfront properties;
 - minimum depth of water alongside the berth and the channels of approach;
 - density of water at the quayside (present information shall be provided by the Swinoujscie Harbour Master);
 - the maximum distance between the waterline and the main edge of the coaming or hatch cover;
 - the location of the ladder;
 - which broadside will ship moor to the quay, the ability to use tugs is set before the ship enters port, taking into account the draft of the entry / departure of a ship, ship construction, type of service starts / landings, etc.;
 - handling plan;
 - captain gets information about the properties of the load from company's office long time before ship enters the port;
 - changes in existing plans for loading or unloading;
 - the required number and type of mooring lines is determined by the master;
 - warning of unusual mooring arrangements;
 - any restrictions on ballasting;
 - maximum draft of the input and output that depends on the water level;
 - the traffic principles for ship's crew in the port area;
 - other information requested by the master;

- zuje kapitanowi, Informator portowy, Listę przedstawicieli terminala upoważnionych do autoryzacji dokumentów terminal/statek statek/terminal, formularz Potwierdzenia gotowości do załadunku lub rozładunku statku przez kapitana.
6. Po zacumowaniu statku, dostarcza na statek i wypełnia wspólnie z kapitanem Listę kontrolną bezpieczeństwa statek/nabrzeże.
 7. Dyspozytor Zmianowy Portu wyznacza pracownika, który powinien sprawdzić masowiec pod względem zgodności z następującymi wymogami:
 - czy jest wyposażony w ładownie i luki ładunkowe umożliwiające prawidłowy załadunek, sztauowanie, trzymowanie i wyładunek;
 - czy luki ładunkowe są oznaczone wyraźnie, są widoczne i zgodne z planem załadunku;
 - czy pokrywy luków ładowni, systemy otwierania i zamykania oraz urządzenia zabezpieczające są w dobrym stanie;
 - jeżeli są zamontowane światła sygnalizacji stałego przechylu statku sprawdzić przed przeładunkiem ich prawidłowe działanie;
 - jeśli wymagane jest posiadanie na burcie zatwierdzonego urządzenia automatycznych obliczeń stateczności-ładunkowych, urządzenie to powinno posiadać odpowiedni certyfikat i powinno być sprawne;
 - czy napęd i mechanizmy pomocnicze statku funkcjonują prawidłowo;
 - czy wyposażenie pokładowe służące do cumowania i postoju statku jest sprawne i utrzymane we właściwym stanie.
 8. Ustala ze statkiem plan operacji przeładunkowych. Zmiany planu muszą być potwierdzone na piśmie. Ze strony statku, plan uzgadnia kapitan lub jego przedstawiciel.
 9. Pozostaje na nasłuchu na kanale 73 w ciągu całej doby.
 10. Przed i podczas czynności przeładunkowych przedstawiciel portu zobowiązany jest do:
 - dostarczenia kapitanowi nazwisk i procedur umożliwiających kontakt z personelem portu,
 - part of the relevant information can be transmitted electronically to the master through an agent;
 - Port Shift Dispatcher has a set of standard information for each wharf which after the supplement of current data of ship provide to captain;
 - Terminal information booklet;
 - List of representative persons from terminal qualified to authorization of documents terminal/vessel vessel/terminal;
 - form Confirmation of ready to loading or unloading ship from Master.
6. After mooring the ship, OTPS supplies and fills in together with the captain Ship/Shore Safety Checklist.
 7. Port Shift Dispatcher designate a worker which should see the bulk carrier in terms of compliance with the following requirements:
 - if ship is equipped with cargo holds and hatches to enable proper loading, stowage, trimming and unloading;
 - whether the gap loads are clearly marked, visible and consistent with the plan of loading;
 - whether the cargo hatch covers, opening and closing systems, and safety devices are in a good condition;
 - if standing heel traffic lights proper functioning is checked before cargo reloading;
 - if you must have an approved automatic calculation device on the side it should have the appropriate certificate and should work smoothly;
 - the drive and auxiliary machinery of the ship is functioning properly;
 - whether the airborne equipment used for mooring and berthing is serviceable and in good a condition.
 8. Sets with the ship plan for cargo handling operations. Amendments to the plan must be confirmed in writing. On the part of the ship, plan is to be agreed, by captain or his representative.
 9. Remains on channel 73rd 24 hours per day.
 10. Before and during the transhipment port representative is obliged to:
 - provide to the captain names and procedures that enable contact with staff in the port,

- podjęcia wszelkich środków ostrożności celem uniknięcia spowodowania uszkodzeń statku, a w przypadku ich wystąpienia zawiadomić kapitana;
 - zapewnić utrzymanie statku w pozycji bez przechyłu,
 - zapewnić równomierny przeładunek celem uniknięcia skrzywienia konstrukcji statku; zgodnie z planem ładunkowym,
 - prowadzić załadunek, aby nie było silnych lokalnych oddziaływań ładunku na konstrukcję statku; zgodnie z planem ładunkowym,
 - zapewnić, aby ciężary ładunku w poszczególnych ładowniach były zgodne z planem załadunku i zapisy na ten temat przechowywać,
 - zapewnić trymowanie ładunku zgodnie z wymaganiami kapitana,
 - zapewnić, aby po zakończeniu załadunku wyjściowe zanurzenie było zgodne z założeniami; wspólnie z c/o lub oficerem ładunkowym,
 - zawiadomić kapitana statku o zmianach szybkości przeładunku,
 - dopilnować, aby w sąsiedztwie i na jego pokładzie nie były prowadzone prace z otwartym ogniem lub wydzielaniem dużej ilości ciepła (z wyjątkiem prac, na które uzyskano zezwolenie Kapitana Portu),
 - informowania kapitana i Służby Dyżurnej Kapitanatu Portu Świnoujście o zauważonych na statku brakach mających wpływ na bezpieczeństwo czynności przeładunkowych,
 - przy rozładunku towarów przeznaczonych na cele paszowe lub spożywcze, przed rozpoczęciem czynności rozładunkowych na statku OTPŚ wykonuje czyszczenie i dezynfekcję chwytaków dźwigowych oraz sprzętu zmechanizowanego do trymowania w ładowni statku.
- 11.** Zapewnia ciągły kontakt ze statkiem w trakcie czynności przeładunkowych, zapewniający możliwość natychmiastowego przerwania czynności przeładunkowych w przypadku zaistnienia takiej potrzeby.
- 12.** Potwierdza w formie pisemnej zakończenie czynności przeładunkowych.
- take all precautions to avoid damages to the ship, and inform the captain if any is caused,
 - ensure the ship stays in the upright position,
 - ensure even handling to avoid twisting the ship's structure, in accordance with the cargo plan,
 - load loading in a way there are no strong local impacts of loads on the ship's construction, in accordance with the cargo plan,
 - ensure that cargo loads in the individual holds are compatible with the loading plan, and records on this matter should be kept in writing,
 - provide cargo trimming in accordance with the captain requirements,
 - ensure that after the loading immersion was in line with assumptions; together with c/o or cargo officer,
 - notify the captain about changes in speed of handling ensuring that in the neighborhood and on board there are no works with open flames or secretion of large amounts of heat conducted (with the exception of works authorized by Port Captain) with open flames or secretion of large amounts of heat conducted (with the exception of works authorized by Port Captain),
 - informing the captain and the Duty Service of the Harbor Master's Office in Swinoujście about the apparent deficiencies he has noted on board, which could endanger safety of reloading activities,
 - before unloading food goods performs cleaning and disinfection of lifting grapples and mechanized equipment for ship's hold trim.
- 11.** Provides continuous contact with the vessel during cargo handling operations, providing the possibility of immediate interrupt of handling operations if needed.
- 12.** Confirms in writing the end of the transshipment.

13. Jeżeli podczas załadunku lub wyładunku nastąpiło uszkodzenie konstrukcji statku lub jego wyposażenia, przedstawiciel terminalu zobowiązany jest zgłosić niezwłocznie ten fakt kapitanowi a uszkodzenie naprawić, o ile jest to niezbędne. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że uszkodzenie może osłabiać konstrukcję, wodoszczelność kadłuba lub podstawowe systemy techniczne statku, przedstawiciel terminalu lub kapitan zawiadamia o tym administrację państwa bandery lub organizację przez nią uznaną i działającą w jej imieniu, a także Inspekcję Portu PSC (powiadomienie PSC dokonuje się poprzez powiadomienia Służby Dyżurnej Kapitanatu Portu Świnoujście, e-mail: ofdyzurnykpe@ums.gov.pl tel.: 914403391 lub 913216203 lub 607900076).

14. Opisane w tej regulacji zasady mogą zostać zmienione w wyniku zmiany przepisów portowych określonych w rozdz. I pkt 9, stosowane są uregulowania określone w aktualnych przepisach portowych.

13. If damage to the ship's structure or equipment occurs during loading or unloading terminal representative is obligated to report immediately the master and, if necessary repair the damage.

If the damage could impair the structural capability or watertight integrity of the hull, or the ship's essential engineering systems, the administration of the flag State, or an organisation recognised by it and acting on its behalf, and the port State control authority shall be informed by the terminal representative and/or the master. Informing the port state control shall be done through the Harbor Master's Office in Swinoujście (e-mail adress: ofdyzurnykpe@ums.gov.pl telephone contact: +48914403391 lub +48913216203 lub +48607900076).

14. Rules described in this regulatory may be changed as a result of changes in port regulations set out in Chapter I, section 9, there shall apply the rules set out in the current port regulations.

Plan załadunku/rozładunku
Stowage plan

DATA
Date

M/V

GODZINA
Hour

ZAŁADUNEK/WYŁADUNEK
Loading/Unloading

ŁADOWNIA
Hold

1

2

3

4

5

6

7

Razem:
Total

OT Port Świnoujście S.A.
OT Port Swinoujście

Potwierdzenie przerw w obsłudze statku
Confirmation of stoppage

POTWIERDZENIE PRZERW dnia..... 2
Confirmation of stoppage

Przy za/wyładunku m/v
During loading/discharging

Potwierdzamy przerwę spowodowaną
We herewith confirm the following stoppages caused by

.....

dnia od godz. do godz.
date from till

dnia od godz. do godz.
date from till

dnia od godz. do godz.
date from till

Przedstawiciel OT Port Świnoujście S.A.
Clark of the OT Port Swinoujscie

Przedstawiciel przedsiębiorstwa spedycyjnego (wzgl. maklerskiego)
Broker's or Forwarding Agent's Clark

Kapitan Statku
Master

OT Port Świnoujście
Spółka Akcyjna

Swinoujscie, date.....

RECEIPT FOR SHIP FINISHING

POKWITOWANIE ZAKOŃCZENIA STATKU

I certify that m/v

Zaświadczam, że (nazwa statku)

Begun the loading/discharging* of (cargo)..... **at (Quay)**.....

on (date)..... **at (time)**.....

Rozpoczął załadunek / rozładunek (nazwa ładunku)..... na (nazwa nabrzeża)..... (data i godzina)

Finished the loading/discharging* to my satisfaction, at (Quay).....

on (date)..... **at (time)**.....

Zakończył załadunek/rozładunek z satysfakcją, na (nazwa nabrzeża)..... (data i godzina)

In case of discharging - cargo has been completely unloaded in accordance with the unloading plan (bill of lading / receipt weight), including any agreed changes, after unloading operations holds have been trimmed and cleaned accordingly to the captain requirements (In case of loading operations choose N/A).

W przypadku rozładunku – towar został w całości rozładowany zgodnie z planem rozładunku (B/L / kwit wagowy) wraz z uzgodnionymi ewentualnymi zmianami, po wyładunku ładownie towarowe zostały opróżnione i wyczyszczone zgodnie z wymaganiami kapitana (W przypadku załadunku wybierz nie dotyczy).

YES / NO / N/A

In case of loading – cargo has been completely loaded in accordance with the loading plan (receipt weight / draft survey), including any agreed changes, stowage has been executed accordingly to the captain requirements (In case of unloading operations choose N/A).

W przypadku załadunku – towar został w całości załadowany zgodnie z planem załadunku (kwit wagowy / pomiar draft survey) wraz z uzgodnionymi ewentualnymi zmianami, towar został rozmieszczony zgodnie z wymaganiami kapitana (W przypadku rozładunku wybierz nie dotyczy).

YES / NO / N/A

Damages / No damages* were caused to the ship.

Uszkodzenia / Brak uszkodzeń

If the ship has been damage, describe type of damage and inform if repairs has been made:

Jeżeli statek uległ uszkodzeniu, opisz rodzaj uszkodzenia i poinformuj, czy naprawa została wykonana:

Remarks terminal's:.....

Uwagi terminala

Date and time

Date and time

Master / 1st Mate signature

Representative of terminal

**delete where not applicable/niepotrzebne skreśl*



SHIP / SHORE SAFETY CHECKLIST
Lista kontrolna bezpieczeństwa statek-nabrzeże

Date:

Port:

Available depth of water in berth:

Ship's name:

Arrival draught(read/calculated):

Departure draught(read/calculated):

Terminal/Quay:

Minimum air draught*:

Air draught:

Air draught:

***The term Air Draught should be construed carefully: if the ship is in a river or estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloader.**

Termin "air draught" -wysokość nadwodna powinien być interpretowany następująco: jeżeli statek znajduje się na rzece lub jej ujściu zwykle wysokość nadwodna odnosi się do maksymalnej wysokości masztu statku przechodzącego pod mostami, podczas postoju w porcie odnosi się do dostępnej lub wymaganej wysokości pod urządzeniem ładującym/wyładowującym.

The Master and terminal manager, or their representatives, should complete the checklist jointly. 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 ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write N/A, explaining why if appropriate.

Kapitan statku zarządca terminalu lub ich przedstawiciele, powinni wypełnić listę kontrolną wspólnie. Bezpieczeństwo operacji wymaga twierdzącej odpowiedzi na wszystkie pytania i zaznaczenia odpowiednich pól. Jeżeli nie jest to możliwe, należy podać powód oraz osiągnąć porozumienie w sprawie środków ostrożności, które należy podjąć pomiędzy statkiem a terminalem. Jeśli pytanie zostanie uznane za nie mające zastosowania należy wpisać N/A oraz wyjaśnić, dlaczego zastosowano to danym przypadku.

The master is responsible at all times for the safe loading/ unloading of the ship, details of which should be confirmed to the terminal in the form of a loading or unloading plan. In addition, the master should ensure that the checklist is completed in consultation with the terminal before loading or unloading is commenced.

Kapitan jest przez cały czas odpowiedzialny za bezpieczny załadunek / rozładunek statku, którego szczegóły należy potwierdzić na terminalu w formie planu załadunku lub rozładunku. Ponadto kapitan powinien upewnić się, że lista kontrolna została wypełniona w porozumieniu z terminalem przed rozpoczęciem załadunku lub rozładunku.

		SHIP	SHORE
1	Is the depth water at the berth, and the air draught, adequate for cargo operation? <i>Czy głębokość wody przy nabrzeżu oraz wysokość nadwodna jest odpowiednia dla operacji załadunkowych/ wyladunkowych?</i>		
2	Are mooring arrangements adequate for all local affects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? <i>Czy wszelkie ustalenia dotyczące cumowania uwzględniają efekty panujących pływów, prądów, pogody, ruchu statków oraz prac wykonywanych w pobliżu?</i>		
3	In the emergency is the ship able to leave the berth at any time? <i>Czy w razie nagłego wypadku statek jest zdolny do opuszczenia nabrzeża w każdej chwili?</i>		
4	Is there safe access between the ship and the wharf? Tended by ship/terminal (cross out the appropriate) <i>Czy jest zapewnione bezpieczne przejście pomiędzy statkiem a nabrzeżem? Obsługiwane przez statek/nabrzeże (odpowiednie skreślić)</i>		
5	Is the agreed ship/terminal communications system operative? <i>Czy działa uzgodniony system łączności pomiędzy statkiem a nabrzeżem?</i> Language: English radio channels/phone:.....+ 48 609 132 737 <i>Język</i> Kanały radiowe/nr telefonów		
6	Are the liaison contact persons during operations positively identified? <i>Czy osoby kontaktowe odpowiedzialne za łączność podczas operacji zostały pozytywnie zidentyfikowane?</i> Ship contact person: Shore contact person: Foreman (+ 48 609 132 737) Location:		
7	Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal for emergency? <i>Czy w razie nagłego wypadku na pokładzie statku i na terenie terminalu znajduje się odpowiedni personel?</i>		
8	Have any bunkering operations been planned and agreed? <i>Czy były zaplanowane i uzgodnione jakiegokolwiek operacje bunkrowania?</i>		
9	Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed? <i>Czy poinformowano o wszelkich planowanych naprawach nabrzeża lub statku i czy zostały one uzgodnione?</i>		
10	Have the for reporting and recording damage from cargo operations been agreed? <i>Czy procedura raportowania oraz rejestrowania szkód powstałych w wyniku operacji ładunkowych/wyladunkowych została uzgodniona?</i>		
11	Has a ship provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? <i>Czy statek został wyposażony w kopie przepisów dotyczących portu i terminalu, w tym wymogi bezpieczeństwa i zanieczyszczeń oraz szczegóły dotyczące służb ratowniczych?</i> http://www.port.szczecin.pl		
12	Has the shipper provided the master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter 6 of SOLAS? <i>Czy załadowca przekazał kapitanowi właściwości ładunku zgodne z wymogami 6 rozdziału SOLAS?</i>		
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? <i>Czy atmosfera powietrza w ładowniach i zamkniętych przestrzeniach, do których dostęp może być wymagany jest bezpieczna? Czy zostały zidentyfikowane ładunki poddane fumigacji oraz czy potrzeba monitorowania atmosfery przez statek i terminal została uzgodniona?</i>		

14	Have the cargo-handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal? <i>Czy informacje o wydajności każdego urządzenia za/wyładunkowego i ograniczeniach ich ruchu zostały przekazane na statek/do terminalu?</i> Loader Loader Loader		
15	Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or loading/ballasting? <i>Czy plan załadunku lub wyładunku był kalkulowany dla wszystkich etapów załadunku/wybalastowania lub wyładunku/balastowania?</i>		
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 holds is worked? <i>Czy ładownie, które mają być używane zostały wyraźnie określone w planie załadunku/wyładunku pokazując kolejność prac oraz klasę i tonaż ładunku do wyładowania za każdym razem, kiedy dana ładownia jest używana?</i>		
17	Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and have the method and extent been agreed? <i>Czy omówiono potrzebę trymowania ładunku w ładowniach i czy uzgodniono jego sposób i zakres?</i>		
18	Do both ship and terminal understand and accept that if 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? <i>Czy statek oraz terminal rozumieją i akceptują, że jeśli program balastowy wykracza poza operacje ładunkowe, konieczne będzie zawieszenie operacji ładunkowej do czasu zakończenia operacji balastowej?</i>		
19	Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading been explained to the ship and accepted? <i>Czy zamierzony sposób usuwania z ładowni resztek towaru został statkowi wyjaśniony i czy został zaakceptowany?</i>		
20	Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed? <i>Czy podjęto decyzję i uzgodniono sposób osiągnięcia końcowego trymu statku przyjmującego ładunek?</i>		
21	Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? <i>Czy terminal został powiadomiony o czasie wymaganym przygotowania statku do wyjścia w morze po zakończeniu prac ładunkowych?</i>		
22	Have the Notice of readiness been complied with Annex I of the Directive 2001/96/EC? <i>Czy zawiadomienie o gotowości było zgodne z załącznikiem I dyrektywy 2001/96/WE?</i>		

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

Powyższe zostało uzgodnione:

Time..... Time.....

Date..... Date.....

For ship..... For terminal.....

Rank..... Position/Title.....

Confirmation of ready to loading or unloading ship from Master

Potwierdzenie gotowości do załadunku lub rozładunku statku przez Kapitana statku

Date:

Port:

Ship's name:

Terminal/Quay:

Master should complete the confirmation form before arrival to port. Safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively. If is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write N/A.

Kapitan statku powinien wypełnić potwierdzenie gotowości do załadunku lub rozładunku statku przed przybyciem do portu. Bezpieczeństwo operacji wymaga twierdzącej odpowiedzi na wszystkie pytania. Jeżeli nie jest to możliwe, należy podać powód oraz osiągnąć porozumienie w sprawie środków ostrożności, które należy podjąć pomiędzy statkiem a terminalem. Jeśli pytanie zostanie uznane za nie mające zastosowania należy wpisać N/A.

Points based on the requirements contained in:

Directive 2001/96/EC of the European Parliament and of the Council establishing harmonized requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers.

Bulk carriers calling in terminals in the Member States for the loading or unloading of solid bulk cargoes are obligated to compliance with the following requirements.

Punkty opracowane na podstawie wymogów zawartych w:

Dyrektywa 2001/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca zharmonizowane wymagania i procedury dotyczące bezpieczeństwa załadunku i wyladunku na masowcach.

Masowce zawijające do terminali Państw Członkowskich w celu wykonania czynności załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych zobowiązane są spełniać poniższe wymogi.

I.

		SHIP
1	<p>Vessel is provided with cargo holds and hatch openings of sufficient sizes and has design allows to loaded, stowed, trimmed and unloaded solid bulk cargo satisfactorily.</p> <p>Statek jest wyposażony w ładownię i luki ładunkowe dostatecznych rozmiarów oraz posiada konstrukcję umożliwiającą prawidłowy załadunek, sztauowanie, trymowanie i wyladunek stałego ładunku masowego.</p>	
2	<p>Vessel is provided with the cargo holds hatch identification numbers as used in the loading or unloading plan. Location, size and colour of these numbers is clearly visible to and identifiable by the loading or unloading equipment operator.</p> <p>Statek posiada numery identyfikacyjne luków ładowni, takie jak wykazano w planie załadunku lub rozładunku. Umieszczenie, rozmiar i kolor tych numerów jest łatwo widoczny i rozpoznawalny dla operatorów przeładunkowych terminalu.</p>	
3	<p>Cargo spaces, hatch operating systems and safety devices are in good functional order.</p> <p>Pokrywy luków ładowni, systemy otwierania i zamykania oraz urządzenia zabezpieczające są w dobrym stanie.</p>	
4	<p>Lights indicating list, if fitted, are tested prior to loading or unloading and proved to be operational.</p> <p>Światła sygnalizacji stałego przechyłu statku, o ile są zamontowane, zostały sprawdzone przed załadunkiem lub wyladunkiem.</p>	

5	<p>If required to have an approved loading instrument on board, the instrument is certified and operational to carry out stress calculations during loading or unloading.</p> <p>Jeśli wymagane jest posiadanie na burcie zatwierzonego urządzenia automatycznych obliczeń statecznościowo-ładunkowych, urządzenie to posiada odpowiedni certyfikat i jest zdolne do wykonywania obliczeń naprężenia kadłuba w czasie załadunku i wylądunku.</p>	
6	<p>Propulsion and auxiliary machinery is in good functional order.</p> <p>Napęd i mechanizmy pomocnicze statku funkcjonują prawidłowo.</p>	
7	<p>Deck equipment related to mooring and berthing operations is operable and in good order and condition.</p> <p>Wyposażenie pokładowe służące do cumowania i postoju statku jest sprawne i utrzymane we właściwym stanie.</p>	
8	<p>Master is advised as early as possible of the information contained in cargo declaration form from ship agent.</p> <p>Kapitan otrzymał informacje zawarte w formularzu deklaracji zgłoszenia ładunku, gdy tylko było to możliwe od agenta statku.</p>	

II.

		SHIP
1.	<p>I hereby confirm, that I have received information specified in ANNEX V „INFORMATION TO BE PROVIDED BY THE TERMINAL TO THE MASTER” from Directive 2001/96/EC of the European Parliament and of the Council establishing harmonized requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers.</p> <p>Niniejszym potwierdzam, że otrzymałem informacje zawarte w ZAŁĄCZNIKU nr V „INFORMACJE PRZEKAZYWANE PRZEZ TERMINAL KAPITANOWI” do Dyrektywy 2001/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej zharmonizowane wymagania i procedury dotyczące bezpieczeństwa załadunku i wylądunku na masowcach.</p>	

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:
Powyższe zostało uzgodnione:

Time.....

Time.....

Date.....

Date.....

For ship.....

For terminal.....

Rank.....

Position/Title.....



OT Logistics Group

OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.
Adres/Address:
ul. Bunkrowa 1
72-602 Świnoujście, Polska

**List of representative person from terminal qualified to authorisation of documents
terminal/vessel or vessel/terminal**

Lista przedstawicieli terminala upoważnionych do autoryzacji dokumentów
terminal/statek lub statek/terminal

No Nr	Number port pass Numer przepustki portowej	Organizational unit Komórka organizacyjna	Name and surname, date Imię i nazwisko, data			

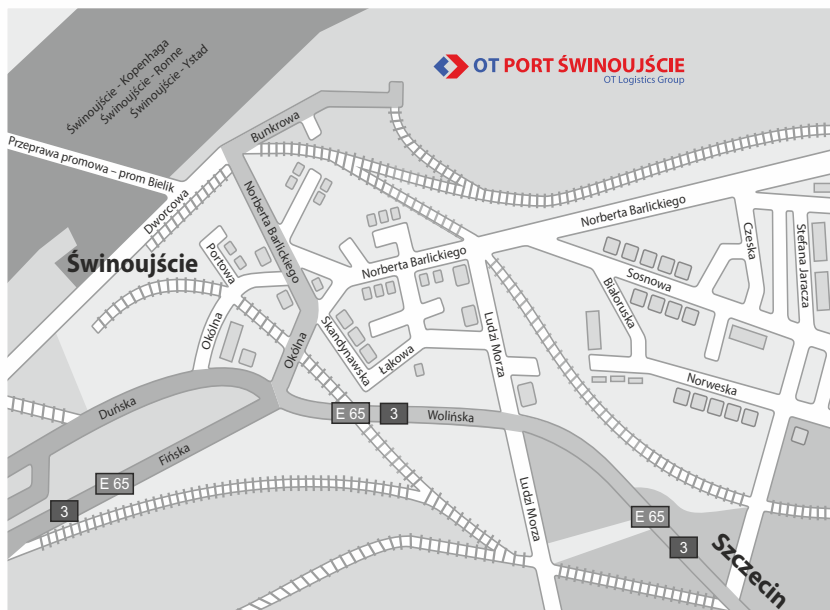
Dane kontaktowe w sytuacji zagrożenia
Contact details in case of emergency

- | | |
|--|--|
| 1. Pogotowie Ratunkowe
Ambulance | 999; +48 91 321 47 44 |
| 2. Straż Pożarna
Fire Brigade | 998; +48 91 321 44 08 |
| 3. Policja
Police | 997; +48 91 326 75 12; GSM 112 |
| 4. Kapitanat Portu Świnoujście
Swinoujscie Harbour Master | +48 91 440 33 91
+48 607 900 076 |
| 5. Oficer Dyżurny VTS
VTS Duty Officer | +48 91 321 62 03 UKF Ch. 12 |
| 6. Dyspozytor Portu (24 h)
Port Dispatcher (24 h) | +48 91 327 87 67
mob. +48 693 719 801
UKFCh. 73 |
| 7. Ochrona Portu (24 h)
Port Protection (24 h) | +48 662 238 625 |
| 8. Ochrona Portu Komendant
Commander of Port Protection | +48 605 073 281 |

LOKALIZACJA:

53° 55' szer. geogr. północnej 14° 55' dł. geogr. wschodniej

DOJAZD:



OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.

72-602 Świnoujście, ul. Bunkrowa 1

tel.: +48 91 327 87 67, tel.: +48 91 321 52 92

faks: +48 91 321 61 07

info@otport.swinoujscie.pl

www.otport.swinoujscie.pl