Wydanie I
Egzemplarz I

INSTRUKCJA

TECHNOLOGICZNA i BEZPIECZNEJ OBSŁUGI STATKU

Dotyczy materiałów niebezpiecznych klas 2 do 9 (bez klasy 7) tylko w zamkniętych kontenerach morskich z wyłączeniem cystern kontenerowych dla OT Port Świnoujście S.A.

Uzgodnił:	Uzgodnił:
data: 21.11.2025 r.	data: 19.11.2025 r.
z up. Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie kpt. ż. w. Przemysław Lenard Z-ca Dyrektora ds. Inspekcji Morskiej **Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie**	Prezes Zarządu Karol Bowżyk **Prezes Zarządu OT Port Świnoujście S.A.**

st.bryg. w st.spocz.mgr inż. Witold Kalisz

SPIS TREŚCI

L.p.	Tytuł	Strona
	Rozdział I – informacje ogólne	
1.	Informacje na temat podmiotu przedkładającego instrukcje do zatwierdzenia	5
2.	Informacje na temat obszaru objętego instrukcjami oraz cel i zakres obowiązywania instrukcji	5
2.1.	Granice obszaru objętego instrukcjami	5
2.2.	Nadbrzeża eksploatowane przez OT Port	6
2.3.	Położenia OT Port	6
2.4.	Działalność prowadzona na obszarze objętym instrukcjami	8
2.5.	Typy statków, których dotyczy Instrukcja Obsługi Statku	8
2.6.	Informacje na temat rodzajów obsługiwanych przez podmiot ładunków niebezpiecznych, według klasyfikacji IMO	9
2.7.	Karty charakterystyki MSDS	13
	Rozdział II – Instrukcja Technologiczna	
1.	Proces technologiczny dla poszczególnych rodzajów ładunków niebezpiecznych obsługiwanych przez OT Port Świnoujście	14
1.1.	Charakterystyka procesu – wymagania podstawowe	15
1.2.	Procesy technologiczne dla przeładunku i składowania ładunków niebezpiecznych w kontenerach	15
1.3.	Zasady ogólne składowania i przeładunku towarów/ładunków niebezpiecznych.	19
1.4.	Zasady bezpiecznego przeładunku materiałów niebezpiecznych w kontenerach.	20
1.5.	Zabezpieczenie stanowisk pracy związanych z procesem technologicznym.	21
1.6.	Stanowiska bezpośrednio realizujące zadania i czynności podczas przeładunku materiałów niebezpiecznych.	22
1.7.	Obowiązki wspólne dla wszystkich uczestników procesu przeładunku materiałów niebezpiecznych.	24
1.8.	Zasady i wymogi BHP w obrocie towarów/ładunków niebezpiecznych.	25
1.9.	Konieczności zapewnienia asysty statku pożarniczego lub innego zabezpieczenia przed zagrożeniami o charakterze pożarowym, chemicznym lub ekologicznym.	27
	Rozdział III Instrukcja Bezpiecznej Obsługi Statku	
1.	Informacje na temat typu statku, którego obsługi dotyczy instrukcja	27
1.1.	Informacje na temat procedur związanych z wejściem statku do portu	27

1.2.	**Bezpieczeństwo operacji cumowniczych.**	**27**
1.3.	**Bezpieczeństwo postoju statku w porcie**	**28**
2.	**Informacje na temat procedur związanych z opuszczeniem portu przez statek;**	**30**
	Rozdział IV Informacje wspólne	
1.	**Informacje na temat możliwych scenariuszy wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń oraz procedur postępowania na wypadek ich wystąpienia na statku lub terenie terminala**	**30**
1.1.	**Czynności w razie wypadku lub zagrożenia**	**31**
1.2.	**Siły, środki i procedury reagowania podmiotu na zagrożenia.**	**33**
1.3.	**Struktura organizacyjna oraz możliwości operacyjne podmiotu wykonującego zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie.**	**34**
1.4.	**Obowiązujące procedury alarmowe, w zależności od rodzaju zagrożeń.**	**35**
1.5.	**Organizacja łączności w sytuacji wystąpienia zagrożeń**	**37**
2.	**Informacje na temat zgodności opisanych w niej procesów i procedur z właściwymi wymaganiami**	**37**
3.	**Informacje wymagane na podstawie przepisów wydanych przez właściwego dyrektora urzędu morskiego lub uznane za istotne przez podmiot.**	**39**
3.1.	**Doradca DGSA (rzeczoznawca)**	**39**
3.2.	**Raport z wypadku**	**39**
3.3.	**Postępowanie po zakończeniu działań ratowniczo-gaśniczych**	**40**
4.	**Załączniki**	**41**

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Nr załącznika	Tytuł załącznika	Strona
Załącznik Nr 1	**Karty MSDS**	**42**
Załącznik Nr 2	**Plan terminalu ze wskazaniem jego granic, stałych elementów infrastruktury nabrzeża, lokalizacji urządzeń przeładunkowych, lokalizacji środków ochrony przeciwpożarowej i dróg ewakuacyjnych;**	**43**
Załącznik Nr 3	**Dane kontaktowe jednostek lub osób właściwych w sprawach bezpieczeństwa wyznaczonych przez podmiot oraz informacja na temat sposobów alarmowania podmiotu wykonującego zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie oraz właściwych jednostek, o których mowa w art. 118 ustawy o bezpieczeństwie morskim, które uczestniczą w działaniach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze objętym instrukcją technologiczną, wraz ze**	**46**

	wskazaniem sposobu bezpośredniego alarmowania danej jednostki lub osoby	
Załącznik Nr 4	**Lista kontrolna w zakresie czynności związanych z obsługą przeładunku przez terminal**	**48**
Załącznik Nr 5	**Lista kontrolna w zakresie czynności kapitana statku i czynności związanych z obsługą statku przez terminal**	**49**
Załącznik Nr 6	**Karta zmian ze wskazaniem terminu i zakresu zmian wprowadzonych do instrukcji technologicznej.**	**52**
Załącznik Nr 7	**Lista kontaktów alarmowych**	**53**
Załącznik Nr 8	**Instrukcja BHP podczas realizacji przeładunku z udziałem substancji ……**	**55**

Rozdział I – informacje ogólne

1. Informacje na temat podmiotu przedkładającego Instrukcje

1.1. Nazwa podmiotu

OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.

1.2. Siedziba podmiotu

Adres: ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście, Polska
Godziny pracy biura 7.00-15.00
tel.: +48 91 32 15 292
e-mail: info@otport.swinoujscie.pl

1.3. Dane teleadresowe zarządu

Imię i nazwisko	Funkcja lub stanowisko
Karol Bowżyk	Prezes Zarządu
Leszek Czajkowski	Prokurent Spółki

Biuro Zarządu Spółki
Adres: ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście, Polska
Godziny pracy biura 7.00-15.00

tel.: +48 91 32 15 292
fax: +48 91 321 61 07
e-mail: info@otport.swinoujscie.pl

2. Informacje na temat obszaru objętego Instrukcjami

2.1. Granice obszaru objętego instrukcją technologiczną:

Obiekt portowy zlokalizowany jest na terenie będącym własnością Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście dzierżawionego przez OT Port Świnoujście S.A.

2.2. OT Port Świnoujście S.A eksploatuje następujące nadbrzeża:

A. **Nabrzeże Górników** wyposażone jest w 2 dźwigi o maksymalnym udźwigu 10 T, napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 200 T/godz. oraz dwa dźwigi LHM 550 o udźwigu 124T każdy o wydajności 1000T/h każdy.
B. **Nabrzeże Hutników** wyposażone jest w 2 suwnice do przeładunku towarów masowych, jedną o maksymalnym udźwigu 40 T, o napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 600

T/godz. i drugą o udźwigu 25 T oraz dodatkowo suwnicę do przeładunku kontenerów o udźwigu 68 T. Suwnice przeznaczone są do przeładunku w relacji statek - plac oraz plac - statek.

C. **Nabrzeże Chemików** - wyposażone jest w 2 suwnice o maksymalnym udźwigu 20 ton i wydajności technicznej 960 T/godz. każda.

2.3. Położenia OT Port Świnoujście

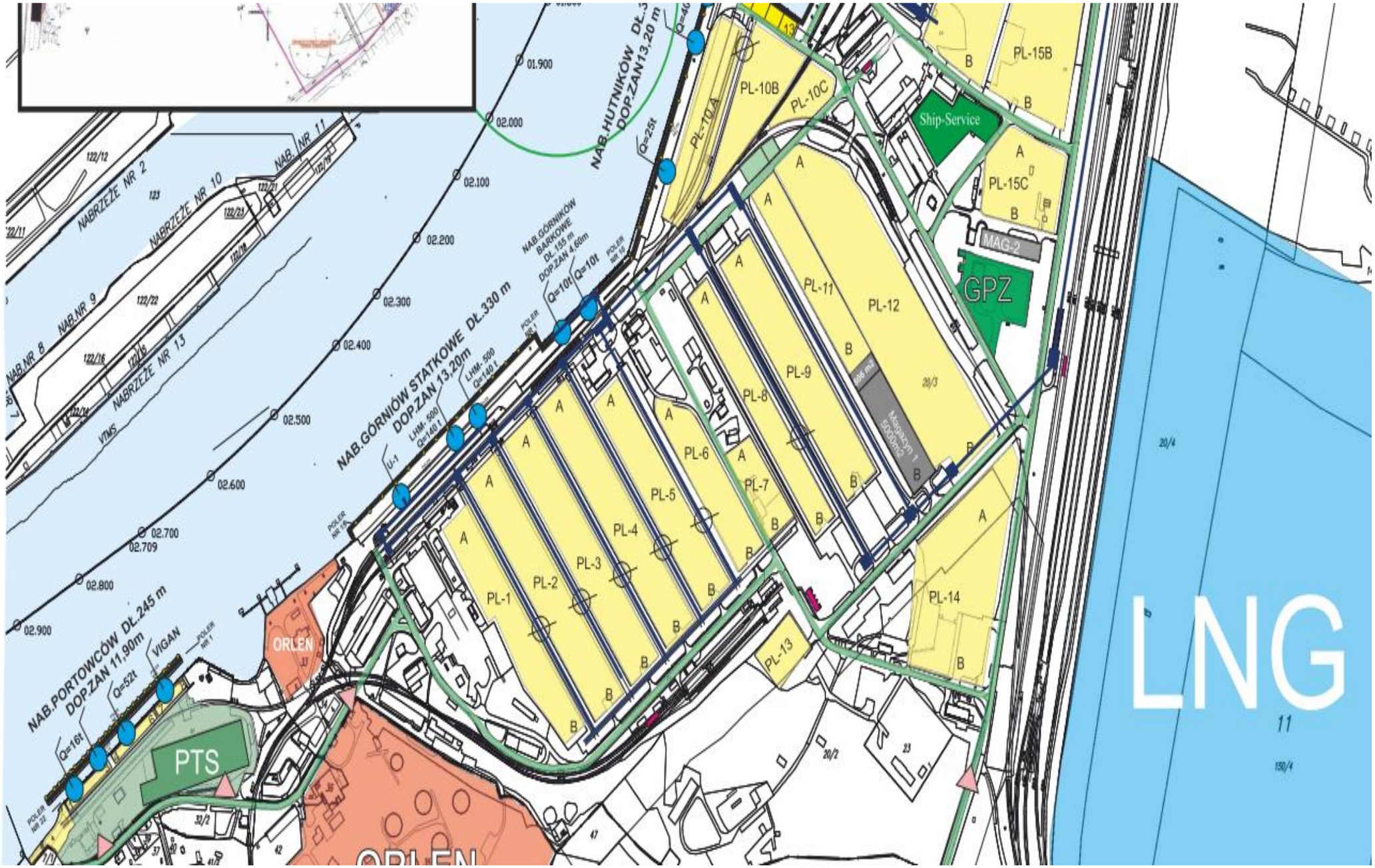
Obiekt portowy OT Port Świnoujście sąsiaduje:

- od strony północnej sąsiaduje z wieżą systemu VTS w Świnoujściu, ulicą Ku Morzu, Latarnią morską i obiektem muzealno - turystycznym Fortem Gerharda,
- od strony zachodniej z cieśniną Świną, torem wodnym Świnoujście - Szczecin,
- od strony południowej z bazą paliwową PKN Orlen S.A., dzielnicą Świnoujście Warszów,
- od strony wschodniej z obiektem portowym „Terminal PLNG" w Świnoujściu.

OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. posiada dogodne położenie geograficzne oraz dobre śródlądowe, kolejowe i drogowe połączenia z zapleczem lądowym.
Podejściowy tor wodny do Świnoujścia ma długość 60,8 km, szerokość od 200 do 240 metrów i głębokości technicznej 14,5m. Statki wchodzą do portu bezpośrednio z Zatoki Pomorskiej.

Port w Świnoujściu jest położony najbliżej dalekomorskich szlaków handlowych (w porównaniu do innych polskich portów).
53° 54'11" - szer. geogr. północnej
014° 15'05" - dł. geogr. wschodniej

Poniższy rysunek przedstawia lokalizację terminalu i placów składowych.



2.4. Działalność prowadzona na obszarze objętym instrukcjami.

OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. jako port uniwersalny oferuje usługi związane z przeładunkami i składowaniem towarów transportowanych drogą morską. Do tego celu wykorzystuje szereg wyspecjalizowanych Terminali obsługujących poszczególne grupy ładunkowe. Poprzez dogodne połączenie kolejowe i drogowe zapewnia kompleksową usługę obejmującą przeładunek, spedycję, składowanie oraz transport do finalnego odbiorcy. Dzięki zintegrowanej koordynacji poszczególne Terminale mogą obsługiwać statki na różnych nabrzeżach niezależnie od siebie i niezależnie od rodzaju ładunku.

OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. jako port uniwersalny oferuje swoje usługi na terminalach:

- terminal kontenerowy
- terminal masowy
- terminal drobnicowy
- terminal DEZA Polska – baza przeładunku płynnego paku smołowego

INSTRUKCJA TECHNOLOGICZNA I INSTRUKCJA BEZPIECZNEJ OBSŁUGI STATKU DLA OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. dotyczy przeładunku materiałów niebezpiecznych w kontenerach morskich - na terminalu kontenerowym.

Wjazd na teren OT Port z kierunku południowego odbywa się przez bramę główną z ul. Bunkrowej. Wjazd z kierunku wschodniego odbywa się przez bramę na ul. Nowoartyleryjskiej za wiaduktem przy ul. Barlickiego.

2.5. Typy statków, których dotyczy Instrukcja Obsługi Statku

Statki, które są wykorzystywane w przemieszczaniu ładunków niebezpiecznych, to takie do których zaliczymy:

a. Drobnicowiec - przewozi ładunki w niewielkich partiach. Jest stosowany przy żegludze liniowej (transport odbywa się regularnie pomiędzy tymi samymi portami).
b. Drobnicowce wielozadaniowe - łączą w jednej konstrukcji zalety drobnicowca konwencjonalnego, kontenerowca i statku do przewozu ładunków szczególnie ciężkich. Są często wyposażone w urządzenia przeładunkowe o dużym udźwigu.
c. Kontenerowce - służą do przewozu standardowych kontenerów morskich, przy założeniu ich pionowego załadunku i wyładunku.

2.6. Informacje na temat rodzajów obsługiwanych przez podmiot ładunków niebezpiecznych, według klasyfikacji IMO;

Rodzaj obsługiwanych przez terminal ładunków niebezpiecznych, według klasyfikacji IMO.

Ładunek niebezpieczny - materiały, substancje, przedmioty i towary określone jako niebezpieczne, szkodliwe lub zanieczyszczające, wymienione w:

a) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. z późniejszymi zmianami,
b) kodeksach o których mowa w rozdziale VII konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r.
a także materiały, substancje, przedmioty i towary niewymienione powyżej, zgłoszone lub oznaczone, jako niebezpieczne, szkodliwe lub zanieczyszczające w dokumentach przewozowych
Ładunki niebezpieczne dzielą się na klasy i podklasy (podstawą podziału jest przeważające niebezpieczeństwo).

Klasa 2. – Gazy

Towary niebezpieczne w zakresie klasy 2 obejmują: gazy czyste, mieszaniny gazów, mieszaniny jednego lub więcej gazów z jednym lub wieloma innymi materiałami.

Za gazy uznaje się substancje, które spełniają warunki takie jak:
- w temperaturze wynoszącej 50 °C maja prężność par większą niż 300 kPa.
- są całkowicie w stanie gazowym w temperaturze wynoszącej 20 °C pod ciśnieniem normalnym 101,3 kPa.

W klasie 2 materiałów niebezpiecznych wyróżniono następujące podklasy:
- Podklasa 2.1 oznacza gazy palne,
- Podklasa 2.2 oznacza gazy niepalne nietrujące,
- Podklasa 2.3 oznacza gazy trujące.

Przykładowe substancje niebezpieczne klasy 2
Podklasa 2.1
UN 1038 – etylen, schłodzony płyn
UN 1057 - zapalniczki lub wkłady do zapalniczek zawierające łatwopalny gaz
UN 1077 - propylen
Podklasa 2.2
UN 1066 - azot sprężony
UN 1072 - tlen sprężony
UN 3159 - gaz chłodniczy R134A
Podklasa 2.3
UN 1005 – amoniak bezwodny

Klasa 3. – Materiały ciekłe – ciecze łatwopalne

Tytuł klasy 3 obejmuje materiały ciekłe oraz przedmioty zawierające materiały tej klasy o temperaturze zapłonu nie wyższej niż 60°C.
Natężenie zagrożenia dominującego, a tym samym zaliczenie do odpowiednich grup pakowania oparte jest na temperaturze zapłonu (badanie w tyglu zamkniętym) oraz temperaturze początku wrzenia:

Grupa Pakowania	Temperatura zapłonu	Temperatura początku wrzenia
I	-	≤ 35°C
II	< 23°C	> 35°C
III	≥ 23°C ≤ 60°C	> 35°C

Przykładowe substancje niebezpieczne klasy 3
UN 1090 – aceton
UN 1202 – olej napędowy
UN 1221 - izopropylamina
UN 1274 - alkohol propylowy normalny

Klasa 4. – Substancje stałe łatwopalne, substancje podatne na samozapalenie; substancje, które w zetknięciu z wodą tworzą gazy palne

Klasa 4.1 - Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe odczulone stałe.
Spalają się one łatwiej niż zwykłe materiały palne, takie jak drewno i papier. Spalanie może być mocne i gwałtowne, wytwarzające duże ciepło. Niektóre materiały klasy 4.1 to odczulone materiały wybuchowe, np. zwilżony trinitrotoluen (TNT), który w innym przypadku należałby do klasy 1. Niektóre są samoreaktywne i ulegają rozkładowi chemicznemu, jeśli przekroczą określoną temperaturę lub zostaną poddane szokowi. Mogą one następnie rozkładać się wybuchowo, palić się energicznie lub wytwarzać toksyczne gazy lub opary.

Klasa 4.2 - Materiały podatne na samozapalenie
Materiały podklasy 4.2 są stałe lub ciekłe. W kontakcie z tlenem zapalą się samorzutnie. Muszą być trzymane w hermetycznych opakowaniach lub jako ciecze pod osłoną gazu obojętnego lub płynnego. Materiały piroforyczne zapalają się w ciągu pięciu minut od zetknięcia z powietrzem i zawsze są przypisane do I. grupy pakowania. Inne materiały zapalają się tylko w dużych ilościach i po dłuższym czasie. Znajdują się one w II lub III grupie pakowania, w zależności od testów klasyfikacyjnych

Klasa 4.3 - Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne
Materiały podklasy 4.3 reagują z wodą w postaci cieczy lub pary i wytwarzają palny gaz. Mogą zostać zapalone przez ciepło reakcji. Muszą być przechowywane w wodoszczelnych, hermetycznie zamkniętych pojemnikach, aby uniknąć przedostania się wilgoci lub pary wodnej.
Przykładowe substancje niebezpieczne klasy 4
Podklasa 4.1
UN 3175 - substancje stałe lub mieszaniny ciał stałych o temperaturze zapłonu do 60°C
Podklasa 4.3
UN 1426 - borowodorek sodowy

Klasa 5. – Substancje utleniające

Klasa 5.1 - Materiały utleniające
Ze względu na wysoką zawartość tlenu są to często materiały reaktywne. Mogą reagować z innymi łatwopalnymi lub palnymi materiałami, a wytworzone ciepło może spowodować ich zapalenie. Następnie odczynniki dostarczają tlen, aby utrzymać ich spalanie bez żadnej pomocy tlenu z powietrza, jak ma to miejsce w przypadku zwykłego spalania.
Takie pożary mogą zatem wybuchać i trwać w przestrzeniach zamkniętych, np. wewnątrz ładowni. A raz uruchomione mogą być trudne do ugaszenia. Pokrycie proszkiem lub pianą jest bezcelowe, ponieważ tlen jest już obecny w środku pod spodem.

.

Klasa 5.2 - Nadtlenki organiczne

Struktura cząsteczki zawiera węgiel (organiczny) połączony podwójnym wiązaniem tlenowym (nadtlenek wodoru). Zatem paliwo i tlen znajdują się razem w tej samej cząsteczce, co czyni je jeszcze bardziej podatnymi na zapłon niż oddzielny materiał palny.

Zaprojektowano je tak, aby były reaktywne, co wykorzystuje się w wielu celach przemysłowych. W związku z tym mogą być niestabilne, a czasem wybuchowe. Można by je zaklasyfikować do klasy 1 lub 5.2, w zależności od zamierzonego końcowego zastosowania. Tylko na podstawie ich budowy chemicznej możliwe jest ich odpowiednie przyporządkowanie. Często muszą być utrzymywane w warunkach chłodniczych, aby były nieaktywne. Temperatura musi być dokładnie kontrolowana. W przeciwnym razie, jeśli przekroczą określoną temperaturę właściwą dla materiału, zaczną się szybko rozkładać, podobnie jak materiały samoreaktywne w klasie 4.1, powodując niekontrolowany postęp w kierunku pożaru lub wybuchu.

Przykładowe substancje niebezpieczne klasy 5
Podklasa 5.1
UN 2067 – saletra amonowa
Podklasa 5.2
UN 3106 - nadtlenek organiczny typu D materiał stały

Klasa 6. – Materiały trujące i materiały zakaźne

Klasa 6.1 - Materiały trujące

Są to trucizny chemiczne, które mogą w całości lub w części uszkodzić organizm ludzki. Nie wolno dopuścić do przedostania się do organizmu poprzez połykanie, wdychanie lub wchłanianie przez skórę. Materiały trujące stwarzają zagrożenie o różnej mocy - od tych, które zabijają w ciągu kilku minut, np. cyjanki, do tych, które mogą zranić, ale niekoniecznie zabić, o ile dawka nie była nadmierna, np. chlorowane węglowodory.

Klasa 6.2 - Materiały zakaźne

Materiały z podklasy 6.2 zawierają patogeny, tj. mikroorganizmy wywołujące choroby zakaźne u ludzi lub zwierząt. Są one podzielone pod kątem zagrożenia w transporcie na trzy grupy, z których tylko dwie pierwsze uważa się za niebezpieczne na podłożu zakaźnym.

Kategoria A: Materiały zakaźne mogące powodować trwałe upośledzenie, zagrożenie życia lub chorobę śmiertelną u ludzi lub zwierząt. Są one przypisane do UN 2814.

Przykładowe substancje niebezpieczne klasy 6
Podklasa 6.1
UN 1659 – winian nikotyny
UN 2023 - epichlorohydryn
UN 3288 – trująca substancja stała nieorganiczna

Klasa 8. – Materiały żrące

Są to wysoce reaktywne materiały, które wskutek działania chemicznego, powodują zmiany w materiałach, na które oddziałują. Ten aktywny charakter może być oczywiście bardzo szkodliwy dla organizmu. Działają na zewnątrz ciała, niszcząc tkanki. W przeciwieństwie do toksyn, które działają na różne narządy i systemy układu wewnątrz organizmu.
Substancje korodujące są określane jako kwasy lub zasady.

Przykładowe substancje niebezpieczne klasy 8
UN 1718 – fosforan butylu
UN 1824 – roztwór wodorotlenku sodu
UN 2734 – aminy lub poliaminy żrące zapalne

Klasa 9. – Materiały niebezpieczne różne

Klasa 9 obejmuje materiały i przedmioty, które podczas przewozu stwarzają zagrożenie inne niż materiały objęte tytułami pozostałych klas. Produkty te mają właściwości, których nie można ująć w innym miejscu w systemie klas UN, lub które stwarzają szereg odrębnych zagrożeń przekraczających dwie lub więcej granic klas.

Przykładowe substancje niebezpieczne klasy 9
UN 3082 – substancja zagrażająca środowisku ciekła
UN 3091 – baterie litowo-metalowe zawarte w urządzeniu

UN 3480 – akumulatory litowo-jonowe

2.7. Karty charakterystyki MSDS

Wszystkie substancje i materiały niebezpieczne powinny posiadać karty charakterystyki. Karta charakterystyki – powinna zostać przygotowana i udostępniona pracownikom przed planowanym przeładunkiem danego ładunku niebezpiecznego, w celu zapewnienia możliwości wcześniejszego zapoznania się z właściwościami substancji i zasadami bezpiecznego postępowania. Za przygotowanie kart charakterystyk jak również prowadzenie i aktualizacja spisu kart (według załącznika nr 1 – spis kart MSDS) odpowiada komórka ds. BHP.

OT Port Świnoujście nie prowadzi stałego magazynowania materiałów niebezpiecznych. Dopuszcza się jedynie operacyjne składowanie takich ładunków w wyznaczonych miejscach, niezbędne do realizacji procesu przeładunku.
Ładunki niebezpieczne wymagające składowania będą umieszczane w miejscach wyznaczonych (plac materiałów niebezpiecznych) przez osobę odpowiedzialną za załadunek pod nadzorem dyżurnego placów składowania, z zachowaniem prawidłowej ich segregacji i separacji pomiędzy poszczególnymi klasami.
OT Port Świnoujście uczestniczy w transporcie multimodalnym, gdzie przewóz towarów jest realizowany przy użyciu dwóch lub więcej gałęzi transportu.

Rozdział II – Instrukcja Technologiczna

1. Proces technologiczny dla przeładunku materiałów niebezpiecznych w kontenerach morskich obsługiwanych przez OT Port Świnoujście.

1.1. Charakterystyka procesu – wymagania podstawowe

We wszystkich dokumentach związanych z transportem morskim materiałów niebezpiecznych w jednostkach ładunkowych, w których wymienia się ich nazwę, a w szczególności listach przewozowych, manifestach, listach ładunkowych, zleceniach podjęcia i złożenia itp. powinno być podana:

- nazwa techniczna towaru
- określenie klasy IMO materiału
- numer UN

W dokumentach tych powinny być umieszczone informacje o całkowitej masie każdej z przewożonych substancji niebezpiecznych.
Każdy ładunek niebezpieczny musi posiadać Deklaracje ładunku niebezpiecznego. Jednostki ładunkowe załadowane materiałami niebezpiecznymi muszą być oznakowane za pomocą nalepek ostrzegawczych według wzoru i zasad Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO ujętych w kodeksie IMDG. Obowiązek oznakowania kontenerów spoczywa na spedytorze. W przypadku niewłaściwego oznakowania jednostki ładunkowej, bądź braku nalepek

ostrzegawczych – gestor ładunku (spedytor, przewoźnik morski) dokonuje uzupełnienia oznakowania.
UWAGA!!! Niedopuszczalne jest oznakowanie ładunku niezgodnie z jego zawartością.

Obowiązkiem nadrzędnym wszystkich podmiotów, bez względu na ich charakter prawny, zajmujących się transportem i przeładunkiem kontenerów z materiałami niebezpiecznymi, jest zapewnienie wszelkich środków technicznych i organizacyjnych bezpieczeństwa, w zależności od natury i zakresu zagrożeń w celu zapobiegania zagrożeniom, a w przypadku jego zaistnienia, w celu zminimalizowania jego skutków.
Obowiązkiem podmiotów zajmujących się transportem i przeładunkiem kontenerów z materiałami niebezpiecznymi, jest również powiadomienie służb ratowniczych w przypadku zaistnienia bezpośredniego zagrożenia podczas przewozu i przeładunku kontenerów, oraz udostępnienie im wszelkich informacji potrzebnych do prowadzenia działań ratowniczych.

1.2. Procesy technologiczne dla przeładunku i składowania ładunków niebezpiecznych w kontenerach.

1.2.1. Relacje przeładunkowe

OT Port Świnoujście prowadzi przeładunki w relacjach:

- bezpośredniej: ładunki są wyładowane ze statku i natychmiast odbierane środkami transportu kołowego, które po załadunku opuszczają teren OT Port Świnoujście. Ładunki są ładowane na statek z pominięciem składowania na placu składowym.
- Pośredniej: ładunki są wyładowane ze statku i przewożone środkami transportu kołowego na place składowe. Po czasie składowania są odbierane środkami transportu kołowego i opuszczają teren OT Port Świnoujście. Ładunki przed załadunkiem na statek są składowane na placach składowych i przewożone środkami transportu kołowego

Przeładunki mogą odbywać się w następujących relacjach:

Relacje pośrednie:

- plac - burta statku i burta statku - plac
- środek transportu lądowego - plac - środek transportu lądowego

Relacje bezpośrednie:

- środek transportu lądowego - burta statku
- burta statku- środek transportu lądowego
- burta statku - burta statku
- plac - plac

Przeładunki w relacjach burtowych w OT Port prowadzone są w systemie lo-lo (lift on – lift off), który polega na przeładunku kontenerów z burty statku lub na burtę statku urządzeniami przeładunkowymi nabrzeżowymi (suwnica, dźwigi).
Przewozy na terenie OT Port Świnoujście odbywają się drogami technologicznymi wewnątrzzakładowymi. Przeładunki, przewozy i manipulacje odbywają się sprzętem OT Port Świnoujście (suwnicą, dźwigami, układarkami, układarką do przewozu kontenerów - reach-stacker , ciągnikami ro-ro, rol-trailerami itp.).

1.2.2. Zasady w zakresie sprawnego i bezpiecznego przewozu jednostek z ładunkami niebezpiecznymi.

- Niedozwolone jest używanie pojazdów samochodowych oraz zmechanizowanego sprzętu przeładunkowego — mogących wywołać iskrzenie — do przewozu lub do przeładunku jednostek ładunkowych z ładunkami niebezpiecznymi.
- Sprzęt używany do przeładunku materiałów niebezpiecznych musi być sprawny i posiadać aktualne dopuszczenie do pracy. Przeglądy odnotowuje się w książce pracy.
- W transporcie wewnątrzzakładowym pojazdy jadące w tym samym kierunku nie mogą się zbliżać do pojazdu przewożącego materiały niebezpieczne na odległość mniejszą niż 30 m.
- Niedozwolone jest przekraczanie szybkości:

- taboru samochodowego — 15 km/h,
- wagonów kolejowych — 5 km/h,
- innych środków transportu — 10 km/h.
- w czasie burzy nie wolno przeładowywać ładunków niebezpiecznych.

- Operator wyznaczony do przewozu ładunków niebezpiecznych powinien mieć:

- zaświadczenie z odbytego szkolenia w zakresie przeładunku ładunków niebezpiecznych dla pracowników OT Port Świnoujście.
- wpis w książce pracy sprzętu dopuszczający sprzęt do przeładunku materiałów niebezpiecznych.

- Przeładunek może odbywać się w ciągu całej doby.

1.2.3. Składowanie kontenerów z materiałami niebezpiecznymi

Składowanie to czasowe przechowywanie ładunków niebezpiecznych na placu składowym ładunków niebezpiecznych między wykonywaniem operacji technologicznych. Czas składowania wynika z procesu technologicznego przeładunku materiału niebezpiecznego,

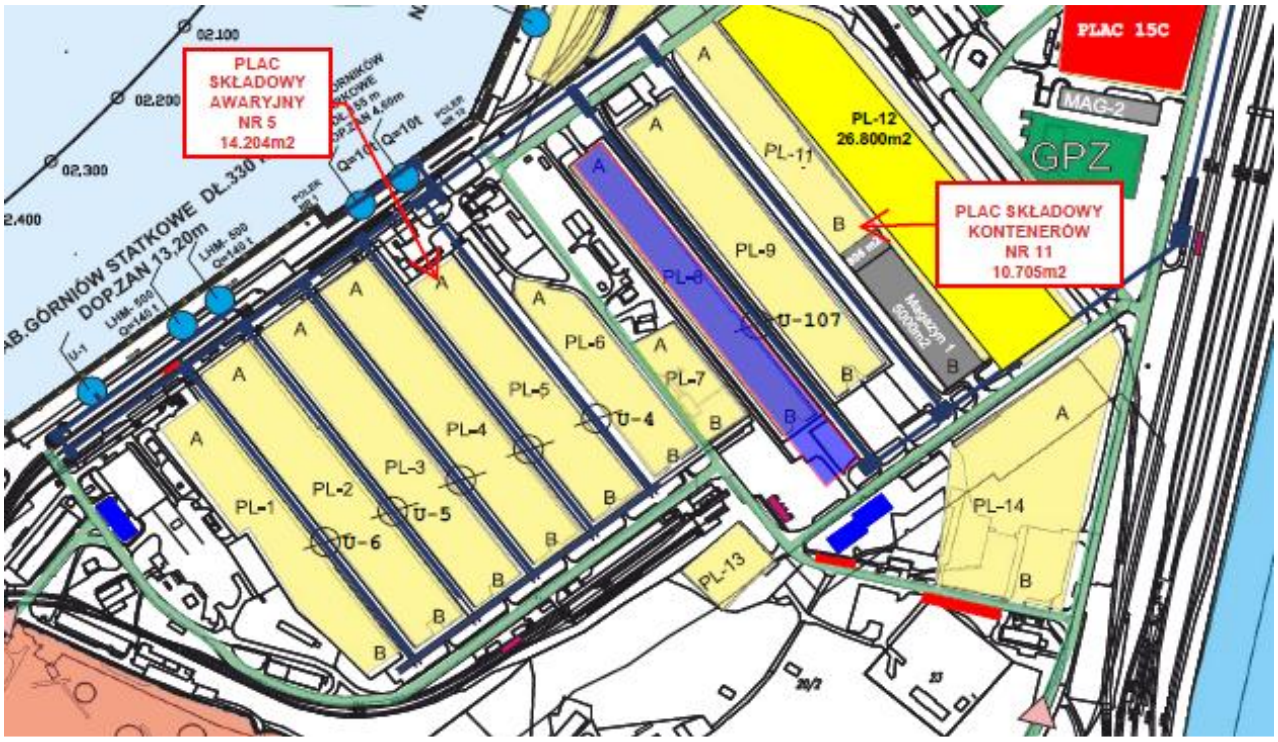
Składowanie kontenerów na placu składowym, zwłaszcza tych zawierających towary niebezpieczne, powinno odbywać się zgodnie z Zrewidowanymi Zaleceniami dotyczącymi Bezpiecznego Transportu Ładunków Niebezpiecznych i Działalności z tym związanej w Obszarach Portowych zawartymi w okólniku IMO o symbolu MSC.1/Circ.1216.

1.2.4. Place składowe materiałów niebezpiecznych

Na terenie OT Port w Świnoujściu decyzją Prezesa Firmy zostały wyznaczone dwa place składowe materiałów niebezpiecznych tj.:

- Plac nr 11 o powierzchni 10 705 m² o dopuszczalnym obciążeniu 10t/m² wyznaczony został, jako plac do składowania jednostek z materiałami niebezpiecznymi. Wjazd na plac znajduje się od drogi nr - 10. Plac ten jest zasłonięty z jednej strony nasypem piaskowym na wysokość ok.3m. Plac posiada dostęp do sieci hydrantowej.
- Do składowania uszkodzonych jednostek transportowych materiałów niebezpiecznych wyznaczony został plac nr 5. Plac ten jest z dwóch stron otoczony nasypami piaskowymi /częściowo betonowym na wysokość około 3m. Powierzchnia placu wynosi 14 204 m² a dopuszczalne obciążenie to 10t/ m². Plac posiada dostęp do sieci hydrantowej.

Przy placu nr 5 zlokalizowane pomieszczenie magazyniera odpowiedzialnego za nadzór nad składowaniem kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi. Osoba odpowiedzialna nadzoruje oba wyznaczone place składowe materiałów niebezpiecznych.



Lokalizacja placu składowego kontenerów z materiałami niebezpiecznymi i placu awaryjnego

1.2.5. Separacja i segregacja ładunków niebezpiecznych

Separacja ładunków niebezpiecznych w kontenerach powinna przebiegać zgodnie z paragrafem 7.2.4 IMDG Code

Oznaczenia:

X = nie jest konieczne odseparowanie

1 = z dala od - nie jest konieczne odseparowanie.

2 = oddzielone od - na obszarze otwartym wymagane wszerz i wzdłuż minimum 3m oddalenie.

Puste pole - brak szczególnych wymagań segregacji między tymi klasami wynikających z ogólnej tabeli.

UWAGI:

- W przypadku kontenerów czy też wagonów kolejowych odległość 3 metrów jest jednakowa dla szerokości standardowego kontenera 20-stopowego lub jednego toru kolejowego, jednego szpaleru przyczep lub w przypadku kolejnych wagonów kolejowych dla przestrzeni buforowych.

- Tabela Generalnej Separacji IMDG Code 7.2.4 przedstawia wymagania segregacji dla poszczególnych klas towarów niebezpiecznych.
- Jednostki typu zamkniętego są to jednostki takie jak kontenery, zbiorniki lub pojazdy, w których ładunki niebezpieczne są całkowicie otoczone wystarczająco wytrzymałymi ograniczeniami.
- Dla towarowych jednostek transportowych zawierających ładunki niebezpieczne więcej niż jednej klasy powinny być zastosowane najsurowsze wymogi separacyjne.
- Ładunki niebezpieczne etykietowane lub oplakatowane znakami toksyczności powinny być odseparowane od artykułów żywnościowych oraz pasz zwierzęcych.
- Wymogi separacyjne mają jedynie zastosowanie do ładunków niebezpiecznych na obszarach składowania lub na pojazdach na terenie portu.
- Wszystkie ładunki niebezpieczne z wyjątkiem opakowań jednostkowych powinny być składowane z minimalną odległością 1 m celem zapewnienia dostępu do nich.

Klasa	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	8	9
2.1	X		X	X	X	1	1	1	1	1	1	X
2.2		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.3	X	X	X	X	X	X	2	2	2	2	2	X
3	X	X	X	X	X	1	1	1	1	X	1	X
4.1	X	X	X	X	X	1	1	1	1	X	1	X
4.2	1	X	X	1	1	X	X	1	1	X	1	X
4.3	1	X	2	1	1	X	X	1	1	X	1	X
5.1	1	X	2	1	1	1	1	X	X	1	1	X
5.2	1	X	2	1	1	1	1	X	X	1	1	X
6.1	1	X	2	X	X	X	X	1	1	X	X	X
8	1	X	2	1	1	1	1	1	1	X	X	X
9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Separacja ładunków niebezpiecznych na terenie OT Port Świnoujście

Ilość ładunków niebezpiecznych, która może być przeładowana jest limitowana w sposób następujący:

- w imporcie: ilość ładunków w relacji bezpośredniej plus ilość ładunku dla którego jest miejsce na placach składowych materiałów niebezpiecznych uwzględniając zasady składowania i separacji ładunków.

- w eksporcie: ilość ładunków znajdująca się na placach składowych materiałów niebezpiecznych plus ilość ładunków w relacji bezpośredniej.

1.3. Zasady ogólne składowania towarów/ładunków niebezpiecznych w kontenerach.

1) Uszkodzone kontenery z materiałami niebezpiecznymi znajdujące się na terenie OT Port Świnoujście będą:
- w eksporcie zwracane dostawcy po uprzednim ich zabezpieczeniu wg wskazań i pod nadzorem rzeczoznawcy na koszt gestora ładunku.
- w imporcie na koszt gestora ładunku, po zabezpieczeniu wg wskazań i pod nadzorem rzeczoznawcy przemieszczane do odbiorcy.

2) Jednostki te do czasu opuszczenia terenu OT Port Świnoujście zostaną złożone na polu awaryjnym placu składowego nr. 5.

3) Przed przyjęciem jednostki ładunkowej na teren OT Port Świnoujście podlega ona oględzinom oraz kontroli stanu technicznego i oznakowania. Kontrolę przeprowadza uprawniony pracownik OT Port. Wyniki kontroli podaje się w zleceniu lub protokole opisującym stan techniczny ładunku. Uznawane są też protokoły wystawione przez firmy kontrolne/ekspertów.

a. OT Port Świnoujście ma prawo po uprzednim powiadomieniu Urzędu Celnego i gestora ładunku do dokonania w razie potrzeby kontroli stanu ładunku niebezpiecznego w jednostce ładunkowej, jeśli nie spowoduje to zagrożenia,

b. OT Port Świnoujście ma prawo do odmowy przyjęcia jednostki ładunkowej, gdyby mogło to spowodować zagrożenie dla ludzi, mienia i środowiska.

c. Stan techniczny kontenera, naczepy, opakowania i sztauerkę ładunku niebezpiecznego potwierdza towarzysząca kontenerowi „Deklaracja ładunku niebezpiecznego” lub „Certyfikat napełnienia kontenera”, wystawione przez jego załadowcę.

d. W „Deklaracji ładunku niebezpiecznego” lub „Certyfikacie napełniania kontenera” powinny być zawarte następujące stwierdzenia i informacje:
- prawidłowa nazwa techniczna, klasyfikacja wg kodeksu IMDG i Nr UN, ilość i rodzaj opakowania, waga brutto i netto, inne informacje ogólne jak port załadunku i port docelowy, wyłożenie ścian kontenera materiałem izolacyjnym, jeśli taki jest wymóg, klauzula dotycząca przewozu ładunków niebezpiecznych w małych ilościach, dodatkowe informacje wynikające z właściwości towaru np.: temperatura zapłonu, waga materiału wybuchowego w wyrobach, dodatkowe właściwości szkodliwe ładunku, specjalne zalecenia - w szczególności dotyczące postępowania powypadkowego w razie podjęcia akcji usuwania rozlewu, przecieku, rozsypania albo akcji zwalczania pożaru oraz sposobu postępowania przy udzielaniu pierwszej pomocy medycznej.

4) Do składowania nie mogą być przyjmowane jednostki ładunkowe przeznaczone do przeładunku bezpośredniego.

a. Jednostka ładunkowa nie spełniająca wszystkich kryteriów jakościowych i bezpieczeństwa zawartych w „Deklaracji ładunku niebezpiecznego” lub „Certyfikacie napełnienia kontenera”, wystawionych przez jego załadowcę lub uszkodzona nie może być przyjęta na teren OT Port Świnoujście.

5) Jednostka ładunkowa z ładunkiem niebezpiecznym przyjmowana na teren OT Port Świnoujście w celu składowania zostaje zarejestrowana w książce placu składowego i w systemie ewidencji.

6) Książka placu składowego jest dostępna u dyżurnego pola materiałów niebezpiecznych.

7) Przy imporcie najpóźniej na 8 godzin przed wejściem statku do portu przewoźnik morski lub w jego imieniu agent przekazuje dla OT Port Świnoujście wykaz jednostek ładunkowych z materiałami niebezpiecznymi (manifest wyładunkowy), który zawiera:

- nazwę statku, prawidłową nazwę techniczną towarów, Nr UN, klasę wg kodeksu IMDG, temperaturę zapłonu i inne informacje przewidziane w kodeksie, w razie potrzeby kartę charakterystyki substancji niebezpiecznej, ilość i wagę ładunku, każdą stwierdzoną usterkę, która może wpłynąć na bezpieczeństwo wyładunku bądź składowanie.

Przed rozpoczęciem wyładunku jednostek ładunkowych ze statku zleceniodawca usługi powinien przekazać dla OT Port Świnoujście —manifest i plan rozmieszczenia ładunku na statku.

8) Jednostki ładunkowe sprawne, bez zastrzeżeń pod względem technicznym i formalnym, mogą być odbierane bezpośrednio ze statku albo kierowane na pole składowe odpowiednio do ich właściwości niebezpiecznych.

9) OT Port Świnoujście wykonuje czynności przeładunkowe własnymi pracownikami, przy użyciu własnego sprzętu i urządzeń. Czynności transportowe kontenerów po terenie zakładu do i z załadunku mogą być realizowane przez pojazdy i kierowców zewnętrznych.

1.4. Zasady bezpiecznego przeładunku materiałów niebezpiecznych w kontenerach.

1. Przy przeładunku ładunków niebezpiecznych mogą być zatrudniani tylko pracownicy posiadający przeszkolenie w tym zakresie.
2. Przeładunek można prowadzić całą dobę z wyjątkiem niekorzystnych warunków pogodowych które mogłyby spowodować awarię.
3. Ładunki niebezpieczne są składowane na terenie OT Port Świnoujście tylko w oczekiwaniu na załadunek na statek, w oczekiwaniu na transport lądowy po wyładunku ze statku, lub w oczekiwaniu na odprawę celną.
4. Na obu wyznaczonych placach materiałów niebezpiecznych obowiązuje separacja ładunków niebezpiecznych zgodnie z załączoną tabelą separacyjną.
5. Składowanie ładunków w kontenerach stanowi bezpieczną formę opakowania towaru. Konstrukcja stalowa kontenera tworzy podział na bardzo małe "strefy pożarowe”, które na wypadek pożaru ograniczają jego rozwój do jednego kontenera. Istnieje jednak możliwość rozprzestrzeniania się pożaru w sytuacjach ekstremalnych na sąsiednie kontenery.
6. Niedopuszczalne jest spiętrzenie kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi powyżej trzech warstw na placu składowania materiałów niebezpiecznych (poza 4.2 i 5.2 które można składować tylko w 1 warstwie).
7. Na terenie OT PORT Świnoujście nie prowadzi się operacji polegających na rozformowaniu/formowaniu jednostki ładunkowej z materiałów niebezpiecznych.

1.5. Zabezpieczenie stanowisk pracy związanych z procesem technologicznym.

Przeładunek materiałów niebezpiecznych jest skomplikowanym procesem wymagającym specjalistycznej wiedzy. Organizacja transportu tych materiałów zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami w zakresie bezpieczeństwa, gwarantuje nie tylko zminimalizowanie zagrożeń wynikających z przewozu materiałów niebezpiecznych, ale i pełną jego efektywność.

Wyposażenie i oznakowanie stanowiska przeładunkowego

- Sprzęt technologiczny do przeładunku - według potrzeb. - Tablice ostrzegawcze.

Urządzenia zapobiegające wystąpieniu awarii przemysłowej, zapewniające warunki skutecznej ochrony środowiska.

- Ochrona odgromowa.
- Wyposażenie w sprzęt przeciwrozlewowy, którym dysponuje dyżurny pola ładunków niebezpiecznych.
- Separatory oleju na odpływie wód deszczowych do kanału portowego.

Zabezpieczenia stanowisk pracy związanych z procesem technologicznym polega miedzy innymi na odpowiednim oznakowaniu stanowiska przeładunkowego i jego wyposażeniu w:

1) sprzęt technologiczny do przeładunku - według potrzeb;
2) podręczny sprzęt przeciwpożarowy - według potrzeb;
3) tablice o zakazie wstępu i przebywania osób postronnych;
4) znaki ostrzegawcze i zakazu;
   Znaki i tablice właściwe dla przeładowywanych kontenerów z materiałami niebezpiecznymi należy ustawić na wszystkich wejściach i podejściach do stanowiska przeładunkowego w odległości określającej strefę ochronną (70m). W strefie ochronnej obowiązuje zakaz wykonywania prac niebezpiecznych pożarowo, używania otwartego ognia i palenia tytoniu, przebywania osób nie związanych z procesem technologicznym, ruchu środków transportowych nie zabezpieczonych przed iskrzeniem i nie związanych z procesem technologicznym.
5) tablice informujące należy ustawić w widocznym miejscu, wyznaczonym przez Kierownika terminala;
6) wyposażenie w sprzęt przeciwrozlewowy, którym dysponuje dyżurny pola ładunków niebezpiecznych.
7) separatory oleju na odpływie wód deszczowych do kanału portowego.
8) inne zabezpieczenie - według potrzeb;
9) środki pierwszej pomocy - według Karty charakterystyk materiałów niebezpiecznych.
10) kartę Charakterystyki Materiałów Niebezpiecznych.

1.6. Stanowiska bezpośrednio realizujące zadania i czynności podczas przeładunku materiałów niebezpiecznych.

1. Kierownik komórki organizacyjnej odpowiedzialny za eksploatację wyznaczonego terenu portowego organizuje i zabezpiecza:

a) siły i środki ochrony przeciwpożarowej dla stanowiska przeładunkowego, operacji przeładunkowych i dróg transportu;
b) wyznacza gospodarza nabrzeża, który pełni funkcje koordynatora wszystkich czynności związanych z przeładunkiem materiałów niebezpiecznych;
c) podejmuje decyzję o pracy w warunkach nocnych i w warunkach złej pogody;
d) wydaje polecenie służbom technicznym do kontroli stanu urządzeń przeładunkowych przed podjęciem przeładunku.

2. Kierownik Działu Eksploatacji

a) odpowiada za wszystkie czynności związane z przeładunkiem materiałów niebezpiecznych;
b) ma prawo wydawania poleceń wszystkim uczestnikom prac podczas transportu i przeładunku;
c) nadzoruje zabezpieczenie prac przeładunkowych przy nabrzeżu;
d) razem z doradcą, brygadzistą przy współudziale Oficera ochrony obiektu portowego ustalają z dowództwem statku:

- miejsce załadunku i/lub rozładunku
- sposób sztauowania i mocowania,
- przewidywany materiał sztauerski,
- sposób komunikowania się z terminalem oraz procedury powiadamiania służb ratowniczych o stwierdzonych zagrożeniach lub wypadkach,
- wspólnie z Dowódcą asysty ppoż. (o ile asysta zostałaby wyznaczona) potwierdzają środki zabezpieczenia ppoż. statku,

e) uzgadnia z doradcą zakres zastosowania konkretnego sprzętu;
f) odpowiada za każdorazowe przekazywanie „Karty charakterystyki substancji niebezpiecznej i preparatu niebezpiecznego" jednostce ochrony przeciwpożarowej pełniącej asystę i w sytuacji alarmowej D-cy przybyłym na ratunek jednostkom ratowniczym.

3. Brygadzista - kieruje pracami przeładunku na nabrzeżu.

4. Służba BHP

a) przeprowadza instruktaż wstępny ogólny BHP;
b) w związku z prowadzeniem szkoleń okresowych z zakresu BHP upoważniających pracowników do wykonywania prac przeładunkowych materiałów niebezpiecznych prowadzi rejestr szkoleń i kieruje pracowników na szkolenia.
c) dla celów szkoleniowych i dla bezpiecznego prowadzenia przeładunku wytwarza dla każdej przeładowywanej substancji (również dla substancji bezpiecznych) Instrukcję BHP – załącznik nr 8.
d) ma obowiązek zapoznać pracowników nadzoru i kierownictwa w tym firm zewnętrznych oraz podległych im pracowników biorących udział w przeładunku materiałów niebezpiecznych z ww. kartami. Fakt zapoznania się z Kartami Charakterystyki musi być pisemnie potwierdzony przez każdą z osób uczestniczących w procesie przeładunku.

5. Oficer Ochrony Obiektu Portowego:

a) jest osobą wyznaczoną do nadzoru i wsparcia działania asysty przeciwpożarowej oraz służby ochrony podczas przeładunku materiałów niebezpiecznych;
b) podczas przeładunku materiałów niebezpiecznych Oficer ochrony obiektu portowego jest cały czas dostępny dla asysty przeciwpożarowej oraz służby ochrony;
c) wyznacza bezpieczne miejsce do parkowania pojazdów, z materiałami niebezpiecznymi;
d) wspólnie z doradcą wyznacza miejsca odstawienia pojazdu drogowego z uszkodzonym ładunkiem, z materiałami niebezpiecznymi;
e) wyznacza miejsce ewakuacji dla pojazdów drogowych na wypadek zagrożenia pożarem.

6. Służby techniczne - brygadzista techniczny:

a) sprawdza urządzenia, sprzęt/osprzęt i wyposażenie do przeładunku materiałów niebezpiecznych

b) kontroluje dźwigi stacjonarne i ich wyposażenie oraz układarki elektryczne, których widły są zabezpieczone materiałem nieiskrzącym.

7. Ganki ładunkowe - sztauerzy:

a) miejsce pracy – ładownia statku, nabrzeże;
b) wykonanie prac sztauerskich zgodnie z ustalonym planem oraz wymaganiami bezpieczeństwa pracy;
c) prowadzą mocowanie materiałów niebezpiecznymi na bieżąco.

8. **Operatorzy dźwigów nabrzeżnych** i innych urządzeń przeładunkowych oraz kierowcy lądowych środków transportu z materiałami niebezpiecznymi zajmują swoje miejsca pracy i wykonują czynności związane z przeładunkiem.

9. **Ustawiacz bocznicy** kieruje pracami manewrowymi wykonywanymi przez podległych pracowników, stosownie do przepisów dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID), stanowiących załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).
   a) w razie wypadku z pracownikiem podczas wykonywania manewrów powinien natychmiast zawiadomić przełożonego

10. Doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych IMDG / RID / ADR:

a) nadzorują transport materiałów niebezpiecznych koleją lub drogą lądową na terenie terminala
b) nadzorują zabezpieczenie prac przeładunkowych przy nabrzeżu;
c) nadzorują prace przeładunkowe, sztauerkę, mocowanie ładunku;
d) decydują o sposobie postępowania w sytuacjach awaryjnych

1.7. Obowiązki wspólne dla wszystkich uczestników procesu przeładunku materiałów niebezpiecznych.

a) O składowaniu ładunków niebezpiecznych klasy 2.3, klasy 4, klasy 5.2, klasy 6 według IMDG Code należy każdorazowo powiadomić kapitanat portu.
b) Przeładunek ładunków niebezpiecznych wykazujących uszkodzenia własne lub opakowania, wymaga nadzoru eksperta. Ekspertem, musi być osoba posiadająca odpowiednie uprawnienia wynikające z odrębnych przepisów.
c) Stosować się do poleceń osoby kierującej pracownikami, która ustala rodzaj i miejsce pracy, potrzebne narzędzia, osprzęt i sprzęt ochrony osobistej.
d) Sprawdzić stan przydzielonego sprzętu ochrony osobistej, zawiadamiając osobę kierującą pracownikami o ewentualnych usterkach.
e) Zapoznać się z kartą charakterystyki materiału niebezpiecznego.
f) Wykonywać pracę zgodnie ze wskazówkami, jakie otrzymali w czasie instruktażu przed rozpoczęciem pracy od osoby kierującej pracownikami.
g) Zawiadamiać osobę kierującą pracownikami o każdym zamierzonym oddaleniu się od miejsca pracy.
h) Używać odzieży roboczej „ochronnej” i obuwia roboczego oraz sprzętu ochrony osobistej.

i) W przypadku przedwczesnego zniszczenia odzieży ochronnej lub roboczej, względnie sprzętu ochrony osobistej, powiadomić o tym bezzwłocznie osobę kierującą pracownikami w celu otrzymania nowego.
j) W razie zaistnienia wypadku należy o tym fakcie natychmiast powiadomić osobę kierującą pracownikami.
k) Zwracać uwagę na napisy, znaki informacyjne i ostrzegawcze umieszczone na kontenerach przeładowywanych ładunków.
l) Zgłaszać osobie kierującą pracownikami każdy zauważony fakt uszkodzenia, ładunku.
m) Zgłaszać osobie kierującej pracownikami swoje uwagi o wadliwym lub niedostatecznym oświetleniu miejsca pracy i domagać się usunięcia usterek.
n) W przypadku stwierdzenia nieprawidłowego działania lub uszkodzenia pomocniczego osprzętu przeładunkowego, przerwać pracę i dokonać jego wymiany.
o) Znajdować się poza zasięgiem czynności związanych z odkrywaniem i zakrywaniem ładowni, jeśli nie zostali wyznaczeni do tych prac przez osobę kierującą pracownikami.
p) Wchodzić i schodzić ze statku pojedynczo, tak aby na trapie znajdowało się jednocześnie najwyżej tyle osób ile wynika z dokumentacji trapu , a na drabinie tylko 1 osoba.
q) Wchodzić i schodzić ze statku przy pomocy sztormtrapu zawsze pod nadzorem doświadczonego pracownika (wyznaczonego przez osobę kierującą pracownikami), który przy użyciu linki asekuracyjnej i szelek bezpieczeństwa – ubezpiecza wchodzących i schodzących pracowników. Na sztormtrapie może znajdować się tylko 1 osoba.
r) Podchodzić do burt, z których zdjęto poręcze, jedynie w miejscach zabezpieczonych.
s) Schodzić do ładowni po drabinkach zejściowych stałych lub przenośnych po ich uprzednim sprawdzeniu przez osobę kierującą pracownikami. Na drabinach zejściowych do ładowni może znajdować się tylko 1 osoba.
t) Przestrzegać, aby dojście do drabin zejściowych ładowni było cały czas dostępne, a szerokość dojścia wynosiła nie mniej niż 0,5 metra.
u) Zwracać baczną uwagę na ostrzeżenia lukowego i bezwzględnie stosować się do podawanych przez niego sygnałów i ostrzeżeń.
v) Kierować pracą żurawia według wskazówek osoby kierującej pracownikami (brygadzista przeładunkowy), lukowego lub hakowego, ze szczególnym zwróceniem uwagi na to, aby wielkość i ciężar unosu nie przekraczały dopuszczalnego obciążenia roboczego urządzeń przeładunkowych i pomocniczego osprzętu przeładunkowego oraz w taki sposób, aby w czasie transportu nie nastąpiło wysunięcie lub upadek ładunku.
w) Podczas manipulowania unosem nie zajmować miejsca od strony stałych konstrukcji jak: burty, zrębnice, grodzie, pilersy, drabiny oraz ściany magazynów, wagonów, itp. celem uniknięcia przygniecenia do tych konstrukcji.
x) W razie bezpośredniego kontaktu z ładunkiem niebezpiecznym (przez skórę, oczy, drogi oddechowe, po spożyciu) należy stosować się bezpośrednio do zasad pierwszej pomocy zawartych w Karcie Charakterystyki ładunku (MSDS).

1.8. Zasady i wymogi BHP w obrocie towarów/ładunków niebezpiecznych.

1. Ogólne przepisy BHP obowiązujące przy manipulacji pustych jednostek ładunkowych i załadowanych towarem obojętnym, jak również wymagania BHP mające zastosowanie przy pracach na urządzeniach i pojazdach służących do manipulacji i transportu tych jednostek ładunkowych odnoszą się w całości do odpowiedniego postępowania z jednostkami ładunkowymi załadowanymi ładunkiem niebezpiecznym.

2. Jednostka ładunkowa z ładunkiem niebezpiecznym może stwarzać zagrożenie, jeżeli w czasie podróży nastąpiło widoczne jej uszkodzenie.

3. Podczas obsługi ładunków niebezpiecznych klasy 4.2; 5.2; 6.2 obowiązuje stały nadzór służb BHP OT Port Świnoujście.

4. Niebezpieczeństwo może wystąpić na skutek okoliczności zewnętrznych takich jak: wysoka temperatura, pożar, uszkodzenie konstrukcji jednostki ładunkowej z dostępem do ładunku i uszkodzenie opakowania wewnątrz jednostki ładunkowej.

5. Każda osoba zatrudniona na terenie OT Port Świnoujście ma obowiązek natychmiast powiadomić kierownictwo OT Port Świnoujście o wypadku, który może zagrozić zdrowiu lub życiu oraz może być niebezpiecznym dla sprzętu i środowiska.

6. Miejsca składowania jednostek ładunkowych z ładunkami niebezpiecznymi są dozorowane całodobowo przez służbę ochrony portu.

7. Wyznaczony pracownik OT Port Świnoujście, pełni obowiązki dyżurnego pola materiałów niebezpiecznych.

8. Za właściwe składowanie ładunków niebezpiecznych odpowiadają pracownicy OT Port Świnoujście posiadający uprawnienia do przeładunku i składowania materiałów niebezpiecznych. Usterki w składowaniu zauważone przez dyżurnego pola materiałów niebezpiecznych muszą być niezwłocznie usunięte.

9. Na wyznaczonym polu składowym dla jednostek z ładunkami niebezpiecznymi nie mogą być składowane jednostki które uległy awarii, jednostki te muszą być składowane w polu awaryjnym według wskazań rzeczoznawcy.

10. Jednostki ładunkowe opróżnione z ładunków niebezpiecznych a nie poddane neutralizacji oraz jednostki ładunkowe oznakowane nalepkami ostrzegawczymi IMO są nadal składowane na polu dla ładunków niebezpiecznych.

11. Zadania dyżurnego pola ładunków niebezpiecznych:

- zadania dyżurnego pola materiałów niebezpiecznych mają pierwszeństwo przed innymi obowiązkami.
- prowadzi książkę ewidencji składowanych materiałów niebezpiecznych,
- sprawuje nadzór przy manipulacji oraz składowaniu ładunków niebezpiecznych na polu składowym,
- sprawuje nadzór nad właściwym składowaniem z zachowaniem separacji jednostek ładunkowych zawierających ładunki niebezpieczne, składowanych na polu materiałów niebezpiecznych,
- sprawuje nadzór nad przestrzeganiem instrukcji przeciwpożarowej i zapobieganie defektom bądź awariom chemicznym składowanych jednostek ładunkowych z ładunkami niebezpiecznymi,
- dozoruje, dba i dysponowanie środkami technicznymi ratownictwa w tym podręcznymi środkami gaśniczymi i pomocy doraźnej,
- powiadamiania Punktu Alarmowy Portowej Straży Pożarnej o wszelkich awariach jednostek z ładunkami niebezpiecznymi.
- dokonuje przeglądu wszystkich składowanych materiałów niebezpiecznych na placach składowych 2 razy na zmianę roboczą a przeprowadzone przeglądy wpisuje do książki składowania ładunków niebezpiecznych.

12. W pomieszczeniach dyżurnego pola materiałów niebezpiecznych są przechowywane przenośne środki techniczne ratownictwa (maty, sorbenty), sprzęt gaśniczy oraz środki pomocy medycznej. W pomieszczeniu tym znajdują się również:

a) karty charakterystyki substancji niebezpiecznych,
b) książka placu składowania z określeniem nazwy ładunku niebezpiecznego oraz Nr UN,

c) „Poradnik pierwszej pomocy medycznej" (MFAG)
d) niniejsza Instrukcja
e) informacja o sposobie kontaktu natychmiastowego z dyżurnym pola materiałów niebezpiecznych.

13. Zbiór kart charakterystyk substancji niebezpiecznych znajduje w komórce BHP.

14. Dla zabezpieczenia możliwości prowadzenia akcji ratowniczej na terenie pól składowych z jednostkami ładunkowymi oraz statków znajdujących się przy nabrzeżu należy zapewnić drogi dojazdowe (pożarowe) dla jednostek ratowniczych.

15. Wydzielone pole składowe ładunków niebezpiecznych należy oznakować linią żółtą ciągłą oraz przenośnymi tablicami z napisami informacyjnymi i ostrzegawczymi.

16. Pola składowe powinny być zaopatrzone w odpowiednie czytelne i widoczne tablice p.poż. z napisami w języku polskim i angielskim o zakazie palenia tytoniu i używania otwartego ognia. Wokół pól składowych są wyznaczone i oznakowane pasami, drogi pożarowe o szerokości 6,0 m. Szerokość pasów min. 10 cm.

17. Na terenie pól składowych ładunków niebezpiecznych i pola na którym składowane są jednostki ładunkowe które uległy awarii zabrania się:

- palenia tytoniu i używania otwartego ognia,
- prowadzenia jakichkolwiek prac naprawczych oraz prac spawalniczych,
- używania sprzętu lub środków mogących wywołać iskrzenie.

18. Wokół pól składowych ładunków niebezpiecznych, na których są składowane jednostki ładunkowe które uległy awarii rozmieszczone są gaśnice przewoźne typu AP-50/AP-25-ABC

19. Sprzęt przeładunkowy obsługujący ładunki niebezpieczne musi być wyposażony w podręczny sprzęt przeciwpożarowy.

1.9. Konieczności zapewnienia asysty statku pożarniczego lub innego zabezpieczenia przed zagrożeniami o charakterze pożarowym, chemicznym lub ekologicznym.

Asysta pożarowa przy przeładunku materiałów niebezpiecznych w kontenerach nie jest wymagana.

Rozdział III Instrukcja Bezpiecznej Obsługi Statku

1. Informacje na temat procedur związanych z wejściem statku do portu.

1.1. Procedury związane z wejściem do portu:

Statek nie może wejść do portu ani wyjść z portu bez zezwolenia kapitanatu portu.
Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku, zobowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wstępne statku. Ze zgłoszeniem wstępnym należy przekazać:

a) dane kontaktowe: - Osoby Wyznaczonej ISM (Designated Person ISM), - osoby udzielającej szczegółowej informacji na temat ładunku, jeżeli zgłaszany statek przewozi ładunek niebezpieczny lub zanieczyszczający,
b) dane o ładunku niebezpiecznym lub zanieczyszczającym,

Do zgłoszenia wstępnego statku należy dołączyć zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego IMO FAL FORM 7. Zgłoszenie ładunku niebezpiecznego można dokonać za pomocą NSW - National Single Window (Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy). Jest to ogólnopolski system elektronicznej wymiany informacji i dokumentów związanych z realizacją funkcji nadzorczych i kontrolnych nad transportem morskim, który obowiązuje we wszystkich urzędach morskich. Dane do systemu NSW spływają od armatorów, kapitanów statków, agentów armatorów, a dostęp do systemu ma Ministerstwo Infrastruktury, Urzędy Morskie oraz Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa.
Informacje na temat przewożonego ładunku niebezpiecznego lub zanieczyszczającego, w przypadku awarii systemu NSW, należy przesłać do kapitanatu portu w formie manifestu ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, na formularzu IMO FAL 7 wraz ze zgłoszeniem wstępnym, drogą elektroniczną lub faksem.
Statki przewożące ładunki niebezpieczne obowiązane są do korzystania z usług pilota.
Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe od wyznaczonego miejsca obsadzenia pilotem do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.
Przewóz ładunków niebezpiecznych w klasie 1.4 nie wymaga uzyskanie świadectwa odgazowania statków oraz asysty statku pożarniczego.

1.2. Bezpieczeństwo operacji cumowniczych.

Zagrożenia, którym instrukcja ma zapobiegać, można podzielić na kilka grup. Najbardziej przydatnym, a zarazem najbardziej oczywistym podziałem okazuje się rozróżnienie według podmiotu szkody czy zagrożenia. Wyróżnić można zagrożenia/szkody dla:

- infrastruktury portu,
- statków,
- środowiska naturalnego,
- ludzi.

Zagrożenia mogą wystąpić w każdym z momentów obsługi statku zawijającego do portu i w zależności od niego mogą w mniejszym lub większym stopniu dotyczyć wszystkich lub niektórych grup.

Współpraca statku z konkretnym portem jest rozłożona w czasie oraz ściśle uwarunkowana przez rodzaj portu i typ transportowanego ładunku.

Podzielić ją można na dwie części, z których każda będzie narażona na różnego rodzaju zagrożenia, w zależności od charakteru konkretnego etapu. Część pierwsza to wejście (a także wyjście) statku do portu, cumowanie do nabrzeża. Część druga to wszelkie operacje związane z przeładunkiem towarów lub usługami wykonywanymi podczas postoju statku przy nabrzeżu.

Początkowa współpraca w relacji statek – port, czyli zawinięcie statku do portu, a także wyjście jest skomplikowanym procesem, który wymaga od całej załogi statku, jak i wszystkich służb biorących udział w tej operacji szczegółowej analizy wszelkich dostępnych informacji, które napływają na statek.

Ekspedytor nabrzeża (kierownik nabrzeża) przed przybyciem statku:

- sprawdza stan techniczny urządzeń cumowniczych,
- upewnia się, że podlegli pracownicy biorący udział w przeładunku zostali zapoznani z Instrukcją Bezpiecznej Obsługi Statku (weryfikacja pisemnego potwierdzenia)
- w przypadku ograniczonej widzialności lub pory nocnej sprawdza czy linia cumownicza jest odpowiednio oświetlona,
- uzgadnia z cumownikami portowymi miejsce postoju statku,
- sprawdza czy cumownicy mają ważne szkolenia IMO, BHP oraz środki ochrony osobistej,
- w przypadku gdy spodziewany statek przewozi ładunki niebezpieczne informuje cumowników i pracowników nabrzeża biorących udział w cumowaniu jednostki o zagrożeniu bezwzględnym zakazie palenia i używania otwartego ognia,
- sprawdza czy planowana pozycja statku jest odpowiednia w stosunku do dróg ewakuacyjnych i sprzętu przeładunkowego
- w porze dziennej przygotowuje pomarańczową chorągiewkę (50cm x 50cm), a w porze nocnej pomarańczowe światło do wyznaczenia pozycji dziobu cumującego statku.

Niezwłocznie po zacumowaniu ekspedytor nabrzeża (kierownik nabrzeża) uzgadnia z przedstawicielem statku Listę Kontrolną (stanowiącą załącznik do Instrukcji Nr 5), potwierdzającą bezpieczeństwo zacumowania i postoju statku oraz wykaz czynności kontrolnych przeprowadzanych podczas całego postoju.

Kierownik Eksploatacji organizuje kontrole przeładunku materiałów niebezpiecznych.

1.3. Bezpieczeństwo postoju statku w porcie

Wszystkie osoby korzystające z OT Port Świnoujście i ich urządzeń obowiązane są do zachowania porządku, przedsięwzięcia środków ostrożności dla zachowania bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, szkód wzajemnych oraz szkód w środowisku naturalnym.

Każdy statek zacumowany w porcie powinien od zachodu do wschodu słońca, jak również od wschodu do zachodu słońca podczas ograniczonej widzialności, włączyć oświetlenie zewnętrzne.

Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części światło białe, niezależnie od oświetlenia zewnętrznego. Urządzenie statku wystające poza jego burtę powinno być oznaczone w nocy światłem białym.

Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien w nocy wywiesić nad nią światło białe.

Nabrzeża powinny być wyposażone:

1) w dostateczną ilość urządzeń cumowniczych, umożliwiających prawidłowe i bezpieczne cumowanie statków;

2) w urządzenia odbojowe zabezpieczające statki i nabrzeża oraz przystanie przed uszkodzeniem w czasie wykonywania manewrów cumowniczych.

Wszystkie statki o długości całkowitej 50 m i większej obowiązane są korzystać z pomocy cumowników portowych.

Liczby cumowników do obsługi statku w zależności od jego wielkości określa poniższa tabela:

Długość całkowita statku w metrach	50,00 – 80,00	80,01 – 140,00	140,01 – 170,00	170,01 – 200,00	powyżej 200,00
Zacumowanie	2	3	4	5	6
Odcumowanie	1	2	3	4	5

Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych statków i urządzeń portowych. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonywane tylko na polecenie kapitana statku. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu obowiązane są na polecenie kapitanatu portu zmniejszyć odstępy do wskazanych granic.

Statek musi być wyposażony w cumy o odpowiedniej długości i jakości gwarantującej bezpieczne zacumowanie i postój. Do cumowania lub holowania zbiornikowca przewożącego ciecze łatwo palne, gazy lub nieodgazowanego po ich przewozie należy używać lin bezpiecznych, nie powodujących iskrzenia. Załoga statku obowiązana jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego. Na cumach powinny być założone tarcze przeciw szczurom.
Cumy powinny być zakładane wyłącznie na pachoły lub inne urządzenia do tego przeznaczone, w ten sposób, aby w razie potrzeby każda cuma mogła być łatwo rzucona w dowolnej kolejności.

Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach, falochronach i innych urządzeniach portowych wyznacza właściwy użytkownik w uzgodnieniu z kapitanatem portu. Przed podejściem statku, aż do momentu jego zacumowania, wyznaczone położenie dziobu powinno być oznakowane przez umieszczenie na nabrzeżu:
1) w dzień: pomarańczowej chorągiewki o wymiarach 50 cm x 50 cm;
2) w nocy: pomarańczowego światła.

Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć, co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnię).

Jakiekolwiek części konstrukcji lub urządzenia przeładunkowe statku nie mogą utrudniać swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu, łańcuch kotwiczny powinien być poluzowany tak, aby zwisał pionowo w dół.

Statek, na którym wybuchł pożar, niezależnie od powiadomienia kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje oraz służby ratowniczej danego portu, powinien nadawać sygnał złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego (• • –) powtarzanych z przerwami nie większymi niż jedna minuta, nadawany przy pomocy syreny, gwizdka, buczka lub nieprzerwane bicie w dzwon okrętowy. Sygnały winny być nadawane do chwili przybycia jednostki straży pożarnej.

OT Port Świnoujście S.A ma wdrożony Plan Ochrony Obiektu Portowego i Ochrony Statków zgodnie z kodeksem ISPS.

W przypadku naruszenia ochrony statku postępowanie odbywa się zgodne z planem ochrony, a wszelkie naruszenia powinny być monitorowane, odnotowane i zgłaszane.

2. Informacje na temat procedur związanych z opuszczeniem portu przez statek

Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przed wyjściem statku z portu winien złożyć w kapitanacie portu:
1) zgłoszenie wyjścia z portu - formularz IMO FAL 1;
2) listę pasażerów - formularz IMO FAL FORM 6;
3) listę załogi - formularz IMO FAL FORM 5;
4) zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego - formularz IMO FAL FORM 2 lub odpowiednio formularz IMO FAL FORM 7;
5) zgłoszenie zasobów statku - formularz IMO FAL FORM 3.
Szczegółowe zasady odcumowania, pilotażu powinny być stosowane zgodnie z **ZARZĄDZENIEM DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE - PRZEPISY PORTOWE**

Po załadunku i przed opuszczeniem portu kopię listy (**załącznik Nr 5 do Instrukcji)** kontrolnej użytkownik nabrzeża obowiązany jest przekazać do właściwego terytorialnie kapitanatu portu.

Rozdział IV Informacje wspólne

1. Informacja na temat możliwych scenariuszy wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń oraz procedur postępowania w przypadku ich wystąpienia.

W związku z rodzajem prowadzonej działalności przez OT Port Świnoujście S.A. oraz zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie zakłady (baza paliw Orlen oraz Terminal LNG), możemy przewidywać następujące rodzaje potencjalnych zagrożeń mogących wystąpić na terenie obiektu portowego:

a) Zagrożenie pożarowe - pochodzące z procesu składowania na terminalu i w sąsiednich firmach - składy węgla, paliw i gazu,
b) Zagrożenie zanieczyszczenia środowiska – potencjalne zagrożenie w wyniku niekontrolowanego wydostania się materiałów niebezpiecznych lub substancji zanieczyszczających,
c) Zagrożenie wybuchem - potencjalne zagrożenie przeładowywanych materiałów wybuchowych na terminalu OT Port Świnoujście Sp. z o.o.,
d) Zagrożenie zatruciem - potencjalne zagrożenie w wyniku niekontrolowanego wydostania się materiałów niebezpiecznych oraz
e) Zagrożenie zatruciem inhalacyjnym w wyniku niedoboru tlenu - ewentualne rozszczelnienie instalacji gazowej w Terminalu LNG

W przypadku przeładunku materiałów niebezpiecznych mogą wystąpić nastąpić następujące zdarzenia:

a) wypadek komunikacyjny pojazdu na terenie portu,
b) wypadek komunikacyjny pociągu na terenie portu,

c) zerwanie chwytaka żurawia /spreadera/ - wstrzymanie przeładunku do czasu przybycia doradcy DGSA,
d) zerwanie sprzęgnięć kontenera - wstrzymanie przeładunku do czasu przybycia doradcy DGSA,
e) uszkodzenie mechaniczne kontenera o przeszkody terenowe podczas przeładunku / wygięcia, wybrzuszenia, przecięcia, zarysowania/- wstrzymanie przeładunku do czasu przybycia doradcy DGSA,
f) mechaniczne uszkodzenie kontenera wskutek zmęczenia i zużycia materiałów, z którego jest zbudowany - wstrzymanie przeładunku do czasu przybycia doradcy DGSA,
g) akt terroru lub naruszenie ochrony - wstrzymanie przeładunku i postępowanie zgodne z Planem Ochrony Obiektu Portowego,
h) pożar kontenera z materiałami niebezpiecznymi i wybuch tych materiałów,
i) pożar środka transportu (pojazd, pociąg) na terenie portu,
j) rozlew, wyciek, rozsyp substancji niebezpiecznej i zagrożenia dla zdrowia i środowiska.

1.1. Czynności w razie wypadku lub zagrożenia

Identyfikacja potencjalnych zagrożeń, rozpoznanie różnych źródeł może przyczynić się do zbudowania lepszego systemu prewencji w zakresie bezpieczeństwa obrotu tymi ładunkami i bezpieczeństwa portu oddziaływujących na otoczenie zewnętrzne.
Ryzyko niosące potencjalne zagrożenia tkwi w wielu elementach, część z nich jest dobrze określona, rozpoznana, ale są także takie nierozpoznane, ich źródła nie są uświadomione. Najczęściej ujawniają się dopiero wyniku kolejnych wypadków i dopiero wtedy „wchodzą" w nowy program prewencji.
W razie zaistnienia podczas przewozu/przeładunku wypadku lub zagrożenia zatrudnieni pracownicy powinni wykonać następujące czynności, o ile jest to możliwe i bezpieczne.

Zasady ogólne postępowania w przypadku powstania zagrożenia:

a) poinformować o zagrożeniu inne osoby również te znajdujące się na statku oraz utrzymywać te osoby w możliwie najdalszej odległości od strefy zagrożenia,
b) unikać źródeł zapłonu, w szczególności nie palić i nie włączać żadnych urządzeń elektrycznych, które nie mają „certyfikatu bezpieczeństwa", wykonanie „EX" (nieiskrzące) i nie są przeznaczone do użycia w działaniach ratowniczych,
c) zawiadomić odpowiednie służby ratownicze, podając im wszystkie dostępne informacje dotyczące wypadku lub zagrożenia oraz towarów, których te zdarzenia dotyczą (załącznik nr 6 – telefony alarmowe),
d) zapewnić przybyłym ratownikom dostęp do dokumentów przewozowych,
e) nie stąpać na uwolnione materiały, nie dotykać ich, zapobiegać wdychaniu oparów, dymu, pyłu i par przez pozostawanie po stronie nawietrznej,
f) o ile jest to właściwe i bezpieczne, przystąpić do gaszenia małego lub będącego w fazie początkowej pożaru środka transportu przy wykorzystaniu podręcznych środków gaśniczych oraz sieci hydrantowej terminala,
g) o ile jest to możliwe i bezpieczne, zapobiec przedostaniu się uwolnionych materiałów do środowiska wodnego oraz zebrać uwolnione materiały, używając wyposażenia przewożonego na statku lub dostępnego na terminalu,

h) w przypadku pożaru kontenera z materiałami niebezpiecznymi, oddalić się od miejsca wypadku lub zagrożenia, poinformować inne osoby o konieczności oddalenia się od tego miejsca oraz stosować się do zaleceń służb ratowniczych,
i) zdjąć i unieszkodliwić w sposób bezpieczny zanieczyszczone ubranie i zanieczyszczone środki ochrony, które zostały użyte oraz umyć ciało odpowiednimi środkami,
j) stosować się do dodatkowych wskazówek, sformułowanych w karcie charakterystyki odpowiednio do zagrożeń stwarzanych przez wszystkie towary, których dotyczy wypadek lub zagrożenie.
k) stosować się do dodatkowych wskazówek, sformułowanych w Instrukcji BHP tworzonych indywidualnie dla przeładowywanych towarów niebezpiecznych

Reagowanie statku w sytuacji wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń na statku lub w jego otoczeniu.

W sytuacji wystąpienia zagrożeń na statku lub w jego otoczeniu, kapitan statku informuje niezwłocznie Służbę Kontroli Ruchu Statków, zwaną dalej „Służbą VTS", o wszystkich zdarzeniach, które:
1) mają wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak: kolizja, pożar, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;
2) zagrażają bezpieczeństwu morskiemu, takich jak: uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdatność do żeglugi statku, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.

Informacja, o której mowa powyżej, powinna zawierać:
1) informację dotyczącą identyfikacji statku;
2) pozycję statku;
3) liczbę osób na pokładzie;
4) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych.
Kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy Kodeksu ISM, informuje armatora o każdym zdarzeniu.

Na statku przewożącym towary niebezpieczne, na którym nastąpi pożar, rozsyp, rozlew, zatrucie chemiczne towarem niebezpiecznym lub prawdopodobne jest przedostanie się do morza towaru niebezpiecznego, załoga statku jest obowiązana postępować odpowiednio zgodnie z poradnikami EmS i MFAG.

Reagowanie ze strony obiektu portowego w sytuacji wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń na statku lub w jego otoczeniu - osoba wyznaczona powiadamia i wzywa Państwową Straż Pożarną, jeśli zachodzi taka konieczność, za pomocą łączności radiowej na ustalonych wcześniej kanałach alarmowych, powiadamia, Służbę Dyżurną Kapitanatu Portu (kanał 74 VHF) i VTS (kanał 12 lub 16 VHF), Portową Straż Pożarną zgodnie z załącznikiem 3.

Przeładunek kontenerów z materiałami niebezpiecznymi w portach morskich i portowych terminalach wymaga zapewnienia określonych warunków zabezpieczenia zewnętrznego będącego wyrazem ostrożności załadowcy w zakresie jego obsługi. Podczas dokonywania manipulacji przeładunkowych największym zagrożeniem dla przeładowywanego towaru,

statku, osób dokonujących przeładunku oraz otoczenia w strefie zagrożenia jest pożar, który nieopanowany w zarodku może doprowadzić do wybuchu na statku, w środkach transportu lądowego przed statkiem lub w miejscu postoju tych środków.

Pracownicy dokonujący czynności związanych z przeładunkiem towarów niebezpiecznych powinni każdorazowo zostać zapoznani z kartą charakterystyki danego ładunku oraz Instrukcji BHP przeładunku (potwierdzenie własnoręcznym podpisem).
Pracownicy zatrudnieni przy przeładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających powinni posiadać odpowiednie szkolenie stanowiskowe, uwzględniające rodzaje zagrożeń, zasady przeładunku oraz obchodzenia się z ładunkiem. Osobą odpowiedzialną za przeprowadzenie szkolenia jest osoba odpowiedzialna za przeładunek.
Potwierdzeniem przeprowadzenia szkolenia jest podpisana przez uczestników lista, która powinna być okazywana na żądanie organów kontrolnych. Sprawdzenie zdobytej wiedzy można przeprowadzić przy wykorzystaniu listy kontrolnej stanowiącej załącznik nr 4.

1.2. Siły, środki i procedury reagowania podmiotu na zagrożenia.

OT Port Świnoujście nie posiada własnych sił ratowniczych. W przypadku niewielkich zagrożeń reagować mogą pracownicy OT Port z wykorzystaniem własnych środków i podręcznego sprzętu gaśniczego. Do likwidacji zagrożeń może być użyty również sprzęt będący na wyposażeniu statku lub innych środków transportu znajdujących się na terenie terminala.

Zabezpieczenia przeciwpożarowe OT Port oraz zasady postępowania i użycia sprzętu ochrony przeciwpożarowej zawarte są w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego obowiązującej na terenie zakładu.

Zabezpieczeni w sprzęt przeciwrozlewowy.
a) poduszki sorbcyjne 25x25
b) mata sorbcyjna 40cm szerokości 80 metrów
c) sorbent Diatomit 10 worków po 25kg

1.3. Struktura organizacyjnej oraz możliwości operacyjne podmiotu wykonującego zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie.

Na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście działa Portowa Straż Pożarna w oparciu o Regulamin Organizacyjny uzgodniony z Państwową Strażą Pożarną i Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie. Portowa Straż Pożarna to zawodowa jednostka straży pożarnej.
W rozumieniu art. 15 pkt. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej, jest to jednostka ochrony przeciwpożarowej (umundurowana i wyposażona w specjalistyczny sprzęt) przeznaczona do walki z pożarami, klęskami żywiołowymi lub innymi miejscowymi zagrożeniami, a także do prowadzenia działalności prewencyjnej i szkoleniowej.

Portowa Straż Pożarna to:

a. 24 godzinne dyżury pełnione przez: punkt alarmowy, oficera dyżurnego i zastępy ratowników

b. Portowa Straż Pożarna posiada specjalistyczne wyposażenia w zakresie pożarowym, chemicznym i ekologicznym
c. Portowa Straż Pożarna wykonuje zadania wynikające z ochrony przeciwpożarowej - zapewnia wymagane asysty od strony wody, asysty chemiczne, rozstawia zapory przeciw rozprzestrzenianiu się substancji nierozpuszczalnych i lżejszych od wody na akwenach portu
d. w wymienionym zakresie zapewnia też interwencję w przypadku wystąpienia zdarzeń i zagrożeń
Portowa Straż Pożarna współpracuje z Państwową Strażą pożarną w zakresie likwidacji zagrożeń i skutków zdarzeń.

W skład Portowej Straży Pożarnej wchodzą dwa oddziały.
Oddział I w Szczecinie i tu na stanie są:
- statek pożarniczy STRAŻAK 24,
- statek pożarniczy STRAŻAK 28,
- łódź ratownicza „Strażak" 27,
- łódź aluminiowa robocza LM-1
- 3 pojazdy gaśnicze: (GBA 2,5/27, GCBA 10/60, GCBA 10/65),
- 5 pojazdów specjalnych: (SCRtChem, 2 x SLOp, 2 x SKw BUS),
a także sprzęt pomocniczy, w tym 2 przyczepy z zaporami 1x250m i 1 x 300m, separator do rozlewów olejowych.
Natomiast w oddziale drugim w Świnoujściu strażacy do dyspozycji mają statek pożarniczy „Strażak" 26.
Punkt Alarmowy:
tel.: (+48) 91 4308 998, (+48) 91 4308 355,(+48) 665 431 069
Fax: (+48) 91 462 41 12,
e-mail: straz@port.szczecin.pl

1.4. Obowiązujące procedury alarmowe, w zależności od rodzaju zagrożeń.

Pożar na statku

- powiadomić Państwową Straż Pożarną tel. **998** lub **112**
powiadomić Portową Straż Pożarną – punkt alarmowy - tel.: **(+48) 91 4308 998**
- uruchomić syrenę statkową nadając sygnał alarmowy składający się z dwóch krótkich dźwięków i jednego długiego. Sygnały te należy powtarzać do czasu przybycia jednostki Straży Pożarnej
- powiadomić Oficera Dyżurnego Kapitanatu Portu Świnoujście - **913216203, kanał 74 VHF**, bezpośrednio lub przez Dyspozytora zmianowego
- powiadomienie przedstawiciela statku (agenta, armatora)
- przerwać natychmiast wszelkie czynności związane z przeładunkiem
- bezzwłocznie podjąć akcję gaśniczą przy udziale sił i środków zgromadzonych na statku
- akcją ratowniczą kieruje Kapitan statku do czasu przybycia na miejsce zdarzenia dowódcy jednostki ochrony przeciwpożarowej (Kierownik Działań Ratowniczych – KDR)
- w razie konieczności opuszczenia stanowiska przeładunkowego Kapitan oraz załoga statku przygotowuje statek do natychmiastowego opuszczenia portu i wyjścia w morze
- Kapitan i załoga statku obowiązani są podporządkować się decyzją KDR

- statek na którym powstał pożar lub inne miejscowe zagrożenie, jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo innych statków lub urządzeń portowych albo ruchu statków może być odholowany w bezpieczne miejsce lub usunięty z portu - decyzję w tej sprawie podejmuje Kapitan Portu.

Pożar na nadbrzeżu

- powiadomić Państwową Straż Pożarną tel. **998** lub **112**
  powiadomić Portową Straż Pożarną – punkt alarmowy - tel.: **(+48) 91 4308 998**
- przerwać natychmiast wszelkie czynności związane z przeładunkiem
- przystąpić do opanowania pożaru (lub innego zagrożenia) i powstrzymać jego rozwój jeśli jest to możliwe
- przygotować statek do natychmiastowego opuszczenia portu
- oczekiwać na instrukcję od KDR

Sztorm

- jeśli prędkość wiatru przekroczyła wartości graniczne dla sprzętu lub powoduje nadmierny ruch statku względem nadbrzeża przeładunek należy przerwać – odpowiedzialnym za decyzję jest dyspozytor Portu
- statek zobowiązany jest do posiadania niezbędnego zapasu lin cumowniczych na okoliczność pogorszenia się pogody podczas postoju w porcie. Wszystkie liny powinny być odpowiedniej, jakości i wytrzymałości potwierdzonej atestami
- w szczególnie niekorzystnych warunkach hydro-meteorologicznych może wystąpić konieczność przerwania przeładunku, zamocowania dodatkowych lin cumowniczych, wezwania holowników, jeśli to możliwe przyjęcia balastu i wyjścia statku w morze

Burza (z wyładowaniami atmosferycznymi, zanik zasilania elektrycznego)

- w powyższej sytuacji należy niezwłocznie przerwać prace manipulacyjne i przeładunkowe.

Rozlew cieczy. Przy rozlewie cieczy ropopochodnych lub innej cieczy niebezpiecznej na terenie placu składowego lub nadbrzeża OT Port-u należy:

- przerwać natychmiast wszelkie czynności związane przeładunkiem.
- powiadomić Kapitanat Portu Świnoujście
- zabezpieczyć studzienki kanalizacyjne przed możliwością przedostania się cieczy do kanalizacji
- dążyć do usunięcia przyczyny i skutków rozlewu
- powiadomić Państwową Straż Pożarną

  Przy rozlewie cieczy ropopochodnych lub innej cieczy niebezpiecznej na terenie akwenu portowego należy:
- przerwać natychmiast wszelkie czynności związane przeładunkiem.
- powiadomić Kapitanat Portu Świnoujście
- dążyć do usunięcia przyczyny i skutków rozlewu.

  Oczekiwać na polecenia z kapitanatu portu, który koordynuje działania wyspecjalizowanych jednostek do zwalczania rozlewisk na wodzie.

Zagrożenie zdrowia lub życia należy wzywać:

- Pomoc medyczna **999** lub **112**
- Policja **997** lub **112**
- Straż Pożarna **998** lub **112**

Inne zagrożenia związane z właściwościami przeładowywanych materiałów niebezpiecznych

- postępowanie zgodnie z instrukcjami BHP tworzonymi indywidualnie dla każdej przeładowywanej substancji – załącznik nr 8 oraz informacjami zawartymi w karcie MSDS

Ewakuacja awaryjna statku

- decyzję o wyprowadzeniu statku z portu podejmuje Kapitan Portu lub w jego imieniu Oficer Dyżurny Kapitanatu Portu

Ewakuacja osób z zagrożonego terenu zakładu, obowiązki d-cy ewakuacji

- dowódca akcji ewakuacyjnej (pracownik zakładu nadzorujący prace przeładunkowe), zgodnie z przepisami, odpowiada za ustalenie rodzaju zagrożenia, zaplanowanie i organizację bezpiecznych dróg ewakuacji, alarmowanie, kierowanie ewakuowanymi do bezpiecznego miejsca, udzielanie pomocy poszkodowanym. D-ca ewakuacji ponosi odpowiedzialność za życie i zdrowie uczestników.

Główne obowiązki dowódcy akcji ewakuacyjnej:

- Ustalenie sytuacji i ocena zagrożenia
  - Określenie rodzaju i zasięgu zagrożenia.
  - Identyfikacja osób poszkodowanych lub bezpośrednio zagrożonych.
  - Prognozowanie rozwoju sytuacji.
- Planowanie i organizacja ewakuacji
  - Wyznaczenie najbezpieczniejszych dróg ewakuacji (odwrotu).
  - Zorganizowanie ewakuacji ludzi i mienia poza strefę zagrożenia.
  - Ustalenie sposobów i metod poszukiwania zagrożonych i niesienia im pomocy.
- Alarmowanie i komunikacja
  - Alarmowanie odpowiednich służb (straży pożarnej, pogotowia).
  - Ustalenie sygnałów i środków alarmowych.
  - Utrzymywanie łączności ze wszystkimi uczestnikami akcji.
- Kierowanie działaniem
  - Wydawanie rozkazów i poleceń oraz kontrolowanie ich wykonania.
  - Nadzorowanie realizacji zasad i procedur ratowniczych.
  - Współpraca z innymi służbami i personelem technicznym.
- Bezpieczeństwo i odpowiedzialność
  - Odpowiedzialność za życie, zdrowie i bezpieczeństwo wszystkich uczestników akcji.
  - Sprawdzanie stanu liczbowego ludzi w celu szybkiego wykrywania zaginionych.
- Podejmowanie decyzji
  - Zarządzenie ewakuacji ludzi i mienia.

- Wstrzymanie ruchu drogowego i zakaz przebywania osób trzecich w rejonie działania.

Szczegółowe informacje dot. sposobu postępowania na wypadek pożaru lub innego zagrożenia zawarte są w Kartach charakterystyk substancji niebezpiecznej lub preparatu niebezpiecznego.

1.5. Organizacja łączności w sytuacji wystąpienia zagrożeń

- w przypadku wystąpienia zagrożenia na terminalu służby ratownicze, które przybyły na miejsce zapewniają łączność według własnych procedur
- w przypadku kiedy zagrożenie obejmuje akwen portu, służby ratownicze w razie potrzeby łączą się z Kapitanatem Portu - Oficer Dyżurny - **913216203, kanał 74 VHF**
- łączność bezprzewodowa na terenie portu odbywa się na wewnętrznym kanale UKF nr 1 (pasmo ogólnoportowe OT Port).

2. Informacje na temat zgodności opisanych w instrukcji procesów i procedur z właściwymi wymaganiami

Instrukcja technologiczna jest zgodna z aktami obowiązującego prawa na terenie obiektu portowego, do których zaliczymy:

1) kodeksach, o których mowa w rozdziale VII Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz.U. 1984 nr 61 poz. 318). Zmiany Dz. U. z 2016 r. poz. 869, zm.: Dz. U. z 2016 r. poz. 2029 oraz z 2017 r. poz. 142 oraz Dz.U. 2024 poz. 1778); w tym Kodeks IMDG.
2) Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 1975r. nr 35, poz. 189). Zmiany Dz.U. 2018 poz. 135.
3) Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartej w Genewie dnia 26 maja 2000 r. (Tj. Dz. U. z 2010 r. nr 235, poz. 1537);
4) Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 840);
5) ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 643);
6) rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (tj. Dz. U. z 2023 poz. 822);
7) ZARZĄDZENIE NR 3 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE z dnia 06 kwietnia 2023 r. PRZEPISY PORTOWE. Dziennik Urzędowy Województwa

Zachodniopomorskiego z dnia 11 kwietnia 2023 roku poz.2321). Stan prawny na 09 września 2025r. tekst jednolity https://www.ums.gov.pl/bezpieczenstwo-morskie/przepisy-portowe

8) ROZPORZĄDZENIE MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach (tj. Dz. U. z 2024r, poz.1202).

3. Informacje wymagane na podstawie przepisów wydanych przez właściwego dyrektora urzędu morskiego lub uznane za istotne przez podmiot.

3.1. Doradca DGSA (rzeczoznawca)

Zgodnie z art. 15. ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wyznaczyć na swój koszt co najmniej jednego doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, właściwego ze względu na zakres wykonywanego przewozu lub czynności z nim związanych, określonych odpowiednio w ADR, RID lub ADN.
Obowiązek wyznaczenia doradcy nie dotyczy uczestników wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych każdorazowo w ilościach mniejszych niż określone w ADR, RID lub ADN.

3.2. Raport z wypadku

Jeżeli w związku z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych miał miejsce poważny wypadek lub awaria w rozumieniu ADR, RID lub ADN uczestnik przewozu, w terminie 14 dni od dnia wystąpienia zdarzenia, przekazuje raport:

1) Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego – w przypadku przewozu towar ów niebezpiecznych koleją;
2) właściwemu ze względu na miejsce wystąpienia zdarzenia wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego – w przypadku przewozu drogowego towarów niebezpiecznych;
3) właściwemu ze względu na miejsce wystąpienia zdarzenia dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej – w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych żeglugą śródlądową;
4) Szefowi Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych – w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu należącymi do sił zbrojnych lub środkami transportu, za które siły zbrojne są odpowiedzialne.

Zdarzenie, po zaistnieniu którego wymagane jest sporządzenie raportu ma miejsce wówczas, gdy doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych lub bezpośredniego zagrożenia takim uwolnieniem, zranienia osób, szkody materialnej, zniszczenia środowiska, gdy spełnione zostało co najmniej jedno z następujących kryteriów:

1. Zranienie osób oznacza zdarzenie, które spowodowało śmierć lub obrażenia ciała w wyniku bezpośredniego oddziaływania przewożonego towaru niebezpiecznego, przy czym obrażenia, o których mowa:

a. wymagają zastosowania intensywnej opieki medycznej;
b. wymagają leczenia szpitalnego przez co najmniej jedną dobę; lub
c. powodują niezdolność do pracy przez co najmniej trzy kolejne dni.

2. Ryzyko uwolnienia towaru występuje w wtedy, gdy uległy uszkodzeniu urządzenia chroniące ładunek, w wyniku czego, nie są one wystarczające do kontynuowania przewozu, lub gdy z jakiegokolwiek innego powodu nie można zapewnić odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa (np. z powodu uszkodzenia cysterny lub kontenera, przewrócenia się cysterny lub wystąpienia pożaru w bezpośrednim sąsiedztwie zdarzenia).

3. Szkoda materialna lub zniszczenie środowiska oznaczają uwolnienie towarów niebezpiecznych, niezależnie od ich ilości, powodujące straty oceniane na kwotę większą niż 50 000 euro. Dla potrzeb oceny strat nie powinny być brane pod uwagę uszkodzenia uczestniczących w zdarzeniu środków transportu przewożących towary niebezpieczne oraz uszkodzenia infrastruktury transportowej.

4. Udział służb ratowniczych, połączonych z ewakuacją ludności lub zamknięciem publicznych szlaków komunikacyjnych (dróg kołowych/kolejowych) na okres co najmniej trzech godzin z powodu zagrożenia stwarzanego przez towary niebezpieczne.

3.3. Postępowanie po zakończeniu działań ratowniczo-gaśniczych

W przypadku wystąpienia zdarzenia wymagającego podjęcia działań ratowniczo-gaśniczych na terenie OT Port Świnoujście podmiot zarządzający, bezzwłocznie, po zawiadomieniu właściwych podmiotów wykonujących zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie oraz właściwych jednostek, których udział w akcji ratowniczo-gaśniczej jest uzasadniony koniecznością ochrony zdrowia lub życia ludzkiego, środowiska naturalnego lub mienia, przekazuje właściwemu kapitanowi portu informacje dotyczące czasu i miejsca zdarzenia oraz nazwy i rodzaju statku lub innego obiektu pływającego znajdującego się na akwenie wód morskich portu, obiektu lub ładunku zlokalizowanego na obszarze lądowym portu, którego zdarzenie dotyczy.

Bezzwłocznie po zakończeniu działań ratowniczo-gaśniczych, podmiot zarządzający, którego te działania dotyczyły, przekazuje właściwemu kapitanowi portu informacje dotyczące:
1) czasu rozpoczęcia i zakończenia działań ratowniczo-gaśniczych;
2) nazwy i rodzaju statku lub innego obiektu pływającego znajdującego się na akwenie wód morskich portu, obiektu lub ładunku zlokalizowanego na obszarze lądowym portu, którego dotyczyły działania ratowniczo-gaśnicze;
3) wielkości sił i środków jednostek, które brały udział w działaniach ratowniczo-gaśniczych;
4) liczby poszkodowanych osób i stopnia odniesionych przez nie obrażeń;
5) szacunkowej wartości szkód materialnych;
6) uwag i wniosków związanych ze zdarzeniem, którego dotyczyły działania ratowniczo-gaśnicze, mogących mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa w porcie.

3.4. Zasady udzielania pierwszej pomocy MFAG (Medical First Aid Guide)

Ogólny spis towarów niebezpiecznych objętych kodeksem IMDG zawiera odnośniki dotyczące numerów EmS i numerów tabel MFAG. Jeśli właściwa nazwa przewozowa (poprawna nazwa techniczna lub nazwa chemiczna) względnie numer ONZ danego środka chemicznego jest znany, odsyłacze zarówno do spisu ogólnego (alfabetycznego), jak i spisu numerycznego kodu IMDG wskażą na numer tabeli MFAG środka chemicznego. Również w kartach MSDS w sekcji 14 związanej z transportem podane są numery tabel MFAG.
Sam MFAG podaje ogólne informacje na temat konkretnych skutków toksycznych, które mogą wystąpić. Sposób postępowania zalecany w MFAG jest określony w odpowiednich tabelach, a bardziej wyczerpujący w odpowiednich rozdziałach.

4. Załączniki

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

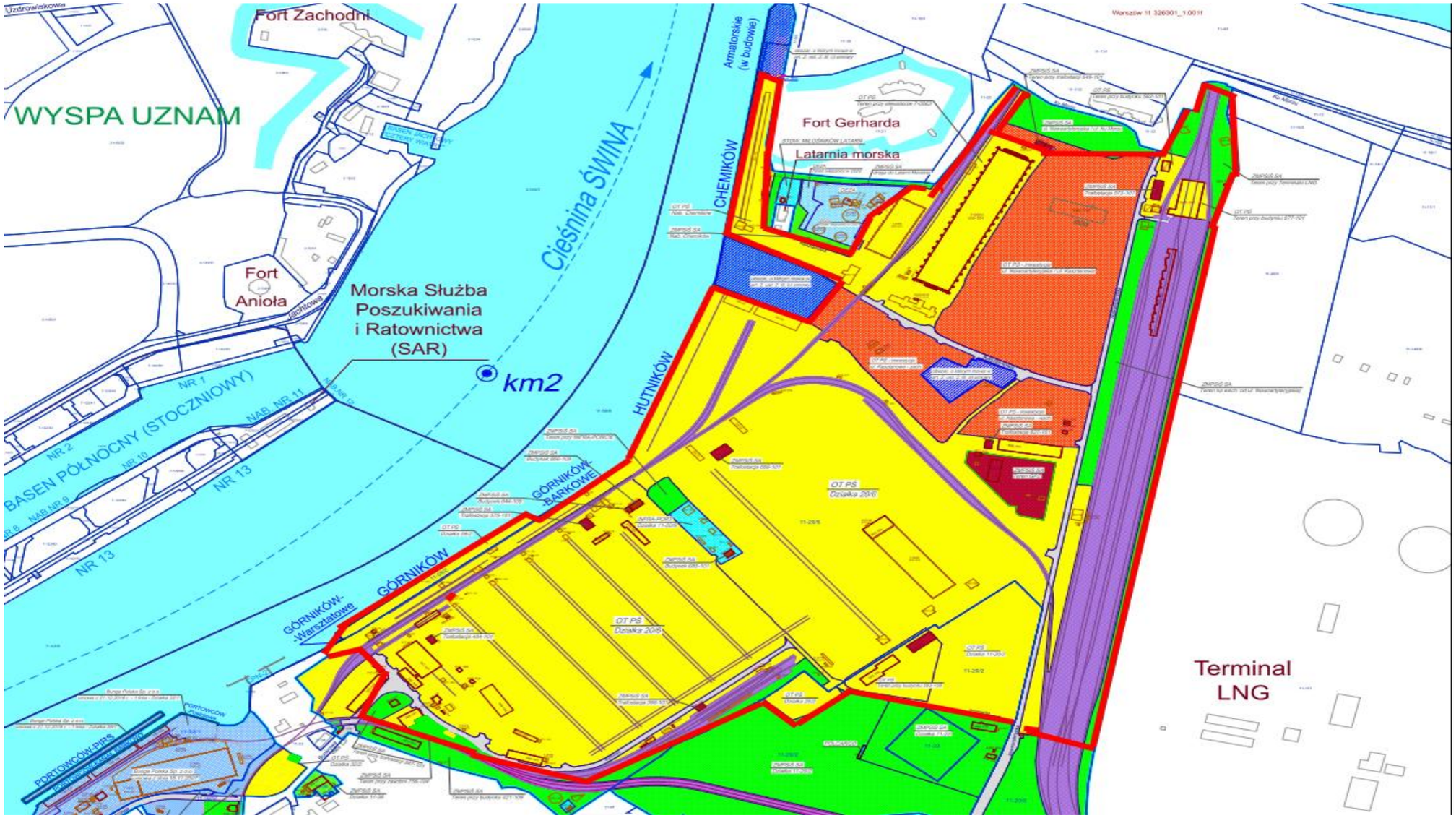
Nr załącznika	Tytuł załącznika	Strona
Załącznik Nr 1	Karty MSDS	**42**
Załącznik Nr 2	Plan terminalu ze wskazaniem jego granic, stałych elementów infrastruktury nabrzeża, lokalizacji urządzeń przeładunkowych, lokalizacji środków ochrony przeciwpożarowej i dróg ewakuacyjnych.	**43**
Załącznik Nr 3	Dane kontaktowe jednostek lub osób właściwych w sprawach bezpieczeństwa wyznaczonych przez podmiot oraz informacja na temat sposobów alarmowania podmiotu wykonującego zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie oraz właściwych jednostek, o których mowa w art. 118 ustawy o bezpieczeństwie morskim, które uczestniczą w działaniach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze objętym instrukcją technologiczną, wraz ze wskazaniem sposobu bezpośredniego alarmowania danej jednostki lub osoby;	**46**
Załącznik Nr 4	Lista kontrolna w zakresie czynności związanych z obsługą przeładunku przez terminal	**44**
Załącznik Nr 5	Lista kontrolna w zakresie czynności kapitana statku i czynności związanych z obsługą statku przez terminal	**48**
Załącznik Nr 6	Karta zmian ze wskazaniem terminu i zakresu zmian wprowadzonych do instrukcji technologicznej.	**49**
Załącznik Nr 7	Lista kontaktów alarmowych	**53**
Załącznik Nr 8	Instrukcja BHP podczas realizacji przeładunku z udziałem substancji ……	**55**

Załącznik Nr 1	Karta MSDS

Numer kolejny	Data wprowadzenia	Towar
1	01-10-2018	UN0012 Naboje do broni z pociskiem obojętnym 1.4S
2		
3		
4		
5		
6		

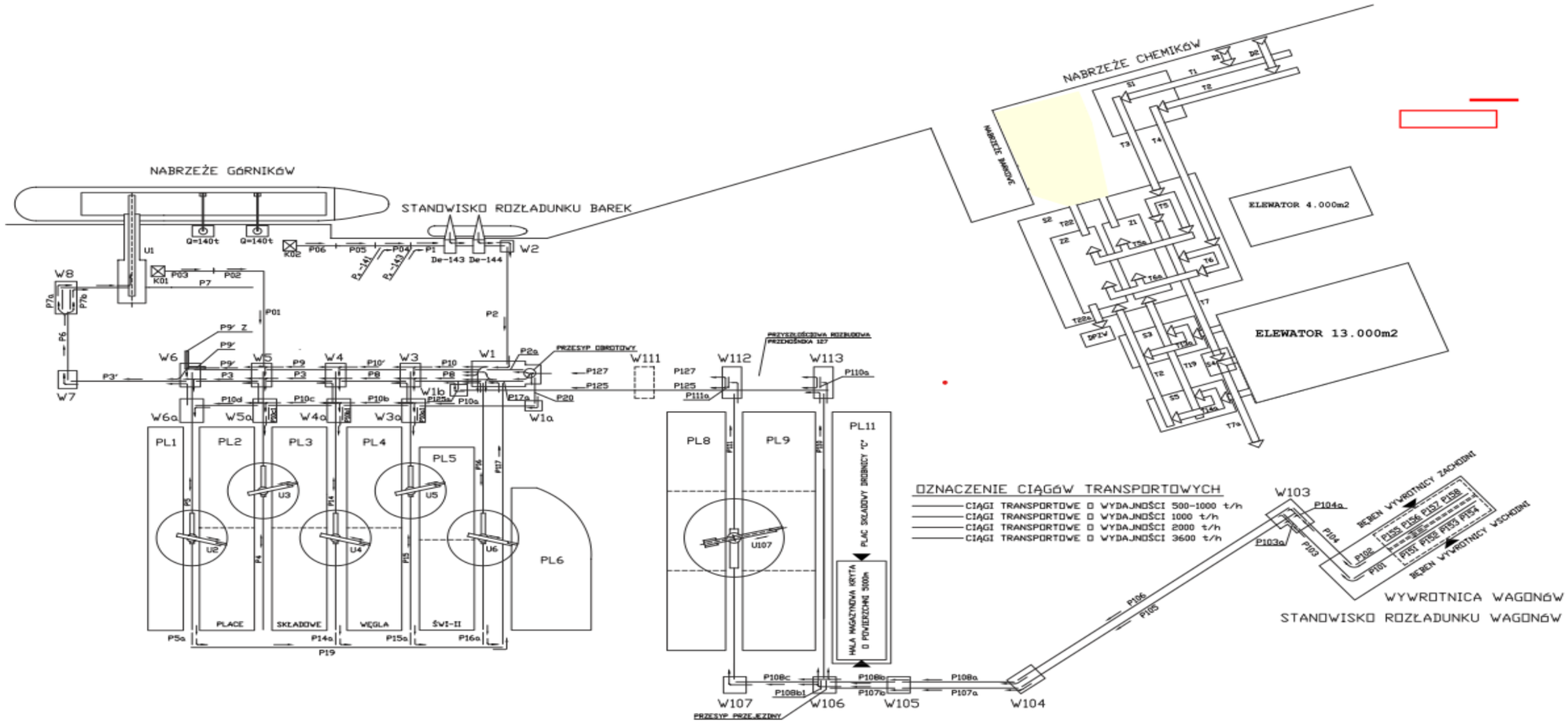
Załącznik Nr 2	**Plan terminalu ze wskazaniem jego granic, stałych elementów infrastruktury nabrzeża, lokalizacji urządzeń przeładunkowych, lokalizacji środków ochrony przeciwpożarowej i dróg ewakuacyjnych**	

Linia granic Terminala oznaczona na czerwono



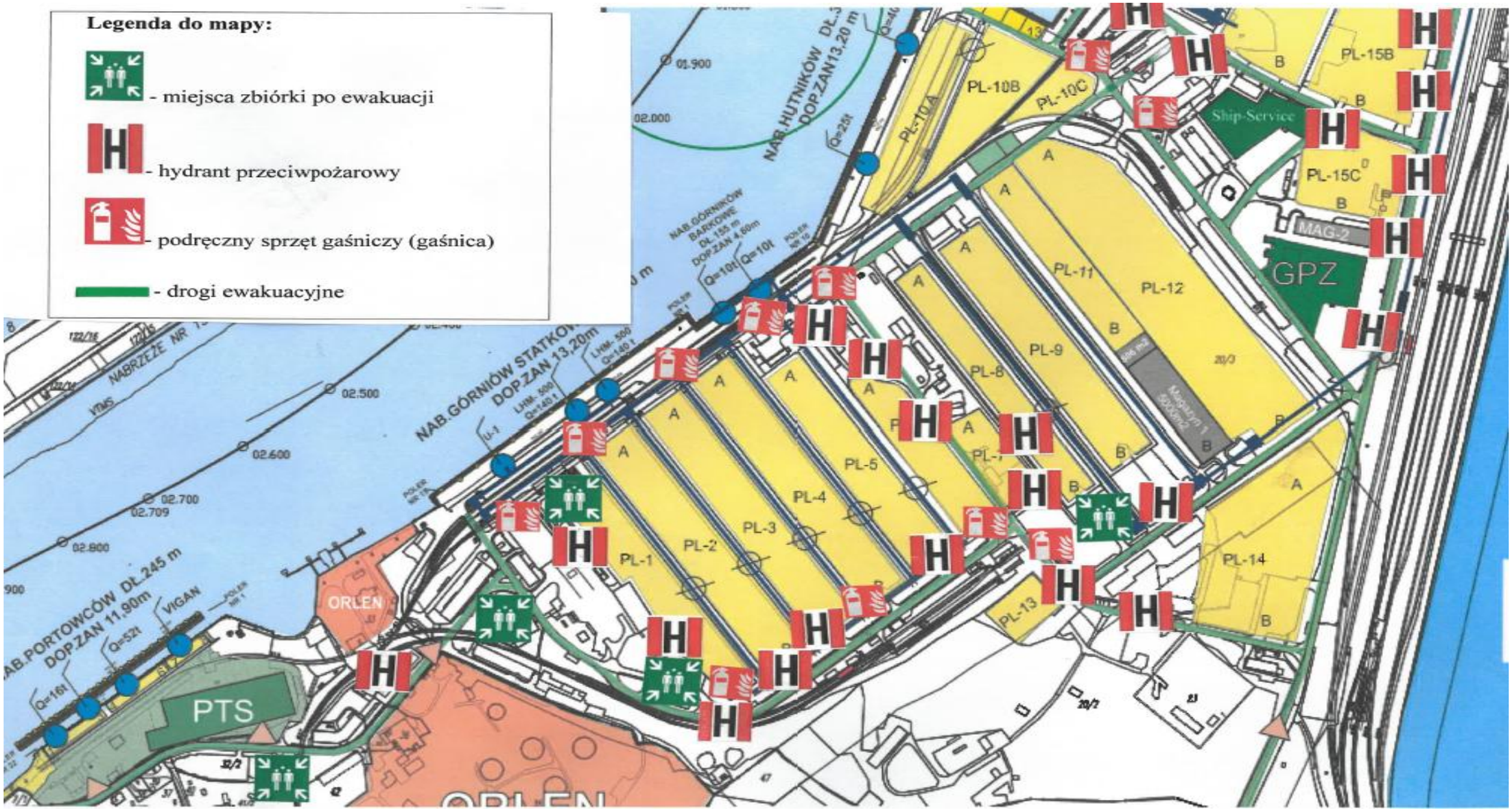
Załącznik Nr 2	**Plan terminalu ze wskazaniem jego granic, stałych elementów infrastruktury nabrzeża, lokalizacji urządzeń przeładunkowych, lokalizacji środków ochrony przeciwpożarowej i dróg ewakuacyjnych**	

Lokalizacja urządzeń przeładunkiowych



Załącznik Nr 2	**Plan terminalu ze wskazaniem jego granic, stałych elementów infrastruktury nabrzeża, lokalizacji urządzeń przeładunkowych, lokalizacji środków ochrony przeciwpożarowej i dróg ewakuacyjnych**	

Mapa rozmieszczenia hydrantów przeciwpożarowych, podręcznego sprzętu ppoż. (gaśnice), dróg ewakuacji i miejsc zbiórki po ewakuacji



Załącznik Nr 3	**Dane kontaktowe jednostek lub osób właściwych w sprawach bezpieczeństwa wyznaczonych przez podmiot oraz informacja na temat sposobów alarmowania podmiotu wykonującego zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie oraz właściwych jednostek, o których mowa w art. 118 ustawy o bezpieczeństwie morskim, które uczestniczą w działaniach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze objętym instrukcją technologiczną, wraz ze wskazaniem sposobu bezpośredniego alarmowania danej jednostki lub osoby**

OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.

Siedziba podmiotu - Zarząd

Adres: ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście, Polska

Centrala tel.: +48 91 32 77 200 Sekretariat tel.: +48 91 32 15 292 e-mail: **info@otport.swinoujscie.pl**	Biuro Zarządu Spółki tel.: +48 91 32 15 292 e-mail: **info@otport.swinoujscie.pl**

Główny Dyspozytor
tel.:+48 91 32 77 410
tel. kom.: +48 601 777 604
fax: +48 91 32 16 107
e-mail: **glowny.dyspozytor@otport.swinoujscie.pl**
Dyspozytor Zmianowy
tel.: +48 91 32 77 414 (24 h)
tel. kom.: +48 693 719 801
fax: +48 91 32 16 107
e-mail: **dyspozytor@otport.swinoujscie.pl**
Biuro przepustek
tel.:+48 91 32 77 250

Lp.	Nazwisko Imię	Funkcja	Telefon
1	Karol Bowżyk	Prezes Zarządu	506 185 222
2	Marcin Lejman	Dyrektor ds. Eksploatacji	601 086 622
3	Leszek Czajkowski	Dyrektor ds. Utrzymania Ruchu	603 792 198
4	Jakub Żukowski	Główny Koordynator ds. Eksploatacji	601 777 604
5	Tomasz Jagusz	Kierownik Działu Eksploatacji	603 770 057
6	Krzysztof Kaczorowski	Kierownik Magazynów i Placów Składowych	609 132 733

Portowa Straż Pożarna:

(Uwaga !!! lista telefonów alarmowych do Państwowej Straży Pożarnej w załączniku nr 6)

Punkt Alarmowy:
tel.: (+48) 91 4308 998, (+48) 91 4308 355,(+48) 665 431 069
Fax: (+48) 91 462 41 12,
e-mail: straz@port.szczecin.pl

Komendant:
mgr inż. Jarosław Rudzki
tel.: (+48) 91 4308 255,
e-mail: j.rudzki@port.szczecin.pl

Statek pożarniczy STRAŻAK 24 Szczecin
tel.: (+48) 661 408 791
e-mail: strazak24@port.szczecin.pl

Statek pożarniczy STRAŻAK 28 Szczecin
Tel.: (+48) 605 181 982
e-mail: strazak28@port.szczecin.pl

Statek pożarniczy STRAŻAK 26 Świnoujście
tel.: (+48) 661 408 640
e-mail: strazak26@port.szczecin.pl

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

ul. Nabrzeże Władysława IV 1
72-600 Świnoujście
Kontakt
(+48 91) 321 49 17
(+48 91) 321 59 29
(+48 91) 321 60 42
(+48) 505 050 969
polratok.2@sar.gov.pl
Alarmowanie
Morskie kanały radiowe monitorowane przez PCK
VHF - kanał 11 - łączność operacyjna Służby SAR
VHF - kanał 16

Wydział Środowiska

Urząd Morski w Szczecinie

tel. 91 44 03 325,
tel. 91 44 03 485,
tel. 91 4 03 419.

Załącznik Nr 4	**Lista kontrolna w zakresie czynności związanych z obsługą przeładunku przez terminal**
I	**Szkolenie**
	W jaki sposób pracownik uzyskuje wiedzę o właściwościach ładunków niebezpiecznych? Jak często organizowane są szkolenia w zakresie przeładunków ładunków niebezpiecznych? Czy wszyscy pracownicy bezpośrednio związani z przeładunkiem ładunków niebezpiecznych odbyli wymagane szkolenia – kiedy ostatnie, data. Czy wszystkie osoby kierujące pracownikami i związani pośrednio z przeładunkiem odbyli wymagane szkolenia – kiedy ostatnie, data. Czy wszyscy pracownicy odbyli szkolenie w wymiarze 10 godzin? Czy szczegółowe programy szkoleń są zatwierdzone przez osobę uprawnioną? Jak często organizowane są treningi z użyciem sprzętu ratowniczego? Kto nadzoruje terminy ważności szkoleń z zakresu przeładunków kontenerów z ładunkiem niebezpiecznym – jak pracownicy powiadamiani są o wygaśnięciu terminu ważności kursu? Jak potwierdza się efektywność szkoleń.
II	**Świadomość zagrożeń**
	Czy uświadamia się pracowników o mogących wystąpić zagrożeniach, pożarach i wypadkach spowodowanych niewłaściwym obchodzeniem się z ładunkami niebezpiecznymi? Czy omawia się i analizuje bezpieczne metody pracy z udziałem pracowników? Jak oddziałuje się na wzrost świadomości i ryzyko zagrożeń? Czy omawia się przykłady awarii i innych sytuacji niebezpiecznych mających miejsce w przeszłości – prezentuje przykłady? Co robi osoba, która zauważy wyciek ładunku niebezpiecznego z kontenera? Czy pracownik może wskazać gdzie znajduje się jego osobisty sprzęt ochrony dróg oddechowych?
III	**Dokumenty – znajomość**
	Jak zapoznaje się pracowników z przepisami prawa dotyczącymi przeładunku kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi? Czy istnieje wymóg wdrożenia instrukcji technologicznej do stosowania przez uzyskanie podpisu pracownika o jej stosowaniu? Jak pracownicy powiadamiani są o zmianach i nowych zaleceniach – forma tych zmian?
IV	**Kontenery – oznakowanie**
	Czy kontenery oznakowane są zgodnie z kartą indywidualną towaru wg Kodeksu IMDG? Kto odpowiada za zgodność i czytelność prawidłowego oznakowania kontenera? Czy występowały przypadki oznakowania kontenera niezgodnie z jego zawartością w ostatnim roku? Jak postępuje się z kontenerem niewłaściwie oznakowanym? Jak potwierdza się zgodność klasy IMDG wprowadzonej do systemu operacyjnego i faktycznego oznakowania kontenera?
V	**Użytkowanie sprzętu do przeładunków**
	Kto odpowiada za dopuszczenie sprzętu przeładunkowego do użycia przy przeładunku kontenerów z ładunkiem niebezpiecznym? Czy stosowany sprzęt przeładunkowy posiada atest sprawności technicznej i badań?. Czy w książce pracy sprzętu oraz protokole OT odnotowuje się dane z dokonania przeglądu sprzętu – czy wpisy są aktualne? Czy osoby, które dokonują napraw sprzętu przeładunkowego mają odpowiednie kwalifikacje?

Załącznik Nr 5	**Lista kontrolna w zakresie czynności kapitana statku i czynności związanych z obsługą statku przez terminal**

Protokół
uzgodnień bezpiecznej operacji przeładunkowej
Memorandum of understanding safety handling operations

z dnia .....
date

Port .....

Nazwa statku
Name of the vessel .....

Załadowca
Stevedore .....

Miejsce operacji załadunkowej/wyładunkowej
Place of loading/discharging operations .....

Planowana data przeładunku godzina
Planned date of handling ..... hour .....

L.p.	Treść uzgodnień	Tak Yes	Nie No
1.	Czy głębokość wody oraz siła wiatru są odpowiednie do prowadzenia operacji przeładunkowych ? *Is the water depth and wind speed suitable for handling operations?*		
2.	Czy statek jest bezpiecznie zacumowany ? *Is the ship securely moored ?*		
3.	Czy jest bezpieczny dostęp do statku od strony nabrzeża ? *Is there safe access to the ship from the berth?*		
4.	Czy w przypadku niebezpieczeństwa statek w każdej chwili może opuścić nabrzeże ? Can the ship leave the quay at any time in the event of an emergency?		
5.	Czy uzgodniony system łączności pomiędzy statkiem a załadowcą jest sprawny ? *That the agreed communication system between the ship and the shipper is sound ?* - środki łączności *means of communication* …….. - język *language* …….. - nr telefonów *phone numbers* ……		

	- kanały UKF *VHF channels* ……..		
6.	Czy uzgodniono osoby do wzajemnych bezpośrednich kontaktów ? *Have persons been agreed on for direct contact with each other ?* - przedstawiciel statku *representative of the vessel* …… - przedstawiciel załadowcy *representative of the stevedore* …….. - DGSA ……		
7.	Czy na statku i na nadbrzeżu znajdują się odpowiednie osoby na wypadek niebezpieczeństwa ? *Is there competent staff on board and on shore in case of emergency?*		
8.	Czy uzgodniono przebieg operacji ładunkowych i balastowania ? *Have the loading and ballasting operations been agreed ?*		
9.	Czy w planie załadunkowym określono kolejność załadunku, rodzaj i ilość dysponowaną na poszczególne ładownie ? *Has the loading plan specified the loading sequence, type and quantity to be allocated to particular holds?*		
10.	Czy uzgodniony został sposób postępowania w przypadku awarii lub konieczności zatrzymania ciągu ładunkowego ? *Has the procedure to be followed in the event of a breakdown or the necessity to stop the cargo proces been agreed ?*		
11.	Czy sprawdzono stan gotowości statku do załadunku oraz wymagane zabezpieczenia ? *Has the ship's readiness for loading and the required securing been checked ?*		
12.	Czy strony uzgodniły kolejność załadunku lub wyładunku ładunków niebezpiecznych? *Have the parties agreed the sequence in which dangerous goods are to be loaded or unloaded ?*		
13.	Czy pokrywy ładowni są zamknięte i odpowiednio zabezpieczone ? *Are the hold covers closed and properly secured ?*		
14.	Czy węże pożarowe i sprzęt gaśniczy na statku i nabrzeżu znajdują się we właściwym miejscu i są sprawne technicznie ? *Are the fire hoses and fire-fighting equipment on the ship and on the quay in the proper place and in good working order ?*		
15.	Czy został przygotowany sprzęt i środki do likwidacji ewentualnych rozlewów czy też uwolnienia towaru ? *Have the equipment and means to deal with spillages or releases been arranged ?*		
16.	Czy uzgodniono strefy zakazu palenia tytoniu i używania ognia ? *Have no smoking and no fire zones been agreed ?*		

Uwagi
Remarks……

……

Data, godzina
Date, time **……**

STATEK / *VESSEL* **ZAŁADOWCA / *STEVEDORE***

stanowisko
rank …… ……

podpis
signature …… ……

Załącznik Nr 6	**KARTA ZMIAN** (Aktualizacja INSTRUKCJI)

Numer kolejny korekty	Data wprowadzenia korekt	Zakres zmian	Imię, nazwisko i stanowisko osoby dokonującej zmian	Podpis

Załącznik Nr 7	Lista kontaktów alarmowych

Kapitanat Portu Świnoujście
ul. Wybrzeże Władysława IV 7, 72-600 Świnoujście
Tel. (+48 91) 44 03 570 (w dni robocze od 07.00 do 15.00)
Fax: (+48 91) 322 40 30
e-mail: sekretariat_kpe@ums.gov.pl

Oficer Dyżurny Kapitanatu Portu Świnoujście
Osoba kontaktowa : Oficer Dyżurny Kapitanatu Portu
Wywołanie: Kapitanat Świnoujście
VHF 74
Tel.: (24 h) (+48 91) 44 03 391, (+48 91) 321 62 03
Fax: (+48 91) 321 25 51
E-mail: ofdyzurnykpe@ums.gov.pl

Operator VTS
Osoba kontaktowa: Operator VTS
Wywołanie: Świnoujście Traffic
VHF 12, 16
Tel.: (24 h) (+48 91) 44 03 390, (+48 91) 321 67 00
Fax: (+48 91) 321 67 70
Email: swinoujscietraffic@ums.gov.pl

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Świnoujściu
Osoba kontaktowa : Oficer Dyżurny Miejskiego Stanowiska Kierowania
Adres: ul. Barlickiego 18, 72-602 Świnoujście
Tel.: (+48 91) 327 52 29 lub (+48) 998 (emergency) Miejskie Stanowisko Kierowania; (+48 91) 327 52 10 sekretariat; (+48) 535 044 644 centrala
Fax: (+48 91) 327 52 13 sekretariat
E-mail: km.swinoujscie@szczecin.kwpsp.gov.pl – MSK

Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Szczecinie
Adres: ul. Firlika 9-14, 71-637 Szczecin
Tel.: (+48 91) 480 88 01
Fax: (+48 91) 480 88 02
E-mail: kancelaria@szczecin.kwpsp.gov.pl

Komenda Miejska Policji w Świnoujściu
Osoba kontaktowa : Oficer Dyżurny
Adres: ul. Krzywoustego 2a, 72-600 Świnoujście
Tel.: (+48 91) 326 75 11, (+48 91) 326 75 12 lub (+48) 997, (+48) 112 (emergency)
Fax: (+48 91) 326 75 13
E-mail: dyzurny.swinoujscie@sc.policja.gov.pl

Urząd Wojewódzki - Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego
Osoba kontaktowa: Dyżurny Centrum
Adres: Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin

Tel.: (+48 91) 430 33 42,
Fax: (+48 91) 433 85 22
E-mail: wczk@szczecin.uw.gov.pl
Mobile: (+48) 696 031 168
Hotline: (+48) 800 170 010

Wydział Zarządzania Kryzysowego (WZK) – Świnoujście
Urząd Miasta Świnoujście
Adres: ul. Wojska Polskiego 1/5, 72-600 Świnoujście
Tel.: (+48 91) 321 44 26, (+48 91) 322 00 08, (+48 91) 322 00 09
Fax: (+48 91) 321 44 26
E-mail: wzk@um.swinoujscie.pl

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa SAR
Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne
Osoba kontaktowa : Oficer Dyżurny MPCK
Adres: ul. Władysława IV 1, 72-600 Świnoujście
Tel.: (+48 91) 321 49 17, (+48 91) 321 59 29
Fax: (+48 91) 321 60 42
Mobile: (+48) 505 050 969
E-mail: polratok.2@sar.gov.pl

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa SAR
Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne
Osoba kontaktowa : Oficer Dyżurny MRCK
Adres: ul. Hryniewickiego 10, 81-340 Gdynia
Tel.: (+48 58) 620 55 51, (+48 58) 621 68 11, (+48 58) 661 01 97
Fax: (+48 58) 660 76 40
Mobile: (+48) 505 050 971
E-mail: polratok.1@sar.gov.pl

Portowa Straż Pożarna
Osoba kontaktowa : Oficer Dyżurny
Adres: ul. Bytomska 1, 70-603 Szczecin
Tel.: (+48 91) 430 83 55, (+48 91) 430 89 98, (+48) 665 431 069
Fax: (+48 91) 462 41 12,
E-mail: straz@port.szczecin.pl

Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego Szczecin
Adres: ul. Mazowiecka 14, 70-526 Szczecin
Tel. (24 h): (+48) 999, (+48) 112, (+48 91) 433 38 01

Pogotowie Ratunkowe SPZOZ Szpital Miejski im. Jana Garduły w Świnoujściu
Adres: ul. Mieszka I 5, 72-600 Świnoujście
Tel. (24 h): (+48) 999, (+48) 112, (+48 91) 888 45 22

Zarząd Morskich Portów Szczecin - Świnoujście
Osoba kontaktowa: Główny Dyspozytor Portu
Adres: ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin

Tel. (24 h): (+48 91) 430 83 71,
Fax: (+48 91) 462 46 34
E-mail: dispatcher@port.szczecin.pl

Załącznik Nr 8	**Instrukcja BHP podczas realizacji przeładunku z udziałem substancji ……..**

Instrukcja opracowywana jest przez dział BHP OT Port Świnoujście na podstawie karty charakterystyki, karty MSDS i innych informacji (np. Instrukcja Technologiczna, Instrukcja Bezpiecznej Obsługi Statku itp.)

1. Krótki opis substancji, dla której tworzona jest Instrukcja
2. Zagrożenia dla zdrowia
3. Postępowanie w przypadku wystąpienia zagrożenia dla zdrowia
4. Inne zagrożenia wynikające z właściwości chemicznych przeładowywanej substancji.
5. Środki bezpieczeństwa, jakie należy przedsięwziąć w trakcie przeładunku.
6. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych
7. Uwagi i postanowienia końcowe (zawierające istotne zdaniem autora instrukcji informacje dla bezpiecznej realizacji przeładunku nie ujęte w punktach 2 do 7 instrukcji.