



# DB Port Szczecin Sp. z o. o.

Ul. Bytomska 14, 70-603 Szczecin



**BROSZURA INFORMACYJNA**



## Lokalizacja DB Port Szczecin Sp. z o. o.





## I. TERMINAL DB PORT SZCZECIN SP. Z O. O.

### INFORMATOR O TERMINALU

DB Port Szczecin Sp. z o. o. jest uniwersalnym przeładowcą portowym, zlokalizowanym w porcie Szczecin nad Odrą, w rejonie południowego Bałtyku.



**53°25'08"N**  
**14°34'12"E**

DB Port Szczecin ma bogate doświadczenie w przeładunkach towarów, sięgające lat 50-tych XX w. Jest największym portem przeładunkowym granitów w Europie oraz liczącym się przeładowcą aluminium.

Podstawą jego funkcjonowania są przeładunki towarów drobnicowych, ładunków ciężkich i ponadgabarytowych, masowych i kontenerów, projektów specjalnych w różnych relacjach oraz na różne środki transportu. Spółka eksploatuje terminale przeładunkowe, magazyny oraz place składowe. Na jej terenie znajduje się Wolny Obszar Celny wraz z zapleczem magazynowo - składowym. Terminal dysponuje różnym

sprzętem przeładunkowym, takim jak suwnice STS i RTG, dźwigi samojezdne, dźwigi nabrzeżowe, układarki, wozy kontenerowe, etc.

### Główne zalety DB Port Szczecin:



- doskonała lokalizacja portu oraz połączenie z europejską siecią transportową TEN-T;
  - powierzchnia 50 ha;
  - 3 km nabrzeży, około 200 000m<sup>2</sup> placów składowych oraz około 60 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej;
  - terminal drobnicowy przeładujący bloki granitowe, wyroby stalowe, metale nieżelazne, produkty drewnopochodne itp.;
  - feederowy terminal kontenerowy o zdolności przeładunkowej 150 000 TEU i składowej 5000 TEU, z możliwością podłączenia 157 kontenerów chłodniczych, obsługujący kontenery większości światowych armatorów oceanicznych;
- 
- terminal masowy o rocznej zdolności przeładunkowej 500 000 ton, z krytym magazynem i bagownią;
  - terminal obsługujący sztuki ciężkie i project cargo;
  - Kod Podmiotu Gospodarki Narodowej NATO umożliwiający przeładunki sprzętu wojskowego;
  - zaawansowane systemy IT;
  - wykwalifikowana kadra pracownicza;
  - przynależność do grupy Deutsche Bahn AG.



## II. CHARAKTERYSTYKA NABRZEŻY

### 1. Nabrzeże Czeskie

Nabrzeże przeładunkowe o długości 410m. i szerokości 20m. o dopuszczalnym zanurzeniu 9,15m. przeznaczone jest do przeładunku towarów drobnicowych, masowych i kontenerów. Powierzchnia przyległych placów składowych to 30 744m<sup>2</sup>. Powierzchnia magazynów składowych w obrębie nabrzeża to 7487m<sup>2</sup>.

Nabrzeże wyposażone jest w mobilne żurawie nabrzeżowe typu Gottwald HMK 260E DOR 50t szt. 1, Gottwald HMK 230E DOR 100t 1 szt. oraz żurawie elektryczne: FUD Mińsk Mazowiecki DOR 16t szt.3.

### 2. Nabrzeże Słowackie

Nabrzeże przeładunkowe o długości 565m. i szerokości 20m. o dopuszczalnym zanurzeniu 9,15m. przeznaczone do przeładunku towarów drobnicowych, masowych i kontenerowych. Powierzchnia przyległych placów składowych to 19 616m<sup>2</sup>. Powierzchni magazynów składowych w obrębie nabrzeża to 8 059m<sup>2</sup>. Nabrzeże wyposażone jest w mobilny żuraw nabrzeżowy Gottwald HMK 230E DOR 100t. 1szt. oraz żurawie elektryczne: FUD Mińsk Mazowiecki DOR 16t. 3 szt.

### 3. Nabrzeże Fińskie

Nabrzeże przeładunkowe przeznaczone do przeładunku kontenerów, o długości 300m o dopuszczalnym zanurzeniu 9,15m i szerokości 30m. Powierzchnia przyległych placów to 89 647m<sup>2</sup>. Nabrzeże wyposażone jest w suwnice kontenerowe STS: Kocks DOR 45t szt. 1 i STS Kocks DOR 48t szt. 1. Kontenery transportowane są przy użyciu Suwnica kontenerowa RTG Sisu DOR 40t szt. 4, oraz reachstacker LINDE C4531 TL DOR 45t szt. 1; KALMAR DRF 450-65S5 DOR 45t szt. 1 HYSTER RS46-36CH DOR 46t szt. 1.

### 4. Nabrzeże Rosyjskie

Nabrzeże Rosyjskie, o długości 322m i dopuszczalnym zanurzeniu 6,70m oraz szerokości 20m przeznaczone jest do przeładunku ładunków drobnicowych. Powierzchnia przyległych placów składowych to 43 800m<sup>2</sup>. Powierzchnia przyległych magazynów składowych to 23 235m<sup>2</sup>. Nabrzeże obsługiwane jest przez żurawie elektryczne: FUD Mińsk Mazowiecki DOR 3t sztuk 3.

### 5. Nabrzeże Rumuńskie

Nabrzeże Rumuńskie o długości 600m o dopuszczalnym zanurzeniu 7,70m i szerokości 35m. przeznaczone jest do przeładunku ładunków drobnicowych Powierzchnia przyległych placów składowych to 11 092m<sup>2</sup>. Powierzchnia przyległych magazynów składowych 4 600m<sup>2</sup>. Nabrzeże wyposażone jest w żurawie elektryczne: VEB Kranbau DOR 6t szt. 2, FUD Mińsk Mazowiecki DOR 6,3t szt. 2; FUD Mińsk Mazowiecki DOR 16t szt. 1.

### 6. Nabrzeże Węgierskie

Nabrzeże Węgierskie o długości 612m o dopuszczalnym zanurzeniu 8,4m oraz szerokości 35m przeznaczone do przeładunku ładunków drobnicowych. Powierzchnia przyległych placów składowych to 10 352m<sup>2</sup>. Powierzchnia przyległych magazynów składowych 5 808m<sup>2</sup>. Nabrzeże wyposażone jest w żurawie elektryczne typu FUD Mińsk Mazowiecki DOR 6,3t szt. 1; FUD Mińsk Mazowiecki DOR 16t szt. 1.

### 7. Nabrzeże Polskie

Nabrzeże Polskie o długości 260m, szerokości 30m dopuszczalnym zanurzeniu 9,15m przeznaczone jest do przeładunku ładunków drobnicowych i kontenerów. Powierzchnia przyległych placów składowych to 1 900m<sup>2</sup>. Nabrzeże wyposażone jest w żurawie elektryczne: FUD Mińsk Mazowiecki DOR 16t szt. 1; Famak DOR 25t szt. 1.

## III. PRZEPISY POWIĄZANE

1. Dyrektywa 2001/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 grudnia 2001 r. ustanawiająca zharmonizowane wymagania i procedury dotyczące bezpieczeństwa załadunku i wyładunku na masowcach (Dz. U. UE z dnia 16.01.2002).
2. „Kodeks BLU” - kodeks bezpiecznego załadunku i wyładunku masowców wg załącznika do rezolucji Zgromadzenia IMO A.862 (20) z dnia 27.11.1997 r.
3. Zarządzenie Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 5 kwietnia 2004 r. w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i wyładunku masowców.
4. Zarządzenie Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2004r. zmieniające zarządzenie w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i wyładunku masowców.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31.03.2003 w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami morskimi (Dz.U. 03.35.295).
6. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 kwietnia 2011 r. w sprawie metod i środków kontroli w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich Dz.U.11.93.539.
7. Przepisy portowe - Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17 września 2002 r. z późniejszymi zmianami.



#### **IV. ORGANIZACJA PRZYJĘCIA STATKU DO OBSŁUGI PRZEZ DB PORT SZCZECIN SP. Z O. O.**

DB Port Szczecin obsługuje masowce w zakresie załadunku i rozładunku towarów masowych. Organizacja przyjęcia statku jest zgodna z opisanymi poniżej zasadami, w przypadku zmiany przepisów portowych wymienionych w rozdz. I pkt 11, stosowane są uregulowania określone w aktualnych Przepisach Portowych.

1. Wszystkie czynności niezwiązane z rozładunkiem lub załadunkiem w czasie zacumowania przy nabrzeżu DB Port Szczecin są obsługiwane przez Agenta Statku.
2. Wszystkie czynności od zacumowania statku do wyjścia statku z portu są obsługiwane przez Agenta Statku.
3. Statek ma obowiązek zgłaszania i zdawania odpadów statkowych do wyznaczonej przez Zarząd Portów Szczecin i Świnoujście firmy odbierającej zgodnie z obowiązującym na terenie portu programem odbioru odpadów statkowych.
4. Stałą łączność ze statkiem w czasie zacumowania przy nabrzeżach DB PS utrzymuje Agent Statku;
5. Ze strony DB PS utrzymywana jest łączność telefoniczna (24h/dobę) przez przedstawiciela terminala
  - a. Gospodarz Statku tel. 693 888 617; 693 888 629;
  - b. Dyspozytor Zmianowy tel. 693 888 601.
6. Za przestrzeganie przepisów portowych odpowiedzialny jest użytkownik obszaru portu.
7. Na obszarze portu obowiązują procedury postępowania zgodne z zasadami ISPS, które obowiązują na podstawie międzynarodowej Konwencji IMO, podmiotem zarządzającym systemem ISPS jest Zarząd Portów Szczecin i Świnoujście.
8. Za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku odpowiedzialny jest kapitan statku.
9. Statek zacumowany w porcie powinien od zachodu do wschodu słońca i podczas ograniczonej widoczności włączyć oświetlenie zewnętrzne zgodnie z przepisami portowymi.
10. Statek ma obowiązek korzystania z pilota zgodnie z przepisami portowymi.
11. Statek ma obowiązek korzystania z usług holowniczych zgodnie z przepisami portowymi.
12. Statek o długości 50 m i większej ma obowiązek korzystania z pomocy cumowników portowych.
13. Dyspozytor Zmianowy wyznacza miejsce postoju i obsługi statku.
14. Pracą cumowników kieruje Dyspozytor Zmianowy.
15. Przed podejściem statku, aż do momentu zacumowania, wyznaczone położenie dziobu powinno być oznakowane przez umieszczenie na nabrzeżu: w dzień pomarańczowej chorągiewki o wym. 50 x 50 cm, w nocy pomarańczowego światła.
16. Zabrania się na obszarze portu między innymi:
  - usuwania, uszkodzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych, środków ratunkowych, sygnałowych i pirotechnicznych,
  - splukiwania nadbudówek pokładów statków.

#### **V. OBOWIĄZKI AGENTA STATKU**

Agent Statku jest przedstawicielem i działa w imieniu armatora i kapitana statku. Obowiązki należące do kapitana statku może w jego imieniu wypełniać agent. Ilekroć jest mowa o obowiązkach kapitana, może je w jego imieniu wypełniać agent i w tym przypadku należy traktować je jako obowiązki Agenta Statku.

Obowiązki agenta:

1. Dokonać zgłoszenia przybycia statku poprzez wprowadzenie wstępnego zgłoszenia statku wraz z odpowiednimi załącznikami w systemie PHICS (Polish Harbor Information and Control System).
2. Zgłoszenie powinno być wprowadzone do systemu przynajmniej 24 h przed przybyciem statku.
3. Zgłoszenie powinno być przekazane do akceptacji przez Kapitanat Portu w systemie PHICS.
4. Wszystkie inne czynności obsługiwane przez agenta w trakcie czynności przeładunkowych (po uzyskaniu koniecznych zezwoleń Kapitana Portu) np. bunkrowanie, prace pożarowo niebezpieczne, remonty, zdawanie zanieczyszczeń, pobieranie towarów, muszą być zgłoszone Dyspozytorowi Zmianowemu. Jeżeli w/w prace będą prowadzone równocześnie z pracami przeładunkowymi, muszą zostać zaakceptowane przez Terminal.
5. Uzyskać zezwolenie na wyjście statku od Kapitana Portu po dokonaniu odprawy granicznej, celnej i fitosanitarnej. Zezwolenie polega na elektronicznej akceptacji zgłoszenia wyjścia w systemie PHICS.
6. Agent morski może wykreować deklaracje wyjścia statku w systemie PHICS najwcześniej 24h przed wyjściem statku, do akceptacji przekazać najwcześniej 2 h przed wyjściem statku, ale nie później niż 3 h po odcumowaniu statku.
7. Opisane w tej regulacji zasady mogą zostać zmienione w wyniku zmiany przepisów portowych.
8. Agent w imieniu statku przekazuje do DB Port Szczecin informacje dotyczące statku, drogą telefoniczną, elektroniczną lub w formie papierowej.
9. Agent morski przyjmując statek do obsługi powinien zwrócić uwagę czy akceptując statek do przewozu konkretnego ładunku, upewnił się, że statek jest przystosowany do obsługi przy użyciu posiadanych przez Terminal urządzeń przeładunkowych i czy konstrukcja statku nie będzie przeszkodą w bezpiecznej obsłudze statku.



## VI. OBOWIĄZKI KAPITANA STATKU

W imieniu kapitana statku podczas czynności przeładunkowych może występować Agent Statku.

W celu uzyskania zgody na wejście statku do portu, kapitan po przybyciu na redę, powinien nawiązać łączność z Kapitanem Portu i zgłosić drogą radiotelefoniczną następujące dane:

1. Aktualny czas przybycia na redę;
2. Nazwę, znak wywoławczy, numer IMO, banderę i port macierzysty;
3. Plan załadunku lub wyładunku;
4. Zanurzenie na wejściu i przewidywane zanurzenie na wyjściu;
5. Czas wymagany dla balastowania lub wybalastowania;
6. Odległość od wodnicy do górnej krawędzi pierwszego luku przeznaczonego do prac ładunkowych i odległość od burty statku do luku ładowni;
7. Umieszczenie trapu;
8. Prześwit pionowy;
9. Szczegóły eksploatacyjne;
10. Ilość i typ lin cumowniczych;
11. Wymagania dodatkowe dla ładunku;
12. Szczegóły wszystkich niezbędnych napraw mogących opóźnić cumowanie, rozpoczęcie przeładunku lub wyjście statku;
13. Posiadać na statku wystarczającą do manewrowania wielkość załogi;
14. Wypełnić i przekazać DB Port Szczecin pre arrival ship;
15. Pozostawać w łączności z Agentem Statku;
16. Pozostawać w łączności telefonicznej z Gospodarzem Statku i/lub Dyspozytorem Zmianowym;
17. Uzgadniać na piśmie plan rozładunku lub załadunku oraz ewentualne jego zmiany. Uzgodnienia dokonuje kapitan lub jego przedstawiciel.

## VII. OBOWIĄZKI KAPITANA STATKU PO ZACUMOWANIU STATKU I W TRAKCIE CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH

Obowiązki kapitana statku w trakcie czynności ładunkowych:

1. Wypełnić i przekazać DB Port Szczecin ship/shore safety checkiist (checklist) zgodnie z prawdą;
2. Zapewnienie kontroli oficera wachtowego w trakcie wszelkich czynności przeładunkowych;
3. Prowadzenie rozmieszczenia ładunku i wody balastowej pod ciągłą kontrolą;
4. Zapewnienie pozostawienia statku bez przechyłu;
5. Zapewnienie bezpiecznego cumowania statku;
6. Powiadomienie Terminala o wymaganiach w zakresie trymowania ładunku;
7. Powiadomienie Terminala o wymaganiach w zakresie zharmonizowania pomiędzy wybalastowaniem lub balastowaniem a szybkością prac ładunkowych i o wszelkich zmianach w tym zakresie;
8. Zapewnienie bezpiecznego wypompowywania wód balastowych z szybkością dostosowaną do uzgodnionego planu załadunku;
9. Zaznajomienie załogi w zakresie porozumień z portem na wypadek zmian pogodowych;
10. Prowadzenie prac z otwartym płomieniem i powodujących wydzielanie dużych ilości ciepła, tylko po uzyskaniu zgody kapitana portu;
11. Stały nadzór nad pracami ładunkowymi;
12. Zapewnienie stałej łączności z przedstawicielem DB PS, szczególnie zapewniając możliwość natychmiastowego porozumienia w przypadku uszkodzenia lub sytuacji zagrożenia;
13. Powiadomienie przedstawiciela DB PS o terminie rozpoczęcia ostatecznego trymowania statku;
14. Prowadzenie równomiernego wy/załadunku celem uniknięcia skręcenia konstrukcji statku;
15. Przedsięwziąć wszelkie środki ostrożności w celu uniknięcia wybuchu, w razie ulatniania się łatwopalnych oparów (np. w trakcie balastowania);
16. Podpisanie deklaracji i zdanie na ład odpadów statkowych dla firmy odbierającej, zgodnie z procedurami portowymi;
17. Uzyskać zgodę kapitana portu na czynności, które tego wymagają, a szczególnie: bunkrowanie, prace spawalnicze, zdawanie wód zaolejonych;
18. Przy zejściu załogi ze statku, za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku odpowiedzialny jest kapitan statku. Ruch załogi po terenie DB Port Szczecin odbywa się zgodnie z zasadami przedstawionymi w systemie ISPS. Załoga schodząca ze statku powinna być zapoznana z obowiązującymi na terenie Terminala zasadami ruchu załogi;
19. W przypadku powstania pożaru na statku lub innego miejscowego zagrożenia należy postępować zgodnie z odpowiednią procedurą (alarmem) statkową, o powstałej sytuacji zawiadomić natychmiast oficera dyżurnego kapitanatu portu;
20. Kapitan statku kombinowanego (OBO lub O/O) powinien przekazać następujące dodatkowe informacje:
  - rodzaj trzech ostatnio przewożonych ładunków;



- datę i miejsce wy/załadunku ostatnio przewożonej ropy naftowej;
  - Informację o zawartości zbiorników resztkowych oraz o tym, czy są one wypełnione gazem obojętnym i uszczelnione;
  - datę, miejsce i nazwę instytucji, która wystawiła ostatni certyfikat odgazowania;
21. Opisanie w tej regulacji zasady mogą zostać zmienione w wyniku zmiany Przepisów Portowych określonych w rozdz. I pkt 11; stosowane są uregulowania określone w aktualnych Przepisach Portowych.

## VIII. OBOWIĄZKI DB PORT SZCZECIN SP. Z O. O.

W imieniu DB Port Szczecin, ciągłą łączność telefoniczną ze statkiem utrzymuje Gospodarz Statku lub Dyspozytor Zmianowy. Gospodarz Statku tel. 693 888 617; 693 888 629, Dyspozytor Zmianowy tel. 693 888 601.

1. Wszystkie uzgodnienia pomiędzy statkiem a Terminalem oraz czynności kontrolne powinny być udokumentowane. Informacje dla kapitana statku mogą być przekazywane bezpośrednio przez Gospodarza Statku lub dwutorowo, Gospodarz Statku-Statek i/lub Gospodarz Statku-Agent-Statek.
2. DB Port Szczecin powinien przyjmować do wy/załadunku stałych ładunków masowych statki, które są w stanie bezpiecznie zacumować, biorąc pod uwagę głębokość wody przy nabrzeżu, maksymalne wymiary statku, urządzenia cumownicze i odbojowe, bezpieczny dostęp do statku z nabrzeża oraz przewidywane przeszkody w operacjach przeładunkowych.
3. Portowe urządzenia przeładunkowe powinny być sprawne i posiadać wymagane certyfikaty, a ich operatorzy posiadać właściwe uprawnienia.
4. Tam, gdzie jest stosowany system automatycznego ważenia ładunku, urządzenia ważące powinny być kalibrowane w regularnych i dedykowanych dla rządzenia odstępach czasu.
5. Pracownicy portowi powinni być przeszkoleni w zakresie bezpiecznego prowadzenia prac przeładunkowych oraz być odpowiednio wyposażeni w środki ochrony indywidualnej.
6. Poniższe informacje w imieniu DB Port Szczecin przekazuje Kapitanowi Statku Agent Statku drogą elektroniczną:
  - nazwę nabrzeża, przy którym mają być prowadzone prace przeładunkowe;
  - charakterystykę urządzeń przeładunkowych;
  - właściwości nabrzeża;
  - minimalną głębokość wody wzdłuż nabrzeża i w kanałach podejściowych;
  - gęstość wody;
  - możliwość użycia holowników ustala się przed wejściem statku do portu, biorąc pod uwagę zanurzenie na wejściu/wyjściu statku, budowę statku, rodzaj obsługi wy/załadunek itp;
  - w przypadku załadunku, informacje o właściwościach ładunku kapitan otrzymuje przed zawinięciem do portu z biura armatora;
  - zmiany w istniejących planach załadunku lub wyładunku;
  - ostrzeżenia o nietypowych urządzeniach cumowniczych;
  - wszelkie ograniczenia w balastowaniu i wybalastowaniu;
  - maksymalne dopuszczalne zanurzenie na wejściu i wyjściu uzależnione od stanu wody;
  - zasady ruchu załogi statku na terenie portu;
  - inne informacje żądane przez kapitana.
7. Informacje, które przed zacumowaniem statku, kapitan otrzymuje od Dyspozytora Zmianowego:
  - miejsce ustawienia statku (podczas podejścia statku miejsce takie musi zostać oznaczone pomarańczową chorągiewką a po zmroku pomarańczowym światłem);
  - ustawienie burty statku względem nabrzeża;
8. Po zacumowaniu statku, Gospodarz Statku dostarcza na statek i wypełnia wspólnie z Kapitanem ship/shore safety checklist (checklist).
9. Gospodarz statku sprawdza masowiec pod względem zgodności z następującymi wymogami:
  - czy jest wyposażony w ładownie i luki ładunkowe umożliwiające prawidłowy załadunek/wyładunek, sztauowanie i trzymowanie;
  - czy luki ładunkowe są oznakowane zgodnie z planem wy/załadunku,
  - czy oznakowanie jest wyraźnie, czytelne i widoczne;
  - czy systemy otwierania i zamykania pokrywy luków ładowni, oraz urządzenia zabezpieczające są w stanie gwarantującym bezpieczeństwo pracowników uczestniczących w przeładunku;
  - jeżeli zostały zamontowane światła sygnalizacji stałego przechyłu statku należy sprawdzić przed przeładunkiem ich prawidłowe działanie;
  - jeśli wymagane jest posiadanie na burcie zatwierdzonego urządzenia automatycznych obliczeń statecznościowo-ładunkowych, urządzenie to powinno posiadać odpowiedni certyfikat i powinno być sprawne;
  - czy napęd i mechanizmy pomocnicze statku funkcjonują prawidłowo;
  - czy wyposażenie pokładowe służące do cumowania i postoju statku jest sprawne i utrzymane we właściwym stanie;
  - ustala ze statkiem plan operacji przeładunkowych. Zmiany planu muszą być obustronnie potwierdzone na piśmie



- bezpośrednio po jego zaakceptowaniu. Ze strony statku, plan uzgadnia kapitan lub jego przedstawiciel;
- Pozostaje w stałej łączności telefonicznej w ciągu całej doby.
10. Przed i podczas czynności przeładunkowych przedstawiciel Terminala zobowiązany jest do:
- dostarczenia kapitanowi nazwisk i procedur umożliwiających kontakt z personelem portu (alarmowa lista kontaktowa);
  - podjęcia wszelkich środków ostrożności celem uniknięcia spowodowania uszkodzeń statku, a w przypadku ich wystąpienia zawiadomić kapitana i agenta statku;
  - zapewnienia utrzymania statku w pozycji bez przechyłu;
  - informowania kapitana i agenta o zauważonych na statku nieprawidłowościach mających wpływ na bezpieczeństwo czynności przeładunkowych;
  - zapewnienie równomiernego przeładunku celem uniknięcia skręcenia konstrukcji statku; zgodnie z planem ładunkowym;
  - prowadzenia załadunku w taki sposób, aby w jego konsekwencji nie występowały lokalne oddziaływania ładunku na konstrukcję statku, zgodnie z planem ładunkowym;
  - zapewnienia, aby ciężar ładunku w poszczególnych ładowniach był zgodne z planem wy/załadunku;
  - zapewnienia trzymowania ładunku zgodnie z wymaganiami kapitana;
  - zapewnienia, aby po zakończeniu wy/załadunku wyjściowe zanurzenie było zgodne z założeniami; ustalenia z kapitanem lub oficerem ładunkowym zgodne z planem za/wyładunkowym;
  - zawiadamia kapitana statku o zmianach w obsadzie stanowisk przeładunkowych, mających wpływ na prędkość przeładunku;
  - nadzoruje, aby na pokładzie statku lub w sąsiedztwie strefy przeładunkowej nie były prowadzone prace spawalnicze, z otwartym ogniem lub z wydzielaniem dużej ilości ciepła;
  - w przypadku konieczności przeprowadzenia powyższych prac, uzgadnia z kapitanem zmiany planu wy/załadunkowego;
  - utrzymuje ciągły kontakt ze statkiem w trakcie czynności przeładunkowych gwarantujących możliwość natychmiastowego przerwania czynności przeładunkowych w przypadku zaistnienia takiej potrzeby;
  - potwierdza w formie pisemnej zakończenie czynności przeładunkowych.
11. Opisane w broszurze zasady mogą zostać zmienione w wyniku zmiany Przepisów Portowych, innych postanowień prawnych mających wpływ na sposób prowadzenia czynności z bezpieczną obsługą masowców oraz przepisów ustawodawczych wpływających na pracę Terminala.





## SPIS TREŚCI

I. Terminal DB Port Szczecin Sp. z o.o.....	str. 3
II. Charakterystyka nabrzeży .....	str. 4
III. Przepisy powiązane .....	str. 4
IV. Organizacja przyjęcia statku do obsługi przez DB Port Szczecin Sp. z o.o.....	str. 5
V. Obowiązki Agenta Statki .....	str. 5
VI. Obowiązki Kapitana Statku .....	str. 6
VII. Obowiązki Kapitana Statku po zacumowaniu Statku i w trakcie czynności ładunkowych .....	str. 6
VIII. Obowiązki DB Port Szczecin Sp. z o.o.....	str. 7
IX. Załączniki .....	str. 10



Załącznik nr 1. Pre arrival.

**Pre arrival (ship)**

Dear sir, In accordance with the BtU Code we kindly ask you to send the following information before arrival at our terminal to our operational department.			
Master:			
ETA date and time:		Name ship:	
Name master:		IMO number:	
Flag: _____ ^		Call sign:	
Port of registry:			
Owner:		Charterer:	
Length overall:		Length cargo area:	
Beam:			
Ships accommodation ladder:		Starboard	Port
Maximum air draught:			
Maximum deballast/ballast rate per hour:			
Total time requested for deballasting:			
Distance from waterline to first hatch:			
Distance from the ships side to the hatch opening:			
Arrival draught:			
Departure draught:			
Number and type of mooring lines:			
Cargo particulars (f.i. water content, dusty, etc.):			
Details of the ships cargo handling gear. If any:			
Details of any repairs (If there is a delay):			
Extra information requested by the agent or terminal:			
Special request on behalf of the ship:			
Are the hatch covers large enough to load/discharge ?			
Are the holds self trimming ?			
Are the hold numbers in accordance with the loading/unloading plan and clear visible to the cranedriver ?			
Possibility to secure the hatch covers ?			
Opening/closing system hatch covers is operational ?			
Is the deck illumination operational and sufficient ?			
Are the ships list indicators operational?			
Is the ships loadmaster certified and operational ?			
Is the main engine operational at any time ?			
Are the auxiliary engines operational at any time ?			
Are the deckwinches operational any time ?			
Mark the relevant answer with an 'X' Yes	No		Yes No



Załącznik nr 2. Shipshore safety checklist.

**SHIPSHORE SAFETY CHECKLIST  
For Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers**

Date:

Port:

Loading  Unloading

Terminal/Quay: .....

Available depth of water in berth: .....

Minimum Air draught\*: .....

Ship's name: .....

Arrival draught (read/calculated): .....

Air draught: .....

Calculated departure draught: .....

Air draught: .....

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

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

1. Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation?		
2. Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?		
3. In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?		
4. Is there safe access between the ship and the wharf? <i>Tended by Ship/Terminal (cross out the appropriate)</i>		
5. Is the agreed ship/terminal communications system operative?		
<i>Communication method: <b>VERBAL / MOBILE PHONE</b></i>		
<i>Language: <b>ENGLISH</b></i>		
<i>Radio channels/phone numbers:</i>		
6. Are the liaison contact persons during operations positively identified?		
<i>Ship contact persons: .....</i>		
<i>Shore contact person (s): <b>FOREMAN / BOATSWAIN</b> Location: <b>ON DECK / STEVEDORE OFFICE</b></i>		
7. Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency?		
8. Have any bunkering operations been advised and agreed?		



9. Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?		
10. Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed		
11. Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?		
12. Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter VI of SOLAS?		
13. Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?		
14. Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal?		
<i>Loader:..... Rate:..... tones/hr.</i> <i>Loader:..... Rate:..... tones/hr.</i> <i>Loader:..... Rate:..... tones/hr.</i>		
15. Has a cargo operations plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting?		
Copy lodged with:.....		
16. Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?		
17. Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed?		
18. Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up?		
19. Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?		
20. Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed?		
<i>Tonnage held by the terminal conveyor system:</i>		
21. Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?		

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

Time: ..... Date: .....

For Ship:..... For Terminal: .

Rank:..... Position/Title



Załącznik nr 3. Potwierdzenie zakończenia operacji ładunkowej.

		DB Port Szczecin Sp. z o.o. ul. Bytomska 14 70-603 Szczecin www.deutschebahn.com/portszczecin Phone +48 (0)91 430 86 60 Fax +48 (0)91 462 47 79 sekretariat@dbport.pl	
		Szczecin	24.02.2020
<b>CONFIRMATION OF CARGO OPERATION'S COMPLETION</b>			
Vessel name: Nazwa statku	<b>0</b>	Terminal/ Quay: terminal/nabrzeże	<b>SŁOWACKIE</b>
The vessel has been moored: Statek zacumowano		<b>00.01.1900 00:00</b>	
Has been started Rozpoczął	discharging on: wyładunek:	<b>00.01.1900 00:00</b>	
Has been finished Zakończył	discharging on: wyładunek:	<b>00.01.1900 00:00</b>	
The vessel has been unmoored: Statek odcumował		<b>00.01.1900 00:00</b>	
No any damages were caused to the ship.			
..... DB Port Szczecin		..... Master/ Chief officer	



Załącznik nr 4. Protokół potwierdzenia stanu faktycznego. Statement of the fact.

<b>STATEMENT OF THE FACT</b>									
<b>PROTOKÓŁ N° /2020</b>									
Date and time of writing: <i>Data i godzina spisania:</i>									24.02.2020
Place of discovering of reason <i>Miejsce wykrycia przyczyny:</i>									<b>0</b>
Date of discovering of reason: <i>Data wykrycia przyczyny:</i>									24.02.2020
Circumstances of discovering of reason: <i>Okoliczności wykrycia przyczyny:</i>									<b>DURING DISCHARGING</b>
Exact description of the cargo according to manifest: <i>Dokładny opis ładunku zgodnie z manifestem</i>									



Załącznik nr 5. Potwierdzenie przerw w pracy. Confirmation of stoppage.

	DB Port Szczecin Sp. z o.o. ul. Bytomska 14 70-603 Szczecin www.deutschebahn.com/portszczecin Phone +48 (0)91 430 86 60 Fax +48 (0)91 462 47 79 sekretariat@dbport.pl			
	Szczecin	26.01.2020		
<b>CONFIRMATION OF STOPPAGE</b>				
POTWIERDZENIE PRZERW				
DURING LOADING/UNLOADING OF THE MV <span style="float: right;">0</span> <small>PRZY WYŁADUNKU</small>				
WE HEREWITH CONFIRM THE FOLLOWING STOPPERS CAUSED BY: ..... <small>POTWIERDZAMY PRZERWĘ SPOWODOWANĄ</small> ..... ..... ..... .....				
DATE	SHIFT	FROM HRS	TILL HRS	
<small>DNIA</small>	<small>ZMIANA</small>	<small>OD GODZ</small>	<small>DO GODZ</small>	
stevedores	a hrs.:		=	Man-hrs.
robotników:	po godz.:			Rb-godz
foremen	a hrs.:		=	Man-hrs.
brygadzystów:	po godz.:			Rb-godz
crane(s) -	a hrs.:	<b>DOR:16t</b>	=	Man-hrs.
dźwig(i):	po godz.:		=	Rb-godz
forklift(s) -	a hrs.:	<b>DOR: .....t</b>	=	Man-hrs.
US	po godz.:			Rb-godz
CS	a hrs.:			Man-hrs.
	po godz.:			Rb-godz
.....				
DB Port Szczecin		Master/Ch. officer		Forwarder/Agent



Załącznik nr 6. Wykaz telefonów alarmowych.

- 1. Pogotowie ratunkowe:**  
(24h): 999; 112
  
- 2. Operator-Terminal:**  
**DB Port Szczecin Sp. z o.o.**  
Główny Dyspozytor: +48 91 43 08 540  
Dyspozytor Zmianowy: +48 91 43 08 566; 693 888 301  
Gospodarz Statku: +48 91 4307714; 693 888 629; 607 287 598
  
- 3. Portowa Służba Ratownicza:**  
Punkt alarmowy: +48 91 43 08 998  
+48 91 43 08 355
  
- 4. Kapitanat Portu w Szczecinie:**  
Tel: +48 91 44 03 596  
Kapitanatu Portu w Szczecinie +48 91 44 03 510
  
- 6. Oficer Ochrony Obiektu Portowego:**  
Oficer PFSO: +48 91 43 08 100  
+48 695 380 614
  
- 7. Komenda Miejska Policji w Szczecinie:**  
(24 h): 997; 112
  
- 8. Straż Pożarna:**  
(24 h): 998; 112  
+48 91 43 48 501; +48 91 43 48 502,
  
- 9. Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego:**  
(24 h): +48 91 430 33 42