



# INSTRUKCJA

## BEZPIECZNEJ OBSŁUGI STATKU PRZEWOŻĄCEGO ŁADUNKI NIEBEZPIECZNE

Przedkładana przez Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o.

SPORZĄDZIŁ:

Doradca ds. bezpieczeństwa  
przewozu towarów niebezpiecznych  
transportem kolejowym  
Świadectwo nr 698/2014

mgr inż. Agnieszka Trzecińska

Doradca ds. bezpieczeństwa  
przewozu towarów niebezpiecznych  
transportem drogowym  
Świadectwo nr 799/2015

mgr inż. Agnieszka Trzecińska

Szczecin, dnia 16.07. 2018r.

ZATWIERDZIŁ:

PREZES ZARZĄDU

Marek Kowalewski

Świnoujście, dnia 16.07. 2018r.



**Podstawa prawna:**

- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,
- 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,
- Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z 26 lipca 2013 r. - Przepisy Portowe.

## **1. Podmiot przedkładający instrukcję bezpiecznej obsługi statku przy przeładunku ładunków niebezpiecznych**

Terminal Promowy Świnoujście (TPŚ) jest zlokalizowany w portowej części miasta Świnoujście na obszarze położonym wzdłuż ujścia rzeki Świny do Morza Bałtyckiego.

Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o.

ul. Dworcowa 1

72-606 Świnoujście

fax: +48 91 322 6170

(+48) 91 322 6112

e-mail: terminalpromowy@sft.pl

## **2. Obszar objęty instrukcją bezpiecznej obsługi statku**

Terminal Promowy Świnoujście zapewnia 24-godzinną obsługę portową przez wszystkie dni w roku promów morskich, statków ro-ro i statków wycieczkowych oraz obsługę transportu kołowego, ro-ro, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, naczep drogowych i transportu kolejowego ro-ro wagonów kolejowych. Terminal posiada galerie pasażerskie, stanowiące ciąg komunikacyjny łączący dworzec morski z pokładem recepcyjnym promów cumujących przy nabrzeżach. Galerie biegną nad poziomem terenu Terminala Promowego



eliminując krzyżowanie się ruchu pasażerów i samochodów w drodze do stanowisk promowych. Promy morskie, statki ro-ro i statki wycieczkowe są obsługiwane przy wykorzystaniu sześciu nabrzeży z ruchomymi pomostami oznaczonych numerami od 1 do 6.

**Stanowisko nr 1 o następujących parametrach:**

- długość całkowita stanowiska – 242,15 m
- głębokość techniczna – 12 m
- obciążenie nawierzchni nabrzeża – 20 kN/m<sup>2</sup> wyposażone w:
- pomost dziobowo-rufowego o nośności – 160 T ( 1600 kN), szerokości – 25 m i długości – 23,72 m
- pomost boczny z estakadą wjazdową o nośności 80 T (800 kN)
- galeria pasażerska z pomostem pasażerskim
- klatka schodowa KL-1 z dźwigiem osobowym
- klatka schodowa KL-2
- pachoty cumownicze ZL90
- pachoty cumownicze ZL22,5
- pachoty sztormowe
- odbojnice typu Trelex
- drabinki wyłazowe
- studzienki instalacyjne poboru wody pitnej
- studzienki energetyczne
- studzienki odbioru ścieków zaolejonych i sanitarnych
- dwie szyny poddźwigowe

**Stanowisko nr 2 o następujących parametrach:**

- długość całkowita w linii cumowniczej – 189,4 m
- głębokość techniczna – 9,5 m
- dopuszczalne obciążanie nawierzchni nabrzeża – 20 kN/m<sup>2</sup>
- dopuszczalne obciążenie płyt żelbetowych kanału kablowego wynosi 50 kN na koło obciążone punktowo





wyposażenie:

- ruchomy pomost kolejowo – samochodowy o konstrukcji stalowej o długości 61,87 m i szerokości 10,07 m i nośności 800/2200 kN
- estakada samochodowa z ruchomym pomostem samochodowym o długości 17,6 m, szerokości 4,6 m i dopuszczalnym obciążeniem pojazdem samochodowym o masie 800 kN
- ruchomy pomost pasażerski galeria – prom
- odbojnice typu Trelex i Bimor
- klatki schodowe 2 szt. z dźwigami osobowymi oraz 1 klatka schodowa na końcu galerii bez dźwigu
- pachoły cumownicze
- pachoły sztormowe
- drabinki wyłazowe
- studzienki instalacyjne poboru wody pitnej
- studzienki energetyczne
- studzienki odbioru ścieków zaolejonych i sanitarnych
- dwie szyny poddźwigowe

**Stanowisko promowe nr 3 o następujących parametrach:**

- łączna długość nabrzeża w linii cumowniczej – 198,5 m
- głębokość nabrzeża w linii cumowniczej 9,5 m, dopuszczalne obciążenie 20 kN/m<sup>2</sup>
- dopuszczalne obciążenie płyt żelbetowych kanału kablowego – 50 kN na koło

wyposażenie:

- studzienki poboru energii elektrycznej 380V/60A, wody pitnej, odprowadzenia ścieków sanitarnych i wód zaolejonych,
- odbojnice typu Trelex i Bimor
- odbojnice czołowe umieszczone przy ruchomym pomoście kolejowo – samochodowym
- ruchomy pomost kolejowo – samochodowy o konstrukcji stalowej, długości całkowitej 35,08 m, szerokości 9,60 m i nośności 800/2100 kN





- estakada samochodowa z ruchomym pomostem samochodowym o długości 16,81 m i szerokości całkowitej 4,60 m i obciążeniem dopuszczalnym pojazdem samochodowym o masie 800 kN
- ruchomy pomost pasażerski galeria – prom
- klatka schodowa bez dźwigu osobowego
- pachoły cumownicze
- pachoły sztormowe
- drabinki wyłazowe
- dwie szyny poddźwigowe

**Stanowisko promowe nr 4 o następujących parametrach:**

- łączna długość nabrzeża – 204 m
- głębokość techniczna – 9,5 m
- dopuszczalne obciążenie nabrzeża –  $20\text{kN/m}^2$
- dopuszczalne obciążenie płyt żelbetowych kanału kablowego wzdłuż linii cumowniczej –  $50\text{kN/}$  na koło

**wyposażenie:**

- ruchomy pomost samochodowy o konstrukcji stalowej długości 15 m, szerokości 14,83 m i obciążeniu maksymalnym jak dla mostu drogowego klasy A tj. pojazdem samochodowym o masie 600 kN przy nacisku na oś 200 kN
- ruchomy pomost pasażerski galeria – prom
- odbojnice rozmieszczone wzdłuż linii cumowniczej typu Bimor
- pachoły cumownicze wzdłuż linii cumowniczej
- odbojnice czołowe przy pomoście ruchomym
- drabinki wyłazowe
- studzienki poboru energii elektrycznej 380V/60A, wody pitnej, odprowadzenia ścieków sanitarnych i wód zaolejonych
- dwie szyny poddźwigowe



**Stanowisko promowe nr 5 o następujących parametrach:**

- łączna długość nabrzeża w linii cumowniczej – 197,25 m
- głębokość techniczna – 9,5 m
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni nabrzeża 20 Kn/m<sup>2</sup>
- dopuszczalne obciążenie płyt żelbetowych kanału kablowego wzdłuż linii cumowniczej – 50 kN na koło

**wyposażenie:**

- odbojnice typu Trelex rozmieszczone wzdłuż linii cumowniczej o maksymalnym obciążeniu 800 kN/szt.
- pachoły cumownicze wzdłuż linii cumowniczej o nośności 700 kN i 500 kN
- drabinki wylazowe
- ruchomy pomost samochodowy wykonany w konstrukcji stalowej o długości 20,85 m, szerokości 18,51 m i obciążeniu maksymalnym jak dla mostu drogowego klasy A, tj. pojazdem samochodowym o masie 600 kN przy nacisku na oś 200 kN
- ruchomy pomost pasażerski galeria – prom
- studzienki poboru energii elektrycznej 380V/60A, studzienki wody pitnej, odprowadzania ścieków i wód zaolejonych
- dwie szyny poddźwigowe

**Stanowisko postojowe nr 6 o następujących parametrach:**

- długość – 130 m
- głębokość techniczna – 9,5 m
- urządzenia odbojowe narożne oraz drabiny włazowe
- studzienki poboru energii elektrycznej 380V/60A, studzienki wody pitnej, odprowadzania ścieków i wód zaolejonych
- ruchomy pomost samochodowy o napędzie mechanicznym, długość pomostu 20,60 m, szerokość 18,48 m, nośność 60 t
- pachoły cumownicze wzdłuż linii cumowniczej
- odbojnice typu Bimor





Terminal Promowy Świnoujście obsługuje 3 połączenia promowych (łącznie ok. 80 podróży tygodniowo) na trasach Świnoujście - Ystad, Świnoujście – Trelleborg, Świnoujście - Ronne realizowanych przez następujące jednostki:

| LP.                                                       | PROMY                                   | PARAMETRY PROMÓW                                              | RODZAJ RAMPY PROMU I<br>WAGA CAŁKOWITA RAMPY                |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| PROMY Z WYKŁADANA RAMPĄ NA POMOST STANOWISKA              |                                         |                                                               |                                                             |
| 1.                                                        | Mazovia                                 | długość: 168 m<br>szerokość: 27,70m<br>zanurzenie: 6,6 m      | dziób 30t<br>rufa 49t                                       |
| 2.                                                        | Baltivia                                | długość: 147,00 m<br>szerokość: 24,00 m<br>zanurzenie: 6,26 m | dziób 37,5 t<br>rufa 2x31,3t                                |
| 3.                                                        | Gryf                                    | długość: 157,90 m<br>szerokość: 24,00 m<br>zanurzenie: 5,90 m | dziób 37 t<br>rufa 49 t                                     |
| 4.                                                        | Galileusz/<br>Copernicus/<br>Marco Polo | długość: 150,38 m<br>szerokość: 23,40 m<br>zanurzenie: 5,90 m | rufa 30 t                                                   |
| 5.                                                        | Wolin                                   | długość: 188,90 m<br>szerokość: 23,10 m<br>zanurzenie: 5,90 m | pokład górny<br>rufa 14 ton                                 |
| 6.                                                        | Skania                                  | długość: 173,7 m<br>szerokość: 24 m<br>zanurzenie: 6,41 m     | dziób 20 t<br>rufa LB17,3t<br>rufa ŚR 10 t<br>rufa PB 4,4 t |
| 7.                                                        | Nils Dacke/<br>Robin Hood               | długość: 179,71 m<br>szerokość: 27,20 m<br>zanurzenie: 6,00 m | dziób 51,5 t<br>rufa 79 t                                   |
| 9.                                                        | Tom Sawyer/<br>Huckleberry<br>Finn      | długość: 177,20 m<br>szerokość: 26,00 m<br>zanurzenie: 5,75 m | dziób 35 t<br>rufa 61 t                                     |
| 10.                                                       | Peter Pan                               | długość: 220 m<br>szerokość: 29,50 m<br>zanurzenie: 6,20 m    | dziób 35 t<br>rufa 89 t                                     |
| 11.                                                       | Nils Holgersson                         | długość: 190,75 m<br>szerokość: 29,50 m<br>zanurzenie: 6,20 m | dziób 35 t<br>rufa 89 t                                     |
| PROMY KOLEJOWO – SAMOCHODOWE PRZYMUJĄCE POMOSTY NA POKŁAD |                                         |                                                               |                                                             |
| 1.                                                        | Polonia                                 | długość: 169,90 m<br>szerokość: 28,00 m<br>zanurzenie: 6,30 m | pokład dolny<br>pokład górny                                |
| 2.                                                        | Jan<br>Śniadecki                        | długość: 155,10 m<br>szerokość: 21,58 m<br>zanurzenie: 5,10 m | pokład dolny<br>pokład górny                                |





### 3. Typ statku objęty instrukcją bezpiecznej obsługi statku

Typ statku: promy morskie, statki typu ro-ro.

Ładunki niebezpieczne przewożone drogą morską znajdują się w jednostkach transportowych drogowych lub kolejowych.

Transport drogą morską przebiega z zachowaniem wszelkich wymagań przepisów modelowych ONZ oraz/lub przepisów obowiązujących miejscowo.

Niniejsza instrukcja bezpiecznej obsługi statku dotyczy ładunków niebezpiecznych klas 1-9:

#### **Klasa 1 – Materiały wybuchowe**

Podklasa 1.1 Materiały wybuchowe i przedmioty stwarzające zagrożenie wybuchem masowym (jest to taki wybuch, który może natychmiast objąć cały ładunek)

Podklasa 1.2 Materiały wybuchowe stwarzające zagrożenie rozrzutem

Podklasa 1.3 Materiały wybuchowe stwarzające zagrożenie pożarowe

Podklasa 1.4 Materiały wybuchowe o niewielkim zagrożeniu zainicjowania podczas transportu

Podklasa 1.5 Materiały wybuchowe o niewielkiej wrażliwości stwarzające zagrożenie wybuchem masowym

Podklasa 1.6 Skrajnie niewrażliwe materiały wybuchowe

#### **Klasa 2 - Gazy**

Podklasa 2.1 Gazy palne

Podklasa 2.2 gazy niepalne, nietoksyczne

Podklasa 2.3 Gazy toksyczne

#### **Klasa 3 - Ciecze zapalne**

#### **Klasa 4 Materiały stałe zapalne i materiały samo reaktywne oraz materiały reagujące z wodą**

Podklasa 4.1 Palne ciała stałe

Podklasa 4.2 Materiały samozapalne



Podklasa 4.3 Materiały reagujące z wodą/wilgocią

### **Klasa 5 - Substancje utleniające i nadtlutki organiczne**

Podklasa 5.1 Substancje utleniające

Podklasa 5.2 Nadtlutki organiczne

### **Klasa 6 - Substancje trujące i zakaźne**

Podklasa 6.1 Substancje trujące

Podklasa 6.2 Substancje zakaźne

### **Klasa 7 - Materiały promieniotwórcze**

### **Klasa 8 - Materiały żrące**

**Klasa 9 - Różne materiały niebezpieczne/Produkty, substancje lub organizmy.**

## **4. Procedury związane z wejściem statku do portu**

Obsługa cumujących przy nabrzeżach TPŚ promów/statków odbywa się na podstawie rozkładu rejsów Armatora zgodnie z „Planem wykorzystania nabrzeży” określonym i publikowanym przez dyspozycję TPŚ. Jakikolwiek odstępstwa od planu muszą być zgłaszane z odpowiednim wyprzedzeniem w celu umożliwienia podjęcia działań zapewniających zachowanie ciągłości eksploatacyjnej portu. Zmiany godzin wejścia promów w odniesieniu do „Planu wykorzystania nabrzeży” oraz inne niż planowane wykorzystanie nabrzeży wymagają uzgodnień i akceptacji dyspozycji TPŚ. Pierwszeństwo mają promy obsługiwane zgodnie z zaplanowanym rozkładem rejsów. Postój ciągły statków/promów powyżej 7 godzin jest realizowany w miarę dostępności nabrzeży promowych.

Armator awizuje przywóz ładunków za pośrednictwem sailing-u, w którym zawarte są następujące dane:

- a) nazwa promu
- b) data i godzina wejścia
- c) zanurzenie
- d) ilość pasażerów
- e) ilość samochodów osobowych



- f) ilość samochodów ciężarowych
- g) ilość autobusów
- h) ilość naczep
- i) ilość pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi
- j) ilość ładunków konosamentowych.

Każdorazowo na godzinę przed podejściem do nabrzeża prom/statek zgłasza do dyspozycji portowej TPŚ na kanale 19VHF:

- a) godzinę cumowania
- b) zanurzenie jednostki
- c) w przypadku jednostek z rampą rufową i dziobową należy dodatkowo poinformować o sposobie cumowania (ułożenie części dziobowej/rufowej jednostki w stosunku do pomostu odlądowego).

Kapitan statku przewożącego ładunki niebezpieczne, albo jego upoważniony przedstawiciel, z wyprzedzeniem co najmniej na 24 godziny przed spodziewanym wejściem do portu lub natychmiast po wyjściu z ostatniego portu (jeżeli czas jest krótszy niż 24 godziny) powinien dokonać zgłoszenia statku do kapitanatu portu lub służby dyżurnej kapitanatu portu, podając jednocześnie plan podróży.

Kapitan lub upoważniony przedstawiciel dokonuje pisemnego zgłoszenia wejścia statku przewożącego ładunki niebezpieczne do Kapitanatu Portu lub służby dyżurnej kapitanatu portu w postaci oryginału manifestu ładunków niebezpiecznych według wzoru IMO (załącznik nr 1). Przy obsłudze ładunków niebezpiecznych na Terminalu Promowym Świnoujście nie wymaga się uzyskania świadectwa odgazowania statku, ponieważ Terminal nie obsługuje jednostek pływających przewożących ładunki wymagające gazowania.

Zapewnienie asysty statku pożarniczego również nie jest konieczne, ponieważ Terminal nie obsługuje jednostek pływających typu zbiornikowce, chemikaliowce, itp. które mogłyby wymagać tego rodzaju asysty.





## 5. Miejsce docelowe – terminal przeładunku przewożonego towaru

Ruch i postój wszystkich pojazdów odbywa się wzdłuż istniejącej infrastruktury drogowo-kolejowej, w skład której wchodzi przedodprawowe place buforowe, wewnętrzne place oczekiwania, drogi dojazdowe, korytarze komunikacyjne, estakady, pomosty oraz bocznicą kolejową z układem torów postojowych i manewrowych.

Ruch i postój pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne odbywa się w wyznaczonych i oznakowanych strefach ww. infrastruktury. Proces przemieszczania się ładunków niebezpiecznych odbywa się pod nadzorem osób trzecich tj. kierowców i drużyn manewrowych. Monitorowany jest za pomocą układu kamer i rejestratorów monitoringu zakładowego i przy współpracy Armatorów, ochrony obiektu i serwisu portowego.

W przypadku postoju pojazdu na okres dłuższy niż jest to przewidziane dla operacji wywozu lub przywozu z przyczyn niezależnych np.: wydłużonego procesu obiegu dokumentów pojazdu lub/i ładunku, awarii jednostki napędowej pojazdu, postój taki jest dozwolony tylko w strefach wyznaczonych. W przypadku braku możliwości przetransportowania pojazdu w strefę wyznaczoną, strefę taką wyznacza się w miejscu ostatniego postoju pojazdu.

### 5.1. Poszczególne etapy przeładunku

Terminal Promowy Świnoujście nie dokonuje czynności eksploatacyjnych polegających na przeładunku ładunków niebezpiecznych podlegających przepisom ADR/RID/IMDG.

Jedynie operacje jakie wykonywane są przez pracowników Terminala polegają na za/wyładunku naczepy samochodowej (jeżeli naczepa przewożona jest samodzielnie).

Etapy za/wyładunku naczep samochodowych:

- cumowanie jednostki pływającej do nabrzeża zgodnie z zasadami opisanymi w załączniku nr 2
- naczepa zostaje przyjęta do za/wyładunku od składającego (kierowca, statek) na podstawie zlecenia



- w relacji wyładunkowej operator otrzymuje informację o gotowości jednostki do zdania naczepy, po czym udaje się na pokład promu i za pomocą urządzeń wyładowniczych (ciągnika portowego) wyokrętowuje naczepę na teren portu. Informacja o rodzaju ładunku zawarta jest na raporcie stanu naczepy w postaci zapisu ADR. Informacje te przesyłane są przez Armatora do Dyspozytora portu z wyprzedzeniem przed wejściem jednostki do portu
- w relacji załadunkowej informacje otrzymywane są od Armatora w momencie przyjęcia do realizacji przez niego transportu ładunku niebezpiecznego. Kierowca dostarcza naczepę i nadaje ją na konkretne odejście promu. Operator za pomocą ciągnika portowego zaokrętowuje naczepę na pokład promu po uzyskaniu zgody od oficera pokładowego. Naczepa jest sztautowana na pokładzie promu przez załogę w wyznaczonym miejscu przez oficera pokładowego
- wszelkie prace ładunkowe odbywają się za pomocą urządzeń tocznych a załadunek i wyładunek odbywa się po przez ogólnodostępne ciągi komunikacyjne na lądzie i układ ramp i pomostów zapewniających bezpieczne połączenie lądu z pokładem jednostki.

## 5.2. Istniejące zabezpieczenie przeciwpożarowe terminala

Terminal Promowy Świnoujście jest obiektem portowym certyfikowanym na zasadach określonych w ustawie z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich oraz przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie.

Wśród podstawowych systemów zabezpieczenia TPŚ możemy wyróżnić:

- dźwiękowy system ostrzegawczy zamontowany w Budynku Dworca Morskiego i w galeriach pasażerskich – 480 głośników,
- interkomy, help point usytuowane na placach przedodprawowych – 9 szt.,
- system sygnalizacji pożarowej składający się z 1100 czujek i 120 przycisków ROP zamontowanych na całym terenie TPŚ.

W budynku Dworca Morskiego znajduje się instalacja tryskaczowa oraz 11 hydrantów wewnętrznych, hydranty zewnętrzne (podziemne i naziemne) na placach w ilości 60 sztuk, które zasilane są z przepompowni wody technicznej zasilanej z dwóch pomp zatapialnych o





dużej wydajności. 18 sztuk hydrantów wewnętrznych (na pozostałych obiektach) oraz 164 sztuk gaśnic (gaśnice proszkowe, śniegowe, wodne oraz agregaty). Wszystkie obiekty wyposażone są w automatyczne czujki systemu sygnalizacji pożaru.

Wyznaczone strefy przejazdu i postoju wyposażone są w instalację ostrzegawczą ROP (ręczne ostrzegacze pożarowe), kolumny SOS wyposażone w system HELP POINT z przyciskami ROP oraz oznakowaną sieć hydrantów. Strefy przejazdu i postoju dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi wyposażone są także w instalację z układem zaworów i zasuw oraz zbiornika retencyjnego substancji niebezpiecznych zabezpieczającą wody gruntowe przed skażeniem chemiczno – biologicznym w przypadku rozszczelnienia opakowań (rozlewu) z substancjami niebezpiecznymi.

### **5.3. Wymagania w zakresie bezpieczeństwa na poszczególnych etapach przeładunku**

Pracownicy wykonujący czynności za i wyładunku (operatorzy) posiadają certyfikaty przeszkolenia z zakresu transportu i przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR. Uprawnienia odnawiane są co 5 lat. Każdy z nich legitymuje się dokumentem potwierdzającym odbycie szkolenia. Dodatkowo w każdym z urzędów wyładowczo/załadowczych w kabinie operatora znajdują się pomoce dydaktyczne w postaci instrukcji pisemnej kierowcy zgodnej z ADR z wykazem numerów rozpoznawczych zagrożeń.

W pomieszczeniach kierownika zmiany, dyspozytora portu oraz operatora znajdują się naścienne tablice ilustrujące oznakowanie jednostek przewożących materiały niebezpieczne wg ADR/RID/IMDG.

Dodatkowo co 2 lata obligatoryjnie przeprowadzane są dla załogi szkolenia z zakresu przewozu ładunków niebezpiecznych transportem drogowym ADR oraz kolejowym RID.

Instrukcje postępowania (zasady) w tym karty charakterystyki towarów dostępne są u dyspozytora portu i kierownika zmiany 24/7.





Pracownicy wyposażeni są w ochronną odzież certyfikowaną zgodnie z charakterystyką pracy i kartą stanowiskową.

## **6. Informacje na temat potencjalnych zagrożeń związanych z postojem i eksploatacją statku w porcie**

Potencjalnymi zagrożeniami związanymi z postojem i eksploatacją statku w porcie są:

- nieprzestrzeganie przepisów ochrony przeciwpożarowej,
- błędy obsługi lub nieprzestrzeganie ustalonych procedur,
- otwarty ogień oraz palenie tytoniu w miejscach do tego nie przeznaczonych,
- prace na nabrzeżu przeładunkowym,
- ruch pojazdów drogowych oraz kolejowych,
- pożar na statku,
- kolizja statku,
- awaria statku,
- awaria urządzeń przeładunkowych,
- niezamierzone uwolnienia ładunku do środowiska.

## **7. Informacja na temat sposobów reagowania w sytuacji wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń na statku lub w jego otoczeniu**

Lokalizacja rodzaju i źródła zagrożenia powinna nastąpić w momencie jego wystąpienia.

Każde stwierdzenie pożaru, wypadku lub awarii zobowiązuje personel Terminalu do poinformowania o tym fakcie Kierownika Zmiany i Dyspozytora oraz do dokładnego rozpoznania występującego zagrożenia i określenia, jakiego rejonu Terminalu ono dotyczy.

Dalsze powiadamianie odbywa się zgodnie z „Algorytmem postępowania załogi terminalu na wypadek pożaru lub innego miejscowego zagrożenia związanego z transportem i przeładunkiem materiałów niebezpiecznych” stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji.

Ewentualne pożary lub rozszczelnienia cystern samochodowych lub kolejowych będą wymagały udziału w akcji ratunkowej Portowej Służby Ratowniczej (Strażak 26) lub



Jednostek Ratowniczo – Gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej w tym sekcji ratownictwa chemicznego i ratowników. Udział jednostek PSR i PSP będzie również wymagany podczas usuwania skutków rozszczelnienia lub przepełnienia:

- zbiornika retencyjnego, gdzie udział tych jednostek gwarantuje zastosowanie właściwego (bezpiecznego) sprzętu do przepompowywania lub zneutralizowania substancji niebezpiecznej oraz zabezpieczenia miejsca akcji przed wybuchem pożaru,
- cysterny samochodowej lub kolejowej, w którym to przypadku aby zapobiec rozprzestrzenianiu się rozlanej substancji niebezpiecznej po terenie Terminalu może zajść konieczność wykonania obwałowania wokół rozlewiska co pozwoli skierować wylewającą się substancję do zbiornika retencyjnego oraz użycie właściwych sorbentów do zebrania rozlanej substancji z zanieczyszczonego gruntu,
- cysterny samochodowej lub kolejowej w sytuacji, gdy wyciekająca substancja spływała będzie w kierunku kanału portowego, zagrażając zanieczyszczeniem wód portowych, w którym to przypadku może zajść konieczność rozmieszczenia na nich zapór sorpcyjnych.

Równie ważne jest zabezpieczenie wewnętrznej sieci kanalizacyjnej Terminalu przed przedostaniem się do niej dużej ilości skażonej wody, powstałej podczas gaszenia pożaru.

Terminal Promowy Świnoujście korzysta z:

Przewodnika

Zasady postępowania ratowniczego 2016

Opracowano na podstawie: The 2016 Emergency Response – Guidebook

dostępnego pod adresem:

[http://www.gios.gov.pl/images/dokumenty/powazne\\_awarie/Zasady\\_postepowania\\_ratowniczego\\_2008.pdf](http://www.gios.gov.pl/images/dokumenty/powazne_awarie/Zasady_postepowania_ratowniczego_2008.pdf)





## 8. Informacje na temat procedur związanych z opuszczaniem portu przez statek

Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przed wyjściem statku z portu winien złożyć w kapitanacie portu za pomocą systemu PHICS:

- a. zgłoszenie wyjścia z portu - formularz IMO FAL 1;
- b. listę pasażerów - formularz IMO FAL FORM 6;
- c. listę załogi - formularz IMO FAL FORM 5;
- d. zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego - formularz IMO FAL FORM 2 lub odpowiednio formularz IMO FAL FORM 7;
- e. zgłoszenie zasobów statku - formularz IMO FAL FORM 3.

Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, opuszczającego port położony na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, powinien przekazać do kapitanatu portu informacje na temat przewożonego ładunku, za pomocą systemu PHICS, z co najmniej 4 - godzinnym wyprzedzeniem.

## 9. Zgodność procesów i procedur aktualnymi przepisami

Opisane w instrukcji procesy oraz procedury są zgodne z wymaganiami określonymi w:

- 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. z 2016 r. poz. 869),
- Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 882),
- Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartej w Genewie dnia 26 maja 2000 r. (Dz. U. z 2010 r. poz. 1537),



- 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),
- Ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, 1948 i 1954),
- Rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. poz. 719).

## **Załączniki**

1. Manifest ładunków niebezpiecznych – wzór
2. Warunki bezpieczeństwa operacji cumowniczych
3. Algorytm postępowania załogi terminalu na wypadek pożaru lub innego miejscowego zagrożenia związanego z transportem i przeładunkiem materiałów niebezpiecznych
4. Plan terminalu
5. Karta zmian



**ŁADUNKI NIEBEZPIECZNE**  
**IMO DANGEROUS GOODS MANIFEST**  
(IMO FAL Form 7)

(zgodnie z wymaganiami rozdziału VII przepisów 4.5 i 7-2.2 Konwencji SOLAS, załącznika III do Konwencji MARPOL oraz rozdziału 5.4 ustęp 5.4.3.1 Kodeksu IMDG)  
(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.5 and 7-2.2, MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4.3 and chapter 5.4, paragr

|                                                                       |                                                                                                                              |                                                                   |                                                             |                                             |                             |                                                                         |                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 1.1. Nazwa statku<br><i>Name of ship</i>                              |                                                                                                                              | 1.2. Numer IMO<br><i>IMO number</i>                               |                                                             | 1.3. Sygnał wywoławczy<br><i>Call sign</i>  |                             | Nr strony<br><i>Page number</i>                                         |                                                             |
| 1.4. Numer podróży<br><i>Voyage number</i>                            |                                                                                                                              | 2. Państwo bandery statku<br><i>Flag State of ship</i>            |                                                             | 3. Port załadunku<br><i>Port of loading</i> |                             | 4. Port wyładunku<br><i>Port of discharge</i>                           |                                                             |
| 5. Nr bookingsowy lub referencyjny<br><i>Booking/Reference number</i> | 6. Znaki i numery - identyfikacyjne kontenera<br><i>Marks &amp; Numbers</i><br>- Container Id. No(s)<br>- Vehicle Reg. No(s) | 7. Liczba i rodzaj opakowań<br><i>Number and kind of packages</i> | 8. Właściwa nazwa przewoźowa<br><i>Proper Shipping Name</i> | 9. Klasa<br><i>Class</i>                    | 10. Nr ONZ<br><i>UN No.</i> | 11. Grupa ładunkowa<br><i>Packing Group</i>                             | 12. Rzyżko dodatkowe<br><i>Subsidiary Risk(s)</i>           |
|                                                                       |                                                                                                                              |                                                                   |                                                             |                                             |                             | 13. Temperatura zapłonu (°C, w t.z.)<br><i>Flashpoint (in °C, e.c.)</i> | 14. Polutant środowiska morskigo<br><i>Marine Pollutant</i> |
|                                                                       |                                                                                                                              |                                                                   |                                                             |                                             |                             | 15. Masa (kg) brutto/netto<br><i>Mass (kg) Gross/Net</i>                | 16. Karta bezpieczeństwa EmS                                |
|                                                                       |                                                                                                                              |                                                                   |                                                             |                                             |                             | 17. Miejsce zastatowania na statku<br><i>Stowage position on board</i>  |                                                             |
| 8                                                                     |                                                                                                                              |                                                                   |                                                             |                                             |                             |                                                                         |                                                             |
| 9                                                                     |                                                                                                                              |                                                                   |                                                             |                                             |                             |                                                                         |                                                             |
| 10                                                                    |                                                                                                                              |                                                                   |                                                             |                                             |                             |                                                                         |                                                             |

|                                                       |                                               |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Dodatkowe informacje<br><i>Additional information</i> |                                               |
| 18.1. Nazwisko kapitana<br><i>Name of master</i>      | 19.1. Agent statku<br><i>Shipping agent</i>   |
| 18.2. Miejsca i data<br><i>Place and date</i>         | 19.2. Miejsca i data<br><i>Place and date</i> |
| Podpis kapitana<br><i>Signature of master</i>         | Podpis agenta<br><i>Signature of agent</i>    |





## **Warunku bezpieczeństwa operacji cumowniczych**

Statki/promy o długości całkowitej 50 m i większej obowiązane są korzystać z pomocy cumowników portowych.

Liczbę cumowników potrzebną do obsługi statku/promu wyznacza się na podstawie poniższej tabeli:

| Manewr      | Długość całkowita w metrach |               |              |              |               |
|-------------|-----------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
|             | 50,0 – 80,0                 | 80,01 – 140,0 | 140,01-170,0 | 170,01-200,0 | Powyżej 200,0 |
| Zacumowanie | 2                           | 3             | 4            | 5            | 6             |
| Odcumowanie | 1                           | 2             | 3            | 4            | 5             |

Podczas operacji cumowania/odcumowania cumownicy powinni posiadać środki ochrony osobistej, w tym kamizelkę ratunkową oraz wykonywać pracę zgodnie z wymogami BHP. Praca cumowników powinna być koordynowana i wykonywana pod nadzorem osoby kierującej zespołem cumowników, która wyposażona jest w środki łączności z kapitanem statku/promu, wskazuje miejsce postoju statku oraz utrzymuje łączność ze statkiem.

Statki/promy należy cumować w taki sposób, aby dziób lub rufa nie wystawały poza narożniki nabrzeża (chyba że dokumentacja użytkowania budowli dopuszcza taką możliwość).

Dla określenia zasad bezpiecznego przeprowadzenia operacji cumowniczych konieczne jest przedstawienie takich elementów jak:

- warunki wiatrowe
- prąd wody
- widoczność
- załodzenie
- poziom wód

Podczas podejścia i procesu cumowania kapitan promu/statku decyduje o kolejności podania oraz sposobu obłożenia lin cumowniczych na pachołach cumowniczych. Jednostka musi być:

- wyposażona w cumy i rzutki o odpowiedniej długości, jakości gwarantujące bezpieczne cumowanie i postój
- przycumowania w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych jednostek i urządzeń portowych

Dodatkowo wymaga się od armatora dostarczenia zgłoszenia „IMO General Declaration” potwierdzającego każde zacumowanie.

Manewr cumowania składa się z 3 faz:

- wstępnej
- zasadniczej
- końcowej

**Faza wstępna** przebiega na odcinku podejściowym. W pozycji wyjściowej statek powinien mieć odpowiedni kurs, prędkość oraz odpowiednie nastawy urządzeń napędowych i sterowych.

**Faza zasadnicza** to ciąg manewrów prowadzących do równoległego złożenia się kadłuba do linii urządzeń odbojowych z prędkością normalną do linii nabrzeża, nie przekraczającą wartości granicznych energii absorbowanej przez urządzenia odbojowe.

**Faza końcowa** przebiega przy ciągłym kontakcie kadłuba z urządzeniami odbojowymi.

**Kolejność czynności w czasie cumowania:**

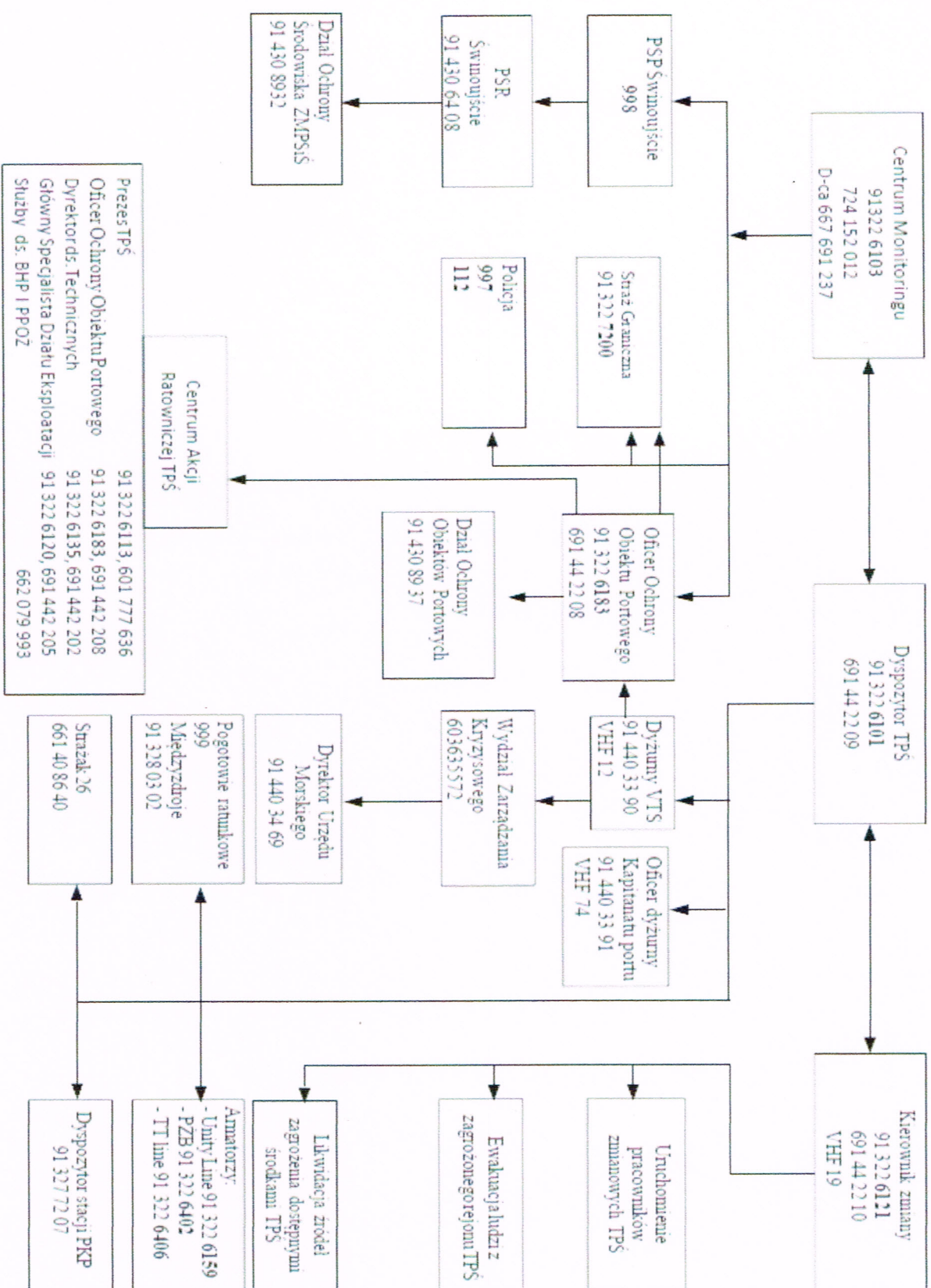
- prom/statek w końcowej fazie cumowania porusza się wzdłuż urządzeń odbojowych nabrzeża w kierunku ruchomego pomostu samochodowego do momentu uzyskania bezpiecznej pozycji postoju promu/statku przy nabrzeżu
- operacje cumowania koordynuje kapitan promu/statku. Czynności wydawania cum wykonuje załoga jednostki. Czynności obłożenia cum na polerach wykonują cumownicy.

Odcumowanie promu/statku składa się z trzech faz. **Faza wstępna** to działania prowadzące do odejścia statku do urządzeń odbojowych i nabrzeża. **Pozostałe fazy** to wyprowadzenie promu/statku na tor wodny i żegluga po torze.

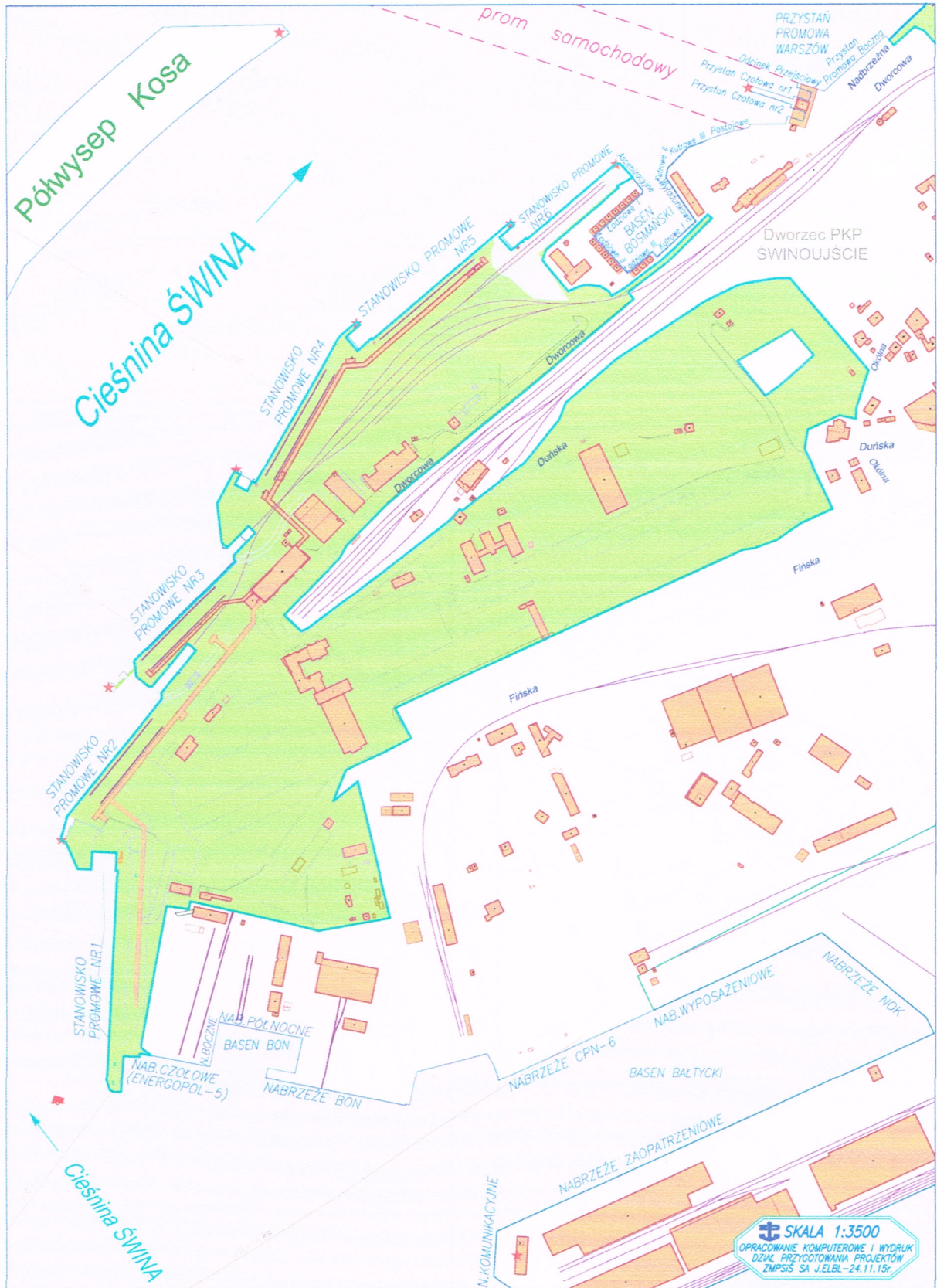


Algorytm postępowania na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia

Pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek, ostrzeżenie przy pomocy instalacji nagłaśniającej



**Załącznik nr 4 – Plan terminalu**





## KARTA ZMIAN

| Dotyczy           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Data aktualizacji | Treść aktualizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 20.07.2018        | Zmiana zał.nr 3 „Algorytm postępowania na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia”<br>- numer telefonu Specjalisty ds. BHP i PPOŻ 691442068                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 31.07.2018        | Zmiana zał.nr 3 „Algorytm postępowania na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia”<br>- numer telefonu Dyżurnego VTS nr tel. 91 440 33 90<br>- dodano do algorytmu powiadamiania komórkę organizacyjną:<br>„ Oficer dyżurny Kapitanatu portu”<br>nr tel. 91 440 33 91,<br>kanał wywoławczy VHF 74                                                                                           |
| 10.05.2020        | str. 7 Tabela PROMY/PARAMETRY PROMÓW/RODZAJE RAMP .....<br>- aktualizowano do stanu bieżącego.<br><br>Zmiana zał.nr 3 „Algorytm postępowania na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia”<br>- numer telefonu Służby BHP i PPOŻ 662079993<br>- Unity Line 6159<br>- PSR Świnoujście 91 430 64 08<br>- Wdział Zarządzania Kryzysowego 603 635 572<br>- Dyrektor Urzędu Morskiego 91 440 34 69 |
|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |