



Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o. o. – Przewodnik po Terminalach

Wersja 1.2 z dn. 30-11-2024

Bulk Cargo – Port Szczecin Ltd. – Terminals Guide

Version 1.2. dd 30-11-2024

Początek:

1991 – powstają pierwsze przedsiębiorstwa portowe w porcie szczecińskim jako rezultat prywatyzacji: MAS-Port, Coal Port, Cargo-Port.
1994 – konsolidacja ww. trzech przedsiębiorstw/ich terminali i utworzenie jednej silnej Spółki Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o. o.
Od 1994 w Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o. prowadziło swoją działalność konsekwentnie inwestując w rozwój Spółki. W grudniu 2022 rozpoczął się proces zmian właścicielskich w spółce, który z powodzeniem zakończono w grudniu 2024. Od tego momentu pisany jest nowy rozdział w działalności firmy.

W skrócie:

Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o.

- największe uniwersalne przedsiębiorstwo przeładunkowo–składowe w porcie w Szczecinie;
- obrót roczny do 4,5 mln ton;
- przeładunki suchych, płynnych ładunków masowych oraz ładunków drobnicowych;
- wszechstronne przedsiębiorstwo z kompleksową usługą.

Przedmiot i zakres działalności:

Przedmiotem naszej działalności jest przeładunek, składowanie i magazynowanie ładunków masowych (m.in. węgla, rudy, koncentratów, kruszyw, złomu, ładunków płynnych, nawozy) oraz drobnicowych (m.in. wyrobów hutniczych, bloków granitowych, produktów przemysłu drzewnego, ładunków w workach i na paletach). Oferujemy usługi spedycji międzynarodowej. Świadczymy także dodatkowe usługi na rzecz ładunku, takie jak: sortowanie, kruszenie towarów masowych, jednostkowanie (paletyzowanie, workowanie, przeformowywanie wiązek, unosów), znakowanie, foliowanie ładunków, naprawa opakowań transportowych itp. Świadczymy szeroką gamę usług na rzecz obsługi ładunków i środków transportu w krajowym i międzynarodowym obrocie portowym.

Beginning:

1991 – First private port handling companies were established at the port of Szczecin as effect of privatization : MAS-Port, Coal-Port, Cargo – Port.
1994 – consolidation of three above companies/their terminals and establishment of one strong company Bulk Cargo – Port Szczecin Ltd.
Since 1994 at Bulk Cargo – Port Szczecin Ltd continuous and consistent activity and investment in development have taken place. In December 2022, the process of ownership changes in the company began and was successfully completed in December 2024. From that moment on, a new chapter in the company's operations is being written.

In short:

Bulk Cargo – Port Szczecin Ltd:

- the largest and multipurpose transshipment and storage company in the port of Szczecin;
- annual turnover up to 4.5 million tonnes;
- transshipment of dry bulk, liquid bulk goods and general cargo;
- versatile company with comprehensive services.

Subject and scope of activity:

The subject of our activity is handling, storage and warehousing of bulk goods (e.g. coal, ore, concentrates, aggregates, scrap, liquid cargoes, fertilizers) and general cargo (e.g. metallurgical products, granite blocks, products of the wood industry, bagged/palletized goods).

We offer/serve international forwarding services. We also provide additional complementary cargo services such as: sorting, crushing bulk goods, unitizing (palletizing, big-bagging, reforming of bundles, lifts), marking, foiling goods, repairing of transport packing, etc.

We provide wide range of services for the goods and means of transport in domestic and international port traffic.

Lokalizacja:

Terminale przedsiębiorstwa zlokalizowane są u ujścia rzeki Odry w odległości 68 km od morza we wschodniej części portu szczecińskiego (53,40 N, 14,60E). Połączenie z zapleczem zapewniają: autostrada A6, droga ekspresowa S3, linie kolejowe E59 i CE59 oraz europejski system dróg śródlądowych dostępny poprzez rzekę Odrę. Działamy na 10 nabrzeżach o łącznej długości ok. 3,5 km.

Nabrzeża obsługiwane przez Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o. o.

Nab. Katowickie: w przebudowie na zanurzenie 11,00 m. W sąsiedztwie nabrzeża znajduje się terminal przeładunku kwasu siarkowego z urządzeniem załadunkowym na nabrzeżu Dąbrowieckim (nab. dedykowane, prostopadłe do nab. Katowickiego). Powierzchnia składowa: zasobnie betonowe – 8598 m², place utwardzone – 8076 m².

Nab. Chorzowskie: długość 295 m, dopuszczalne zanurzenie – 10,80 m. Wyposażenie: Trzy żurawie stacjonarne o udźwigu 10/25/25 ton, waga wagonowa na zapleczu, rampa RO-RO. Powierzchnia składowa: zasobnie betonowe – 6400 m², place utwardzone – 1500 m².

Nab. Gliwickie: długość 260 m, dopuszczalne zanurzenie statków przy nabrzeżu – 9,10 m na długości 194 m oraz 9,00 m na długości 42 m. Trzy żurawie stacjonarne 16 tonowe. Zasobnie otwarte 2087 m², betonowe place składowe 3600 m², magazyn 2520 m².

Bytomskie: długość 343 m, dopuszczalne zanurzenie statków przy nabrzeżu – od północy: na 118 m – 9,0 m; na 198 m – 9,10 m; na 9 m – 8,4m. Dwa 10- tonowe żurawie, waga kolejowa. Zasobnie otwarte oraz kryte (2590 m² + 963 m²) place składowe 1650 m².

Regalica: długość 210 m, dopuszczalne zanurzenie statków przy nabrzeżu – 6,4 m. Nabrzeże jest obsługiwane przez żurawie samojezdne. Powierzchnie składowe otwarte 23700 m² i magazyny 24719 m².

Localization:

Bulk Cargo – Port Szczecin Ltd terminals are situated at the Odra river mouth area at distance 68 kilometers from the sea, at the South-East part of the port of Szczecin (53,40 N/14.60 E) With the background facilities we are connected by: A6 motorway and S3 expressway, E 59 and CE 59 railway lines and European inland river channels network throughout Odra river. We operate on 10 wharfs with a total length of abt. 3.5 kilometers.

Berths operated by Bulk Cargo – Port Szczecin Ltd

Katowickie quay – under reconstruction for the draft 11,00 m. Sulphur acid terminal is located at the quay neighborhood with loading facilities at Dąbrowieckie quay (dedicated berth). Open store: boxes 8598 sqm. Open store: paved area 8076 sqm.

Chorzowskie quay – length 295 m, draft allowed – 10,80 m. Equipped with 3 shore cranes with LC – 25/25/10 mt, railway weighing bridge in the back, RO – RO ramp. Open store: boxes 6400 sqm. Open store: paved area 1500 sqm.

Gliwickie quay – length 260 m, draft allowed – 9,10 m at the length 194 m and 9,00 m at the length 42 m. Equipped with 3 shore cranes with LC – 16 mt. Open store: boxes 2087 sqm. Open store: paved area 3600 sqm Warehouses : 2520 sqm.

Bytomskie quay – length 343 m, draft allowed – from North 9,00 m at the length 118 m, then 9,10 m at the length 198 m and 8,40 m at the length 9 m. Equipped with 2 shore cranes with LC – 10 mt, railway weighing bridge. Warehouses: covered boxes 963 sqm. Open store: boxes 2590 sqm. Open store: paved area 1650 sqm

Regalica quay – length 210 m, draft allowed 6,4 m. Handling is effected by mobile cranes. Warehouses : 24719 sqm, Open store: 23700 sqm.

Wałbrzyskie: długość 255 m, dopuszczalne zanurzenie statków przy nabrzeżu – od północy 8,40 m na długości 146 m oraz 8,20 m na długości 87 m. Nabrzeże wyposażone w 3 żurawie stacjonarne o udźwigu 10 ton. Place składowe nieutwardzone 44900 m², betonowe 1120 m², zasobnie 5408 m².

Pirs: długość 188 m, dopuszczalne zanurzenie statków przy nabrzeżu – 8,60 m na długości 135 m po stronie wschodniej i 8,70 m na długości 135 m po stronie zachodniej . Nabrzeże z wieżą załadowniczą wyłączoną z eksploatacji.

Górnośląskie: długość 282 m, dopuszczalne zanurzenie od Wschodu – 9,10 m na długości 60 m, 9,20 m na długości 200 m oraz 8,80 na długości 22 m. Jeden żuraw o udźwigu 45 ton, jeden o udźwigu 16 ton i jeden 10 tonowy. Place składowe 9545 m², magazyny 2600 m². Dojście do nabrzeża – 9,20 m.

Terminal Noteckie: bez dostępu do czynnego nabrzeża. Terminal obsługiwany przez sprzęt mobilny, Powierzchnie składowe utwardzone 41500 m², magazyny 8650 m².

Nab. Parnica: długość 320 m, dopuszczalne zanurzenie – 6,20 m na długości 100 m oraz 6,30 m na długości 153 m. Na nabrzeżu – 2 żurawie stacjonarne o udźwigu 8 t. Terminal do obsługi smoły płynnej. Zasobnie składowe kryte – 1087 m², otwarte – 2400 m², place składowe gruntowe – 5500 m².

Wszystkie zanurzenia podawane są dla wody słodkiej i śr. stanu wody na urządzeniach pomiarowych wynoszącego 515 cm

Wałbrzyskie quay – length 255 m, draft allowed – from North 8,40 m at the length 146 m and 8,20 m at the length 87 m. Equipped with 3 shore cranes with LC - 10 mt. Open store: boxes 5408 sqm, paved area 1120 sqm. Open store: operated ground coal zones 44900 sqm

Pier quay – length 188 m, draft allowed – 8,60 m at the length 135 m Pier East and 8,70 m at the length of 135 m Pier West. The quay is equipped with loading tower out of use.

Górnośląskie quay – length 282 m, draft allowed fm East – 9,10 m at the length 60 m, 9,20 m at the length 9,20 m and 8,80 m at the length 22 m. Equipped with 3 shore cranes with LC 10, 16 and 45 mt. Warehouses : 2600 sqm, open store: 9545 sqm.

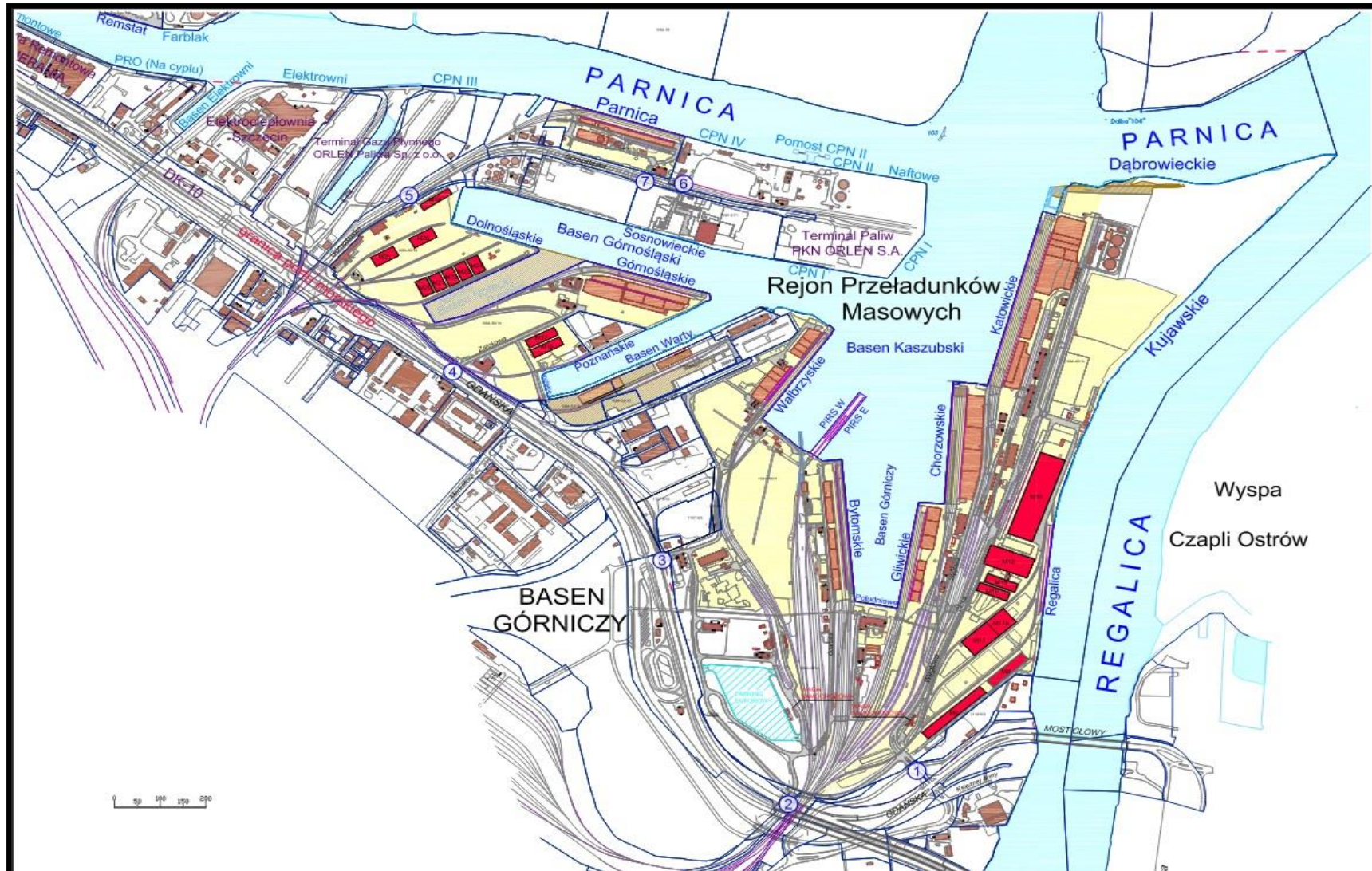
Noteckie Terminal – without access to the quay in use. Terminal is served by mobile equipment. Warehouses : 8650 sqm, open store: 41500 sqm.

Parnica quay – length 320 m, draft allowed – 6,20 m at the length 100 m and 6,30 m at the length 1553 m. Equipped with 2 shore cranes with LC – 8 mt. Liquid tar handling terminal. Boxes : 1087 sqm – covered, 2400 sqm – open, ground zones – 5500 sqm.

Draft data for fresh water and medium water level 515 cm at measure point

Mapa terenów Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o. o.

Bulk Cargo – Port Szczecin Ltd area map.



Legenda/Legend:

Basen – Basin

Nabrzeże – Berth

Numery 1 – 7 – oznaczenia bram wjazdowo-wyjazdowych

The numbers 1 – 7 - Gate location indications and gate markings

„OBSŁUGA MASOWCA” - PROCEDURA

I. PRZEPISY POWIĄZANE.

1. Zarządzenie Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dn. 5 kwietnia 2004 r. w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i wyładunku masowców;
2. Zarządzenie Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dn. 29 grudnia 2004 r. zmieniające zarządzenie w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i wyładunku masowców;
3. Zarządzenie nr 6 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dn. 19 grudnia 2005 r. zmieniające zarządzenie w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i wyładunku masowców;
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn.31.03.2003 w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami morskimi (Dz.U. 03.35.295);
5. Ustawa z dn. 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. 00.109-1156).
6. Ustawa z dn. 20 kwietnia 2004 o wyposażeniu morskim (Dz.U. 04.93.899);
7. Dyrektywa 2001/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 4 grudnia 2001, ustanawiająca zharmonizowane wymagania i procedury dotyczące bezpieczeństwa załadunku i wyładunku na masowcach (Dz.U. UE L z dn.16.01.2002);
8. Kodeks BLU” – kodeks bezpiecznego załadunku i wyładunku masowców wg załącznika do rezolucji Zgromadzenia IMO A.862 (20) z dn.27.11.1997r.;
9. Ustawa z dnia 9 września 2008 r. o ochronie żeglugi i bezpieczeństwie portów morskich Dz.U.08.171.1055;
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 15 kwietnia 2011 r. w sprawie metod i środków kontroli w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich Dz.U.11.93.539.
11. Przepisy portowe – Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dn. 17 września 2002 r. z późniejszymi zmianami.

„SERVING OF BULK CARRIER” - PROCEDURE

I. RELATED REGULATIONS.

1. Ordinance No. 1 of the Director of Maritime Office in Szczecin dd. 05th of April 2004, on additional requirements and procedures for safe loading and discharging of bulk carriers;
2. Ordinance No. 1 of the Director of Maritime Office in Szczecin dd. 29th of December 2004, amending the decree on additional requirements and procedures for safe loading and discharging of bulk carriers;
3. Ordinance No. 6 of the Director of Maritime Office in Szczecin dd. 19th of December 2005, amending the decree on additional requirements and procedures for safe loading and discharging of bulk carriers;
4. Regulation of the Ministry of Infrastructure dd. 31st of March on the safe transportation of bulk cargo on seagoing vessels (Journal of Laws 03.35.295);
5. Act of 9th of November 2000 on maritime safety (Journal of Laws 00.109-1156);
6. Act of 20th of April 2004 on maritime equipment (Journal of Laws 04.93.899);
7. Directive 2001/96 / EC of the European Parliament and of the Council of December 4, 2001 establishing harmonized requirements and procedures for the safe loading and discharging of bulk carriers (Journal of Laws UE L of January 16, 2002);
8. “BLU Code” a code of the safe loading and discharging of bulk carriers according to the Annex to IMO Assembly Resolution A.862 (20) dd. November 27th, 1997
9. Act dd. September 9th, 2008 on protection of safety navigation and seaports (Journal of Laws 08.171.1055);
10. Regulation of the Council of Ministers of April 15th, 2011 on methods and control measures for protection of navigation and sea ports (Journal of Laws 11.93.539);
11. Port regulations - Order of the Director of the Maritime Office in Szczecin of September 17, 2002 as amended.

II. ORGANIZACJA PRZYJĘCIA STATKU.

1. Bulk Cargo Port Szczecin obsługuje masowce w zakresie załadunku i rozładunku towarów masowych.
2. Organizacja przyjęcia statku jest zgodna z opisaną procedurą, w przypadku zmiany przepisów portowych wymienionych w rozdz. I pkt. 11, stosowane są uregulowania określone w aktualnych przepisach portowych.
3. Wszystkie czynności niezwiązane z rozładunkiem lub załadunkiem w czasie zacumowania przy nabrzeżu Bulk Cargo – Port Szczecin są obsługiwane przez agenta.
4. Wszystkie czynności od odcumowania statku do wyjścia z portu są obsługiwane przez agenta.
5. Statek ma obowiązek zgłaszania i zdawania odpadów statkowych do wyznaczonej przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście firmy odbierającej zgodnie z obowiązującym na terenie portu programem odbioru odpadów statkowych.
6. Ciągłą łączność ze statkiem w czasie zacumowania przy nabrzeżach BCPS utrzymuje agent oraz Dysponent Nabrzeża (24h/dobę).
7. Za przestrzeganie przepisów portowych odpowiedzialny jest użytkownik obszaru portu.
8. Na obszarze portu obowiązują procedury postępowania zgodne z zasadami ISPS, które obowiązuje na podstawie Międzynarodowej Konwencji IMO, podmiotem zarządzającym systemem ISPS jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.
9. Za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku odpowiedzialny jest kapitan statku.
10. Statek zacumowany w porcie powinien od zachodu do wschodu słońca i podczas ograniczonej widoczności włączyć oświetlenie zewnętrzne zgodnie z przepisami portowymi.
11. Statek ma obowiązek korzystania z pilota zgodnie z przepisami portowymi.
12. Statek ma obowiązek korzystania z usług holowniczych zgodnie z przepisami portowymi.
13. Statek o długości 50 m i więcej, ma obowiązek korzystania z pomocy cumowników portowych Bulk Cargo – Port Szczecin:

II. ORGANIZATION OF VESSEL RECEPTION.

1. Bulk Cargo Port Szczecin serves bulk carriers in the loading and discharging of bulk goods.
2. The ship acceptance organization complies with the described procedure, in the case of changes to the port regulations mentioned in chap. I point 11, the regulations specified in the current port regulations are applied.
3. All activities not related to discharging or loading while moored at the Bulk Cargo – Port Szczecin berth are handled by an agent.
4. All activities from unmooring the ship to leaving the port are handled by an agent.
5. The ship is obliged to report and deliver ship waste to a collection company designated by the Szczecin and Świnoujście Seaports Authority in accordance with the applicable ship waste collection program in the port area.
6. Continuous communication with the ship during berthing at the Bulk Cargo – Port Szczecin berthes is maintained by the agent and the Quay Administrator (24 hours a day).
7. The user of the port area is responsible for compliance with the port laws and regulations.
8. There are procedures and principles in force at the port area in accordance with the ISPS rules, which are in force pursuant to the International IMO Convention, the entity managing the ISPS system is the Szczecin and Świnoujście Seaports Authority.
9. The ship's master is responsible for compliance with port regulations by the ship's crew.
10. A vessel moored in the port shall switch on external lighting from sunset to sunrise and during limited visibility in accordance with the port regulations.
11. The ship is obliged to use the pilot in accordance with the port regulations.
12. The ship is obliged to use towing services in accordance with the port regulations.
13. The ship with the length 50 m and more is obliged to use the mooring service of Bulk Cargo – Port Szczecin:

- dyspozytor zmianowy Bulk Cargo – Port Szczecin wyznacza miejsce postoju i obsługi statku,
 - pracą cumowników kieruje dysponent nabrzeża,
 - w trakcie podejścia statku aż do momentu zacumowania wyznaczone położenie dziobu statku powinno być oznakowane przez umieszczenie na nabrzeżu pomarańczowej chorągiewki (w dzień) lub pomarańczowego światła (w nocy).
14. Dokonywanie fumigacji dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez Kapitanat Portu. Dokumenty fitosanitarne dostarcza agent statku.
 15. Na obszarze portu zabrania się usuwania, uszkodzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych, środków ratunkowych, sygnałowych i pirotechnicznych.
 16. Na obszarze portu zabrania się splukiwania nadbudówek pokładów statków.

III. PODSTAWOWE OBOWIĄZKI AGENTA STATKU.

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

1. Agent może dokonać zgłoszenia przybycia statku poprzez prowadzenie wstępnego zgłoszenia statku wraz z odpowiednimi załącznikami w systemie PHICS (Polish Harbour Information and Control System).
 2. Zgłoszenie powinno być wprowadzone do systemu przynajmniej 24 godz. przed przybyciem statku.
 3. Zgłoszenie powinno być przekazane do akceptacji przez Kapitanat Portu w systemie PHICS najpóźniej 3 godz. po zacumowaniu statku.
- Wszystkie inne czynności obsługiwane przez agenta w trakcie czynności przeładunkowych (po uzyskaniu koniecznych zezwoleń Kapitana Portu) np. fumigacja, bunkrowanie, prace pożarowo niebezpieczne, remonty, zdawanie zanieczyszczeń, pobieranie towarów; muszą być zgłoszone dyspozytorowi zmianowemu Bulk Cargo – Port Szczecin i przez niego zaakceptowane.

- Bulk Cargo – Port Szczecin shift dispatcher designates the place of berthing and handling of the ship,
- the work of linemen is managed by the quay owner,
- during the ship's approach until berthing, requested position of the bow of the ship should be marked with:
an orange flag (during daylight) or an orange light (at night) on the berth.

14. Fumigation at the port is allowed only in places designated by the Harbor Master's Office. Phytosanitary documents are provided by the ship's agent.
15. It is forbidden to remove, damage or abuse fire alarm devices, life-saving, signaling and pyrotechnic equipment at the port area.
16. It is prohibited to wash superstructures on ship decks at the port area.

III. BASIC DUTIES OF THE SHIP AGENT.

The agent acts on behalf of the shipowner and captain. An agent may fulfill the obligations incumbent on the captain of the ship on his behalf. Whenever the duties of the captain are mentioned, they may be performed by the agent on his behalf and in this case they should be treated as the duties of the ship's agent:

1. The agent may notify the ship's arrival by conducting the initial notification of the ship together with the relevant attachments in the PHICS system (Polish Harbor Information and Control System).
 2. The notification should be entered into the system at least 24 hours before the ship arrival.
 3. The notification should be submitted for approval by the Harbor Master's Office in the PHICS system no later than 3 hours after the ship is moored.
- All other steeps handled by the agent during reloading activities (after obtaining the necessary permits of the Harbor Master), e.g. fumigation, bunkering, fire hazardous works, repairs, delivery of pollutants, collection of goods; must be reported to and approved by the Bulk Cargo – Port Szczecin shift dispatcher.

4. Agent może 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.
5. Agent morski może wykreować deklaracje wyjścia statku w systemie PHICS najwcześniej 24 godz. przed wyjściem statku, do akceptacji przekazać najwcześniej 2 godz. przed wyjściem statku, ale nie później niż 3 godz. po odcumowaniu statku.
6. Opisane 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.
7. Agent w imieniu statku przekazuje do Bulk Cargo – Port Szczecin informacje dotyczące statku drogą elektroniczną lub w formie papierowej.
8. Agent morski, przyjmując statek do obsługi, powinien zwrócić uwagę czy czarterujący lub załadowca, akceptując statek do przewozu konkretnego ładunku, upewnił się że statek:
 - jest odpowiedni pod względem dostępu do niego przewidzianych urządzeń przeładunkowych,
 - nie posiada urządzeń przeładunkowych które mogą być przeszkodą w bezpiecznym przeładunku.

IV. OBOWIĄZKI KAPITANA STATKU

W imieniu kapitana niektóre obowiązki może przejąć agent statku.

1. 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:
 - aktualny czas przybycia na redę,
 - nazwę, znak wywoławczy, numer IMO, banderę i port macierzysty,
 - plan załadunku lub wyładunku,
 - zanurzenie na wejściu i przewidywane zanurzenie na wyjściu,
 - czas wymagany dla balastowania lub wybalastowania,
 - odległość od wodnicy do górnej krawędzi pierwszego luku

4. The vessel's agent may obtain a permit to leave the port by the ship from the Harbor Master after border, customs and phytosanitary clearance. The permit consists in electronic acceptance of the exit notification in the PHICS system.
5. The sea agent can create the ship's departure declaration in the PHICS system at the earliest 24 hours. before vessel's departure, and submit for approval at the earliest 2 hours before departure of the ship, but not later than 3 hours after unmooring of the ship.
6. The rules described in this regulation may be changed as a result of changes to the port regulations specified in ch. I point 11, the regulations specified in the current port regulations are applied.
7. On behalf of the ship, the agent provides Bulk Cargo – Port Szczecin with information about the ship by electronic means or in writing.
8. When accepting a ship for handling, the vessel's agent should pay attention to the Owners/charterer or the shipper that they made sure, that the ship foreseen for the carriage of a specific cargo:
 - is suitable as regards access to it for the intended reloading equipment/devices,
 - does not have reloading devices that could be an obstacle to safe handling.

IV. DUTIES OF THE MASTER

Some duties may be taken over by the ship's agent on behalf of the Master.

1. In order to obtain permission for the ship to enter the port, the Master, upon arrival at the roadstead, should contact the Harbor Master and report the following data by radiotelephony:
 - the current time of arrival at the roads,
 - name, call sign, IMO number, flag and home port,
 - loading or discharging plan,
 - entry draft and estimated exit draft,
 - time required for ballasting or deballasting,
 - distance from the waterline to the upper edge of the first hatch

przeznaczonego do prac ładunkowych i odległość od burty statku do luku ładowni,

- umiejscowienie trapu,
 - prześwit pionowy,
 - szczegóły eksploatacyjne,
 - ilość i typ lin cumowniczych,
 - wymagania dodatkowe dla ładunku,
 - szczegóły wszystkich niezbędnych napraw mogących opóźnić cumowanie, rozpoczęcie przeładunku lub wyjście statku.
2. Kapitan powinien posiadać na statku wystarczającą do manewrowania wielkość załogi.
 3. Kapitan powinien wypełnić Ship/shore safety checklist (CHECKLIST) zgodnie z prawdą.
 4. Kapitan powinien pozostawać w stałej łączności z agentem i dysponentem zmianowym.
 5. Kapitan lub jego przedstawiciel powinien uzgadniać na piśmie plan i sekwencję rozładunku lub załadunku oraz ewentualne ich zmiany.
 6. Obowiązki kapitana statku w trakcie czynności ładunkowych:
 - zapewnienie kontroli oficera wachtowego w trakcie wszelkich czynności przeładunkowych,
 - prowadzenie rozmieszczenia ładunku i wody balastowej pod ciągłą kontrolą,
 - zapewnienie pozostawienia statku bez przechyłu,
 - zapewnienie bezpiecznego cumowania statku,
 - powiadomienie przedstawiciela portu o wymaganiach w zakresie trzymowania ładunku,
 - powiadomienia portu o wymaganiach w zakresie zharmonizowania pomiędzy wybalastowaniem lub balastowaniem a szybkością prac ładunkowych i o wszelkich zmianach w tym zakresie,
 - zapewnienie bezpiecznego wypompowywania wód balastowych z szybkością dostosowaną do uzgodnionego planu załadunku,
 - zaznajomienie załogi w zakresie porozumień z portem na wypadek zmian pogodowych,
 - prowadzenie prac z otwartym płomieniem i powodujących wydzielanie dużych ilości ciepła tylko po uzyskaniu zgody Kapitana Portu,

intended for cargo work and the distance from the ship's side to the hatch of the hold,

- location of the gangway,
 - vertical clearance,
 - operational details,
 - number and type of mooring lines,
 - additional requirements for cargo,
 - details of any repairs necessary that may delay mooring, commencement of handling or departure.
2. The Master should have sufficient numbers of crew members for maneuvering.
 3. The Master should truthfully complete the Ship/Shore safety checklist (CHECKLIST).
 4. The Master should remain in constant communication with the agent and the shift dispatcher.
 5. The Master or his representative should agree in writing the discharging or loading plan/sequence and possible changes to them.
 6. Duties of the ship's Captain during loading operations:
 - ensuring supervision/control of the watch officer during all handling activities,
 - keeping the distribution of cargo and ballast water under constant control,
 - ensuring that the ship remains without tilt,
 - ensuring safe mooring of the ship,
 - notifying the port representative about cargo trim requirements,
 - notifying the port representative about the requirements for harmonization between ballasting or deballasting and the speed of handling work and about any changes in this matter,
 - ensuring safe pumping of ballast water at a rate adapted to the agreed loading plan,
 - acquaint the crew with agreements with the port in case of weather changes,
 - carrying out works with an open fire and generating large amounts of heat only after obtaining the consent of the Harbor Master,

- stały nadzór nad pracami ładunkowymi,
 - zapewnienie stałej łączności z przedstawicielem Bulk Cargo – Port Szczecin, zapewniając możliwość natychmiastowego porozumienia w przypadku uszkodzenia lub sytuacji zagrożenia,
 - powiadomienie przedstawiciela Bulk Cargo – Port Szczecin o terminie rozpoczęcia ostatecznego trymowania statku,
 - prowadzenie równomiernego przeładunku celem uniknięcia skrzywienia konstrukcji statku,
 - przedsięwziąć wszelkie środki ostrożności w celu uniknięcia wybuchu w razie ulatniania się łatwopalnych oparów (np. w trakcie balastowania),
 - podpisanie deklaracji i zdanie na ład odpadów statkowych dla firmy odbierającej zgodnie z procedurami portowymi.
7. Kapitan powinien uzyskać zgodę Kapitana Portu na czynności które tego wymagają, a szczególnie: bunkrowanie, prace z otwartym ogniem, zdawanie wód zaolejonych.
 8. Przy zejściu załogi ze statku za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku odpowiedzialny jest kapitan statku. Ruch załogi po terenie Bulk Cargo Port Szczecin odbywa się zgodnie z zasadami przedstawionymi w systemie ISPS. Załoga schodząca ze statku powinna być zapoznana z obowiązującymi na terenie portu zasadami ruchu załogi.
 9. W przypadku powstania pożaru na statku lub innego miejscowego zagrożenia należy postępować zgodnie z odpowiednią procedurą (alarmem) statkową, o powstałej sytuacji zawiadomić natychmiast oficera dyżurnego Kapitanatu Portu.
 10. Kapitan statku kombinowanego (OBO lub O/O) powinien przekazać następujące dodatkowe informacje:
 - rodzaj trzech ostatnio przewożonych ładunków,
 - datę i miejsce wyładunku ostatnio przewożonej ropy naftowej,
 - informację o zawartości zbiorników resztkowych oraz o tym, czy są one wypełnione gazem obojętnym i uszczelnione,
 - datę, miejsce i nazwę instytucji, która wystawiła ostatni certyfikat odgazowania.
 11. Opisane w tej regulacji zasady mogą zostać zmienione w wyniku zmiany przepisów portowych określonych w rozdz. I pkt 11,
 - constant supervision of handling works,
 - ensuring constant communication with the Bulk Cargo – Port Szczecin representative, allowing possibility of immediate communication in the event of damage or emergency cases,
 - notifying the Bulk Cargo – Port Szczecin representative about commencement of establishing of the final trim of the ship,
 - creating an equal handling to avoid twisting the ship's structure,
 - take all precautions to avoid explosion in the event of the escape of flammable vapors (e.g. during ballasting),
 - signing the waste declaration and hand over the ship's waste ashore to the recipient in accordance with port procedures.
7. The Captain should obtain the consent of the Harbor Master for the activities that require it, in particular: bunkering, hot works, discharge of oily waters.
 8. The ship's Master is responsible for compliance with the port regulations by the ship's crew while they leaving the vessel. Moving around the site of Bulk Cargo – Port Szczecin should be effected in accordance with the rules presented in the ISPS system. The crew disembarking from the ship should be acquainted with the crew traffic rules applicable in the port.
 9. In the event of a fire on board or other local hazard, the appropriate procedure (alarm) on the ship should be followed, and the situation should be notified immediately to the duty officer of the Harbor Master's Office.
 10. The master of a combined vessel (OBO or O/O) should provide the following additional information:
 - type of the last three consignment transported,
 - date and place of discharging of crude oil recently transported,
 - information on the content of the slop tanks and whether they are filled with inert gas and sealed,
 - date, place and name of the institution that issued the last degassing certificate.
 11. The rules described in this regulation may be changed as a result of changes to the port regulations specified in ch. I point 11,

stosowane są uregulowania określone w aktualnych przepisach portowych.

12. Kapitan ma obowiązek wypełnienia i podpisania „Checklist”.

V. OBOWIĄZKI BULK CARGO – PORT SZCZECIN

W imieniu Bulk Cargo - Port Szczecin ciągłą łączność ze statkiem utrzymuje zmianowy Dysponent Nabrzeża. Wszystkie czynności sprawdzające powinny być udokumentowane. Informacje dla kapitana statku mogą być przekazywane za pośrednictwem agenta.

1. Bulk Cargo Port Szczecin przyjmuje do załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych tylko te statki, które są w stanie bezpiecznie zacumować, biorąc pod uwagę głębokość wody przy nabrzeżu, maksymalne wymiary statku, urządzenia cumownicze i odbojowe, bezpieczny dostęp do statku z nabrzeża i przewidywane przeszkody w operacjach przeładunkowych.
2. Portowe urządzenia przeładunkowe powinny być sprawne i posiadać wymagane certyfikaty, a ich operatorzy posiadać odpowiednie uprawnienia.
3. Tam gdzie jest stosowany system automatycznego ważenia ładunku, urządzenia ważące powinny być kalibrowane w regularnych odstępach czasu zgodnie z wytycznymi instrukcji.
4. Pracownicy portowi powinni być przeszkoleni w zakresie bezpiecznego prowadzenia prac przeładunkowych oraz być odpowiednio wyposażeni w odpowiedni atestowany sprzęt ochronny.
5. Przedstawiciel Bulk Cargo - Port Szczecin przekazuje kapitanowi statku następujące informacje:
 - nazwę nabrzeża przy którym ma być prowadzony przeładunek,
 - przewidywany czas obsługi/postoju,
 - charakterystykę urządzeń przeładunkowych,
 - właściwości nabrzeża,
 - minimalną głębokość wody wzdłuż nabrzeża i w kanałach podejściowych,
 - miejsce ustawienia trapu,
 - którą burtą statek ma przycumować do nabrzeża,
 - plan przeładunku,

the regulations specified in the current port regulations are applied.

12. The Captain is obliged to fill in and sign the "Checklist".

V. OBLIGATIONS OF BULK CARGO - PORT SZCZECIN

On behalf of Bulk Cargo - Port of Szczecin, the shift's Quay Dispatcher maintains continuous communication with the ship. All checking activities should be documented. Information for the Master of the vessel may be provided through the ship's agent.

1. Bulk Cargo – Port Szczecin accepts for loading or discharging of solid bulk cargo only those ships that are able to moor safely, taking into account the water depth at the wharf, maximum vessel dimensions, mooring and fender facilities, safe access to the ship from the wharf and the planned obstacles to cargo handling operations.
2. Port reloading facilities should be technically efficient and have the required certificates, and their operators should have appropriate authorizations.
3. Where an automatic load weighing system is used, weighing equipment should be calibrated at the regular time intervals as per instruction schedule.
4. Dockers should be trained to effect safe handling of reloading works and should be provided with appropriate and tested protective equipment.
5. The representative of Bulk Cargo - Port Szczecin provides the ship's Captain with the following information:
 - name of the quay where the transshipment is to be carried out,
 - approximate time of service/waiting,
 - characteristics of reloading devices,
 - waterfront properties,
 - minimum water depth along the quay and in the approach channels,
 - location of the gangway,
 - which side is the ship foreseen to be moored to the quay,
 - handling schedule,

- informacje o właściwościach ładunku (kapitan dostaje je na długo przed zawinięciem do portu z biura armatora),
 - zmiany w istniejących planach załadunku lub wyładunku,
 - wszelkie ograniczenia w balastowaniu i wybalastowaniu,
 - maksymalne dopuszczalne zanurzenie na wejściu i wyjściu uzależnione od stanu wody,
 - zasady ruchu załogi statku na terenie terminali Bulk Cargo – Port Szczecin,
 - inne informacje żądane przez kapitana,
 - część istotnych informacji za pośrednictwem agenta może być przekazana kapitanowi statku drogą elektroniczną.
6. Po zacumowaniu statku przedstawiciel Bulk Cargo – Port Szczecin dostarcza na statek i wypełnia wspólnie z kapitanem Checklist'ę oraz przekazuje „Informator portowy” który zawiera podstawowe informacje o porcie oraz funkcjonujących procedurach i telefonach alarmowych.
7. Dyspozytor zmianowy portu wyznacza pracownika, który powinien sprawdzić masowiec pod względem zgodności z następującymi wymogami:
- czy jest wyposażony w ładownie i luki ładunkowe umożliwiające prawidłowy załadunek, sztauowanie, trzymowanie i wyładunek,
 - czy luki ładunkowe są oznaczone wyraźnie, są widoczne i zgodne z planem załadunku,
 - czy pokrywy luków ładowni, systemy otwierania i zamykania oraz urządzenia zabezpieczające są w dobrym stanie,
 - jeżeli są zamontowane światła sygnalizacji stałego przechyłu statku sprawdzić przed przeładunkiem ich prawidłowe działanie,
 - jeśli wymagane jest posiadanie na burcie zatwierdzonego urządzenia automatycznych obliczeń statecznościowo - ładunkowych, urządzenie winno mieć certyfikat i być sprawne,
 - czy napęd i mechanizmy pomocnicze statku funkcjonują prawidłowo,
 - czy wyposażenie pokładowe służące do cumowania i postoju statku jest sprawne i utrzymane we właściwym stanie.
8. Przedstawiciel Bulk Cargo – Port Szczecin ustala z kapitanem statku lub jego reprezentantem plan operacji przeładunkowych. Zmiany planu muszą być potwierdzone na piśmie.
- information about the properties of the cargo (Captain receives them from shipowner's office long before entering the port),
 - changes to existing loading or discharging schedule/plans,
 - any restrictions on ballasting and deballasting,
 - maximum draft allowed at entering and leaving the port based on the current water level,
 - rules of moving around the site of Bulk Cargo – Port Szczecin by the ship's crew in the port area,
 - other information requested by the captain,
 - some relevant information may be provided to the Master of the vessel by electronic means through the ship's agent.
6. After the ship is moored, the Bulk Cargo – Port Szczecin representative delivers to the ship the “Checklist” and fills in together with the Master, and provides the "Port Guide" which contains basic information about the port, procedures and emergency telephone numbers.
7. The port's shift dispatcher shall appoint an employee who shall check the bulk carrier for compliance with the following requirements:
- is she equipped with holds and cargo hatches enabling proper loading, stowage, trimming and discharging,
 - that holds hatches are clearly marked, visible and in accordance with the loading plan,
 - that the hold hatch covers, the opening and closing systems and the securing devices are in good condition,
 - if lights indicating continuous tilt are installed, check their correct operation before reloading,
 - if it is required to have on board an approved automatic stability and loading calculation device, the device should have an appropriate certificate and should be operational,
 - the ship's propulsion and auxiliary machinery working properly,
 - ship's deck equipment for mooring and berthing is operational and properly maintained.
8. Bulk Cargo – Port Szczecin representative and Captain or his representatives agreeing a plan of handling operations. Changes of said plan must be confirmed in writing.

9. Przed i podczas czynności przeładunkowych przedstawiciel portu zobowiązany jest do:
- dostarczenia kapitanowi nazwisk i procedur umożliwiających kontakt z personelem portu,
 - podjęcia wszelkich środków ostrożności celem uniknięcia spowodowania uszkodzeń statku, a w przypadku ich wystąpienia zawiadomić kapitana,
 - prowadzić przeładunek zgodnie z planem ładunkowym tak aby nie powstawały silne lokalne oddziaływania ładunku na konstrukcję statku (zgodnie z planem ładunkowym) i/lub przechyły i skręcenia konstrukcji,
 - zapewnić, aby ciężary ładunku w poszczególnych ładowniach były zgodne z planem załadunku i zapisy na ten temat przechowywać,
 - zapewnić trymowanie ładunku zgodnie z wymaganiami kapitana,
 - zapewnić, aby po zakończeniu załadunku wyjściowe zanurzenie było zgodne z założeniami (wspólnie z oficerem ładunkowym),
 - zawiadomić kapitana statku o zmianach w szybkości przeładunku,
 - dopilnować, aby na pokładzie i w jego sąsiedztwie nie były prowadzone prace z otwartym ogniem lub wydzielaniem dużej ilości ciepła (z wyjątkiem prac, na które uzyskano zezwolenie Kapitana Portu),
 - informować kapitana statku i inspekcję o zauważonych na statkach brakach mających wpływ na bezpieczeństwo czynności przeładunkowych,
 - zgłosić do Kapitana lub przedstawiciela statku oraz służb dyżurnych Kapitanatu Portu każde uszkodzenie elementów jednostki, mających wpływ na bezpieczeństwo jednostki/załogi i/lub żeglugi.
10. Przedstawiciel Bulk Cargo - Port Szczecin zapewnia stały kontakt ze statkiem w trakcie czynności przeładunkowych, gwarantujący możliwość natychmiastowego przerwania czynności przeładunkowych w przypadku zaistnienia takiej potrzeby.
11. Przedstawiciel Bulk Cargo - Port Szczecin potwierdza w formie pisemnej zakończenie czynności przeładunkowych.
12. Wypełnia i podpisuje Checklist.
13. Opisane w tej regulacji zasady mogą zostać zmienione w wyniku zmiany przepisów portowych określonych w rozdz. I pkt. 11,
9. Before and during handling activities, the port representative is obliged to:
- provide the Captain with the names and procedures for contacting port personnel,
 - to take all precautionary measures to avoid causing damage to the ship and, if any, notify the Master,
 - carry out the handling operation in accordance with the loading plan, so that there are no strong local effects of the cargo on the ship's structure (according to the loading plan) and/or tilts and torsions of the structure,
 - ensure that cargo weights in individual holds are in accordance with the loading plan and keep records on this subject,
 - ensure cargo trimming as required by the Master,
 - ensure that after completion of loading the initial draft complies with the assumptions (together with the cargo officer),
 - notify the ship's Captain of changes in the speed of transshipment,
 - ensure that no open fire or heat release works are carried out on the deck and in its vicinity (except for works for which the Harbor Master's permit has been obtained),
 - inform the ship's Captain and the inspection about deficiencies noticed on the ships which may affect the safety of cargo handling activities,
 - report to the Captain or the ship's representative and the duty officer s of the Harbor Master's Office any damage to the unit's elements that affect the safety of the vessel / crew and / or navigation.
10. Bulk Cargo - Port Szczecin representative ensures constant contact with the ship during handling activities, guaranteeing the possibility of immediate termination of the reloading activities if necessary.
11. BCPS representative confirms in writing the completion of reloading activities.
12. Fills in and signs the Checklist.
13. The rules described in this regulation may be changed as a result of changes to the port regulations specified in chap. I, point 11,

stosowane są uregulowania określone w aktualnych przepisach portowych.

the regulations specified in the current port regulations are applied.

DANE KONTAKTOWE W SYTUACJI ZAGROZENIA:

POGOTOWIE RATUNKOWE	999
STRAŻ POŻARNA	+48 91 430 89 98
	+48 91 430 82 55
POLICJA	997, GSM 112
DYSPOZYTOR BULK CARGO – PORT SZCZECIN	+48 91 430 73 10
DYSPOZYTOR PORTU SZCZECIN	+48 91 430 84 46
KAPITANAT PORTU SZCZECIN	+48 91 440 35 10
OFICER DYŻURNY VTS	+48 91 440 33 84
OCHRONA PORTU – BULK CARGO – PORT SZCZECIN	+48 691 030 721

BULK CARGO – PORT SZCZECIN SP. Z O. O.

ul. Gdańska 21,
PL 70-661 Szczecin
NIP: 852-060-03-25
REGON: 810622789
tel.: +48914307373, +48914624470, fax: +48914623529
email: biuro@bulkcargo.com.pl,
www.bulkcargo.com.pl

CONTACT DTAILS IN CASE OF EMERGENCY:

AMBULANCE	999
FIRE BRIGADE	+48 91 430 89 98
	+48 91 430 82 55
POLICE	997, GSM 112
BULK CARGO-PORT SZCZECIN DISPATCHER	+48 91 430 73 10
SZCZECIN PORT DISPATCHER	+48 91 430 84 46
HARBOUR MASTER OFFICE	+48 91 440 35 10
VTS DUTY OFFICER	+48 91 440 33 84
PORT SECURITY – BULK CARGO – PORT SZCZECIN	+48 691 030 721

BULK CARGO – PORT SZCZECIN LTD.

21, Gdańska Str.
PL 70-661 Szczecin
NIP: 852-060-03-25
REGON: 810622789
tel.: +48914307373, +48914624470, fax: +48914623529
email: biuro@bulkcargo.com.pl,
www.bulkcargo.com.pl