

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

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003r. Nr 153, poz. 1502 i Nr 170, poz.1652 oraz z 2004r. Nr 6, poz.41) oraz art. 37 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z 2002r. Nr 240, poz. 2060, z 2003r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2277 oraz z 2004r. Nr 6, poz. 41) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zarządzenie określa dodatkowe wymagania i procedury w zakresie bezpieczeństwa załadunku i wyładunku masowców zawijających do terminali położonych na obszarze administrowanym przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 2. Przepisy zarządzenia stosuje się do wszystkich masowców, niezależnie od podnoszonej bandery, zawijających do terminali celem załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych .

§ 3. Użyte w zarządzeniu określenia oznaczają:

- 1) „Kodeks BLU” - Kodeks bezpiecznego załadunku i wyładunku masowców, zawarty w Załączniku do rezolucji Zgromadzenia IMO A.862(20) z dnia 27 listopada 1997 r., obowiązujący od dnia 4 grudnia 2001 r.,
- 2) „masowiec” - statek morski zdefiniowany w prawidło IX/1.6 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974r. (Dz.U. z 1984r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978r. (Dz.U. z 1984r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS” i zinterpretowany rezolucją nr 6 Konferencji SOLAS z 1997 r., a w szczególności:
 - a) statek posiadający z reguły jeden pokład, zbiorniki szczytowe i obłowe w przestrzeni ładunkowej, przeznaczony głównie do przewozu suchych ładunków masowych, lub
 - b) rudowiec - statek morski z pojedynczym pokładem, posiadający dwie wzdłużne grodzie i podwójne dno w całym obszarze ładowni, przeznaczony do transportu rud tylko w ładowniach środkowych, lub
 - c) statek kombinowany zdefiniowany w prawidło II-2/3.14 Konwencji SOLAS;

- 3) „suchy ładunek masowy” lub „stały ładunek masowy” - stały ładunek masowy zdefiniowany w prawie XII/1.4 Konwencji SOLAS, z wyłączeniem ziarna,
- 4) „ziarno” - ładunek masowy określony w prawie VI/8.2 Konwencji SOLAS,
- 5) „terminal” - wszelkie stałe, pływające lub ruchome urządzenie, wyposażone i używane do załadunku lub wyładunku suchych ładunków masowych na masowce lub z masowców,
- 6) „operator terminalu” - właściciela terminalu, jak również każdą organizację lub osobę, która ponosi odpowiedzialność za czynności załadunku lub wyładunku prowadzone przy terminalu dla określonego masowca,
- 7) „przedstawiciel terminalu” – każdą osobę wyznaczoną przez operatora terminalu, która ponosi odpowiedzialność i posiada upoważnienie do kontroli przygotowania, prowadzenia i zakończenia czynności załadunku lub wyładunku, prowadzonych przy terminalu dla określonego masowca,
- 8) „kapitan” - osobę dowodzącą masowcem lub oficera statku wyznaczonego przez kapitana do prowadzenia czynności załadunku lub wyładunku,
- 9) „uznana organizacja” - organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2002 r. w sprawie określenia trybu uznawania instytucji klasyfikacyjnej do sprawowania nadzoru technicznego nad statkami oraz rodzajów i zakresów przeglądów statków morskich (Dz.U. Nr 208, poz. 1768),
- 10) „rozporządzenie” - rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 stycznia 2003r. w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami morskimi (Dz.U. Nr 35, poz. 295).

§ 4. Operator terminalu obowiązany jest upewnić się, że masowiec pod względem operacyjnym jest przygotowany do wykonania czynności załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych, zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku nr 1 do zarządzenia.

§ 5. Operator terminalu obowiązany jest:

- 1) zapewnić, by terminal spełniał wymagania określone w załączniku nr 2 do zarządzenia,
- 2) wyznaczyć osobę, która jest przedstawicielem terminalu,
- 3) przygotować informatory zawierające wymagania terminalu z uwzględnieniem jego specyfiki i wymaganiami określonymi dla tego terminalu przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz zawierające dane o porcie i terminalu w zakresie określonym w dodatku 1 ust. 1.2 Kodeksu BLU. Informatory te powinny być udostępniane przez przedstawicieli terminali kapitanom masowców zawijających do terminalu w celu załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych.

§ 6. 1. Kapitan obowiązany jest :

- a) zapewnić bezpieczeństwo załadunku i wyładunku masowca pozostającego pod jego dowództwem,
- b) przed przewidywanym czasem przybycia statku do terminalu, z odpowiednim wyprzedzeniem, przekazać przedstawicielowi terminalu informacje określone w załączniku nr 3 do zarządzenia,
- c) upewnić się przed każdym załadunkiem stałego ładunku masowego, że otrzymał informacje o ładunku wymagane rozporządzeniem,

d) upewnić się przed rozpoczęciem jak również podczas załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych o wykonaniu obowiązków, określonych w załączniku nr 4 do zarządzenia.

2. Przedstawiciel terminalu obowiązany jest:

- a) przekazać kapitanowi informacje określone w załączniku nr 5 do zarządzenia, niezwłocznie po uzyskaniu od kapitana informacji o przewidywanym czasie przybycia statku na redę portu,
- b) upewnić się, że kapitan otrzymał informacje zawarte w formularzu deklaracji zgłoszenia ładunku,
- c) niezwłocznie poinformować kapitana i inspekcję portu o brakach zauważonych na statku, mogących wpływać na bezpieczeństwo czynności załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych,
- d) wykonać przed rozpoczęciem oraz podczas załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych czynności określone w załączniku nr 6 do zarządzenia.

§ 7. 1. Przed załadunkiem lub wyładunkiem stałych ładunków masowych, kapitan uzgadnia z przedstawicielem terminalu plan załadunku lub wyładunku w zakresie mającym wpływ na bezpieczeństwo statku i załogi, zgodnie z przepisami rozporządzenia .

2. Wszelkie zmiany w planie, o którym mowa w ust.1, przedstawiciel terminalu i kapitan potwierdzają w formie pisemnej .

3. Plan załadunku lub wyładunku, wraz z późniejszymi zmianami, jest przechowywany zarówno na statku, jak i w terminalu przez okres sześciu miesięcy dla celów dowodowych.

4. Przed rozpoczęciem załadunku lub wyładunku kontrolna lista bezpieczeństwa statek / terminal musi zostać wypełniona i podpisana łącznie przez kapitana i przedstawiciela terminalu, zgodnie z wytycznymi dodatku 4 Kodeksu BLU.

5. Terminal i statek mają obowiązek nawiązać i utrzymywać przez cały czas wykonywania czynności załadunku i wyładunku kontakt umożliwiający wymianę między nimi informacji, a w szczególności zapewniający możliwość natychmiastowego wstrzymania wykonywania czynności załadunku lub wyładunku.

6. Po zakończeniu załadunku lub wyładunku kapitan i przedstawiciel terminalu w formie pisemnej potwierdzają zgodność zakończenia czynności załadunku lub wyładunku z planem załadunku lub wyładunku wraz z uzgodnionymi jego zmianami. Ponadto, w przypadku wyładunku, należy podać informację o opróżnieniu i wyczyszczeniu ładowni statku, zgodnie z wymaganiami kapitana oraz o zaobserwowanych uszkodzeniach statku i o przeprowadzonych jego naprawach.

§ 8. 1. Jeżeli podczas załadunku lub wyładunku nastąpiło uszkodzenie konstrukcji statku lub jego wyposażenia, przedstawiciel terminalu zobowiązany jest zgłosić niezwłocznie ten fakt kapitanowi a uszkodzenie naprawić, o ile jest to niezbędne .

2. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że uszkodzenie o którym mowa w ust. 1 może osłabiać konstrukcję, wodoszczelność kadłuba lub podstawowe systemy techniczne statku, przedstawiciel terminalu lub kapitan zawiadamia o tym administrację państwa bandery lub organizację przez nią uznaną i działającą w jej imieniu, a także inspekcję portu.

3. Inspekcja portu na podstawie przeprowadzonej kontroli orzeka o konieczności i zakresie naprawy uszkodzeń statku, uwzględniając przy tym opinię administracji państwa bandery lub organizacji przez nią uznanej i działającej w jej imieniu oraz opinię kapitana. Inspekcja portu może posłużyć się opinią lub świadectwem wydanym przez uznaną organizację odnośnie konieczności dokonania naprawy lub możliwości jej odroczenia.

4. Przed opuszczeniem portu statek ma obowiązek powiadomić inspekcję portu o zalecanej naprawie uszkodzeń .

§ 9. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie kontroluje zgodność funkcjonowania terminali z wymaganiami zarządzenia. Procedura kontroli obejmuje także przeprowadzanie doraźnych inspekcji podczas czynności załadunku lub wyładunku.

§ 10. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Szczecinie

Piotr Nowakowski

WYMAGANIA ZWIĄZANE Z OPERACYJNĄ ZGODNOŚCIĄ MASOWCÓW PODCZAS ZAŁADUNKU I WYŁADUNKU STAŁYCH ŁADUNKÓW MASOWYCH

Masowce zawijające do terminali w celu wykonania czynności załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych, powinny być sprawdzane przez operatora terminalu w zakresie zgodności z następującymi wymaganiami:

- 1) każdy masowiec powinien być wyposażony w ładownię i luki ładunkowe dostatecznych rozmiarów i konstrukcji umożliwiającej prawidłowy załadunek, szałauowanie, trymowanie i wyładunek stałego ładunku masowego,
- 2) luki ładowni powinny być oznaczone numerami identyfikacyjnymi wskazanymi w planie załadunku lub wyładunku, a umiejscowienie, rozmiar i kolor tych numerów musi być łatwo widoczny i rozpoznawalny dla operatorów przeładunkowych terminalu,
- 3) pokrywy luków ładowni, systemy otwierania i zamykania oraz urządzenia zabezpieczające powinny być w dobrym stanie i być używane jedynie zgodnie z przeznaczeniem,
- 4) światła sygnalizacji stałego przechyłu statku, o ile są zamontowane, powinny zostać sprawdzone przed załadunkiem lub wyładunkiem, a ich prawidłowe działanie winno być potwierdzone przez operatora terminalu,
- 5) jeśli wymagane jest posiadanie na burcie zatwierzonego urządzenia automatycznych obliczeń statecznościowo-ładunkowych, urządzenie to powinno posiadać odpowiedni certyfikat i powinno być zdolne do wykonywania obliczeń naprężenia kadłuba w czasie załadunku i wyładunku,
- 6) napęd i mechanizmy pomocnicze statku powinny funkcjonować prawidłowo,
- 7) Wyposażenie pokładowe służące do cumowania i postoju statku powinno być sprawne i utrzymane we właściwym stanie.

WYMAGANIA ZWIĄZANE ZE ZGODNOŚCIĄ TERMINALI PODCZAS ZAŁADUNKU I WYŁADUNKU STAŁYCH ŁADUNKÓW MASOWYCH

1. Terminale powinny przyjmować do załadunku lub wyładunku stałych ładunków masowych tylko te statki, które są w stanie bezpiecznie zacumować do stanowiska cumowniczego, biorąc pod uwagę głębokość wody przy nabrzeżu, maksymalne wymiary statku, urządzenia cumownicze, urządzenia odbojowe, bezpieczny dostęp do statku z nabrzeża i przewidywane przeszkody w operacjach przeładunkowych.
2. Urządzenia przeładunkowe terminalu powinny być utrzymywane w należyтым stanie i posiadać właściwe certyfikaty, zgodnie z odpowiednimi przepisami i normami oraz być obsługiwane przez należycie wykwalifikowany i posiadający odpowiednie uprawnienia personel.
3. Personel terminalu powinien być przeszkolony w zakresie czynności bezpiecznego załadunku i wyładunku masowców. Szkolenie powinno być zaplanowane tak, by zapewnić znajomość ogólnych typów zagrożeń, występujących podczas załadunku i wyładunku stałych ładunków masowych oraz niekorzystnych skutków, jakie niewłaściwy załadunek lub wyładunek może mieć dla bezpieczeństwa statku.
4. Personel terminalu zatrudniony przy czynnościach załadunku i wyładunku powinien być wyposażony w sprzęt ochronny jak też musi go używać oraz dla uniknięcia wypadków przy pracy powinien być należycie wypoczęty.

INFORMACJE DLA OPERATORA TERMINALU PRZEKAZYWANE PRZEZ KAPITANA

Kapitan przekazuje przedstawicielowi terminalu następujące informacje:

- 1) przewidywany czas przybycia statku na redę portu - informację tę należy podać możliwie najwcześniej i na bieżąco uaktualniać,
- 2) w chwili przybycia na redę portu należy podać:
 - a) nazwę, znak wywoławczy, numer IMO, banderę i port macierzysty statku,
 - b) plan załadunku lub wyładunku określający ilość ładunku, jego rozmieszczenie w ładowniach, kolejność załadunku lub wyładunku i ilość ładunku do załadowania lub wyładowania w każdym etapie operacji przeładunkowych,
 - c) zanurzenie na wejściu i przewidywane zanurzenie na wyjściu,
 - d) czas wymagany dla balastowania lub wybalastowania,
 - e) całkowitą długość i szerokość statku, długość obszaru ładunkowego od przedniej zrębnicy najbardziej wysuniętej w kierunku dziobu statku ładowni do tylnej zrębnicy najbardziej wysuniętej w kierunku rufy statku ładowni, do którego ładunek ma być załadowany lub z którego ładunek ma być wyładowywany,
 - f) odległość od wodnicy do górnej krawędzi pierwszego luku przeznaczonego do załadunku lub wyładunku i odległość od burty statku do luku ładowni,
 - g) umiejscowienie statkowego trapu głównego,
 - h) prześwit pionowy (odległość odwodnicy zanurzenia do najwyższego punktu statku),
 - i) szczegóły eksploatacyjne i wydajność statkowych urządzeń przeładunkowych, jeśli statek je posiada,
 - j) ilość i typ lin cumowniczych,
 - k) wymagania dodatkowe dla danego typu ładunku dotyczące w szczególności trymowania lub ciągłych pomiarów zawartości wody w ładunku,
 - l) szczegóły wszystkich niezbędnych napraw mogących opóźnić cumowanie, rozpoczęcie załadunku lub wyładunku, albo opóźnić wyjście statku po zakończeniu załadunku lub wyładunku,
 - m) wszelkie inne informacje związane ze statkiem żądane przez terminal.

OBOWIĄZKI KAPITANA PRZED I PODCZAS CZYNNOŚCI ZAŁADUNKU LUB WYŁADUNKU

Przed i podczas czynności załadunku lub wyładunku kapitan ma obowiązek upewnić się, że:

- 1) załadunek lub wyładunek oraz wypompowywanie lub pobieranie wody balastowej, prowadzone są pod kontrolą oficera wachtowego,
- 2) rozmieszczenie ładunku i wody balastowej jest monitorowane podczas całego procesu załadunku lub wyładunku w celu upewnienia się, że konstrukcja kadłuba statku nie jest poddana nadmiernym obciążeniom,
- 3) statek pozostanie w pozycji bez przechyłu lub, jeżeli z powodów eksploatacyjnych przechył jest wymagany, to będzie on tak mały, jak to możliwe,
- 4) statek jest bezpiecznie zacumowany, biorąc pod uwagę lokalne warunki pogodowe i prognozę pogody,
- 5) na pokładzie statku jest dostateczna liczba oficerów i załogi do obsługi i regulacji lin cumowniczych oraz dla podjęcia odpowiednich działań w normalnych lub wyjątkowych sytuacjach, biorąc pod uwagę konieczność zapewniania załodze wystarczających okresów wypoczynku w celu uniknięcia przemęczenia,
- 6) przedstawiciel terminalu został zawiadomiony o wymaganiach w zakresie trzymowania ładunku, zgodnie z procedurami Kodeksu IMO w sprawie bezpiecznych praktyk dla stałych ładunków masowych,
- 7) przedstawiciel terminalu został zawiadomiony o wymaganiach w zakresie zharmonizowania pomiędzy wybalastowaniem lub balastowaniem, a szybkością załadunku lub wyładunku statku i o wszelkich zmianach w planie balastowym, a ponadto o wszelkich innych okolicznościach mogących wpływać na załadunek lub wyładunek,
- 8) woda balastowa jest wypompowywana z szybkością dostosowaną do uzgodnionego planu załadunku i nie doprowadza do zalewania nabrzeża lub sąsiedniego statku; w przypadku, gdy nie jest wskazane całkowite wybalastowanie statku przed rozpoczęciem fazy trzymowania ładunku, kapitan uzgadnia z przedstawicielem terminalu termin i okres, na jaki załadunek może zostać wstrzymany,

- 9) załódze jest znane porozumienie z przedstawicielem terminalu, odnośnie działań podejmowanych na wypadek deszczu lub innych zmian pogodowych w przypadku, kiedy przy takiej zmianie właściwości ładunku mogą powodować zagrożenie,
- 10) w okresie, kiedy statek jest przycumowany do nabrzeża, na jego pokładzie oraz w pobliżu statku nie prowadzi się żadnych prac z otwartym płomieniem i powodujących wydzielanie dużych ilości ciepła z wyłączeniem tych, na które uzyskano zezwolenie przedstawiciela terminalu i zgodnych ze wszystkimi wymaganiami Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w tym zakresie,
- 11) prowadzony jest ścisły nadzór nad załadunkiem lub wyładunkiem oraz nad statkiem podczas końcowych etapów załadunku lub wyładunku statku,
- 12) przedstawiciel terminalu jest niezwłocznie powiadamiany w przypadku, kiedy proces załadunku lub wyładunku spowodował lub może spowodować uszkodzenia lub sytuację zagrożenia,
- 13) przedstawiciel terminalu jest powiadomiony o czasie rozpoczęcia ostatecznego trymowania statku, celem umożliwienia zatrzymania taśmy systemu transportującego,
- 14) wyładunek lewej burty ściśle dorównuje wyładunkowi na prawej burcie w tej samej ładowni, celem uniknięcia skręcania konstrukcji statku,
- 15) w trakcie balastowania jednej lub większej liczby ładowni, wzięto pod uwagę możliwość ulatniania się łatwopalnych oparów z ładowni i przedsięwzięto środki ostrożności przed wszelkimi pracami z otwartym płomieniem lub wydzielaniem dużej ilości ciepła, dopuszczonymi obok lub powyżej tych ładowni.

INFORMACJE DLA KAPITANA PRZEKAZYWANE PRZEZ OPERATORA TERMINALU

Przedstawiciel terminalu przekazuje kapitanowi następujące informacje podając:

- 1) nazwę nabrzeża, przy którym ma być prowadzony załadunek lub wyładunek,
- 2) przewidywany czas postoju, zakończenia załadunku lub wyładunku oraz informację o maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu statku przy nabrzeżu i w kanałach podejściowych – informacje te muszą być stale uaktualniane i przekazywane kapitanowi przy potwierdzeniach odbioru kolejnych informacji ETA,
- 3) charakterystykę urządzeń przeładunkowych wraz z nominalną dla danego terminalu ratą załadunku lub wyładunku i ilością używanych urządzeń przeładunkowych, jak również przewidywany czas wymagany do zakończenia każdej fazy załadunku lub wyładunku,
- 4) właściwości nabrzeża lub molo, ze wskazaniem pozycji stałych i ruchomych przeszkód, odbojnic, polerów i urządzeń cumowniczych,
- 5) minimalną głębokość wody wzdłuż nabrzeża oraz w kanałach podejściowych,
- 6) gęstość wody przy nabrzeżu,
- 7) maksymalną odległość między wodnicą, a górną krawędzią zrębnicy lub pokrywy luku ładowni w zależności od tego, która z nich jest odpowiednia dla operacji załadunku lub wyładunku, jak również prześwit pionowy statku,
- 8) miejsce ustawienia trapu głównego i dostępu do statku,
- 9) którą burtą statek ma przycumować do nabrzeża,
- 10) maksymalną dozwoloną prędkość podejścia do nabrzeża, możliwość użycia holowników, ich typ i uciąg na palu,
- 11) kolejność załadunku poszczególnych partii ładunku i wszelkie inne ograniczenia w przypadku, jeżeli nie ma możliwości dokonania załadunku w dowolnej kolejności lub do dowolnej ładowni,
- 12) wszelkie właściwości ładunku przeznaczonego do załadunku, mogące powodować niebezpieczeństwo w przypadku ich umieszczenia w styczności z innym ładunkiem lub pozostałościami na pokładzie statku,
- 13) wcześniejsze informacje na temat proponowanych operacji załadunku lub

wyładunku oraz zmiany w istniejących planach załadunku lub wyładunku,

- 14) czy urządzenia przeładunkowe terminalu są zamontowane na stałe lub czy mają jakiegokolwiek ograniczenia poruszania się,
- 15) wymaganą ilość i typ lin cumowniczych,
- 16) ostrzeżenia o nietypowych urządzeniach cumowniczych,
- 17) wszelkie ograniczenia w balastowaniu i wybalastowaniu,
- 18) maksymalne dopuszczalne zanurzenie na wejściu i wyjściu z portu,
- 19) wszelkie inne informacje związane z terminalem, żądane przez kapitana.

OBOWIĄZKI PRZEDSTAWICIELA TERMINALU PRZED I PODCZAS CZYNNOŚCI ZAŁADUNKU LUB WYŁADUNKU

Przed rozpoczęciem i podczas czynności załadunku lub wyładunku przedstawiciel terminalu obowiązany jest:

- 1) dostarczyć kapitanowi nazwiska i procedury umożliwiające kontakt z personelem terminalu ponoszącym odpowiedzialność za prawidłowość operacji załadunku lub wyładunku, z którymi kapitan będzie utrzymywał kontakt,
- 2) podejmować wszelkie środki ostrożności celem uniknięcia spowodowania uszkodzeń statku przez urządzenia przeładunkowe i zawiadomić kapitana w przypadku wystąpienia takich uszkodzeń,
- 3) zapewniać utrzymanie statku w pozycji bez przechyłu lub, jeżeli z powodów eksploatacyjnych przechył jest wymagany, to musi on być tak mały, jak to możliwe,
- 4) zapewniać wyładunek lewej burty ściśle dorównujący wyładunkowi na prawej burcie w tej samej ładowni, celem uniknięcia skręcania konstrukcji statku,
- 5) w przypadku ładunku o dużej gęstości lub kiedy poszczególne chwytki ładunkowe są duże, uprzedzić kapitana o możliwości wystąpienia silnych, lokalnych oddziaływań ładunku na konstrukcję statku do chwili, kiedy dno ładowni zostanie całkowicie przykryte ładunkiem, szczególnie w przypadku dopuszczenia upustu ładunku z dużej wysokości w momencie rozpoczęcia operacji załadunku każdej ładowni,
- 6) zapewniać porozumienie między kapitanem, a przedstawicielem terminalu na wszystkich etapach i w odniesieniu do wszystkich aspektów operacji załadunku lub wyładunku oraz zapewnić, by kapitan był powiadamiany o wszelkich uzgodnionych zmianach szybkości załadunku i na zakończenie każdego etapu załadunku o załadowanej wadze ładunku,
- 7) przechowywać zapis masy i rozmieszczenia załadowanego lub wyładowanego ładunku oraz upewnić się, że ciężary w poszczególnych ładowniach nie różnią się od tych uzgodnionych w planie załadunku lub rozładunku,
- 8) upewnić się, że trzymowanie ładunku w trakcie załadunku lub wyładunku przebiega zgodnie z wymaganiami kapitana,
- 9) upewnić się, że ilość ładunku na taśmowym systemie transportowym terminalu

pozwole statkowi na osiągnięcie zakładanego wyjściowego zanurzenia i przegłębienia oraz, że po zakończeniu załadunku system będzie pusty, a ponadto poinformować kapitana o nominalnym tonażu znajdującym się w systemie transportowym terminalu i wymaganiach odnośnie opróżnienia systemu na zakończenie załadunku,

- 10) w przypadku wyładunku przekazywać kapitanowi ostrzeżenia o zamiarach zwiększenia lub zredukowania ilości użytych urządzeń przeładunkowych i zawiadamiać kapitana o zakończeniu wyładunku w każdej ładowni,
- 11) dopilnować, aby w okresie, gdy statek jest przycumowany do nabrzeża, na jego pokładzie ani w sąsiedztwie nie były prowadzone żadne prace z otwartym płomieniem lub wydzielaniem dużej ilości ciepła, z wyłączeniem tych, na które uzyskano zezwolenie przedstawiciela terminalu i zgodnych ze wszystkimi wymaganiami Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w tym zakresie.