

## ZMIANA DO PROCEDURY OBSŁUGI ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH NA BCT

---

dot. zmian organizacyjnych w „Instrukcji technologiczno-ruchowej dotyczącej zasad obsługi ładunków niebezpiecznych w BCT – Bałtyckim Terminalu Kontenerowym Spółka z o.o. w Gdyni”.

### IV. IDENTYFIKACJA I OZNACZENIE JEDNOSTEK TRANSPORTU (CTU) Z ŁADUNKAMI NIEBEZPIECZNYMI PRZECHODZĄCYMI PRZEZ BCT.

4.1. Kontenery (CTU) załadowane ładunkami niebezpiecznymi przyjmowane na teren BCT powinny być oznakowane za pomocą nalepek ostrzegawczych wg wzorów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO i zgodnie z kartą indywidualną towaru wg Kodeksu IMDG. Nalepki o wymiarach minimum 250 x 250mm umieszcza się w ilości co najmniej cztery, na każdej ścianie kontenera (CTU) po jednej. Wzory nalepek - **Załącznik nr 1** do instrukcji. **Obowiązek oznakowania kontenerów spoczywa na spedytorze, przewoźniku morskim i lądowym.**

### V. ZASADY PRZYJMOWANIA I OBROTU KONTENERÓW (CTU) Z ŁADUNKAMI NIEBEZPIECZNYMI.

#### 5.1 Kontrola i dokumentacja:

##### a) kontenery (CTU) w eksporcie.

1. Przed wprowadzeniem kontenera (CTU) z ładunkiem niebezpiecznym na teren BCT Gdynia, spedytor zobowiązany jest dokonać prawidłowej awizacji jego złożenia pod kątem materiałów niebezpiecznych przewożonych w kontenerze (CTU).
2. Prawidłowa awizacja kontenera (CTU) zawierającego ładunek niebezpieczny polega na wprowadzeniu do systemu komputerowego TOS, poza innymi niezbędnymi informacjami, prawidłowego numeru klasyfikacyjnego wg IMDG Code, oraz numeru klasyfikacyjnego ONZ (UN).
3. W przypadku, gdy w kontenerze (CTU) przewożone są materiały niebezpieczne kilku różnych klas, spedytor zobowiązany jest wprowadzić dane dotyczące wszystkich klas/podklas, znajdujących się w nim.
4. Wprowadzone przez spedytora dane dotyczące ładunku niebezpiecznego znajdującego się w kontenerze (CTU) są widoczne od momentu awizacji dla wszystkich pracowników BCT Gdynia nadzorujących i realizujących procesy przeładunkowe w terminalu i pozwalają na stały nadzór nad kontenerem (CTU) zarówno podczas zaplanowanych dla danego kontenera (CTU) manipulacji, jak i manipulacji nim, wynikających z innych operacji przeładunkowych.
5. **Przed złożeniem kontenera (CTU) z samochodu trasowego zawierającego ładunki niebezpieczne, spedytor (przewoźnik), zobowiązany jest dostarczyć osobiście pracownikowi BCT Gdynia obsługującemu bramę wjazdową lub przesłać za pomocą poczty elektronicznej na adres: awizacja@bct.gdynia.pl, dokumenty pt.: „Deklarację ładunku niebezpiecznego” lub „Certyfikat napełnienia kontenera” i „Deklarację ładunku niebezpiecznego”, które to dokumenty potwierdzają stan techniczny pustego kontenera (CTU) przed załadunkiem, stan opakowania ładunku niebezpiecznego, oraz sztauerkę ładunku.**

6. Przed złożeniem kontenera (CTU) z wagonu zawierającego ładunki niebezpieczne, spedytor (przewoźnik), zobowiązany jest dostarczyć osobiście pracownikowi BCT Gdynia obsługującemu wagony (wieżowiec - VIIIp.) lub przesłać za pomocą poczty elektronicznej na adres: kolej@bct.gdynia.pl, dokumenty pt.: „Deklarację ładunku niebezpiecznego” lub „Certyfikat napełnienia kontenera” i „Deklarację ładunku niebezpiecznego”, które to dokumenty potwierdzają stan techniczny pustego kontenera (CTU) przed załadunkiem, stan opakowania ładunku niebezpiecznego, oraz sztauerkę ładunku.
7. Kontenery zawierające ładunki niebezpieczne podlegają zewnętrznym oględzinom przed przyjęciem do terminalu.
8. „Deklaracja ładunku niebezpiecznego” oraz „Certyfikat napełnienia kontenera” powinny zawierać następujące informacje:
  - nazwę techniczną przewożonego towaru;
  - numer identyfikacji towaru UN (Organizacji Narodów Zjednoczonych), jeżeli istnieje;
  - klasę szkodliwości towaru określoną według klasyfikacji przyjętej przez IMO w Kodeksie IMDG, Kodeksie IBC, Kodeksie IGC oraz w Załączniku II w Uzupełnieniach I, II i III do Konwencji MARPOL;
  - kody odpadów określone w Załączniku IV do rozporządzenia WE nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190 z 12.07.2006, str. 1, z późn. zm.), jeżeli towar niebezpieczny jest odpadem;
  - klasę statku określoną przez IMO według Kodeksu INF zgodnie z Prawidłem VII/14.2, tam gdzie ma to zastosowanie;
  - ilość towaru, a jeżeli jest on przewożony w ładunkowych jednostkach transportowych – znaki identyfikacyjne tych jednostek;
  - kartę bezpieczeństwa (MSDS), o której mowa w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), z wyszczególnieniem właściwości fizykochemicznych towarów, w tym ich lepkości kinematycznej wyrażonej w cSt w temperaturze 50°C i gęstości wyrażonej w g/cm<sup>3</sup> w temperaturze 15°C oraz inne dane zgodnie z rezolucją IMO MSC.286(86), o której mowa w obwieszczeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 lutego 2012 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające – dla substancji określonych w Załączniku I do Konwencji MARPOL;
  - dane adresowe podmiotu, od którego można otrzymać szczegółowe informacje o dostarczonym towarze oraz numery alarmowe załadowcy lub innego podmiotu, będących w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości przewożonych towarów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłych wypadkach.
9. Dokumenty wymienione w punkcie 5.1.6, dostępne są całodobowo w Wydziale Obsługi Placu BCT Gdynia (na stanowisku pracownika BCT Gdynia obsługującego bramę wjazdową).

**W przypadku niedostarczenia „Deklaracji ładunku niebezpiecznego” lub „Certyfikatu napełnienia kontenera” kontener (CTU) nie zostanie przyjęty do składowania / przeladunku na terenie BCT Gdynia.**

**b) kontenery (CTU) w imporcie.**

1. Przed wejściem statku do portu przewoźnik morski lub jego agent przekazuje BCT pisemny wykaz kontenerów (CTU) z materiałami niebezpiecznymi (manifest wyładunkowy), który zawiera:

- nazwę statku,
- prawidłową nazwę techniczną / chemiczną towarów, Nr ONZ, klasę wg kodeksu IMDG pkt. zapłonu i inne informacje przewidziane w kodeksie,
- ilość i wagę brutto,
- każdą stwierdzoną usterkę, która może wpłynąć na bezpieczeństwo wyładunku bądź składowanie.

2. Do systemu komputerowego TOS wprowadzane (awizowane) są przez Agenta dla kontenerów (CTU) planowanych do wyładunku ze statku w BCT Gdynia, dane dotyczące klasy ładunku niebezpiecznego wg IMDG Code i ONZ, zgodnie z punktami 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3 niniejszego rozdziału.
3. Wprowadzone przez Agenta dane dotyczące ładunku niebezpiecznego znajdującego się w kontenerze (CTU) są widoczne od momentu awizacji dla wszystkich pracowników BCT Gdynia nadzorujących i realizujących procesy przeładunkowe w terminalu i pozwalają na stały nadzór nad nim zarówno podczas zaplanowanych dla danego kontenera (CTU) manipulacji, jak i manipulacji nim wynikających z innych operacji przeładunkowych.
4. Przed rozpoczęciem wyładunku statku zleceniodawca usługi powinien przekazać BCT Gdynia zlecenie na wyładunek wraz z manifestem i planem rozmieszczenia ładunku na statku.
5. **Kontenery zawierające ładunki niebezpieczne podlegają zewnętrznym oględzinom przed przyjęciem do terminalu.**
6. Kontenery (CTU) sprawne, bez zastrzeżeń pod względem technicznym i formalnym, mogą być odbierane bezpośrednio ze statku albo kierowane na pole składowe, odpowiednio do ich właściwości niebezpiecznych.
7. Zasady składowania kontenerów (CTU) na placu składowym BCT Gdynia ze względu na klasę ładunku niebezpiecznego jaki zawierają, określone są w Rozdziale VI niniejszej instrukcji.
8. **W sytuacjach wyjątkowych BCT Gdynia może, na zlecenie Agenta lub spedytora i za zgodą Kapitana Portu pod nadzorem rzeczoznawcy umożliwić na własnym terenie wykonanie niezbędnych prac w trybie awaryjnym o ile pozwolą na to warunki bezpieczeństwa.**

**c) warunki przyjęcia kontenera (CTU) zawierającego ładunki niebezpieczne do przeładunku/składowania.**

1. **Jeżeli dla kontenera zawierającego ładunek niebezpieczny spełnione są wymagania dotyczące awizacji, oznakowania i dokumentacji, kontener (CTU) może zostać przyjęty do składowania/przeładunku na BCT Gdynia.**
2. **Na zlecenie spedytora, przewoźnika morskiego lub lądowego jest wykonywana kontrola kontenera (CTU) przez firmę kontrolną. Kontrola może polegać na oględzinach zewnętrznych, stanu technicznego pod kątem szczelności i ewentualnych uszkodzeń mogących powodować zagrożenie dla ładunku znajdującego się w kontenerze (CTU), sprawdzeniu prawidłowości zamknięcia oraz stanu plomb na kontenerze (CTU).**
3. **usunięty**
4. Dla kontenerów zbiornikowych (tank), kontrola kontenera polega na ocenie stanu technicznego konstrukcji (belek nośnych kontenera), poszycia zbiornika oraz widocznych elementów

zbiornika pod kątem szczelności, oraz prawidłowości zamknięcia i oplombowania dostępnych zaworów zbiornika.

5. Wszystkie rodzaje kontenerów (CTU) z ładunkami niebezpiecznymi, podlegają kontroli pod kątem prawidłowego oznakowania odpowiednimi nalepkami, zgodnie z punktem 4.1, rozdziału IV.

#### 6. usunięty.

7. Jeżeli kontener (CTU) z ładunkiem niebezpiecznym spełnia wymagania dotyczące jego stanu technicznego, prawidłowości wprowadzonych danych dotyczących klasy/klas ładunku i oznakowania, zostaje skierowany do bezpośredniego przeładunku z/na środek transportu względnie do złożenia w pole składowe na terenie BCT.
8. Dane dotyczące kontenerów (CTU) z ładunkami niebezpiecznymi, wprowadzone do systemu komputerowego TOS, są od chwili przyjęcia do BCT, widoczne, dla wszystkich służb operacyjnych BCT Gdynia zajmujących się planowaniem i realizacją operacji przeładunkowych i pozwalają na stały nadzór nad takimi kontenerami (CTU) oraz gwarantują szczególną ostrożność podczas manipulowania nimi, ze względu na ich szczególne właściwości i zagrożenie jakie mogą powodować, zgodnie z odpowiednimi procedurami planowania i realizacji prac przeładunkowych obowiązującymi w BCT Gdynia.
9. Zasady składowania kontenerów (CTU) na placu składowym BCT Gdynia ze względu na klasę ładunku niebezpiecznego jaki zawierają, określone są w Rozdziale VI niniejszej instrukcji.
10. Ładunki niebezpieczne klas 1, 6.2, 7, mogą być wprowadzane do portu po każdorazowym uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu. O zezwolenie występuje gestor ładunku.

#### 11. usunięty

12. Kontener (CTU), który nie posiada prawidłowego oznakowania nalepkami ostrzegawczymi może być złożony na plac składowy, a prawidłowe oznakowanie zostanie wykonane przez BCT na zlecenie spedytora, przewoźnika morskiego lub lądowego w danej zmianie roboczej.
13. **Komputerowa ewidencja kontenerów (CTU) z ładunkami niebezpiecznymi znajdującymi się na terenie BCT jest całodobowo dostępna u Kierownika Zmiany BCT Gdynia, ponadto, na zmianie roboczej I i II ewidencja ta, dostępna w Wydziale Obsługi Placu BCT Gdynia (VIII p.)**
14. Wykaz numerów telefonów alarmowych służb ratowniczych, oraz pracowników/służb BCT Gdynia odpowiedzialnych za nadzór operacyjny i realizację procesów przeładunkowych, stanowi **Załącznik nr 10** do instrukcji.

(-) Edward Bratnikow  
Oficer Bezpieczeństwa BCT  
Kierownik ds. Bezpieczeństwa i Jakości