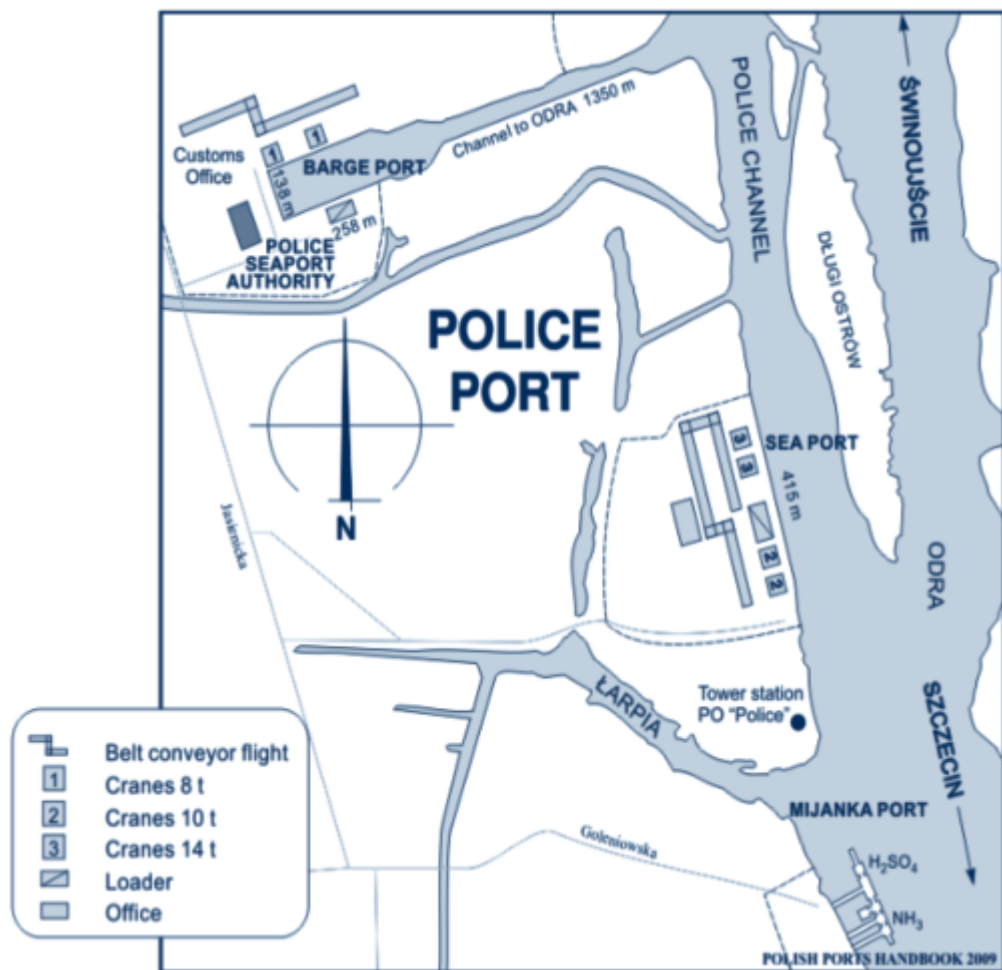


PORT AND TERMINAL POLICE INFORMATION BOOKS

INFORMATOR TERMINALU I PORTU POLICE





1. Details of terminal contact personnel (Kontakt z personelem terminala).
 - Port manager – cell phone: 519-501-224, 91-317-43-30.
 - Port dispatcher – cell phone: 519-501-469, 91-317-43-76.
2. Technical data on the berths and loading or unloading equipment (Dane techniczne na temat miejsc do cumowania oraz urządzeń do załadunku lub rozładunku).
 - Port Morski Terminal
 - Length – 415m,
 - Draft 9,15m.
 - * Bulk fertilizer Loading device 250t/h,
 - * Unloading/Loading cranes Q10 ton – 150 t/h,
 - * Unloading cranes 14 ton – 600 t/h.
 - Port Barkowy terminal,
 - Length of North wharf – 258m
 - Draft – 4,0m.
 - * Unloading cranes Q8 ton – 150 t/h.
 - Length of South wharf – 395m
 - Draft – 4,0m,
 - * Bulk fertilizer loading devices 250t/h.
 - Length of West wharf – 138m
 - Draft – 2,4m.
3. Depth of water at the berth (głębokość wody przy nabrzeżu).
 - Sea Port Terminal: 9,15,
 - Terminal Port Barkowy: 2,1 – 4,0m,
 - Terminal Mijanka: 9,15.
4. Water density at the berth (gęstość wody przy nabrzeżu).
 - Sweet water (woda słodka): 1,0.
5. The minimum and maximum size of the ship which terminal's facilities are designed to accept, including the minimum clearance between deck obstructions (minimalny i maksymalny rozmiar statku, który terminal może przyjąć, w tym prześwit pomiędzy przeszkodami na pokładzie).
 - Sea Port Terminal:
 - Length of the ship – 215m,
 - Width of the ship – 31m,
 - Draft of the ship – 9,15m.

- Terminal Port Barkowy: 2,4 – 4,5m,
 - Length of the ship – 120m,
 - Width of the ship – 15m,
 - Draft of the ship – 4,0m.

- 6. Mooring arrangements and attendance of mooring lines (ustalenia dotyczące cumowania i lin cumowniczych).
 - All terminal Port Police:
The number of linesman depends on size of the vessel. Mooring ropes are provided by the ship's captain (licznba cumowników zależy od wielkości statku).

- 7. Loading and unloading rates and equipment's (raty za/wyładowcze i sprzęt przeładunkowy).
 - Sea Port Terminal:
 - Bulk fertilizer loading device – rate 250t/h.
 - Unloading/Loading cranes Q10 tons – 150t/h.
 - Unloading cranes 14 tons – rates 600t/h.
 - Terminal Port Barkowy: 4,0m,
 - South wharf – bulk fertilizer loading device – rate 250t/h.
 - North wharf – Unloading cranes Q8 tons – 150 t/h.

- 8. Loading and unloading procedures and communications (procedury za/ wyładunkowe i komunikacja).
 - Loading and unloading procedure “PQ-O-P07” (Procedura za/wyładunkowa “PQ-O-P07” Załadunek statku

(Recall points from the procedure PQ-O-P07/punkty przywołane z procedury PQ-O-P07)

5.5. Point of the procedure – Ship Loading (załadunek statku).

5.5.1. Point of the procedure – Preparation for loading (przygotowania do załadunku statku).

Mistrz GLW na początku zmiany uzgadnia telefonicznie z Dyspozytorem Zakładu (GD) przebieg pracy portu podając zakres prac do wykonania wynikających z dyspozycji otrzymanych od Kierownika GLW w zeszycie raportów. Jeżeli w zakresie załadunków dyspozycja Kierownika zapisana w zeszycie raportu jest zgodna z będącym w posiadaniu GD dokumentem „WZ” i/lub „MM” Mistrz GLW wpisuje do zeszytu raportu potwierdzenie przeprowadzonych uzgodnień i przystępuje do organizacji procesu załadunku wyrobów polegającego w przypadku nawozów na ustaleniu z Starszym Mistrzem GLL: rodzaj i ilość nawozu, jakimi taśmami podawany będzie nawóz, czas rozpoczęcia załadunku oraz ewentualnie inne sprawy uznane przez ustalających za istotne a mogące mieć wpływ na przebieg załadunku. Dokonane uzgodnienia zapisuje w raporcie.

Stwierdzone niezgodności zapisów Kierownika GLW w zeszycie raportów z dowodem „WZ” i/lub „MM” będącym w posiadaniu GD, wyjaśnia Dyspozytor Zakładu kontaktując się telefonicznie z pracownikiem wystawiającym dowód „WZ” i/lub „MM”. Jeżeli zapis w dowodzie „MM” i/lub „MM” jest prawidłowy wydaje telefoniczną dyspozycję rozpoczęcia załadunku/ Mistrz GLW odnotowuje ten fakt w zeszycie raportów. W przypadku niezgodności Dyspozytor Zakładu może zezwolić na załadunek po otrzymaniu nowego dowodu „WZ i/lub MM”.



Za stan przygotowania taśm, którymi podawany będzie nawóz, należącymi do portu odpowiedzialny jest Mistrz GLW natomiast za odcinek taśmociągu należącego do Pakowni LP1 i Pakowni LP-2 odpowiadają Brygadziści w/w wydziałów. W przypadku załadunku mocznika technicznego po stronie taśm należących do portu Mistrz GLW zobowiązany jest do ich przygotowania, co potwierdza wpisując do „Protokołu z przygotowania ciągu produktu do załadunku mocznika technicznego” formularz F-3/PQ-O-P07. Protokół sporządzony przez Mistrza Zmiany GLW po potwierdzeniu przez osoby uczestniczące w czyszczeniu i sprawdzaniu jakości wykonywanych prac, przekazywany jest do sekretariatu portu gdzie jest archiwizowany przez referenta ekonomicznego.

Mistrz GLW po uzyskaniu telefonicznego potwierdzenia od Dyspozytora Zakładów, że ładownie zostały odebrane przez firmę kontrolną przystępuje do rozpoczęcia załadunku. Potwierdzenie przydatności ładowni statku do załadunku powinno być zgodne z wymogami określonymi w umowie pomiędzy Zakładami a firmami kontrolnymi. Ocenę tą wydaje na piśmie upoważniony przedstawiciel firmy kontrolnej, którą przekazuje do Dyspozytora Zakładów. Mistrz GLW dokonane ustalenia zapisuje w raporcie.

At the beginning of the shift, the GLW Master agrees by phone with the Plant Dispatcher (GD) the course of the port's work, providing the scope of work to be carried out resulting from the instructions received from the GLW Manager in the report notebook. If, in the scope of loading, the Manager's instruction recorded in the report notebook is in accordance with the document "WZ" and / or "MM" possessed by GD, the GLW Master enters in the report book a confirmation of the arrangements made and proceeds to organize the process of loading products consisting in determining fertilizers Senior GLL Master: type and amount of fertilizer, which tapes will be applied to the fertilizer, start time of loading, and possibly other matters considered by the determining persons as important and which may affect the course of loading. Reconciliations made are recorded in the report.

The discrepancies between the entries of the GLW Manager in the report book and the evidence of "WZ" and / or "MM" held by GD are explained, the Plant Dispatcher explains by contacting the employee issuing the "WZ" and / or "MM" proof. If the entry in the "MM" and / or "MM" is correct, it issues a telephone order to start loading / The GLW Master records this fact in the report notebook. In the event of non-compliance, the Plant Dispatcher may authorize loading after receiving a new "WZ and / or MM" proof.

The GLW Master is responsible for the state of preparation of the belts, which will be fed fertilizer belonging to the port, while the foremen of the conveyor belt belonging to

LP-1 and LP-2 are responsible for the foregoing departments. In the case of loading technical urea on the side of belts belonging to the port, the GLW Master is obliged to prepare them, which is confirmed by entering form F-3 / PQ-O-P07 into the "Report on the preparation of the product string for loading technical urea". The report prepared by the GLW Change Master, after confirmation by the persons participating in cleaning and checking the quality of work performed, is forwarded to the port secretariat where it is archived by the economic clerk.

The GLW Master, after receiving the telephone confirmation from the Plant Dispatcher that the holds have been picked up by the control company, begins loading. Confirmation of the ship's cargo loading suitability should comply with the requirements specified in the contract between the Works and control companies. This assessment is issued in writing by an authorized representative of the control company, which he passes to the Plant Dispatcher. The GLW Master records the findings in the report.

5.5.2. Point of the procedure – Loading process (przebieg załadunku).

Kolejność załadunku poszczególnych ładowni Mistrz GLW realizuje zgodnie z planem załadunku statku przedstawionym przez kapitana. Przedstawiciel statku przed rozpoczęciem załadunku przekazuje Mistrzowi GLW plan załadunku statku. Za rozmieszczenie towaru na statku odpowiedzialny jest kapitan lub osoba przez niego upoważniona zapewniając przez cały czas załadunku nadzór zgodnie z przepisami Kodeksu Morskiego.

W trakcie załadunku statków posiadających dwie i więcej ładowni Mistrz GLW przy każdej zmianie ładowni przystępuje do wznowienia załadunku za zgodą Dyspozytora Zakładów. Dokonane uzgodnienia zapisuje w raporcie. Po zakończeniu załadunku każdej partii nawozu zgodnie z planem przedstawionym przez kapitana statku firma kontrolna zobowiązana jest do pobrania próbki i wykonania analizy granulometrycznej. Dyspozytor Zakładów na podstawie wyników analizy wykonywanej przez firmę kontrolną, zezwala na kontynuację załadunku. Jeżeli wyniki analiz nie są zgodne z wymogami wewnętrznego zamówienia eksportowego przekazanego przez GNH, GAH do wydziałów produkcyjnych sposób postępowania określony został procedurze PQ-O-P07. Jeżeli wyniki odpowiadają wymogom wewnętrznego zamówienia eksportowego (kontraktu) zezwala na dalszy załadunek. Dyspozytor dokonane ustalenia dokumentuje zgodnie z PQ-O-P02 „Koordynacja ruchu zakładów”.

Możliwości przejęcia przez taśmy i urządzenia załadownicze w porcie nawozów podawanych z magazynów produktu do portu, określone są w dokumentacji technicznej taśm portowych, wagi zasobnikowej oraz urządzenia załadowniczego i wynoszą max 250 ton/h dla towarów o ciężarze nasypowym 1t/m^3 . Możliwości te ulegają zmianie proporcjonalnie do zmiany ciężaru nasypowego ładowanych nawozów. LP-1 i LP-2 zapewniają równomierne podawanie nawozów na taśmy portowe z wydajnością możliwie maksymalną nie przekraczającą możliwości przejęcia przez taśmy i urządzenia załadownicze w porcie.

The loading order for individual holds is carried out by the GLW Master in accordance with the ship's loading plan presented by the captain. The ship's representative shall provide the GLW Master with the ship's loading plan before loading begins. The master or a person authorized by him is responsible for placing the goods on the ship, ensuring supervision at all times during loading in accordance with the provisions of the Maritime Code.

During the loading of ships with two or more holds, the GLW Master shall, at each change of holds, resume loading with the consent of the Plant Dispatcher. The reconciliations made are recorded in the report. After completing the loading of each batch of fertilizer in accordance with the plan presented by the ship's captain, the inspection company is obliged to take a sample and perform granulometric analysis. The Plant Dispatcher, based on the results of the analysis performed by the inspection company, allows the loading to be continued. If the results of the analyzes do not comply with the requirements of the internal export order provided by GNH, GAH to the production departments, the procedure is specified in the PQ-O-P07 procedure. If the results meet the requirements of an internal export order (contract), it allows for further loading. The dispatcher documents the arrangements made in accordance with PQ-O-P02 "Coordination of plant operations".

Possibilities of taking over by the conveyor belts and loading devices at the port of fertilizers fed from the product warehouses to the port are specified in the technical documentation of port belts, bunker weight and loading device and are max 250 ton / h for goods with a bulk density of $1\text{t} / \text{m}^3$. These possibilities change in proportion to the change in bulk density of loaded fertilizers. LP-1 and LP-2 ensure even feeding of fertilizers to port belts with the maximum capacity not exceeding the possibility of being taken over by belts and loading devices in the port.

5.5.3. Point of the procedure – Supervision over loading (nadzór przebiegiem załadunku).

Nadzór nad przebiegiem załadunku nawozów sprawują:

- a) Mistrz GLW a w przypadku jego nieobecności inna wyznaczona przez niego osoba.
- b) Pracownicy portu wyznaczeni przez Mistrza GLW w celu ciągłej oceny wizualnej nawozu znajdującego się na taśmach pod względem obcych zanieczyszczeń, zbryleń zawilgocenia nawozu na taśmie – pracownicy ci szkoleni są przez Mistrza GLW i fakt ten potwierdzając podpisem.
- c) Firma kontrolna sprawująca nadzór w imieniu i na zlecenie GAZCH „POLICE” S.A., na podstawie umowy zawartej zgodnie z zasadami opisanymi w punkcie 5.1.
- d) Pracownicy GJ w obszarze kontrolowanych przez nich wyrobów zgodnie z właściwymi procedurami operacyjnymi.
- e) Pracownicy magazynu z którego podawany jest nawóz na taśmy potowe wyznaczeni przez Starszego Mistrza GLL w celu ciągłej wizualnej kontroli podawanego nawozu zarówno pod względem jakościowym jak i ilościowym. Pracownicy ci zobowiązani są do natychmiastowego reagowania na stwierdzone nieprawidłowości.
- f) Pracownicy GNH i GAH prowadzący dany kontrakt, w zakresie niejasności dotyczących spraw kontraktu i jego charakteru.

Dyspozytor Zakładów jest koordynatorem działań pomiędzy służbami, uczestniczącymi w procesie załadunku nawozów na statki oraz firmą kontrolną nadzorującą przeładunek. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w przebiegu załadunku nawozów w tym również załadunku nawozów ze zbyt niską wydajnością podejmuje on działania naprawcze.

Supervision over the course of fertilizer loading is exercised by:

- a) GLW Master and in his absence another person designated by him.
- b) Port employees appointed by the GLW Master in order to constantly visually assess the fertilizer on the belts for foreign contamination, moisture lumps of the fertilizer on the belt - these employees are trained by the GLW Master and confirming this with the signature.
- c) The controlling company exercising supervision on behalf and at the request of GAZCH "POLICE" S.A., based on the contract concluded in accordance with the principles described in point 5.1.

- d) GJ employees in the area of the products they control in accordance with the appropriate operational procedures.
- e) Warehouse employees from which the fertilizer is fed on sweat bands designated by the Senior GLL Master for continuous visual inspection of the fertilizer being fed, both in quality and quantity. These employees are required to respond immediately to any irregularities found.
- f) GNH and GAH employees conducting a given contract, in terms of ambiguities regarding contract matters and its nature.

The Plant Dispatcher is the coordinator of activities between the services involved in the process of loading fertilizers onto ships and the control company supervising transshipment. In the event of any irregularities in the course of loading fertilizers, including loading fertilizers with too low efficiency, he takes corrective actions.

5.5.4. Point of the procedure – Determining the amount of goods loaded (określenie ilości załadowanego towaru).

Ilość towarów załadowanych na statki w porcie barkowym określana jest na podstawie obmiaru dokonanego przez firmę kontrolną na okoliczność czego sporządzany jest raport kontrolny. Firma kontrolna przekazuje raport do GD i Mistrza GLW niezwłocznie po zakończeniu obmiaru.

W porcie morskim ilość załadowanych nawozów określana jest na podstawie wskazań wagi lub obmiaru, w zależności jaka jest dyspozycja w nominacji statku. W przypadku awarii wagi lub obmiaru w trakcie załadunku, kiedy jej naprawa jest niemożliwa w krótkim czasie rozliczenie nastąpi na podstawie obmiaru. Decyzję taką podejmuje Kierownik lub Mistrz GLW w uzgodnieniu z GD (na drugiej i trzeciej zmianie i w dni wolne) i zapisuje ten fakt w zeszycie raportów. Z tego względu każdorazowo przed rozpoczęciem załadunku firma kontrolna dokonuje obmiaru statku na pusto.

Protokół ustalenia ilości załadowanej na podstawie obmiaru musi zawierać określoną dokładność przeprowadzonych obmiarów.

Mistrz GLW przed rozpoczęciem załadunku statku z nawozem wprowadza do komputera wagi niezbędne dane wymagane w dokumencie „Certyfikat załadunku” tj. nazwa statku, rodzaj ładowanego nawozu, ilość ładowanego nawozu, ilość ładowni, nazwa firmy kontrolnej. Certyfikat podpisuje pracownik firmy kontrolnej oraz kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona. Jeżeli ilość załadowanego nawozu zgodnie z nominacją statku ustalana jest na podstawie obmiaru, certyfikat załadunku nie jest podpisywany. Certyfikat stanowi podstawę do wystawienia

raportu kontrolnego przez firmę kontrolną, gdy ilość załadowanego towaru ustalana jest na podstawie wskazań wagi.

Certyfikat przekazywany jest przez Mistrza GLW do sekretariatu portu, gdzie jest archiwizowany przez referenta ekonomicznego GLW wraz z innymi dokumentami dotyczącymi danej wysyłki tj. raport kontrolny, kopia konosamentu wystawionego przez spedytora dostarczonego dla kapitana statku, pokwitowanie zakończenia statku, kopia dokumentu „WZ”.

Do rozliczania załadunku nawozów dopuszczona jest waga na podstawie aktualnego świadectwa legalizacji wystawionego przez Okręgowy Urząd miar w Szczecinie. Numer świadectwa wpisany jest w certyfikacie natomiast jego oryginał przechowywany jest u z-cy kierownika GLW, jest do wglądu na żądanie firm kontrolnych. Waga nadzorowana jest zgodnie z procedurą PQ-O-B03 „Nadzór nad wyposażeniem kontrolno pomiarowym”. Za sprawność wagi, opracowanie programu nadzorowania (legalizacja i sprawdzenie wagi) i jego realizację i prowadzenie dokumentacji odpowiedzialny jest z-ca kierownika GLW. Waga jest dodatkowo testowana co jest formą jej sprawdzenia zgodnie z procedurą PQ-O-B03. Testowanie prowadzone jest każdorazowo po załadunku 100 – 150 tyś. Ton nawozów zgodnie z instrukcją wagi.

Jeżeli w trakcie załadunku zaszła konieczność odwiezienia zakwestionowanego nawozu z taśmociągu lub statku (patrz pkt. 5.5.6. niezgodności) przy ostatecznym rozliczaniu firma kontrolna nadzorująca załadunek ustala ilość załadowanego nawozu odejmując od wskazań wagi w porcie ilość nawozu zwróconego do magazynu zgodnie z dokumentami „ZW”. Dokument „ZW” wystawia Mistrz GLW a potwierdzają: służba ochrony, wagowa GLS, magazyn na który zwrócono nawóz.

Wyniki z przeprowadzonych obmiarów/ważeń przekazywane są do referenta ekonomicznego GLW, do komórek zlecających dany załadunek i komórki wydającej ładowany towar.

Określenie wielkości innych wyrobów niż nawozy ładowanych na statki ustalane jest przez firmę kontrolną na podstawie obmiaru przed i po zakończeniu załadunku. Wyniki obmiaru zawarte są w raporcie kontrolnym wystawionym przez firmę kontrolną, którego obieg jest taki sam jak w przypadku załadunku nawozów.

Po zakończeniu załadunku kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona podpisuje dokument „pokwitowanie czas przeładunku” formularz F-5/PQ-O-P07. Dokument ten jest zgodny z przyjętą praktyką portową a wystawia go Mistrz GLW. Kapitan lub osoba przez niego upoważniona podpisując dokument bez uwag potwierdza, że nie wnosi żadnych pretensji do przeładowcy.

The quantity of goods loaded onto ships in the barge port is determined on the basis of an inspection made by the inspection company and a control report is prepared. The control company sends the report to GD and the GLW Master immediately after completing the measurement.

In a seaport, the amount of fertilizers loaded is determined on the basis of weight or measurement, depending on the disposition of the ship's nomination. In the event of a balance failure or quantity measurement during loading, when it cannot be repaired in a short time, settlement will be based on the measurement. Such decisions are made by the GLW Manager or Master in consultation with GD (on the second and third shifts and on days off) and records this fact in the report booklet. Therefore, each time before loading begins, the inspection company performs an empty survey of the ship.

The report on determining the quantity loaded on the basis of the measurement must contain the specified accuracy of the measurements carried out.

Before loading a ship with fertilizer, the GLW Master enters into the balance computer the necessary data required in the "Loading Certificate" document: name of the ship, type of fertilizer being loaded, amount of fertilizer being loaded, number of holds, name of the control company. The certificate is signed by an employee of the control company and the captain of the ship or a person authorized by him. If the amount of fertilizer loaded in accordance with the ship's nomination is determined on the basis of a survey, the loading certificate is not signed. The certificate is the basis for the control report to be issued by the control company when the quantity of loaded goods is determined on the basis of weight indications.

The certificate is forwarded by the GLW Master to the port secretariat, where it is archived by the GLW economic clerk along with other documents related to the given shipment, i.e. a control report, a copy of the bill of lading issued by the forwarder provided to the ship's captain, a confirmation of the end of the ship, a copy of the "WZ" document.

The balance for loading fertilizers is authorized based on the current verification certificate issued by the Regional Office of Measures in Szczecin. The certificate number is entered in the certificate, while its original is stored with the deputy manager of GLW, and is available for inspection at the request of inspection companies. The balance is supervised in accordance with the procedure PQ-O-B03 "Supervision over control and measuring equipment". The deputy GLW manager is responsible for the balance's efficiency, development of the supervision program (verification and verification of the balance) and its implementation and record keeping. The balance is additionally tested, which is a form of checking it in accordance with the procedure PQ-O-B03. Testing is carried out each time after loading 100 - 150 thousand. Tons of fertilizers according to the weight instructions.

If during the loading it was necessary to remove the questioned fertilizer from a conveyor belt or ship (see item 5.5.6. Nonconformities), the final settlement settlement supervising the loading determines the amount of fertilizer loaded by deducting the amount of fertilizer returned to the warehouse from the balance indications in accordance with the documents "ZW". The document "ZW" is issued by the GLW Master and confirmed by: security service, weight GLS, warehouse for which the fertilizer was returned.

The results of the measurements / weightings carried out are forwarded to the GLW economic clerk, to the cells ordering the given load and the cell dispensing the loaded goods.

Determining the size of products other than fertilizers loaded onto ships is determined by the inspection company based on the measurement before and after loading. The results of the measurement are included in the control report issued by the control company, whose circulation is the same as for fertilizer loading.

After completion of loading, the captain of the ship or an authorized person signs a document "receipt time of transshipment" form F-5 / PQ-O-P07. This document complies with accepted port practice and is issued by a GLW Master. By signing the document, the captain or a person authorized by him confirms that he makes no claims to the Transhipper.

5.5.5. Point of the procedure – End of loading (zakończenie załadunku).

Dyspozytor Zakładów każdorazowo po zakończeniu załadunku statku na podstawie wyników analizy próby z całego statku oraz raportu kontrolnego określającego ilość załadowanego towaru, przekazywanego przez firmę kontrolną, podejmuje decyzję o zwolnieniu przesyłki. Jeżeli wyniki analiz są zgodne z wymogami wewnętrznego zamówienia eksportowego przekazanego przez GNH lub GAH, a ilość towaru zgodna z dokumentem „WZ” przekazuje telefonicznie do Mistrza GLW zgodę na wyjście statku z portu. Mistrz GLW odnotowuje ten fakt w zeszycie raportów przystępując do uzgodnienia wyjścia statku z portu.



The Plant Dispatcher each time after the ship loading is completed, based on the results of the analysis of the sample from the entire ship and a control report specifying the amount of loaded goods, provided by the control company, decides to release the shipment. If the results of the analyzes comply with the requirements of the internal export order submitted by GNH or GAH, and the quantity of goods in accordance with the "WZ" document sends the telephone permission to the GLW Master for the ship to leave the port. The GLW Master notes this fact in a report notebook by agreeing to the ship's departure from port.

5.6. Point of the procedure – Ship unloading (wyładunek statku).

Rozpoczęcie wyładunku statku następuje po zakończeniu odprawy i po sprawdzeniu zgodności dostawy. Formalną zgodność dostawy określa spedytor wskazany przez GLZ sprawdzając zgodność dokumentów dostawy z kontraktem. W przypadku, gdy dostawa jest zgodna spedytor przekazuje dokumenty Mistrzowi GLW o możliwości rozpoczęcia wyładunku. Ostateczną decyzję o rozpoczęciu wyładunku podejmuje Dyspozytor Zakładu, informując telefonicznie Mistrza GLW. Ocenę zgodności dokonują właściwe służby w wyniku przeprowadzonych wymaganych badań i kontroli zgodnie z zasadami określonymi w zapotrzebowaniu w oparciu o tryb postępowania określony we właściwych procedurach operacyjnych.

Mistrz GLW organizuje proces wyładunku, jeżeli otrzyma potwierdzenie zgodności dostawy od spedytora i badającego dostawę w przypadku gdy badanie miało być wykonane przez rozładunkiem oraz informacji od Dyspozytora Zakładu. Mistrz GLW organizuje proces wyładunku zgodnie z zasadami określonymi w punkcie 5.5.1. (z tym, że dotyczy surowców).

Gdy dostawa jest niezgodna tryb postępowania reguluje instrukcja „IO-O-M04-03 Postępowanie z dostawami niezgodnymi”.

Mistrz GLW odnotowuje w zeszycie raportów wszelkie uwagi dotyczące jakości rozładowywanego surowca zgłaszane przez pracowników portu nadzorujących pracę taśm i przedstawicieli firm kontrolnych oraz powiadamia o tym fakcie telefonicznie Dyspozytora Zakładów.

Nadzór nad przebiegiem wyładunku surowców sprawują jak przy załadunku:

- a) firma kontrolna działająca na zlecenie GLZ,
- b) pracownicy portu wyznaczeni przez prowadzącego zmianę w celu oceny wizualnej rozładowywanego surowca – jak przy wysyłce,
- c) pracownicy GJ w obszarze kontrolowanych przez nich surowców zgodnie z właściwymi procedurami operacyjnymi.

The unloading of the ship begins after the check-in and after checking the compliance of the delivery. The formal compliance of the delivery is determined by the forwarder indicated by GLZ by checking the compliance of the delivery documents with the contract. If the delivery is consistent, the forwarder gives the documents to the GLW Master about the possibility of unloading. The Plant Dispatcher makes the final decision about unloading, informing the GLW Master by phone. Conformity assessment is carried out by the competent services as a result of the required examinations and checks carried out in accordance with the principles set out in the demand, based on the procedure set out in the appropriate operational procedures.

The GLW Master organizes the unloading process if he receives confirmation of the compliance of the delivery from the forwarder and examining the delivery if the examination was to be carried out before unloading and the information from the Plant Dispatcher. The GLW Master organizes the unloading process in accordance with the principles set out in point 5.5.1. (except for raw materials).

If the delivery is inconsistent, the procedure is regulated by the instruction "IO-O-M04-03 Handling non-compliant deliveries".

The GLW Master notes in his report all comments regarding the quality of the unloaded raw material reported by port employees supervising the work of tapes and representatives of control companies, and notifies the fact by telephone to the Plant Dispatcher.

Supervision over the course of unloading raw materials is carried out as when loading:

- a) a control company acting on behalf of GLZ,
- b) port employees appointed by the operator of the shift to visually assess the unloaded raw material - as for shipment,
- c) GJ employees in the area of raw materials they control in accordance with the appropriate operational procedures.

5.6.1. Point of the procedure – Proceeding during the unloading of raw materials by a belt conveyoyr (postępowanie w trakcie wyładunku surowców przenośnikiem taśmowym).

W przypadku stwierdzenia uwag dotyczących „jakości” rozładowywanych surowców tryb postępowania regulują właściwe procedury operacyjne.

Wyładunek należy prowadzić zgodnie z planem wyładunku przedstawionym przez kapitana statku lub osobę przez niego upoważnioną.

Przyjmowanie surowca na magazyn organizuje Mistrz Zmiany Wydziału Produkcyjnego zgodnie z właściwą procedurą operacyjną. Mistrz GLW ustala z Mistrzem Zmiany Wydziału Produkcyjnego wszystkie szczegóły dotyczące przesyłania rozładowywanego surowca. Ustalenia zapisywane są przez obu mistrzów w raportach zmiany i przekazywane telefonicznie Dyspozytorowi Zakładów.

Po zakończeniu wyładunku pracownicy portu czyszczą ładownie i pokład statku i dopiero wówczas można przystąpić do czynności związanych z wyjściem statku z

portu. Kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona podpisując dokument „Pokwitowanie zakończenia statku” potwierdza, że wszystkie czynności związane z obsługą statku w porcie zostały wykonane przez port prawidłowo. Dokument ten jest zgodny z przyjętą praktyką portową a wystawia go Mistrz GLW.

In the event of comments on the 'quality' of unloaded components, the appropriate operating procedures shall govern the procedure.

Landing shall be carried out in accordance with the landing plan presented by the master of the ship or a person authorized by him.

Receipt of raw material to the warehouse is organized by the Change Master of the Production Department in accordance with the required operational operations. The GLW Master arranges with the Master of Change in the Production Department all details regarding the transfer of unloaded raw material. The findings are recorded by both masters in the change reports and registered by phone to the Plant Dispatcher.

After enabling the unloading of port workers for cleaning cargo and the ship's deck and only then can you choose the option of operating with the ship leaving the port. The captain of the ship or a person authorized by him signing the document "Confirmation of completion of the ship" includes that all functions related to the operation of the ship in the port have been drawn up correctly by the port. This document complies with the port practice license and exhibition by the GLW Master.

5.6.2. Point of the procedure – Determining the amount of unloaded raw material by a belt conveyour (określenie ilości rozładowanego surowca przenośnikiem taśmowym).

Ilość rozładowanego surowca określana jest na podstawie obmiaru dokonanego przez firmę kontrolną przed i po zakończeniu wyładunku każdej jednostki rozładowanej w portach zakładowych GA ZCH „POLICE” S.A. protokół ustalenia ilości rozładowanej na podstawie obmiaru musi zawierać określoną dokładność przeprowadzonych obmiarów. Wyniki tych obmiarów przekazywane są odbiorcy dostawy i służą do określenia rzeczywistej ilości przyjętej do magazynu. Nie stanowią one automatycznie podstawy do wszczęcia postępowania reklamacyjnego wobec dostawcy. Decyzję w tej sprawie każdorazowo podejmuje prowadzący zakup.

Wyniki z przeprowadzonych obmiarów zawarte są w raporcie kontrolnym, który przekazywany jest do sekretariatu GLW, GLZ i odbiorcy.

Gdy ilość rozładowanego surowca jest niezgodna z umową lub dokumentami przewozowymi, tryb postępowania reguluje instrukcja IO-O-M04-03 „Postępowanie z dostawą niezgodną”.

Po zakończeniu przeładunku kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona potwierdza dokument „Pokwitowanie czasu przeładunku F-5/PQ-O-P07”.

The amount of unloaded raw material is determined on the basis of the measurement made by the control company before and after unloading of each



unloaded unit at the factory ports of GA ZCH "POLICE" S.A. the protocol for determining the quantity unloaded on the basis of the measurement must contain the specified accuracy of the measurements carried out. The results of these measurements are forwarded to the recipient of the delivery and are used to determine the actual quantity received at the warehouse. They do not automatically constitute the basis for initiating complaint proceedings against the supplier. The decision on this matter is always taken by the purchaser.

The results of the measurements taken are included in the control report, which is forwarded to the GLW, GLZ secretariat and the recipient.

When the quantity of unloaded raw material is inconsistent with the contract or transport documents, the procedure is governed by the instruction IO-O-M04-03 "Dealing with non-compliant delivery".

After completing the transshipment, the captain of the vessel or a person authorized by him confirms the document "Receipt of transshipment time F-5 / PQ-O-P07".

5.6.3. Określenie ilości rozładowywanego surowca transportem samochodowym.

Po otrzymaniu od GLZ pisemnej Nominacji statku oraz pisemnej awizacji samochodów, które będą przewożyły odładowane surowce do magazynów GA ZCH „POLICE” S.A. z określeniem:

- Ilości samochodów ciężarowych,
- Nr rejestracyjny samochodów ciężarowych i naczepe,
- Dane personalne kierowców wskazanych samochodów ciężarowych.

Kierownik GLW przekazuje mistrzom GLW „Kwity wywozowe” – formularz f-8/PQ-O-P07. Za prowadzenie ewidencji samochodów odpowiadają Mistrzowie GLW. Po zakończeniu rozładunku surowców dokumenty z Ewidencją Ilości Samochodów i kwity wywozowe weryfikuje specjalista GLS lub GLZ.

Po zakończonym rozładunku surowców na samochody ciężarowe Mistrz GLW sporządza dokument „Ewidencja ilości samochodów przewożących...” – formularz F-7/PQ-O-P07, w którym ujmuje informacje o ilości wydanych kierowcom samochodów ciężarowych „Kwitów wywozowych” i dołącza do niego Raport ilościowy sporządzany przez firmę kontrolną po zakończonym całkowitym rozładunku statku lub częściowym rozładunku.

Dokument „Ewidencja ilości samochodów przewożących ...” – formularz F-7/PQ-O-P07 sporządzany jest w dwóch egzemplarzach, z których jeden pozostaje w dokumentacji GLW a drugi przekazywany jest do Kierownika Wydziału produkcyjnego, przyjmującego dostawę na stan magazynowy.

After receiving from GLZ a written Nomination of the ship and written

notification of the cars that will transport unloaded raw materials to the warehouses of GAZCH "POLICE" S.A. with the statement:

- the number of trucks,
- Truck and trailer registration number,
- Personal data of drivers of indicated trucks.

The GLW manager provides GLW masters with "Export Receipts" - Form f-8 / PQ-O-P07. GLW Masters are responsible for keeping records of cars. After completing the unloading of raw materials, documents with the Car Quantity Register and export receipts are verified by a GLS or GLZ specialist.

After the unloading of raw materials for lorries is completed, the GLW Master prepares the document "Records of the number of cars transporting ..." - form F-7 / PQ-O-P07, in which it includes information about the number of "Export Receipts" issued to truck drivers and attach a Quantitative Report to it prepared by the control company after complete unloading of the ship or partial unloading.

The document "Records of the number of cars transporting ..." - Form F-7 / PQ-O-P07 is prepared in two copies, one of which remains in the GLW documentation and the other is sent to the Production Department Manager accepting delivery to the warehouse.

5.7. Point of procedure – Final steps (czynności końcowe)

Po zakończeniu przeładunku i odprawie statku/barki Mistrz GLW na podstawie raportów z obmiaru statku/barki wystawia, - a referent biura GLW sprawdza - „Raport za/wyładunkowy” formularz nr F-4/PQ-O-P07, który pozostaje w aktach GLW.

After the transshipment and check-in of the ship / barge, the GLW Master issues reports based on the measurement of the ship / barge, and the GLW office clerk checks - "Report for / unloading" form No. F-4 / PQ-O-P07, which remains in GLW's files .

9. Cargo weight determinations by weight-meter and draught survey (określenie masy ładunku na podstawie miernika masy i zanurzenia).

Określenie masy wyładowanego surowca określana jest na podstawie wykonanego obmiaru przed i po wyładunku. Obmiaru dokonuje uprawniony pracownik firmy obmiarowej „POLCARGO”. Określenie masy załadowanego statku wykonywane jest na podstawie certyfikatu wagi lub na podstawie obmiaru jednostki przed i po załadunku w zależności jaką opcję wybierze kontrahent.

Determining the mass of the unloaded raw material is determined on the basis of the measurement made before and after unloading. The survey is carried out by an authorized employee of the POLCARGO measuring company. Determination of the weight of the loaded ship is based on the weight certificate or based on the measurement of the unit before and after loading, depending on which option the contractor chooses.

10. Conditions for acceptance the carrier's unloading and loading combinations (warunki przyjęcia kombinacji za/wyładunkowych przewoźnika).



Port Police bazuje na planie za/wyładunkowym wskazanym przez kapitana statku. Każdorazowe zmiany muszą być na bieżąco przekazywane do Kierownika portu lub zastępcy oraz Dyspozytora Portu w celu uniknięcia niepożądanych działań. Informacja powinna zostać przekazana przez Kapitana statku/lub agenta w formie mailowej oraz potwierdzeniem telefonicznym.

The Port of Police is based on a loading / unloading plan indicated by the ship's captain. Any changes must be regularly communicated to the Port Manager or deputy and Port Dispatcher in order to avoid undesirable actions. The information should be provided by the Captain of the ship / or agent by e-mail and by phone confirmation.

11. Access to and from ships and berths or jetties (dostęp do/ze statków i miejsc cumowania)

- Terminal Port Barkowy – direct access from the ship to quay, height 2,0m from the mirror at an average water level of 507cm.

Terminal Portu Barkowego – bezpośredni dostęp ze statków do nabrzeża, wysokość od lustra wody 2,0m przy średnim stanie wody 507cm.

- Terminal Sea Port - direct access from the ship to quay, height 3,5m from the mirror at an average water level of 507cm.

Terminal Portu morskiego – bezpośredni dostęp ze statków do nabrzeża, wysokość od lustra wody 3,5m przy średnim stanie wody 507cm.

12. Terminal emergency procedures (procedury awaryjne portu).

- Port Security Facility Plan (Plan ochrony obiektu portowego),
- Plan for combating threats and pollution of port waters in the police port complex (Plan zwalczania zagrożeń I zanieczyszczeń wód portowych w kompleksie portowym Police).

13. Damage and indemnity arrangements (szkody awaryjne portu).

Damage caused by the unit is pre-valued based on the port services price list. The exact valuation is made by the contractor Grupa Azoty Police Serwis to prepare a cost estimate in accordance with the current SEKOCENBUD price list in a given quarter of the calendar year. Damage is reported by the ship's agent to the captain. A damage report is created on the port side, which must be signed by the ship's captain. The signed document is the basis for the payment of compensation on the shipowner's side.

Szkody wyrządzone przez jednostkę są wstępnie wyceniane na podstawie cennika usług portowych. Dokładna wycena zostaje wykonana przez wykonawcę Grupa Azoty Police Serwis w celu sporządzenia kosztorysu zgodnie z obowiązującym cennikiem SEKOCENBUDU w danym kwartale roku kalendarzowego. Fakt wyrządzenia szkody

zgłaszany jest przez agenta statku do kapitana. Po stronie portu tworzony jest protokół szkodowy, który musi zostać podpisany przez kapitana statku. Podpisany dokument jest podstawą do wypłaty odszkodowania po stronie armatora.

14. The distance between the ship gangway on the wharf and the ship's side (odległość między trapeem statku na nabrzeżu a burtą statku).

– Distance from the side of the ship from the quay about 1,0m (dystans burty statku od nabrzeża 1,0m).

15. Information on waste reception facilities at the terminal (informacje na temat urządzeń do odbioru odpadów).

– Police Seaport Authority (Zarząd morskiego Portu Police Spółka z o.o.) – phone:+48 091-317-31-01 – from 7:00 – 15:00 Monday – Friday
Comunication (komunikacja).

· GA ZCH “POLICE”S.A. – Port Dispatcher (GLW Master) – phone: +48 091-317-43-76, cell phone: 519-501-469 – 24h (Dyspozytor portu).

· GA ZCH “POLICE”S.A. – Main Dispatcher of the plant- phone: +48 091-317-42-01, cell phone: 519-501-456 – 24h (Główny Dyspozytor zakładu).

· GA ZCH “POLICE”S.A. – Port manger – phone: +48 091-317-43-30, cell phone: 519-501-224 – from 07:00 – 15:00 Monday - Friday (Kierownik portu).

· GA ZCH “POLICE”S.A. – Port Facility Security Officer – phone: +48 091-317-43-75, cell phone: 519-501-226 – from 07:00 – 15:00 Monday - Friday (Oficer portu).

· Police Seaport Authority – phone: +48 091-317-31-01, from 07:00 – 15:00 Monday – Friday (Zarząd Morskiego Portu Police).

· Harbour Master's Office (Biuro kapitanat portu) VHF Chanel 11

· Traffic control (kontrola ruchów) VHF Chanel 69

· Pilot ordering (zamawianie pilota) VHF Chanel 68

· Reporting environmental pollution
(zgłaszanie zanieczyszczenia środowiska) VHF Chanel 11

I. Pokwitowanie czasu przeładunku (Time loading receipt)

Pokwitowanie czasu przeładunku
Time loading receipt

Police, dnia

I certify that m/s
 /Potwierdzam, że statek/

.....began the loading/
 /rozpoczął załadunek/

discharging on
 /wyładunek w dniu o godzinie/

at/finished the loading/
 /w/ /zakończył załadunek/

discharging on
 /wyładunek w dniu o godzinie/

at
 /w/

The trimming, stowage have been executed

/Trymerkę i sztaurekę wykonano/

according to the ship's demands.

/stosownie do wymagań statku/

No damages were caused to the ship.

/Nie stwierdzono uszkodzeń z winy statku/

.....

/Master - Chief/

Z.Ch. „POLICE” SA 30/2000

II. Potwierdzenie wykonania usług holowniczych (confirmation of the provision of towing services).

Zarząd Portu.....

Port ofAuthority

Potwierdzenie Confirmation

Nr.....

wykonania usług pilotowych, holowniczych lub cumowniczych na rachunek:

of pilotage, towage and or boatmen services performed on account of

Banders

Flag

dlugość cat..... szerokość..... zanurzenie max.....

length over all (extreme) breadth (extreme) summer draught

Usługi pilotowe Pilotage	Nazwisko pilota Pilot's name		Czas pracy od - do Hours worked from - till		Trasa pilotażu Route of pilotage	
Usługi holownicze/Towage	No/No	Nazwa holownika Tug's name	Czas pracy od do - Hours worked from - till		Trasa Route	Rodzaj usługi - Kind of service
Usługi cumownicze Boatmen services		Data Date	Godz. Hour	Data Date	Godz. Hour	Data Date Godz. Hour
	Zacumował Moored					
	Odcumował Unmoored					

Podpisy - Signatures

G.A.ZCH "POLICE" S.A.
30/2000

Pilot (kier. Holow.) cumownik

Kapitan / Master

Pilot (Tug's Skipper) Bostman

.....20.....

Uwagi:

Remarks:

III. Lista kontrolna bezpieczeństwa statek/nabrzeże

– Ship/quay safety checklist strona (page) 1/4.

LISTA KONTROLNA BEZPIECZEŃSTWA STATEK/NABRZEŻE
Dla załadunku i wyładunku towarów masowych na statek.

SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST
For Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers

Data . .

(Date)

Port Nabrzeże

(Port)

(Terminal/quay)

Poziom ochrony dla obiektu portowego.....

Security level for the port facility

Zapewnienie wykonania zadań w zakresie ochrony.—Tak

Ensuring the performance of all security duties- Yes

Numer identyfikacyjny – 18882, PLPLC,

Port ID Number, UN Locator code, PLPLC,

Przydzielony numer dla portu – 0041,

Assigned port facility number,

Port posiada Potwierdzenie Zgodności Obiektu Portowego ważne do dnia 04.06.2024

Port facility has Statement of Compliance of Port Facility valid until 04.06.2024

Głębokość wody przy nabrzeżu Minimalna wysokość pod urządzeniem
załadowniczym*

(Available depth of water in berth)

(Minimum air draught)

Nazwa statku

.....

(ship's name)

Numer IMO:

IMO Number

Poziom ochrony dla statku:

Security level for the ship

Zapewnienie wykonania zadań w zakresie ochrony.

Ensuring the performance of all security duties

Zanurzenie na przyźściu (odczytane/obliczone) Wysokość pod urządzeniem
za/wyładowczym

(arrival draught read/calculated)
unloader)

(height under the loader or

Wyliczone zanurzenie na wyjściu Wysokość pod urządzeniem
za/wyładowczym

(calculated departure draught)
unloader)

(height under the loader or

Kapitan statku i przedstawiciel nabrzeża powinni wspólnie wypełnić listę kontrolną. Bezpieczeństwo prac wymaga aby odpowiedzieć twierdząco na wszystkie pytania „checklisty” i wypełnić odpowiednie „okienko”. Jeżeli jest niemożliwe, należy podać przyczynę, a statek oraz nabrzeże powinny uzgodnić wspólne środki zabezpieczające. Jeśli postawione pytanie nie ma zastosowania należy napisać „n.d.” (nie dotyczy) wyjaśniając dlaczego, jeśli jest to potrzebne.

(The Master and terminal representatives, should complete the checklist jointly. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write „N/A”, explaining why if appropriate.)

*Określenie „air draught” należy interpretować następująco: jeśli statek znajduje się na rzece lub w ujściu rzeki, zwykle oznacza ona maksymalną wysokość masztów dla przepłynięcia pod mostami, natomiast przy nabrzeżu oznacza ona zwykle posiadaną albo wymaganą wysokość pod urządzeniem załadowniczym.

(The term „air draught should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required the loader or unloader.)

	Statek (ship)	Nabrzeże (terminal)
1. Czy głębokość wody przy nabrzeżu i wysokość pod urządzeniami za/wyładowczymi są wystarczające do za/wyładunki ? <i>(Is the depth of water at the berth, and the height under the loader or unloader, adequate for cargo operation ?)</i>	☐	☐
2. Czy są wystarczające urządzenia cumownicze z uwzględnieniem miejscowych pływów, prądów wodnych, warunków pogody, ruchu statków i statków znajdujących się przy nabrzeżu ? <i>(Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside ?)</i>	☐	☐
3. Czy statek jest w stanie opuścić w każdej chwili nabrzeże na wypadek zagrożenia ? <i>(In emergency, is the ship able to leave the berth at any time ?)</i>	☐	☐
4. Czy jest bezpieczne dojście na statek z nabrzeża ? (nadzoruje statek/nabrzeże - skreślić odpowiednio) <i>(Is there safe access between the ship and the wharf ? tended by ship/terminal - cross out the appropriate)</i>	☐	☐

5. Czy uzgodniony system łączności statek/nabrzeże działa sprawnie ?		
■ sposób łączności	☐	☐
■ język		
■ kanał radiowy, numer telefonu	☐	☐
<i>(Is the agreed ship/terminal communications system operative ?</i>		
■ communication method		
■ language		
■ radio channels/phone numbers)		
6. Czy jest wystarczająca ilość załogi na statku i wystarczająca ilość pracowników na lądzie na wypadek zaistnienia awarii ?		
<i>(Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency ?)</i>		
	☐	☐
7. Czy poinformowano o bunkrowaniu i zostało to uzgodnione ?		
<i>(Have any bunkering operations been advised and agreed)</i>		
	☐	☐
8. Czy poinformowano o jakimkolwiek remoncie nabrzeża czy statku w czasie przebywania statku przy nabrzeżu i czy zostało to uzgodnione ?		
<i>(Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed ?)</i>		
	☐	☐
9. Czy uzgodniona została procedura zawiadamiania i dokumentowania uszkodzeń powstałych w wyniku czynności za/wyładunkowych ?		
<i>(Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed ?)</i>		
	☐	☐
10. Czy atmosfera w ładowniach i zamkniętych pomieszczeniach, do których może być wymagany dostęp jest bezpieczna, czy ładunki fumigowane zostały zidentyfikowane i czy uzgodniono między statkiem a nabrzeżem potrzebę kontrolowania atmosfery ?		
<i>(Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?)</i>		
	☐	☐
11. Czy informacje o wydajności wszystkich urządzeń za/wyładunkowych i wszelkich ograniczeń ich ruchu zostały przekazane na statek/nabrzeże ?		
<i>(Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ?)</i>		
■ urządzenie załadowcze	☐	☐
■ urządzenie załadowcze		
■ urządzenie załadowcze		
<i>(Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ?)</i>		
■ loader		
■ loader		
loader)		
12. Czy plan operacji (czynności) ładunkowych zawiera wyliczenia dla wszystkich etapów ładowania i odbałastowywania czy wyladunku i balastowania ?		
<i>(komu wręczono kopię</i>		
	☐	☐
13. Czy ładownie przeznaczone do za/wyładunku zostały jasno oznaczone w planie załadunkowym lub wyladunkowym z wykazaniem kolejności prac jak również gatunkiem i wagą ładunku jaki ma być za każdym razem załadowany czy wyladowany z danej ładowni ?		
<i>(Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work. And the grade and</i>		
	☐	☐
14. Czy omawiano potrzebę trymowania ładunku w ładowniach i czy uzgodniono sposób i zakres trymowania ?		
<i>(Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed ?)</i>		
	☐	☐

Strona (page) 4/4.

15. Czy zarówno statek jak też nabrzeże rozumieją i akceptują to, że jeśli operacja balastowania nie będzie zharmonizowana z operacją ładowania wówczas zajdzie konieczność zatrzymania czynności ładunkowych aż do momentu kiedy statek zgłosił zakończenie operacji balastowych ?

(Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up ?)

☐☐

16. Czy zamierzony sposób usuwania resztek ładunku z ładowni pozostawionych w trakcie wyladunku został statkowi wyjaśniony i zaakceptowany ?

(Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to ship and accepted ?)

☐☐

17. Czy nabrzeże zostało poinformowane o tym ile czasu zajmie statkowi jego przygotowanie do wyjścia w morze po zakończeniu prac ładunkowych?

(Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work ?)

☐☐

POWYŻSZE ZOSTAŁO UZGODNIONE:

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

Godz.
Time

Data
Date

Za statek
For Ship

Za nabrzeże
For Terminal

Stanowisko Stanowisko/tytuł
Rank Position/Title

Z.Ch. „Police” S.A. 176/2002



Grupa Azoty Zakłady
Chemiczne "Police" SA
72-010 POLICE ul. Kuźnicka 1

Police, dnia/date

DAMAGE REPORT /Protokół szkód/

I, master of the m/vflag
Ja kapitan statku.....bandera
herewith confirm that during mooring/unmooring/shifting to the port Morski / Barkowy / at the
niniejszym potwierdzam, że podczas cumowania / odcumowania / przecholunku w Porcie Morskim,
Barkowym Mijanka w Police on..... athrs my ship caused damage
Mijance w Policach dnia o godz.mój statek spowodował
to port facilities as follow:
uszkodzenie urządzeń portowych

.....
.....
.....
.....
.....

After having examined the above mentioned damage together with the representatives of
Po przeprowadzonej inspekcji omawianego uszkodzenia w obecności przedstawiciela
the Local Agency and the Port of Z. Ch. Police SA. I agree to compensate the Port of Z.Ch.
Agentu statku i portu G.A. Z. Ch. „POLICE” S.A. Zgadza się że wielkość odszkodowania
dla G.A. Z. Ch. „POLICE” S.A.
Police SA with the equivalent of say.....EUR
Police SA wynosi
.....EUR

The representatives of the Port
of Z. Ch. POLICE SA
Przedstawiciel Portu G.A. Z. Ch. „POLICE” S.A.

The Master of vessel
Kapitan statku

.....

.....

Local Agency
Agent statku

Others remarks:
Inne uwagi:

.....



Grupa Azoty Zakłady
Chemiczne "Police" SA
72-010 POLICE ul. Kuźnicka 1

Police, dnia/date

STATEMENT OF FACTS /Potwierdzenie faktów/

I, master of the m/v flag
Ja kapitan statku bandera
herewith confirm that during mooring/unmooring/shifting to the port Morski / Barkowy /
niniejszym potwierdzam, że podczas cumowania /odcumowania / przeholunku w porcie Morskim/Barkowym
Mijanka - at the Police, on at hrs my ship caused damage to port
Mijance w Policach dnia o godz. mój statek spowodował uszkodzenie portowych
facilities as follow:
urządzeń jak następuje:
- bollard no /poler nr/
fender /odbijacz/
loading berth /distance/
nabrzeże /miejsce i wielkość uszkodzenia/
.....
quayside crane, ship loader
dźwig przeladunkowy, urządzenie załadowcze
port lighting, nautical lights
oświetlenie portu, światła nawigacyjne
the others /inne/
.....
wind /kierunek i siła wiatru/
visibility /widoczność/
the witnesses /świadkowie z strony portu/

Greatness of compensate for the damage will be defined by The Port of Police
Wielkość odszkodowania za powstałą szkodę określona zostanie przez port Police
the set sail of the vessel from The Police Port at the latest.
najpóźniej do czasu wyjścia statku z portu.

The representatives of the Port
of Police Authority
Przedstawiciel Portu G.A. Z.Ch. „POLICE” SA

The Master of vessel
Kapitan statku

Local Agency

Others remarks:
Inne uwagi:

Notatki



PORT AND TERMINAL
POLICE

Contact details in case of emergency

Dane kontaktowe
w sytuacji zagrożenia

Ambulance

Pogotowie Ratunkowe

999; GSM 112; +48 91 884 88 88

Fire Bridge

Straż Pożarna

998, GSM 112; +48 91 317 35 53

Police

Policja

997; GSM 112

Szczecin Harbor Master's Office

Kapitanat Portu Szczecin

+48 91 433 06 97

Duty Officer

Oficer dyżurny

+48 91 440 35 10

Port Facility Security Officer

Oficer Ochrony Portu

+48 91 317 43 75, GSM 519 501 226

VTS Szczecin

+48 91 440 33 84

