

[Handwritten signature]



Podstawa prawna:

- ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. 2018 r. poz. 2214 z 2019 r. poz. 125, 730),
- rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach (Dz. U. 2017 poz. 118),
- zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z 26 lipca 2013 r. - Przepisy Portowe (Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z 2013 r. poz. 2932; zm.: z 2014 r. poz. 242, z 2015 r. poz. 4533, z 2017 r. poz. 2099 z 2018 r. poz. 3443 oraz z 2019 r., poz. 1085).

1. Podmiot przedkładający instrukcję technologiczną

Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o.

ul. Dworcowa 1

72-606 Świnoujście

fax: +48 91 322 6174

(+48) 91 322 6112

e-mail: terminalpromowy@sft.pl

2. Obszar objęty instrukcją technologiczną

2.1. Granice podmiotu

Terminal Promowy Świnoujście (TPŚ) jest zlokalizowany w portowej części miasta Świnoujście na obszarze położonym wzdłuż cieśniny Morza Bałtyckiego zwanej Świną łączącej Zalew Szczeciński z Zatoką Pomorską. Posiada połączenie lądowe (drogowe i kolejowe) oraz wodne ze Szczecinem i resztą kraju. Poprzez swoje dogodne położenie geograficzne, jest doskonałym miejscem i bezpiecznym punktem tranzytowym, w którym splatają się wszystkie ważne drogi morskie, lądowe i kolejowe łączące Północ z Południem oraz Zachód ze Wschodem.

2.2. Działalność podmiotu

Terminal Promowy Świnoujście zapewnia 24-godzinną obsługę portową przez wszystkie dni w roku promów morskich, statków ro-ro, ro-pax i statków wycieczkowych oraz obsługę



transportu kołowego w tym samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, naczep drogowych i transportu kolejowego. Terminal posiada galerie pasażerskie, stanowiące ciąg komunikacyjny łączący dworzec morski z pokładem recepcyjnym promów cumujących przy nabrzeżach. Galerie biegną nad poziomem terenu Terminala Promowego eliminując krzyżowanie się ruchu pasażerów i samochodów w drodze do stanowisk promowych. Terminal Promowy Świnoujście obsługuje całorocznie promowe (łącznie ok. 80 podróży tygodniowo) na trasach Świnoujście - Ystad, Świnoujście – Trelleborg, oraz sezonowo Świnoujście – Ronne. Promy morskie, statki ro-ro, ro-pax i statki wycieczkowe są obsługiwane przy wykorzystaniu sześciu nabrzeży z ruchomymi pomostami oznaczonych numerami od 1 do 6 o łącznej długości ok. 960 m linii cumowniczej.

Stanowisko nr 1 o następujących parametrach:

- długość całkowita stanowiska – 242,15 m
- głębokość techniczna – 12 m
- obciążenie nawierzchni nabrzeża – 20 kN/m² wyposażone w:
- pomost dziobowo-rufowego o nośności – 160 T (1600 kN), szerokości – 25 m i długości – 23,72 m
- pomost boczny z estakadą wjazdową o nośności 80 T (800 KN)
- galeria pasażerska z pomostem pasażerskim
- klatka schodowa KL-1 z dźwigiem osobowym
- klatka schodowa KL-2
- pachoły cumownicze ZL90
- pachoły cumownicze ZL22,5
- pachoły sztormowe
- odbojnice typu Trelex
- drabinki wyłazowe
- studzienki instalacyjne poboru wody pitnej
- studzienki energetyczne
- studzienki odbioru ścieków zaolejonych i sanitarnych
- dwie szyny poddźwigowe



Stanowisko nr 2 o następujących parametrach:

- długość całkowita w linii cumowniczej – 189,4 m
- głębokość techniczna – 9,5 m
- dopuszczalne obciążanie nawierzchni nabrzeża – 20 kN/m²
- dopuszczalne obciążenie płyt żelbetowych kanału kablowego wynosi 50 kN na koło obciążone punktowo

wyposażenie:

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

Stanowisko promowe nr 3 o następujących parametrach:

- łączna długość nabrzeża w linii cumowniczej – 198,5 m
- głębokość nabrzeża w linii cumowniczej 9,5 m, dopuszczalne obciążenie 20 kN/m²
- dopuszczalne obciążenie płyt żelbetowych kanału kablowego – 50 kN na koło



wyposażenie:

- studzienki poboru energii elektrycznej 380V/60A, wody pitnej, odprowadzenia ścieków sanitarnych i wód zaolejonych,
- odbojnice typu Trelex i Bimor
- odbojnice czołowe umieszczone przy ruchomym pomoście kolejowo – samochodowym
- ruchomy pomost kolejowo – samochodowy o konstrukcji stalowej, długości całkowitej 35,08 m, szerokości 9,60 m i nośności 800/2100 kN
- estakada samochodowa z ruchomym pomostem samochodowym o długości 16,81 m i szerokości całkowitej 4,60 m i obciążeniem dopuszczalnym pojazdem samochodowym o masie 800 kN
- ruchomy pomost pasażerski galeria – prom
- klatka schodowa bez dźwigu osobowego
- pachoły cumownicze
- pachoły sztormowe
- drabinki wyłazowe
- dwie szyny poddźwigowe

Stanowisko promowe nr 4 o następujących parametrach:

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

wyposażenie:

- ruchomy pomost samochodowy o konstrukcji stalowej długości 15 m, szerokości 14,83 m i obciążeniu maksymalnym jak dla mostu drogowego klasy A tj. pojazdem samochodowym o masie 600 kN przy nacisku na oś 200 kN
- ruchomy pomost pasażerski galeria – prom
- odbojnice rozmieszczone wzdłuż linii cumowniczej typu Bimor



- pachoły cumownicze wzdłuż linii cumowniczej
- odbojnice czołowe przy pomoście ruchomym
- drabinki włazowe
- studzienki poboru energii elektrycznej 380V/60A, wody pitnej, odprowadzenia ścieków sanitarnych i wód zaolejonych
- dwie szyny poddźwigowe

Stanowisko promowe nr 5 o następujących parametrach:

- łączna długość nabrzeża w linii cumowniczej – 197,25 m
- głębokość techniczna – 9,5 m
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni nabrzeża 20 Kn/m²
- dopuszczalne obciążenie płyt żelbetowych kanału kablowego wzdłuż linii cumowniczej – 50 kN na koło

wyposażenie:

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

Stanowisko postojowe nr 6 o następujących parametrach:

- długość – 130 m
- głębokość techniczna – 9,5 m
- urządzenia odbojowe narożne oraz drabiny włazowe



- studzienki poboru energii elektrycznej 380V/60A, studzienki wody pitnej, odprowadzania ścieków i wód zaolejonych
- ruchomy pomost samochodowy o napędzie mechanicznym, długość pomostu 20,60 m, szerokość 18,48 m, nośność 60 t
- pachoły cumownicze wzdłuż linii cumowniczej
- odbojnice typu Bimor

3. Proces technologiczny dla ładunków niebezpiecznych obsługiwanych przez podmiot

3.1. Procesy przemieszczania ładunków

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

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

Ruch i postój pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne odbywa się w wyznaczonych i oznakowanych strefach ww. infrastruktury (mapa str.9). Proces przemieszczania się ładunków niebezpiecznych odbywa się pod nadzorem osób trzecich tj. kierowców i drużyn manewrowych. Monitorowany jest za pomocą układu kamer i rejestratorów monitoringu zakładowego i przy współpracy Armatorów, ochrony obiektu i serwisu portowego.

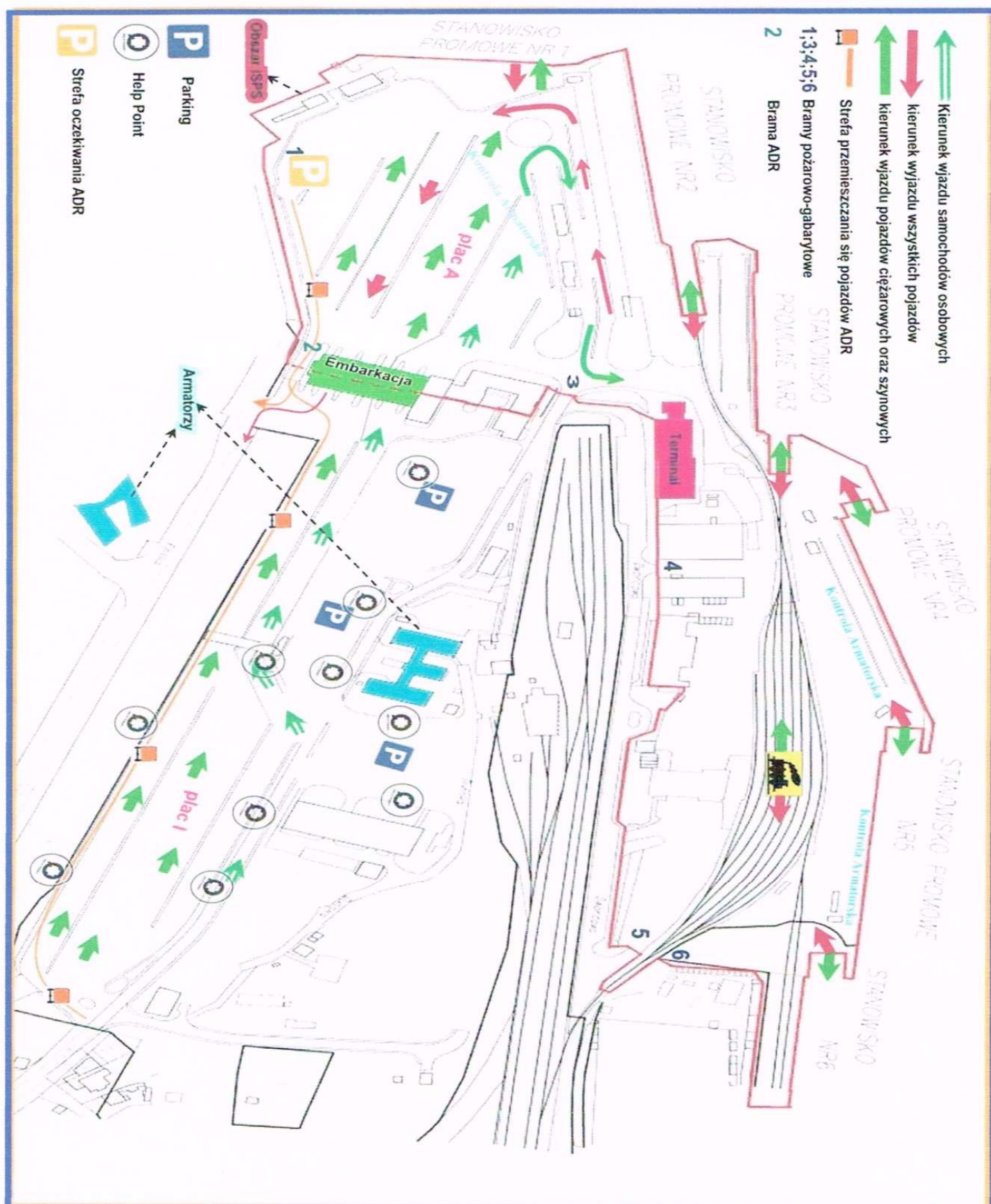
Na terenie TPŚ wyróżnia się dwa sklasyfikowane i niezależne od siebie procesy przemieszczania ładunków:

1. transport drogowy,
2. transport kolejowy.



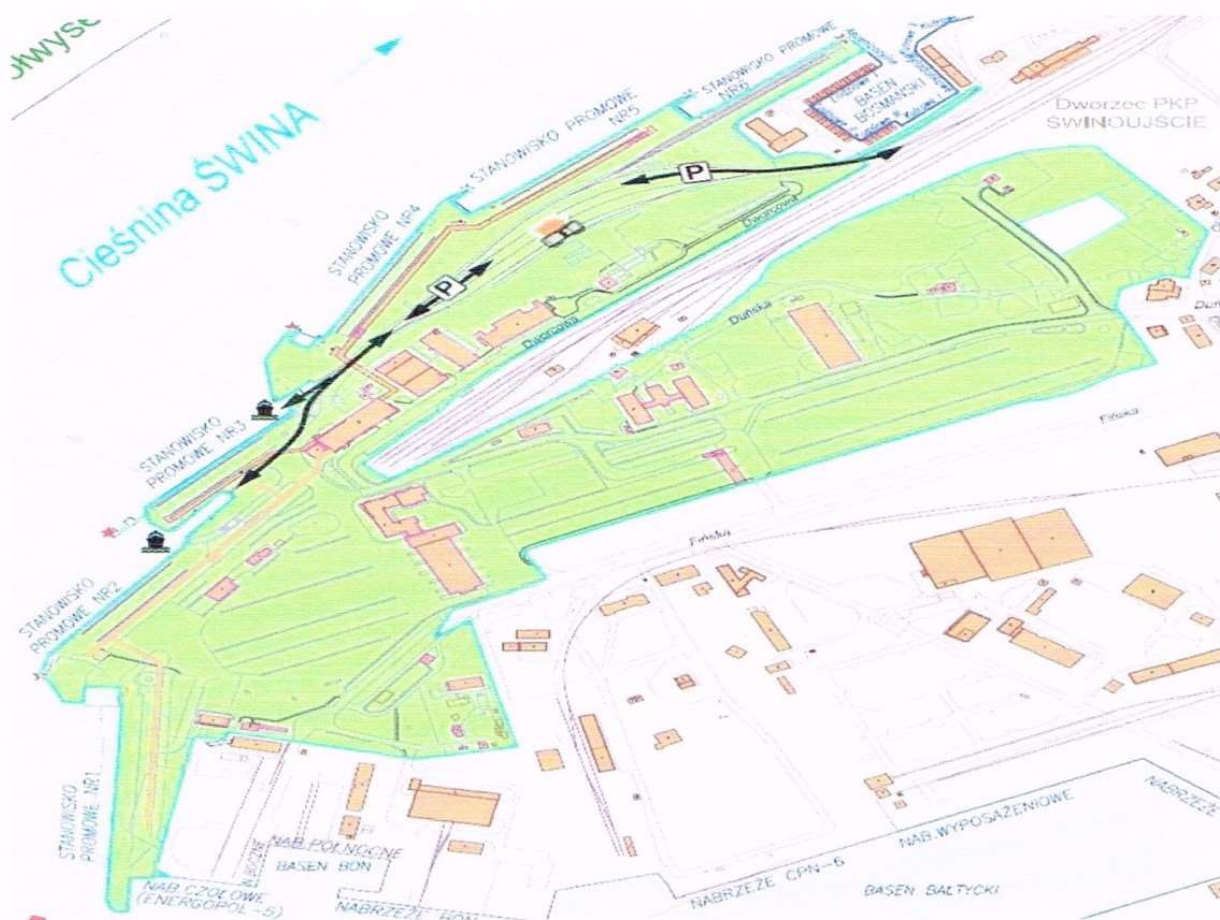
Transporty te dzielą się następnie na dwa odrębne procesy transportowe, które zależne są od kierunku przemieszczania się ładunków:

- transport kolejowy WYWÓZ,
- transport kolejowy PRZYWÓZ,
- transport drogowy WYWÓZ,
- transport drogowy PRZYWÓZ.



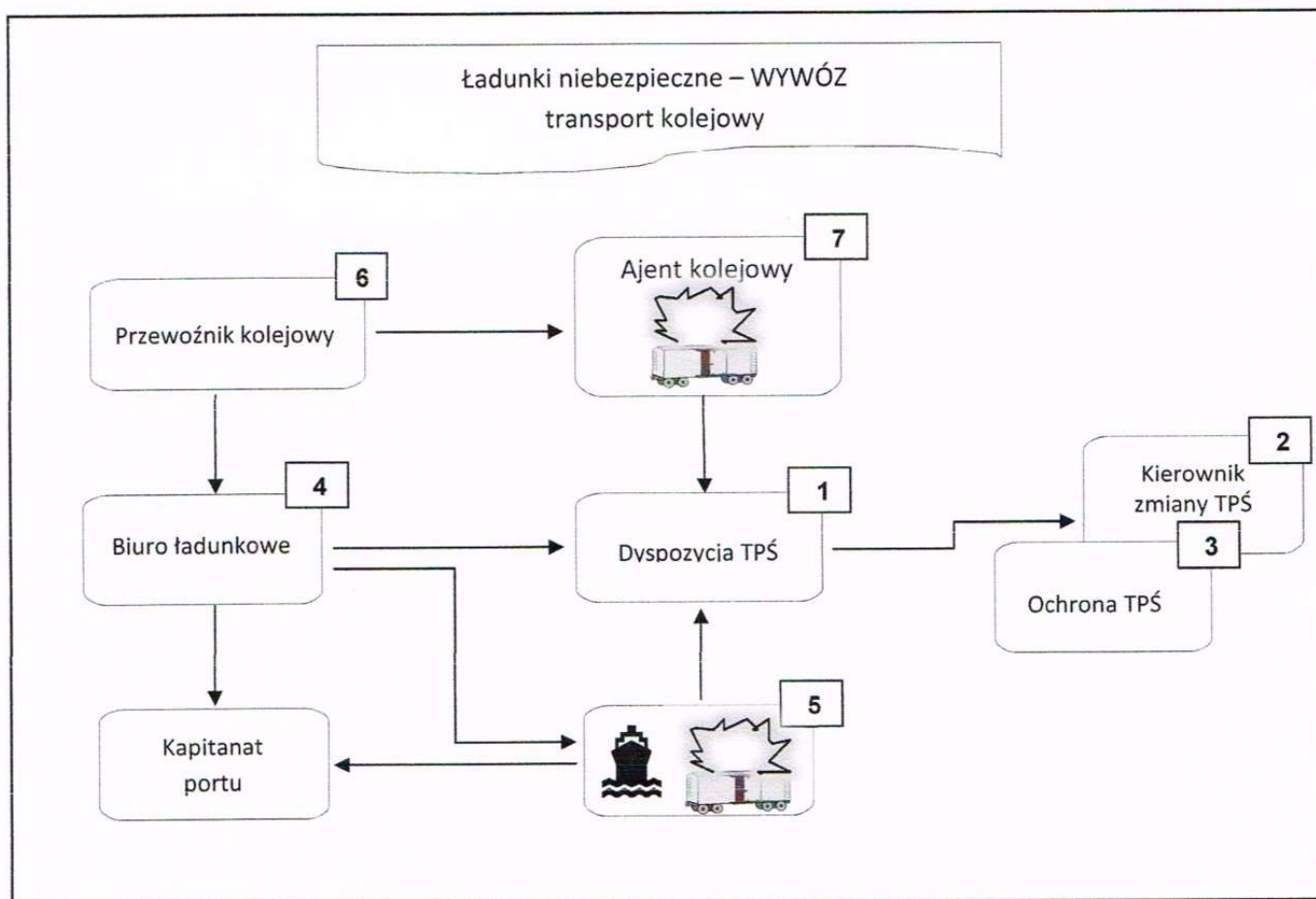


Przemieszczanie się wagonów kolejowych z ładunkami niebezpiecznymi w PRZYWOZIE oraz WYWOZIE przedstawiono na rysunku poniżej:



Transport kolejowy WYWÓZ

Każda operacja wykonywana na ładunkach niebezpiecznych poddawana jest monitorowaniu. W przypadku wywozu takich ładunków transportem kolejowym, schemat monitorowania przedstawiony jest następująco:





Dyspozycja TPŚ (1)

1. Prowadzi rejestr i awizację ładunków niebezpiecznych w wywozie.
2. Powiadamia Kierownika zmiany TPŚ o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.
3. Powiadamia ochronę obiektu o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.
4. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Kierownik zmiany TPŚ (2)

1. Przyjmuje zgłoszenia o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.
2. Powiadamia podległych mu pracowników znajdujących się w rejonie przemieszczania ładunków niebezpiecznych.
3. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Ochrona obiektu (3)

1. Monitoruje przepływ i postój ładunków niebezpiecznych na obszarze TPŚ za pomocą systemu monitoringu zakładowego oraz stałych i mobilnych posterunków ochrony.
2. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.



Biuro Ładunkowe Armatora (4)

1. Przekazuje do Dyspozytora TPŚ oraz Kapitanatu Portu awizację ładunków niebezpiecznych na wagonach.
2. Powiadamia obsługiwane statki o ilości i rodzaju awizowanych ładunków niebezpiecznych.
3. Sprawdza dokumenty ładunkowe wszystkich jednostek transportowych na poszczególne wyjścia promów – czy nie przewożą ładunków niebezpiecznych.
4. Wystawia bilet ładunkowy na określone wyjście promu.

Statek (5)

1. Informuje Dyspozycję TPŚ o dokładnej godzinie rozpoczęcia i zakończenia przetoków wagonów w relacji statek – keja – statek.
2. Informuje Dyspozycję TPŚ o ewentualnym wstrzymaniu wysyłki z podaniem przyczyny zakwestionowania wagonów z ładunkiem niebezpiecznym.
3. Po wyjściu statku w podróż powiadamia Dyspozycję TPŚ oraz Kapitanat portu o ilości zabranych ładunków niebezpiecznych.

Przewoźnik kolejowy (6)

1. Przekazuje do Biura Ładunkowego Armatora awizację ładunków niebezpiecznych na wagonach.

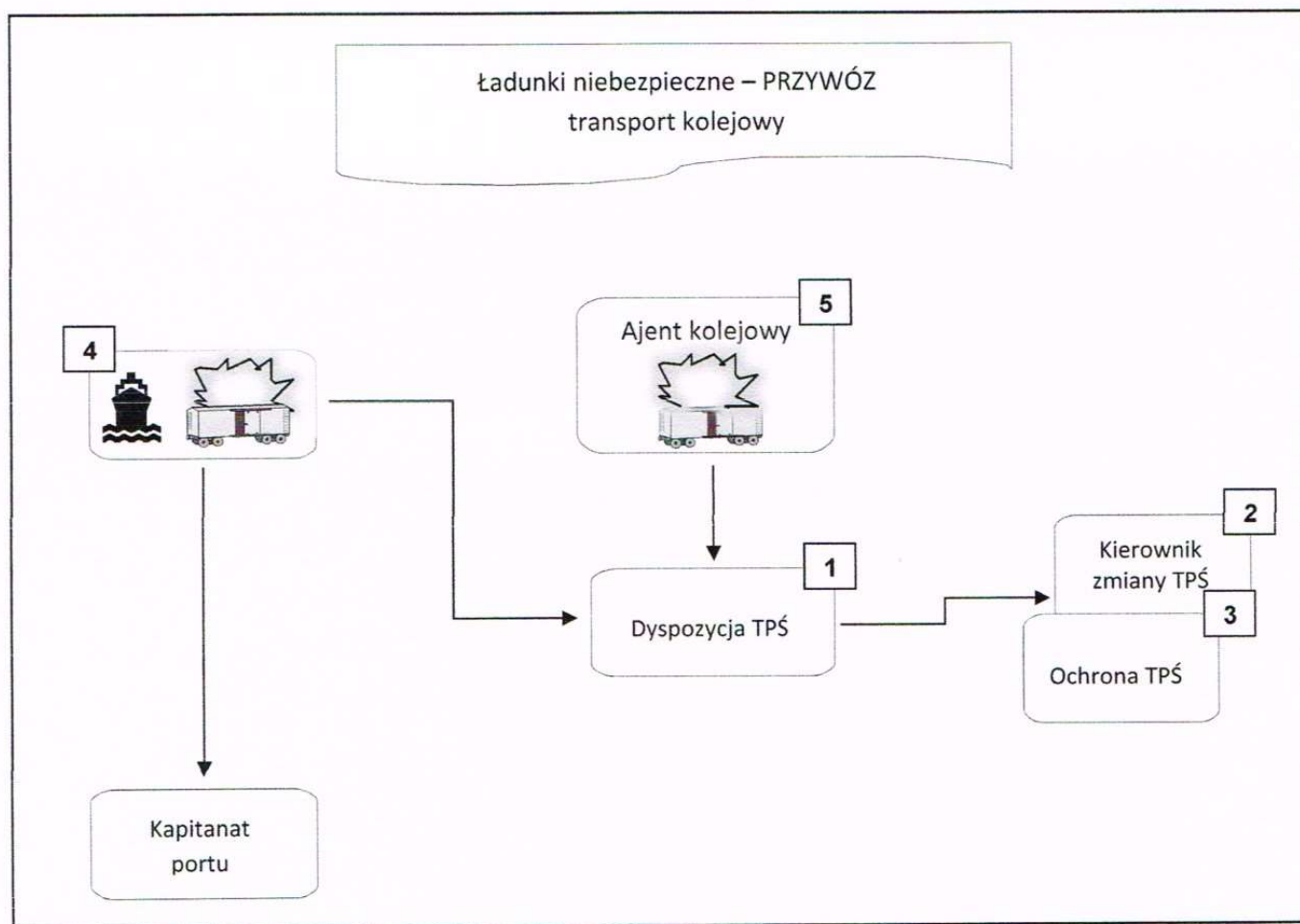
Ajent kolejowy (7)

1. Informuje Dyspozycję TPŚ o dokładnej godzinie rozpoczęcia i zakończenia operacji przetoków wagonów na poszczególne wyjścia promów na torowiskach TPŚ.
2. Prowadzi całonocny nadzór nad operacjami manewrowymi na ładunkach niebezpiecznych za pośrednictwem drużyny manewrowej zgodnie z „Regulaminem pracy bocznic kolejowej ZMPSiŚ S.A. Terminal Portowy”.
3. Informuje Dyspozycję TPŚ o ewentualnym wstrzymaniu wysyłki z podaniem przyczyny i czasu usunięcia kwestionowanych wagonów z ładunkami niebezpiecznymi.
4. Powiadamia natychmiast Dyspozycję TPŚ o wszelkich zagrożeniach związanych z przemieszczaniem się ładunków niebezpiecznych.



Transport kolejowy PRZYWÓZ

Schemat monitorowania przemieszczania się ładunków niebezpiecznych na wagonach w relacji PRZYWÓZ:



Dyspozycja TPŚ (1)

1. Prowadzi rejestr i awizację ładunków niebezpiecznych w wywozie.
2. Powiadamia Kierownika zmiany TPŚ o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.



3. Powiadamia ochronę obiektu o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.
4. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Kierownik zmiany TPŚ (2)

1. Przyjmuje zgłoszenia o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.
2. Powiadamia podległych mu pracowników znajdujących się w rejonie przemieszczania ładunków niebezpiecznych.
3. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Ochrona obiektu (3)

1. Monitoruje przepływ i postój ładunków niebezpiecznych na obszarze TPŚ za pomocą systemu monitoringu zakładowego oraz stałych i mobilnych posterunków ochrony.
2. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Statek (4)

1. Informuje Dyspozycję TPŚ oraz Kapitanat Portu przed wejściem statku do portu o przywozie wagonów z ładunkami niebezpiecznymi.

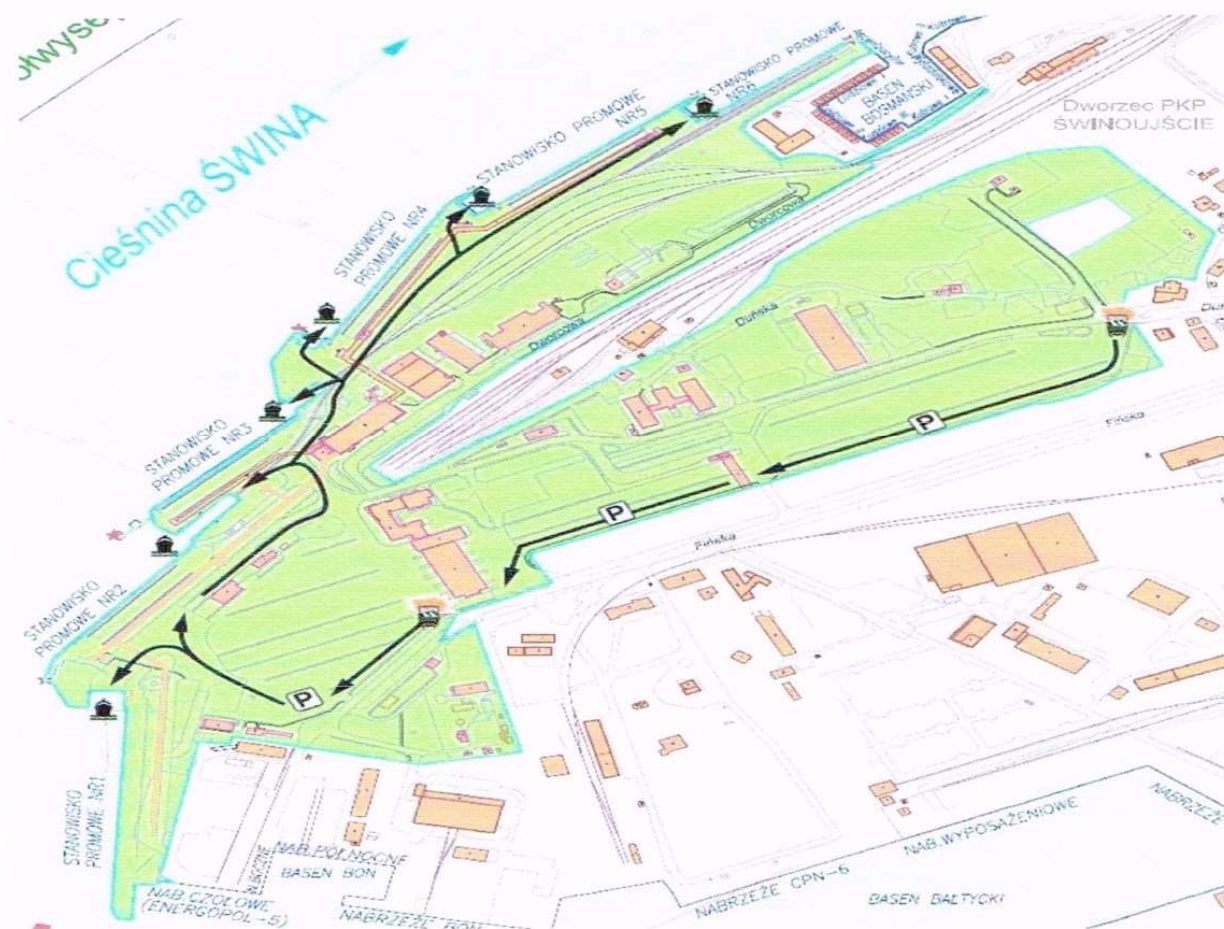


2. Informuje Dyspozycję TPŚ o dokładnej godzinie rozpoczęcia i zakończenia przetoków wagonów w relacji statek – keja – statek.
3. Powiadamia natychmiast Dyspozycję TPŚ o wszelkich zagrożeniach związanych z przemieszczaniem się ładunków niebezpiecznych.

Ajent kolejowy (5)

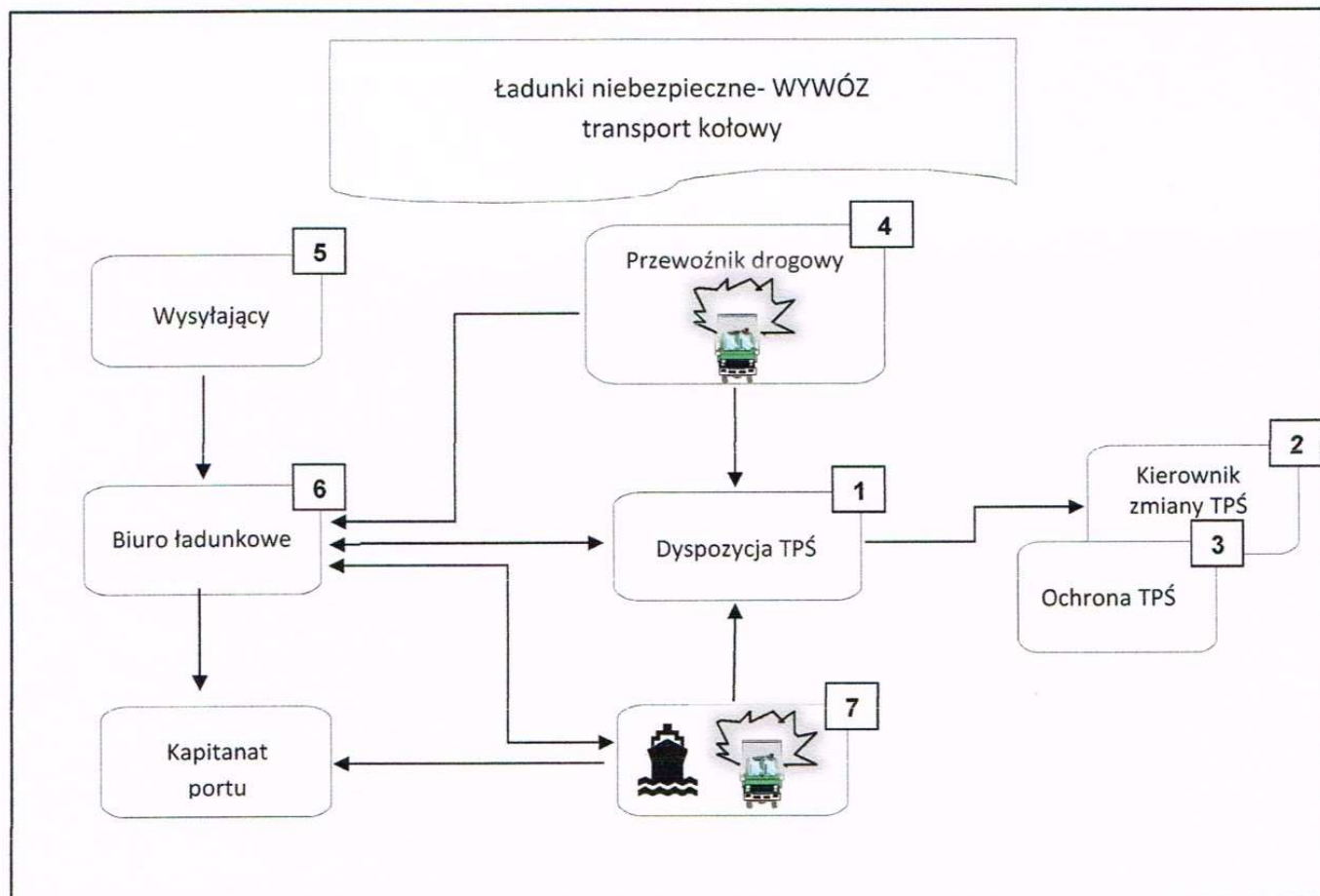
1. Informuje Dyspozycję TPŚ o dokładnej godzinie rozpoczęcia i zakończenia operacji przetoków wagonów na poszczególne wyjścia promów na torowiskach TPŚ.
2. Prowadzi całościowy nadzór nad operacjami manewrowymi na ładunkach niebezpiecznych za pośrednictwem drużyny manewrowej zgodnie z „Regulaminem pracy bocznic kolejowej ZMPSiŚ S.A. Terminal Portowy”.
3. Powiadamia natychmiast Dyspozycję TPŚ o wszelkich zagrożeniach związanych z przemieszczaniem się ładunków niebezpiecznych.

Przemieszczanie się pojazdów samochodowych z ładunkami niebezpiecznymi w WYWOZIE:



Transport drogowy WYWÓZ

Schemat monitorowania przemieszczania się ładunków niebezpiecznych na pojazdach samochodowych w relacji wywóz:

**Dyspozycja TPŚ (1)**

1. Prowadzi rejestr i awizację ładunków niebezpiecznych w wywozie.
2. Powiadamia Kierownika zmiany TPŚ o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.
3. W przypadku otrzymania informacji o przemieszczającym się pojeździe z ładunkiem niebezpiecznym nie ujętym w rejestrze przystępuje natychmiast do ustalenia wszystkich potrzebnych danych na temat ładunku zgodnie z punktem 1.



4. Prowadzi analizę porównawczą awizacji i faktycznie zgłaszanych pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi w wywozie informując Biura Ładunkowe Armatorów o wszelkich rozbieżnościach.
5. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Kierownik zmiany TPŚ (2)

1. Przyjmuje zgłoszenia o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.
2. Powiadamia podległych mu pracowników znajdujących się w rejonie przemieszczania ładunków niebezpiecznych.
3. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Ochrona obiektu (3)

1. Monitoruje przepływ i postój ładunków niebezpiecznych na obszarze TPŚ za pomocą systemu monitoringu zakładowego oraz stałych i mobilnych posterunków ochrony.
2. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Przewoźnik drogowy (kierowca) (4)

1. Parkuje pojazd w wyznaczonej strefie przedodprawowej placu postojowego TPŚ.
2. Porusza się zgodnie z oznakowaniem i poleceniami ochrony obiektu i serwisu portowego.
3. Zgłasza swój przyjazd w Biurze Ładunkowym Armatora.



4. Prowadzi stały nadzór nad pojazdem i ładunkiem w procesie przemieszczania się i postoju.
5. W razie zaistnienia podczas przewozu wypadku lub zagrożenia, podejmuje działania zgodnie z pisemną instrukcją kierowcy ADR.

Wysyłający (5)

1. Awizuje wywóz ładunków niebezpiecznych na pojazdach zgłaszając informacje do Biura Ładunkowego Armatora.

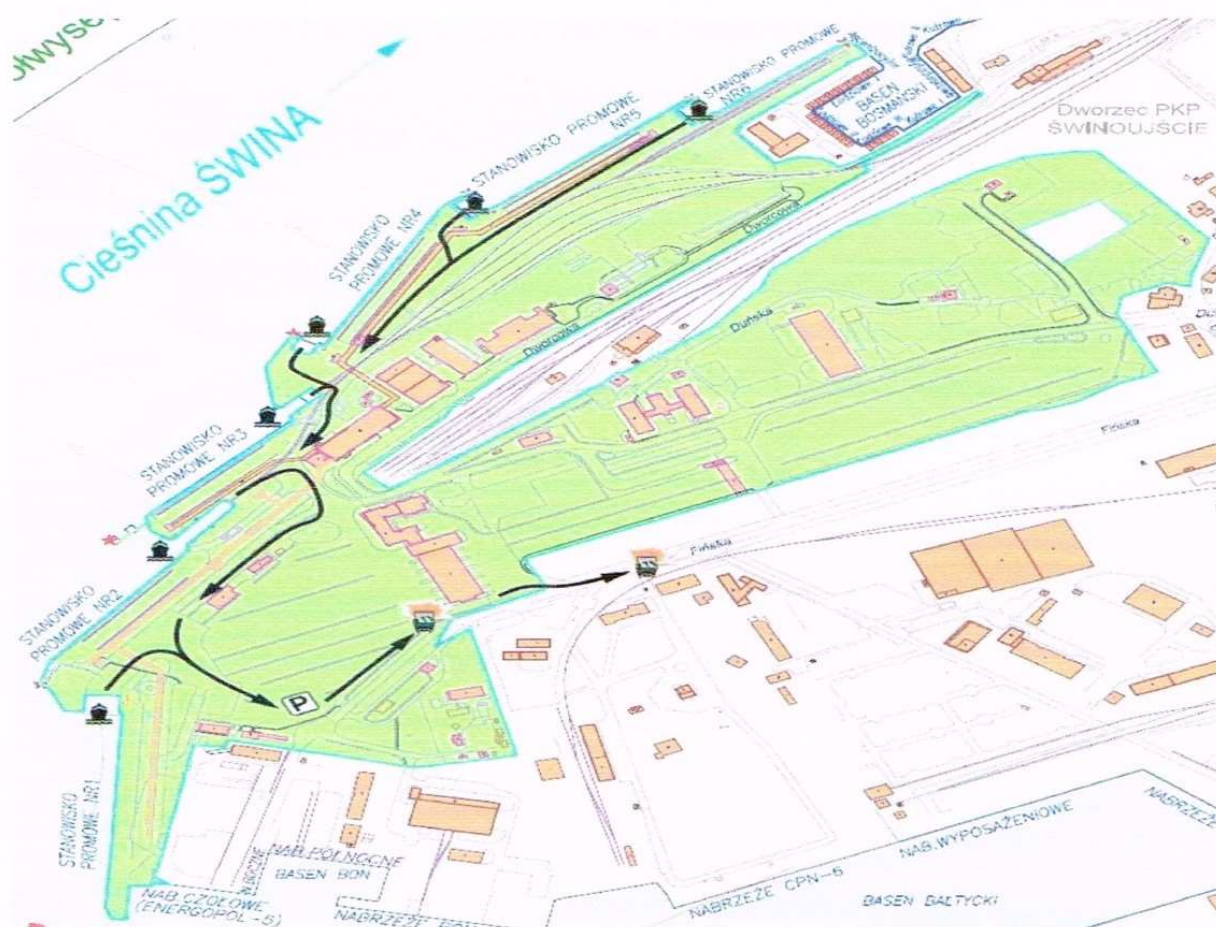
Biuro Ładunkowe Armatora (6)

1. Przekazuje do Dyspozytora TPŚ oraz Kapitanat Portu awizację ładunków niebezpiecznych na pojazdach.
2. Powiadamia obsługiwane statki o ilości i rodzaju awizowanych ładunków niebezpiecznych.
3. Sprawdza dokumenty ładunkowe wszystkich jednostek transportowych na poszczególne wyjścia promów – czy nie przewożą ładunków niebezpiecznych.
4. Wystawia bilet ładunkowy na określone wyjście promu.

Statek (7)

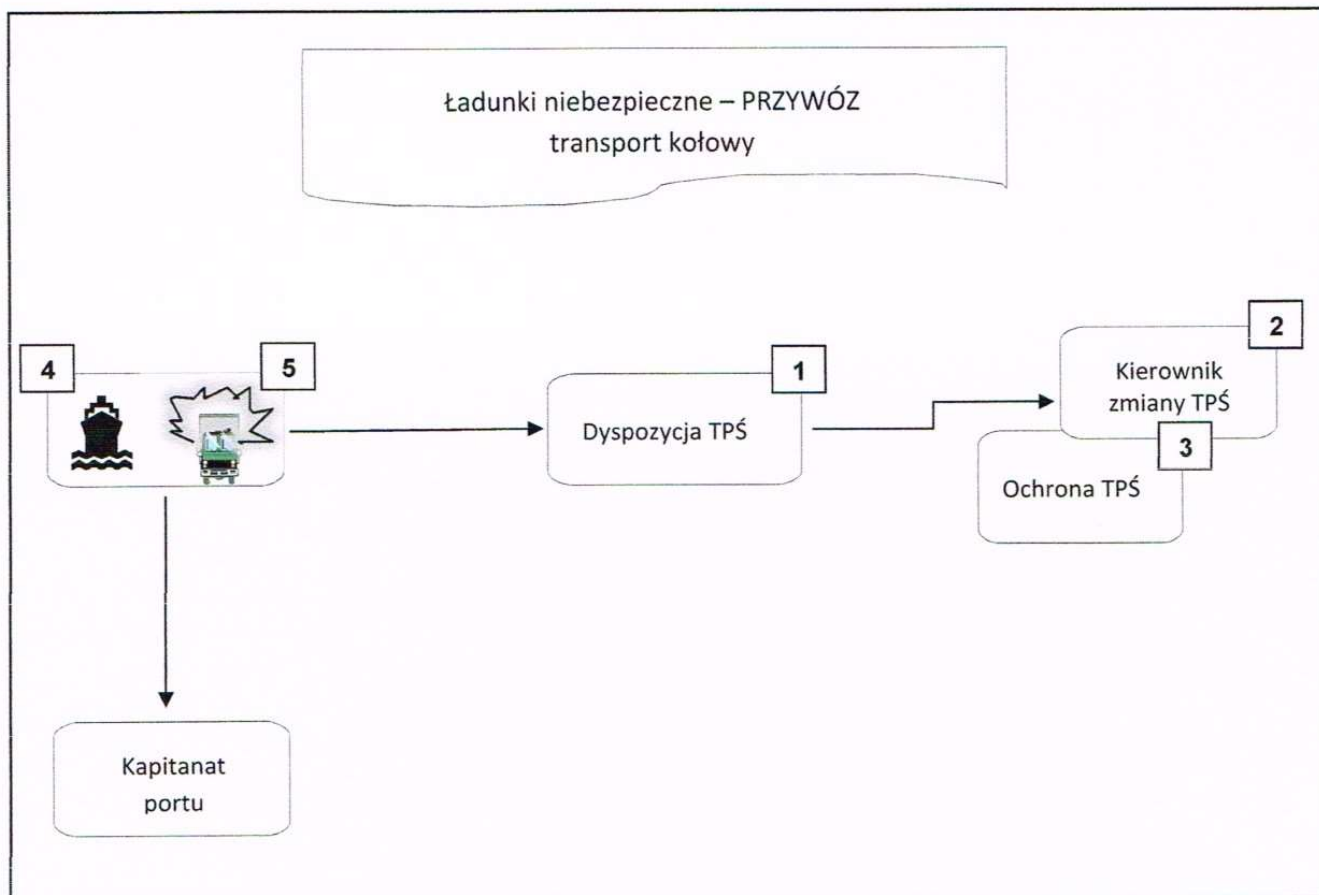
1. Informuje Dyspozycję TPŚ o ewentualnej odmowie wjazdu na pokład promu z podaniem przyczyny zakwestionowania pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi.
2. Po wyjściu statku w podróż powiadamia Dyspozycję TPŚ oraz Kapitanat Portu o ilości zabranych ładunków niebezpiecznych.
3. Powiadamia natychmiast Dyspozycję TPŚ o wszelkich zagrożeniach związanych z przemieszczaniem się ładunków niebezpiecznych.

Przemieszczanie się pojazdów samochodowych z ładunkami niebezpiecznymi w PRZYWOZIE:



Transport drogowy PRZYWÓZ

Schemat monitorowania przemieszczania się ładunków niebezpiecznych na pojazdach samochodowych w relacji przywóz:

**Dyspozycja TPŚ (1)**

1. Prowadzi rejestr ładunków niebezpiecznych w przywozie.
2. Powiadamia Kierownika zmiany TPŚ o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.
3. W przypadku otrzymania informacji o przemieszczającym się pojeździe z ładunkiem niebezpiecznym nie ujętym w rejestrze przystępuje natychmiast do ustalenia wszystkich potrzebnych danych na temat ładunku zgodnie z punktem 1.
4. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodnie z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.



Kierownik zmiany TPŚ (2)

1. Przyjmuje zgłoszenia o ilości, rodzaju i czasie przemieszczania się ładunków niebezpiecznych.
2. Powiadamia podległych mu pracowników znajdujących się w rejonie przemieszczania ładunków niebezpiecznych.
3. Prowadzi poprzez wyznaczonych ustawiaczy – sztauerów bieżący nadzór nad trasami przemieszczania się i postoju w wyznaczonych miejscach pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi.
4. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Ochrona obiektu (3)

1. Monitoruje przepływ i postój ładunków niebezpiecznych na obszarze TPŚ za pomocą systemu monitoringu zakładowego oraz stałych i mobilnych posterunków ochrony.
2. W przypadku zagrożenia natychmiast rozpoczyna działania zgodne z „Algorytmem na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia – *pożar, zagrożenie terrorystyczne, zdarzenie z materiałem niebezpiecznym, wyciek*” lub „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

Statek (4)

1. Informuje Dyspozycję TPŚ oraz Kapitanat Portu przed wejściem do portu o przywozie pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi.
2. Informuje Dyspozycję TPŚ o dokładnej godzinie rozpoczęcia zjazdu z pokładu promu pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi na teren TPŚ.
3. Powiadamia natychmiast Dyspozycję TPŚ o wszelkich zagrożeniach związanych z przemieszczaniem się ładunków niebezpiecznych.



Przewoźnik drogowy (kierowca) (5)

1. Porusza się zgodnie z oznakowaniem i poleceniami Ochrony obiektu i Serwisu portowego.
2. Prowadzi stały nadzór nad pojazdem i ładunkiem w procesie przemieszczania się i postoju.
3. W razie zaistnienia podczas przewozu wypadku lub zagrożenia, podejmuje działania zgodnie z pisemną instrukcją kierowcy ADR.

4. Procedury składowania towarów niebezpiecznych

Terminal Promowy Świnoujście nie dokonuje składowania i przechowywania ładunków niebezpiecznych podlegających przepisom ADR/RID/IMDG.

5. Zabezpieczenie przeciwpożarowe na terenie podmiotu

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

Wśród podstawowych systemów zabezpieczenia TPŚ możemy wyróżnić:

- dźwiękowy system ostrzegawczy zamontowany w Budynku Dworca Morskiego i w galeriach pasażerskich – 480 głośników,
- interkomy, help point usytuowane na placach przedodprawowych – 10 szt.,
- system sygnalizacji pożarowej składający się z 1100 czujek i 120 przycisków ROP zamontowanych na całym terenie TPŚ.

W budynku Dworca Morskiego znajduje się instalacja tryskaczowa oraz 11 hydrantów wewnętrznych, hydranty zewnętrzne (podziemne i naziemne) na placach w ilości 60 sztuk, które zasilane są z przepompowni wody technicznej zasilanej z dwóch pomp zatapialnych o dużej wydajności. Na pozostałych obiektach rozlokowano 18 sztuk hydrantów wewnętrznych oraz 164 sztuk gaśnic (gaśnice proszkowe, śniegowe, wodne oraz agregaty). Wszystkie obiekty wyposażone są w automatyczne czujki systemu sygnalizacji pożaru.



Wyznaczone strefy przejazdu i postoju wyposażone są w instalację ostrzegawczą ROP (ręczne ostrzegacze pożarowe), kolumny SOS wyposażone w system HELP POINT z przyciskami ROP oraz oznakowaną sieć hydrantów. Strefy przejazdu i postoju dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi wyposażone są także w instalację z układem zaworów i zasuw oraz zbiornika retencyjnego substancji niebezpiecznych zabezpieczającą wody gruntowe przed skażeniem chemiczno – biologicznym w przypadku rozszczelnienia opakowań (rozlewu) z substancjami niebezpiecznymi. Instalacja ta znajduje się poniżej gruntu w pasie jezdni wzdłuż wyznaczonej drogi przejazdu dla pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne. Plan rozmieszczenia instalacji zabezpieczenia przeciwpożarowego na Terminalu Promowym Świnoujście stanowi Załącznik nr 5.

Z uwagi na fakt, iż na terenie terminala nie jest dokonywana obsługa statków wymienionych w § 51, pkt. 1 (Przepisy portowe) asysta statku pożarniczego nie jest wymagana

6. Wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracowników na poszczególnych etapach przeładunku

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

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

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



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

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

7. Możliwe scenariusze wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń oraz procedury postępowania w przypadku ich wystąpienia

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

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

7.1. Procedury postępowania w przypadku wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń

Lokalizacja rodzaju i źródła zagrożenia powinna nastąpić w momencie jego wystąpienia. Każde stwierdzenie pożaru, wypadku lub awarii zobowiązuje personel Terminalu do poinformowania o tym fakcie Kierownika Zmiany i Dyspozytora oraz do dokładnego rozpoznania występującego zagrożenia i określenia, jakiego rejonu Terminalu ono dotyczy. Dalsze powiadamianie odbywa się zgodnie z „Algorytmem postępowania załogi terminalu na wypadek pożaru lub innego miejscowego zagrożenia związanego z transportem i przeładunkiem materiałów niebezpiecznych” stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji.



Ewentualne pożary lub rozszczelnienia cystern samochodowych lub kolejowych będą wymagały udziału w akcji ratunkowej Portowej Służby Ratowniczej (Strażak 26) lub Jednostek Ratowniczo – Gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej w tym sekcji ratownictwa chemicznego i ratowników. Udział jednostek PSR i PSP będzie również wymagany podczas usuwania skutków rozszczelnienia lub przepełnienia:

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

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

Terminal Promowy Świnoujście korzysta z:

Przewodnika

Zasady postępowania ratowniczego 2016

Opracowano na podstawie: The 2016 Emergency Response – Guidebook

dostępnego pod adresem:

http://www.gios.gov.pl/images/dokumenty/powazne_awarie/Zasady_postepowania_ratowniczego_2008.pdf

- w przypadku postoju pojazdu na okres dłuższy niż jest to przewidziane dla operacji wywozu lub przywozu z przyczyn niezależnych np.: wydłużonego procesu obiegu dokumentów pojazdu lub/i ładunku, awarii jednostki napędowej pojazdu, postój taki jest dozwolony tylko w strefach wyznaczonych (mapa str. 9),



- w przypadku braku możliwości przetransportowania pojazdu w strefę wyznaczoną, strefę taką wyznacza się w miejscu ostatniego postoju pojazdu oraz oznakowuje się za pomocą pachołów drogowych barwy czerwono-białej z przodu, z tyłu oraz wzdłuż prawej i lewej krawędzi pojazdu/zespołu pojazdów,
- wszelkie dalsze czynności, min. w przypadku trwałego unieruchomienia pojazdu tj. odholowanie uszkodzonego pojazdu, naprawa, zabezpieczenie pojazdu/ładunku do transportu a także zamiana środka transportu ładunku leży w gestii właściciela pojazdu lub spedytora,
- wszelkie czynności operacyjne w tym naprawy inne niż doraźne (np. wymiana żarówki), zabezpieczenie ładunku do transportu, przeładunek wykonywane są bez udziału TPŚ i poza jego terenem,
- w przypadku zdarzeń na poziomie lokalnym, regionalnym i ogólnokrajowym z udziałem substancji niebezpiecznych Terminal Promowy Świnoujście działa zgodnie z „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez ZMPSiŚ”.

7.2. Procedury reagowania na zagrożenia, procedury alarmowania i organizacja łączności w sytuacji wystąpienia zagrożeń

W przypadku wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń, procedury reagowania na zagrożenia, procedury alarmowania i organizacja łączności w sytuacji wystąpienia zagrożeń przedstawia „Algorytm postępowania załogi terminalu na wypadek pożaru lub innego miejscowego zagrożenia związanego z transportem i przeładunkiem materiałów niebezpiecznych”, stanowiący załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji technologicznej.

7.3. Struktura organizacyjna oraz możliwości operacyjne podmiotu wykonującego zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie

Za podejmowanie działań polegających na zapobieganiu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innych zagrożeń, oraz realizowanie działań ochrony przeciwpożarowej związanej z pracami przeładunkowymi, na terenie Terminala Promów Świnoujście i wodach przyległych odpowiedzialna jest Portowa Służba Ratownicza.



Do zadań Portowej Służby Ratowniczej należą:

- Podejmowanie przedsięwzięć zapobiegających powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia.
- Organizowanie sił i środków dla prowadzenia działań ratowniczych.
- Rozpoznawanie zagrożeń pożarowych i innych miejscowych zagrożeń.
- Szkolenie kadry dla potrzeb PSR.
- Podejmowanie działań organizacyjno-technicznych mających na celu utrzymania w należytej gotowości operacyjno-technicznej sprzętu pożarniczego i zaplecza technicznego.
- Organizowanie i prowadzenie akcji ratowniczych w czasie pożaru oraz likwidacji miejscowych zagrożeń.
- Organizowanie i prowadzenie akcji ratownictwa technicznego mającej na celu ochronę życia, zdrowia i mienia w wypadkach innych niż pożar.
- Organizowanie i prowadzenie akcji ratownictwa chemicznego i ekologicznego mającej na celu ochronę życia i zdrowia oraz mienia, a wynikającej ze zdarzeń z materiałami i środkami chemicznymi na lądzie i akwenach portowych oraz ograniczenia rozlewów i rozpływów ropopochodnych.
- Szkolenie pracowników w zakresie bezpieczeństwa pożarowego.
- Doradztwo w zakresie ochrony przeciwpożarowej związanej z całokształtem działalności przeładunkowo-składowej portu.
- Zabezpieczenie przeładunków i prac manipulacyjnych z chemikaliami i towarami pożarowo niebezpiecznymi.
- Pełnienie asyst przy statkach z towarami niebezpiecznymi.
- Wykonywanie zadań specjalistycznych przy pomocy sprzętu będącego na wyposażeniu PSR oraz świadczenia usług na zlecenie.
- Dysponowanie sprzętem specjalistycznym będącym na wyposażeniu ZMPSiŚ S.A. do działań ratowniczych i gaśniczych.
- Współdziałanie z właściwą służbą w zakresie działalności związanej z obroną cywilną ZMPSiŚ S.A.



- Informowanie Miejskiego Stanowiska Kierowania właściwej terytorialnie Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej o zdarzeniach, awariach i pożarach w obszarze działania PSR.

8. Zgodność procesów i procedur aktualnymi przepisami

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

- Kodeksach, o których mowa w rozdziale VII Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U z 2016 r poz. 869 z 2016 poz. 2029 z 2017 r. poz. 142),
- Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2019 poz.769),
- Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartej w Genewie dnia 26 maja 2000 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1638),
- Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 840),
- Rozporządzeniu (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniającym dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2002/21/WE (Dz. Urz. UE L 396 z 30.12.2006, str. 1, z późn. zm.),
- Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 694/2012 z dnia 4 lipca 2012 r. dotyczącym wywozu i przywozu niebezpiecznych chemikaliów (Dz. Urz. UE L 201 z 27.07.2012, str. 60 z późn. zm.),
- Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniającym i



uchylającym dyrektywy 67/548/EWG 1999/45/WE oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 (Dz. Urz. UE L 353 z 31.12.2008, str. 1, z późn. zm.),

- Ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2018 poz. 2142, 2245),
- Ustawie z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2018 r. poz. 620, 1669, z 2019 r. poz. 730),
- Ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, 1356, 1479, 1564, 1590, 1592, 1648, 1722, 2161, 2533, z 2019 r. poz. 42, 412, 452),
- Ustawie z dnia 22 czerwca 2001 r. o wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią, amunicją oraz wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2037, z 2019 r. poz. 55),
- Ustawie z dnia 21 czerwca 2002 r. o materiałach wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego (Dz. U. z 2019 r. poz. 45, 55, 60),
- Ustawie z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1401, 1560, z 2019 r. poz. 730),
- Ustawie z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 692),
- Ustawie z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz. U. z 2018 poz. 143, 1637, 2227),
- Ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701, 730),
- Rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. poz. 138),
- Rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. poz. 719),
- Rozporządzeniu Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy produkcji, transporcie wewnątrzzakładowym oraz obrocie materiałów wybuchowych, w tym wyrobów pirotechnicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 262),



- Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 27 października 2010 r. w sprawie pomieszczeń magazynowych i obiektów do przechowywania materiałów wybuchowych, broni, amunicji oraz wyrobów o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym (Dz. U. poz. 1451),
- Przepisach wydanych na podstawie art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 oraz z 2019 r. poz. 125, 730),
- Regulaminach, instrukcjach i zarządzeniach pomiotu zarządzającego obszarem, na którym prowadzona jest działalność objęta instrukcją, wydanych na podstawie przepisów o ochronie przeciwpożarowej.
- Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1272/2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin (CLP),
- www.port.szczecin.pl

Załączniki

1. Plan terminalu
2. Zestawienie rodzajów ładunków niebezpiecznych przewożonych przez promy morskie obsługiwane przy nabrzeżach Terminalu Promowego Świnoujście
3. Algorytm postępowania załogi terminalu na wypadek pożaru lub innego miejscowego zagrożenia związanego z transportem i przeładunkiem materiałów niebezpiecznych
4. Karta zmian
5. Plan rozmieszczenia instalacji zabezpieczenia przeciwpożarowego na Terminalu Promowym Świnoujście.

Załącznik nr 1 – Plan terminalu



Zestawienie rodzajów ładunków niebezpiecznych przewożonych przez promy morskie obsługiwane przy nabrzeżach Terminalu Promowego Świnoujście.

Towary niebezpieczne																				
Klasy	Opis	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	1	Baltica
1.1-1.6	Materiały wybuchowe	X	X	X	P	P	P	P	X	X	P	P	X	X	P	P	X	X	2	Copernicus
1.4S	Materiały i substancje nie stwarzające poważnego zagrożenia podczas wybuchu	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	3	Cracovia
2.1	Gazy palne	X	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	X	4	Gallienusz
2.2	Gazy niepalne	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	5	Gryf
2.3	Gazy toksyczne, trujące	X	P	X	P	X	P	X	P	P	P	P	X	P	P	P	P	X	6	Hackleberry Finn
2.3	Gazy niepalne, toksyczne	X	P	X	P	X	P	X	P	P	P	P	X	P	P	P	P	X	7	Mazovia
3	Ciecze łatwopalne FP < 23°C c.c.	X	P	P	P	X	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	X	8	Marco Polo
3	Ciecze łatwopalne 23°C ≤ FP ≤ 60°C c.c.	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	9	Nils Dacke
4.1	Substancje stałe łatwopalne	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	10	Nils Holgersson
4.2	Substancje i materiały samozapalne	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	11	Peter Pan
4.3	Ciecze, które w zetknięciu z wodą wydzielają gazy palne	P	P	X	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	12	Polonia
4.3	Materiały, substancje, które w zetknięciu z wodą wydzielają gazy palne	P	P	X	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	13	Robin Hood
5.1	Substancje utleniające	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	14	Skania
5.2	Nadtlenki organiczne	X	P	P	P	X	P	X	P	P	P	P	X	P	P	P	P	X	15	Jan Śniadecki
6.1	Substancje toksyczne	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	16	Tom Sawyer
6.1	Substancje toksyczne FP < 23°C c.c.	X	P	P	P	X	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	X	17	Wolin
6.1	Substancje toksyczne 23°C ≤ FP ≤ 60°C c.c./ FP > 60°C c.c.	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P		
6.1	Toksyczne ciała stałe	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P		
8	Ciecze żrące	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P		
8	Ciecze żrące FP < 23°C c.c.	X	P	P	P	X	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	X		
8	Ciecze żrące 23°C ≤ FP ≤ 60°C c.c./ FP > 60°C c.c.	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P		
8	Materiały żrące	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P		
9	Różne inne materiały i przedmioty niebezpieczne których nie ujęto w innych klasach a ujawniają właściwości niebezpieczne	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	X	P	P	P	P	P		

FP- tem. zapłonu
P = w opakowaniu
X = nie dozwolone

Algorytm postępowania na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia

```

graph TD
    CM[Centrum Monitoringu  
91322 6103  
724 152 012  
D-ca 667 691 237] --> DP[Dyspozytor TPŚ  
91 322 6101  
691 44 22 09]
    DP --> KZ[Kierownik zmiany  
91 322 6121  
691 44 22 10  
VHF 19]
    DP --> OOP[Oficer Ochrony  
Obiektu Portowego  
91 322 6183  
691 44 22 08]
    DP --> DVTS[Dyżurny VTS  
91 440 33 90  
VHF 12]
    DP --> ODK[Oficer dyżurny  
Kapitanatu portu  
91 440 33 91  
VHF 74]
    DP --> LK[Likwidacja źródeł  
zagrożenia dostępnym  
środkiem TPŚ]
    DP --> EH[Ewakuacja ludzi z  
zagrożonego rejonu TPŚ]
    DP --> UP[Utrzymanie  
pracowników  
zmarumowych TPŚ]
    OOP --> PSR[PSR Świnoujście  
91 430 64 08]
    OOP --> SG[Straż Graniczna  
91 322 7 200]
    OOP --> P[Polcja  
997 112]
    OOP --> DOO[Dział Ochrony  
Obiektów Portowych  
91 430 89 37]
    OOP --> CA[Centrum Akcji  
Ratowniczej TPŚ]
    DOO --> DOR[Dział Ochrony  
Środowiska ZMPSiS  
91 430 89 32]
    DVTS --> WZR[Wydział Zarządzania  
Kryzysowego  
603635572]
    WZR --> DUM[Dyrektor Urzędu  
Morskiego  
91 440 34 69]
    WZR --> PRA[Pogotowie ratunkowe  
999  
Medyzdroje  
91 328 03 02]
    WZR --> S26[Strzał 26  
661 40 86 40]
    KZ --> A[Armatorzy:  
- Unity Line 91 322 6159  
- PZB 91 322 6402  
- TT line 91 322 6406]
    A --> DSPK[Dyspozytor stacji PKP  
91 327 72 07]
  
```

The organizational chart of the Maritime Guard (Straż Morska) in Szczecin is structured as follows:

- Centrum Monitoringu** (91322 6103, 724 152 012, D-ca 667 691 237)
 - Dyspozytor TPŚ** (91 322 6101, 691 44 22 09)
 - Kierownik zmiany** (91 322 6121, 691 44 22 10, VHF 19)
 - Utrzymanie pracowników zmarumowych TPŚ**
 - Ewakuacja ludzi z zagrożonego rejonu TPŚ**
 - Likwidacja źródeł zagrożenia dostępnym środkiem TPŚ**
 - Armatorzy:**
 - Unity Line 91 322 6159
 - PZB 91 322 6402
 - TT line 91 322 6406
 - Dyspozytor stacji PKP** (91 327 72 07)
 - Oficer Ochrony Obiektu Portowego** (91 322 6183, 691 44 22 08)
 - PSR Świnoujście** (91 430 64 08)
 - Straż Graniczna** (91 322 7 200)
 - Polcja** (997 112)
 - Dział Ochrony Obiektów Portowych** (91 430 89 37)
 - Dział Ochrony Środowiska ZMPSiS** (91 430 89 32)
 - Centrum Akcji Ratowniczej TPŚ**
 - Dyżurny VTS** (91 440 33 90, VHF 12)
 - Wydział Zarządzania Kryzysowego** (603635572)
 - Dyrektor Urzędu Morskiego** (91 440 34 69)
 - Pogotowie ratunkowe** (999, Medyzdroje 91 328 03 02)
 - Strzał 26** (661 40 86 40)
 - Oficer dyżurny Kapitanatu portu** (91 440 33 91, VHF 74)

KARTA ZMIAN

Dotyczy	
Data aktualizacji	Treść aktualizacji
10.05.2020	Zmiana zał.nr 3 „Algorytm postępowania na wypadek zagrożenia terrorystycznego lub innego miejscowego zagrożenia” - numer telefonu Służby BHP i PPOŻ 662079993 - Unity Line 6159 - PSR Świnoujście 91 430 64 08 - Wdział Zarządzania Kryzysowego 603 635 572 - Dyrektor Urzędu Morskiego 91 440 34 69
10.05.2020	Zmiana zał. nr 5 „ Plan rozmieszczenia instalacji zabezpieczenia przeciwpożarowego na Terminalu Promowym Świnoujście” Aktualizacja rozmieszczenia urządzeń instalacji ppoż na obszarach objętych przebudową.
19.11.2020	Zmiana zał.nr 2 „Zestawienie rodzajów ładunków niebezpiecznych przewożonych przez promy morskie obsługiwane przy nabrzeżach Terminalu Promowego Świnoujście”. - dodano do listy promów jednostkę M/F Marco Polo

Plan rozmieszczenia instalacji zabezpieczenia przeciwpożarowego na Terminalu Promowym Świnoujście

