



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

---

Olsztyn, dnia 18 lipca 2022 r.

Poz. 3301

### ZARZĄDZENIE NR 5 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

z dnia 15 lipca 2022 r.

#### **w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i rozładunku masowców**

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 457, poz. 1079) oraz art. 84 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2022 r. poz. 515) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Zarządzenie określa dodatkowe wymagania i procedury dotyczące bezpieczeństwa załadunku i rozładunku masowców zawijających do terminali położonych na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

**§ 2.** Przepisy zarządzenia stosuje się do wszystkich:

- 1) masowców, niezależnie od podnoszonej bandery, zawijających do terminali celem załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych w terminalach, o których mowa w § 1;
- 2) terminali, do których zawijają masowce, określone w pkt 1.

**§ 3.** Użyte w zarządzeniu określenia oznaczają:

- 1) Kodeks BLU - Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców, zawarty w załączniku do rezolucji Zgromadzenia IMO A.862(20) z dnia 27 listopada 1997 r., obowiązujący od dnia 4 grudnia 2001 r.;
- 2) masowiec - statek morski zdefiniowany w prawidle IX/1.6 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 i poz. 2029 oraz z 2017 r. poz. 142) zwanej dalej „Konwencją SOLAS, w szczególności:
  - a) statek posiadający z reguły jeden pokład, zbiorniki szczytowe i obłowe w przestrzeni ładunkowej, przeznaczony głównie do przewozu suchych ładunków masowych, lub
  - b) rudowiec - statek morski z pojedynczym pokładem, posiadający dwie wzdłużne grodzie i podwójne dno w całym obszarze ładowni, przeznaczony do transportu rud tylko w ładowniach środkowych, lub
  - c) statek kombinowany zdefiniowany w prawidle II-2/3.14 Konwencji SOLAS;
- 3) suchy ładunek masowy lub stały ładunek masowy - stały ładunek masowy zdefiniowany w prawidle XII/1.6 Konwencji SOLAS, z wyłączeniem ziarna;
- 4) ziarno- ładunek masowy określony w prawidle VI/8.2 Konwencji SOLAS;
- 5) terminal - wszelkie stałe, pływające lub ruchome urządzenie, wyposażone i używane do załadunku lub rozładunku suchych ładunków masowych na masowce lub z masowców;

- 6) operator terminalu - właściciela terminalu, jak również każdą organizację lub osobę, która ponosi odpowiedzialność za czynności załadunku lub rozładunku prowadzone przy terminalu dla określonego masowca;
- 7) przedstawiciel terminalu – każdą osobę wyznaczoną przez operatora terminalu, która ponosi odpowiedzialność i posiada upoważnienie do kontroli przygotowania, prowadzenia i zakończenia czynności załadunku lub rozładunku, prowadzonych przy terminalu dla określonego masowca;
- 8) kapitan - osobę dowodzącą masowcem lub oficera statku wyznaczonego przez kapitana do prowadzenia czynności załadunku lub rozładunku;
- 9) uznana organizacja - organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie upoważniania *uznanej organizacji* do wykonywania zadań administracji morskiej (Dz.U. poz.1334);
- 10) rozporządzenie - rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 stycznia 2013 r. w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami morskimi (Dz.U. poz. 132);
- 11) plan załadunku lub rozładunku - oznacza plan wymieniony w prawidło VI/7.3 Konwencji SOLAS z 1974 r. i posiadający format, jaki zawarto w dodatku 2 Kodeksu BLU.

§ 4. 1. Masowiec zawijający do terminalu celem załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych powinien być dostosowany do tego celu.

2. Terminal przyjmujący masowce powinien być przystosowany do wykonywania czynności załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych, zgodnie z kryteriami zgodności określonym w Kodeksie BLU.

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

§ 6. 1. Operator terminalu obowiązany jest:

- 1) zapewnić, by terminal spełniał wymagania określone w załączniku nr 2 do zarządzenia;
- 2) wyznaczyć osobę, która jest przedstawicielem terminalu;
- 3) przygotować informatory zawierające wymagania terminalu z uwzględnieniem jego specyfiki i wymaganiami zarządzenia oraz zawierające dane o porcie i terminalu w zakresie określonym w dodatku 1 ust. 1.2 Kodeksu BLU;
- 4) udostępnić informatory, o których mowa w pkt 3 i kapitanom masowców zawijającym do terminalu w celu załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych;
- 5) wdrożyć i utrzymywać system zarządzania jakością potwierdzony certyfikatem zgodności z normą ISO 9001 lub zgodnym z równoważnymi normami zawierającymi wszystkie wymagania normy ISO 9001.

2. System zarządzania jakością, o którym mowa w ust. 1 pkt 5 podlega audytowi zgodnie z wytycznymi zawartymi w normie ISO 19011 lub równoważnymi wytycznymi zgodnymi z normą ISO 19011.

3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni może udzielić zgody na tymczasową działalność nowo utworzonego terminalu, na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy pod warunkiem, że operator terminalu przedstawi plan wdrożenia systemu zarządzania jakością, o którym mowa w ust. 1 pkt 5.

§ 7. 1. Kapitan obowiązany jest :

- 1) zapewnić bezpieczeństwo załadunku i rozładunku masowca pozostającego pod jego dowództwem;
- 2) przed przewidywanym czasem przybycia statku do terminalu, z odpowiednim wyprzedzeniem, przekazać przedstawicielowi terminalu informacje określone w załączniku nr 3 do zarządzenia;
- 3) upewnić się przed każdym załadunkiem stałego ładunku masowego, że otrzymał informacje o ładunku wymagane rozporządzeniem i w przypadku gdy jest to konieczne - deklarację gęstości stałego ładunku masowego określona w formularzu zgłoszenia ładunku;
- 4) upewnić się przed rozpoczęciem jak również podczas załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych o wykonaniu obowiązków, określonych w załączniku nr 4 do zarządzenia.

2. Przedstawiciel terminalu obowiązany jest:

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

**§ 8.1.** Przed załadunkiem lub rozładunkiem stałych ładunków masowych, kapitan uzgadnia z przedstawicielem terminalu plan załadunku lub rozładunku w zakresie mającym wpływ na bezpieczeństwo statku i załogi, zgodnie z przepisami rozporządzenia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**§ 10.1.** Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni kontroluje zgodność funkcjonowania terminali z wymaganiami zarządzenia. Procedura kontroli obejmuje także przeprowadzanie doraźnych inspekcji podczas czynności załadunku lub rozładunku.

2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni może wstrzymać załadunek i rozładunek masowców w przypadku, gdy uzyskał informację o braku współdziałania pomiędzy kapitanem statku a operatorem terminalu oraz ze względu na bezpieczeństwo statku lub załogi a także na dobro środowiska morskiego.

**§ 11. Traci moc:**

- 1) zarządzenie Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i wyładunku ładunku masowców (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2004 r. Nr 62 poz. 1186, z 2005 r. Nr 3 poz. 43 i z 2006 r. Nr 1 poz. 4 oraz Dz. Urz. Woj. Warm. Maz. z 2004 r. Nr 67 poz. 795 i Nr 197 poz. 2837 oraz z 2005 r. Nr 217 poz. 2372);
- 2) zarządzenie Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie dodatkowych wymagań i procedur dotyczących bezpieczeństwa załadunku i wyładunku masowców (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2004 r. Nr 62 poz. 1187 i z 2005 r. Nr 11 poz. 227).

**§ 12.** Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dziennikach Urzędowych Województwa Pomorskiego i Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni  
kpt.ż.w. Wiesław Piotrkowski

Załącznik Nr 1 do zarządzenia Nr 5  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni  
z dnia 15 lipca 2022 r.

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

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

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

Załącznik Nr 2 do zarządzenia Nr 5  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni  
z dnia 15 lipca 2022 r.

### **WYMAGANIA ZWIĄZANE ZE ZGODNOŚCIĄ TERMINALI PODCZAS ZAŁADUNKU I ROZŁADUNKU STAŁYCH ŁADUNKÓW MASOWYCH**

1. Terminale powinny przyjmować do załadunku lub rozładunku stałych ładunków masowych tylko te statki, które są w stanie bezpiecznie zacumować do stanowiska cumowniczego, biorąc pod uwagę głębokość wody przy nabrzeżu, maksymalne wymiary statku, urządzenia cumownicze, urządzenia odbojowe, bezpieczny dostęp do statku z nabrzeża i przewidywane przeszkody w operacjach przeładunkowych.

2. Urządzenia przeładunkowe terminalu powinny być utrzymywane w należytym stanie i posiadać właściwe certyfikaty, zgodnie z odpowiednimi przepisami i normami oraz być obsługiwane przez należycie wykwalifikowany i posiadający odpowiednie uprawnienia personel.

3. Personel terminalu powinien być przeszkolony w zakresie czynności bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców. Szkolenie powinno być zaplanowane tak, by zapewnić znajomość ogólnych typów zagrożeń, występujących podczas załadunku i rozładunku stałych ładunków masowych oraz niekorzystnych skutków, jakie niewłaściwy załadunek lub rozładunek może mieć dla bezpieczeństwa statku.

4. Personel terminalu zatrudniony przy czynnościach załadunku i rozładunku powinien być wyposażony w sprzęt ochronny, jak też musi go używać oraz dla uniknięcia wypadków przy pracy powinien być należycie.

Załącznik Nr 3 do zarządzenia Nr 5  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni  
z dnia 15 lipca 2022 r.

### **INFORMACJE DLA OPERATORA TERMINALU PRZEKAZYWANE PRZEZ KAPITANA**

Kapitan przekazuje przedstawicielowi terminalu następujące informacje:

- 1) przewidywany czas przybycia statku na redę portu - informację tę należy podać możliwie najwcześniej i na bieżąco uaktualniać;
- 2) w chwili przybycia na redę portu należy podać:
  - a) nazwę, znak wywoławczy, numer IMO, banderę i port macierzysty statku,
  - b) plan załadunku lub rozładunku określający ilość ładunku, jego rozmieszczenie w ładowniach, kolejność załadunku lub rozładunku i ilość ładunku do załadowania lub rozładowania w każdym etapie operacji przeładunkowych,
  - c) zanurzenie na wejściu i przewidywane zanurzenie na wyjściu,
  - d) czas wymagany dla balastowania lub wybalastowania,
  - e) całkowitą długość i szerokość statku, długość obszaru ładunkowego od przedniej zrębnicy - najbardziej wysuniętej w kierunku dziobu statku ładowni, do tylnej zrębnicy - najbardziej wysuniętej w kierunku rufy statku ładowni, do którego ładunek ma być załadowany lub z którego ładunek ma być rozładowywany,
  - f) odległość od wodnicy do górnej krawędzi pierwszego luku przeznaczonego do załadunku lub rozładunku i odległość od burty statku do luku ładowni,
  - g) umiejscowienie statkowego trapu głównego,
  - h) prześwit pionowy (odległość od wodnicy zanurzenia do najwyższego punktu statku),
  - i) szczegóły eksploatacyjne i wydajność statkowych urządzeń przeładunkowych, jeśli statek je posiada,
  - j) ilość i typ lin cumowniczych,
  - k) wymagania dodatkowe dla danego typu ładunku dotyczące w szczególności trybowania lub ciągłych pomiarów zawartości wody w ładunku,

- l) szczegóły wszystkich niezbędnych napraw mogących opóźnić cumowanie, rozpoczęcie załadunku lub rozładunku, albo opóźnić wyjście statku po zakończeniu załadunku lub rozładunku,
- m) wszelkie inne informacje związane ze statkiem żądane przez terminal.

Załącznik Nr 4 do zarządzenia Nr 5  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni  
z dnia 15 lipca 2022 r.

### **OBOWIĄZKI KAPITANA PRZED I PODCZAS CZYNNOŚCI ZAŁADUNKU LUB ROZŁADUNKU**

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

- 1) załadunek lub rozładunek oraz wypompowywanie lub pobieranie wody balastowej, prowadzone są pod kontrolą oficera wachtowego;
- 2) rozmieszczenie ładunku i wody balastowej jest monitorowane podczas całego procesu załadunku lub rozładunku w celu upewnienia się, że konstrukcja kadłuba statku nie jest poddana nadmiernym obciążeniom;
- 3) statek pozostanie w pozycji bez przechyłu lub, jeżeli z powodów eksploatacyjnych przechył jest wymagany, to będzie on tak mały, jak to możliwe;
- 4) statek jest bezpiecznie zacumowany, biorąc pod uwagę lokalne warunki pogodowe i prognozę pogody;
- 5) na pokładzie statku jest dostateczna liczba oficerów i załogi do obsługi regulacji lin cumowniczych oraz dla podjęcia odpowiednich działań w normalnych lub wyjątkowych sytuacjach, biorąc pod uwagę konieczność zapewniania załodze wystarczających okresów wypoczynku w celu uniknięcia przemęczenia;
- 6) przedstawiciel terminalu został zawiadomiony o wymaganiach w zakresie trzymowania ładunku, zgodnie z procedurami Kodeksu IMO w sprawie bezpiecznych praktyk dla stałych ładunków masowych;
- 7) przedstawiciel terminalu został zawiadomiony o wymaganiach w zakresie zharmonizowania pomiędzy wybalastowaniem lub balastowaniem, a szybkością załadunku lub rozładunku statku i o wszelkich zmianach w planie balastowym, a ponadto o wszelkich innych okolicznościach mogących wpływać na załadunek lub rozładunek;
- 8) woda balastowa jest wypompowywana z szybkością dostosowaną do uzgodnionego planu załadunku i nie doprowadza do zalewania nabrzeża lub sąsiedniego statku; w przypadku, gdy nie jest wskazane całkowite wybalastowanie statku przed rozpoczęciem fazy trzymowania ładunku, kapitan uzgadnia z przedstawicielem terminalu termin i okres, na jaki załadunek może zostać wstrzymany;
- 9) załodze jest znane porozumienie z przedstawicielem terminalu, odnośnie działań podejmowanych na wypadek deszczu lub innych zmian pogodowych w przypadku, kiedy przy takiej zmianie właściwości ładunku mogą powodować zagrożenie;
- 10) w okresie, kiedy statek jest przycumowany do nabrzeża, na jego pokładzie oraz w pobliżu statku nie prowadzi się żadnych prac z otwartym płomieniem i powodujących wydzielanie dużych ilości ciepła z wyłączeniem tych, na które uzyskano zezwolenie przedstawiciela terminalu i zgodnych ze wszystkimi wymaganiami Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w tym zakresie;
- 11) prowadzony jest ścisły nadzór nad załadunkiem lub rozładunkiem oraz nad statkiem podczas końcowych etapów załadunku lub rozładunku statku;
- 12) przedstawiciel terminalu jest niezwłocznie powiadamiany w przypadku, kiedy proces załadunku lub rozładunku spowodował lub może spowodować uszkodzenia lub sytuację zagrożenia;
- 13) przedstawiciel terminalu jest powiadamiony o czasie rozpoczęcia ostatecznego trzymowania statku, celem umożliwienia zatrzymania taśmy systemu transportującego;
- 14) rozładunek lewej burty ściśle dorównuje rozładunkowi na prawej burcie w tej samej ładowni, celem uniknięcia skręcania konstrukcji statku;

15) w trakcie balastowania jednej lub większej liczby ładowni, wzięto pod uwagę możliwość ulatniania się łatwopalnych oparów z ładowni i podjęto środki ostrożności przed wszelkimi pracami z otwartym płomieniem lub wydzielaniem dużej ilości ciepła, dopuszczonymi obok lub powyżej tych ładowni.

Załącznik Nr 5 do zarządzenia Nr 5  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni  
z dnia 15 lipca 2022 r.

### **INFORMACJE DLA KAPITANA PRZEKAZYWANE PRZEZ OPERATORA TERMINALU**

Przedstawiciel terminalu przekazuje kapitanowi następujące informacje podając:

- 1) nazwę nabrzeża, przy którym ma być prowadzony załadunek lub rozładunek;
- 2) przewidywany czas postoju, zakończenia załadunku lub rozładunku oraz informację o maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu statku przy nabrzeżu i w kanałach podejściowych - informacje te muszą być stale uaktualniane i przekazywane kapitanowi przy potwierdzeniach odbioru kolejnych informacji ETA;
- 3) charakterystykę urządzeń przeładunkowych wraz z nominalną dla danego terminalu ratą załadunku lub rozładunku i ilością używanych urządzeń przeładunkowych, jak również przewidywany czas wymagany do zakończenia każdej fazy załadunku lub rozładunku;
- 4) właściwości nabrzeża lub molo, ze wskazaniem pozycji stałych i ruchomych przeszkód, odbojnic, polerów i urządzeń cumowniczych;
- 5) minimalną głębokość wody wzdłuż nabrzeża oraz w kanałach podejściowych;
- 6) gęstość wody przy nabrzeżu;
- 7) maksymalną odległość między wodnicą, a górną krawędzią zrębnicy lub pokrywy luku ładowni w zależności od tego, która z nich jest odpowiednia dla operacji załadunku lub rozładunku, jak również prześwit pionowy statku;
- 8) miejsce ustawienia trapu głównego i dostępu do statku;
- 9) którą burtą statek ma przycumować do nabrzeża;
- 10) maksymalną dozwoloną prędkość podejścia do nabrzeża, możliwość użycia holowników, ich typ i uciąż na pału;
- 11) kolejność załadunku poszczególnych partii ładunku i wszelkie inne ograniczenia w przypadku, jeżeli nie ma możliwości dokonania załadunku w dowolnej kolejności lub do dowolnej ładowni;
- 12) wszelkie właściwości ładunku przeznaczonego do załadunku, mogące powodować niebezpieczeństwo w przypadku ich umieszczenia w styczności z innym ładunkiem lub pozostałościami na pokładzie statku;
- 13) wcześniejsze informacje na temat proponowanych operacji załadunku lub rozładunku oraz zmiany w istniejących planach załadunku lub rozładunku;
- 14) czy urządzenia przeładunkowe terminalu są zamontowane na stałe lub czy mają jakiegokolwiek ograniczenia poruszania się;
- 15) wymaganą ilość i typ lin cumowniczych;
- 16) ostrzeżenia o nietypowych urządzeniach cumowniczych;
- 17) wszelkie ograniczenia w balastowaniu i wybalastowaniu;
- 18) maksymalne dopuszczalne zanurzenie na wejściu i wyjściu z portu;
- 19) wszelkie inne informacje związane z terminalem, żądane przez kapitana.