

**Instrukcja - Procedura autoryzacji
zbiornikowca zawijającego do terminalu
LNG w Świnoujściu**

PE-PI-10-2

Charakterystyka, wydania, rozdysponowanie i rewizje dokumentu

Charakterystyka dokumentu

Obszar merytoryczny	Operacje Portowe
Kategoria	Instrukcja
Właściciel merytoryczny dokumentu	Kierownik Działu Eksploatacji
Powiązane regulacje wewnętrzne	Instrukcja Terminalu, Instrukcja Obsługi Instalacji Rozładunkowej (10) - PE-OI-10-3-2, Procedura – Prowadzenie operacji portowych w Morskim Terminalu LNG – PE-PP, Instrukcja - Morskie Procedury Eksploatacyjne i Bezpiecznego Postoju Zbiornikowca LNG – PE-PI-10-1

Rozdysponowanie wersji papierowej dokumentu i dekretacja

Rozdysponowanie dokumentu w wersji papierowej i elektronicznej							Intranet
WERSJA	Oryginał – wersja papierowa	Wersja elektroniczna 1	Wersja elektroniczna 2	Wersja elektroniczna 3	Wersja elektroniczna 4	Wersja elektroniczna 5	Tak/Nie
4.0	PE-EU	PE-EE					TAK
DEKRETACJA	KDUR, ZKDUR	KDE, ZKDE					
		Koord. Op. Port.					
		KZ					

Regulacja ma charakter techniczny i funkcjonalny i nie podlega opiniowaniu Działu Prawnego, zgodnie z zapisami Procedury nadzoru nad dokumentami i zapisami.

Dokonane zmiany

WERSJA	OPIS DOKONANYCH ZMIAN	OPRACOWAŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZIŁ	DATA
2.0	Walidacja techniczna w oparciu o uwagi dostawcy LNG.	Adam Łupkowski			08.01.15
3.0	Aktualizacja ogólna w oparciu o Morskie Procedury Eksploatacyjne i Bezpiecznego Postoju Zbiornikowca LNG – wer. 3.0	Adam Łupkowski			24.05.17
5.0	Aktualizacja ogólna w oparciu o Instrukcję - Morskie Procedury Eksploatacyjne i Bezpiecznego Postoju Zbiornikowca LNG – wer. 5.0	Marek Milanowski	Michał Krysa		

<u>WERSJA</u>	<u>OBYWIAZUJE</u>	<u>OD</u>	<u>ZATWIERDZIŁ</u>
<u>DNIA</u>			

Spis treści

Charakterystyka, wydania, rozdysponowanie i rewizje dokumentu	2
Wprowadzenie.....	5
Cel utworzenia i zakres stosowania procedury autoryzacji.....	5
Definicje i skróty	5
Algorytm autoryzacji.....	8
Zadanie i części składowe procedury autoryzacji	9
Przebieg procedury autoryzacji.....	9
Krok – 1 Wstępna wymiana informacji.....	9
Krok 2 - Studium zgodności statek / terminal	12
Krok 3 – Inspekcje bezpieczeństwa na zbiornikowcu LNG	15
Krok 4 – Test wyładunku.....	16
Krok 5 – Kontrola statku po udzieleniu autoryzacji	16
Lista załączników	17

Wprowadzenie

Procedura autoryzacji przedstawiona w niniejszym dokumencie określa kroki jakie należy podjąć w celu przeprowadzenia studium zgodności i autoryzacji zbiornikowca LNG zawijającego do terminalu LNG w Świnoujściu.

Zgodnie z SIGTTO „Ship Vetting and its Application to LNG” Operator Terminalu LNG powinien:

- upewnić się, że odpowiedni personel został poinformowany o konieczności przeprowadzenia inspekcji na zbiornikowcu LNG, i w związku z tym zapewniony został inspektorom swobodny dostęp do statku;
- jest zalecane by Operator Terminalu miał pełny dostęp do raportów SIRE;
- upewnić się, że personel Operatora Terminalu dysponuje odpowiednią wiedzą i doświadczeniem w zakresie operacji morskich by w pełni zinterpretować raport SIRE;
- w przypadku stwierdzenia niezgodności poinformowanie wszystkich zainteresowanych stron w tym kapitana zbiornikowca LNG o ich wystąpieniu;
- w miarę możliwości udostępnić informacje o terminalu na stronie internetowej Operatora.

Cel utworzenia i zakres stosowania procedury autoryzacji

Procedura ma na celu zapewnienie, że każdy zbiornikowiec zawijający do terminalu LNG w Świnoujściu, jego właściciel i/lub operator zostali poddani procesowi weryfikacji pod względem bezpieczeństwa, jakości oraz zarządzania ryzykiem przed udzieleniem autoryzacji do zawinięcia i rozładunku LNG

Wszystkie zbiornikowce LNG nominowane do zawinięcia do terminalu LNG w Świnoujściu muszą spełniać wymogi właściwego w tym zakresie prawa międzynarodowego i polskiego oraz ogólnie przyjętych zaleceń i standardów opisanych w publikacjach SIGTTO i OCIMF dotyczących branży LNG.

Niniejsza procedura obowiązuje wszystkie zbiornikowce LNG, dla których planowane jest zawinięcie do terminalu LNG w Świnoujściu.

Definicje i skróty

IMO –International Maritime Organisation

ISGOTT – International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals

Polskie LNG S.A. (PLNG) - spółka działająca w sektorze energetycznym, świadcząca usługi dla Użytkowników Terminalu, w tym rozładunku, składowania procesowego i regazyfikacji LNG.

Operator Terminalu – Polskie LNG S.A.

Instrukcja - Morskie Procedury Eksploatacyjne i Bezpiecznego Postoju Zbiornikowca LNG (PLNG Marine Operations Manual and Safe LNG Carrier Berthing Procedure) - Zatwierdzona przez Operatora Terminalu instrukcja (manual) stworzona dla potrzeb Użytkowników Terminalu w Świnoujściu, przewoźników, kapitanów statków i agentów. Instrukcja zawiera kluczowe procedury dostępu do Terminalu, procedury podejścia, procedury operacyjne, rysunki przyłączeniowe, procedury kompatybilności i zagadnienia prawne.

Instrukcja Terminalu - Instrukcja ruchu i eksploatacji Terminalu, wydana przez Operatora, będąca regulaminem korzystania z Terminalu przez Użytkowników Terminalu.

Kierownik rozładunku / Loading Master – osoba wyznaczona przez Operatora Terminalu, odpowiadającą za operację rozładunku LNG. Jest on pracownikiem Operatora Terminalu.

LNG – skroplony gaz ziemny – Produkt w stanie płynnym składający się głównie z metanu, otrzymywany z gazu ziemnego w wyniku jego schłodzenia do temperatury co najmniej -161°C i przechowywany w zbiorniku kriogenicznym, o parametrach jakościowych określonych w Instrukcji Terminalu albo uzgodnionych pisemnie z Użytkownikiem Terminalu pod rygorem nieważności.

Ładunek – Skroplony Gaz Ziemny – Liquefied Natural Gas (LNG) przeznaczony do wyładowania na Terminalu LNG w Świnoujściu.

Niezgodność – Nie spełnienie przez statek wymagań Konwencji Międzynarodowych, przepisów państwa bandery, wymagań towarzystw klasyfikacyjnych, przepisów portowych i/lub prawa lokalnego.

Obserwacja – Niezgodność ze standardami wyznaczonymi przez SIGTTO, OCIMF i/lub innymi międzynarodowymi standardami w zakresie bezpieczeństwa transportu i przeładunku.

OCIMF – Oil Company International Marine Forum

Studium zgodności – Proces, który ma na celu upewnienia się przez Użytkownika i Operatora Terminalu oraz właściciela/operatora statku, że dany zbiornikowiec LNG będzie w stanie bezpiecznie podejść do nabrzeża wyładunkowego terminalu LNG w Świnoujściu, zacumować, połączyć manifold z ramionami rozładowniczymi terminalu, wyładować LNG, odcumować i odejść od nabrzeża. Wymienia się w nim oraz porównuje informacje na temat wymiarów i charakterystykę techniczną zbiornikowca LNG i części morskiej terminalu, urządzeń cumowniczych, możliwość bezpiecznego ulokowania trapu na pokładzie zbiornikowca, zakresu

operacyjnego ramion rozładunkowych, jak również kompatybilność systemów awaryjnego zatrzymania wyładunku (ESD) pomiędzy statkiem, a terminalem LNG łącznie z komunikacją głosową.

Towarzystwo Klasyfikacyjne – Towarzystwo klasyfikacyjne będące członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS – International Association of Classification Societies).

Użytkownik Terminalu – Osoba fizyczna lub prawna a także jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, lecz posiadająca zdolność prawną, która korzysta z usług regazyfikacji lub usług dodatkowych na podstawie umowy zawartej z Operatorem Terminalu.

Statek nieautoryzowany – Zbiornikowiec LNG, który nie spełnia wymagań Procedury autoryzacji zbiornikowca zawijającego do terminalu LNG w Świnoujściu, upłynął okres ważności jego autoryzacji lub zawija do terminalu LNG Świnoujściu po raz pierwszy

SIGTTO – Society of International Gas Tankers & Terminal Operators

SIRE – Ship Inspection Report Exchange – Program rozpoczęty przez OCIMF stanowiący bazę poufnych informacji i raportów z inspekcji zbiornikowców. Baza danych stanowi narzędzie do oceny ryzyka dla podmiotów zaangażowanych w transport i przetładunek LNG. Do korzystania z bazy danych SIRE uprawnieni są przede wszystkim właściciele i operatorzy terminali i zbiornikowców LNG oraz instytucje (w tym również administracja morska) zajmujące się bezpieczeństwem statków i terminali.

Statek – Zbiornikowiec LNG, którego właściciel lub operator wystosował do operatora terminalu wniosek o autoryzację.

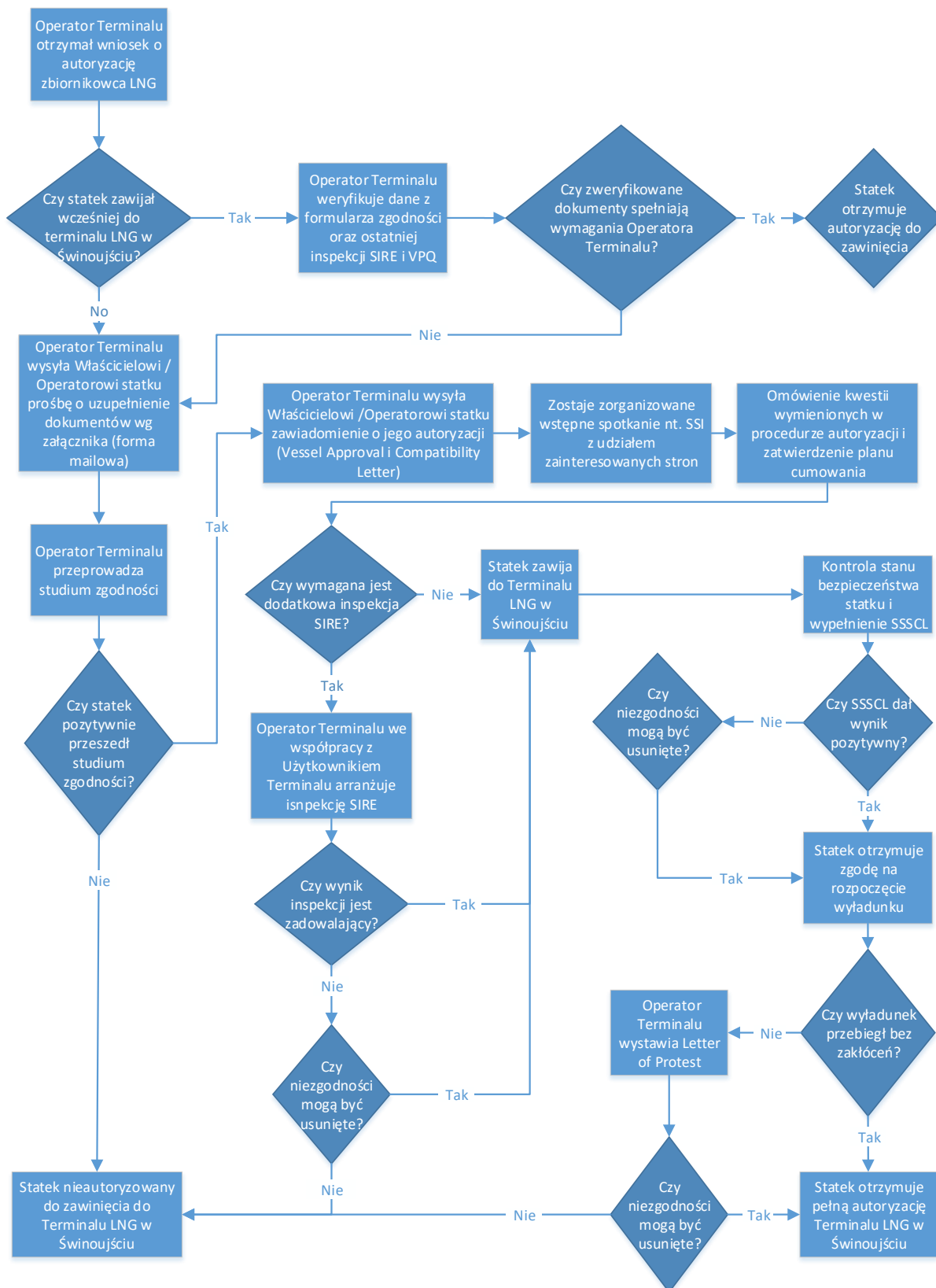
Właściciel/operator statku - podmiot który we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.

Vetting – Proces, który ma na celu kompleksową ocenę zdolności statku do bezpiecznego transportu i przetładunku LNG. Procedura vettingowa zakłada użycie raportów SIRE, CDI, Państwa Portu (PSC Inspections), Państwa Bandery (Flag State Profile), Towarzystw Klasyfikacyjnych (Class Profile), Terminali (Terminal Feedback) oraz, dla starszych statków, Programu oceny stanu technicznego (Condition Assessment Programme).

PLNG nie zajmuje się bezpośrednio vettingiem statków, ale stosuje powyższe informacje do oceny statku w procedurze autoryzacji zbiornikowca zawijającego do terminalu LNG w Świnoujściu.

PLNG zastrzega sobie prawo do zlecenia vettingu dowolnego statku poddawanego Procedurze Autoryzacji podmiotom zewnętrznym.

Algorytm autoryzacji



Uwaga:

- **Spotkanie SSI jest organizowane jednorazowo i w przypadku, jeśli konieczność zorganizowania takiego spotkania wynika z niniejszej procedury lub z Instrukcji Terminalu**

Zadanie i części składowe procedury autoryzacji

Zadaniem procedury autoryzacji jest sprawdzenie kompatybilności statku ubiegającego się o możliwość zawinięcia do Terminalu LNG w Świnoujściu. Kontroli kompatybilności podlegają zarówno aspekty techniczno-projektowe, jak i komunikacja oraz bezpieczeństwo.

Niniejsza procedura ma na celu przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa operacji wyładunku LNG.

Procedura autoryzacji opiera się w głównej mierze na przyjętych przepisach międzynarodowych, zaadaptowanych zarówno przez państwo bandery statku, jak i państwo portu, w którym zlokalizowany jest terminal, a także na rekomendacjach organizacji branżowych SIGTTO i OCIMF.

Procedura autoryzacji zbiornikowca składa się z następujących kroków:

- **Krok 1 – Wstępna wymiana informacji.**
- **Krok 2 – Studium zgodności statek/terminal.**
- **Krok 3 – Inspekcje bezpieczeństwa statku.**
- **Krok 4 – Test wyładunku i autoryzacja statku.**
- **Krok 5 – Kontrola statku po udzieleniu autoryzacji.**

Przebieg procedury autoryzacji

W kolejnych punktach znajduje się opis poszczególnych kroków jakie należy podjąć w celu zrealizowania procedury autoryzacji zbiornikowca zawijającego do terminalu LNG w Świnoujściu.

Krok – 1 Wstępna wymiana informacji

Głównym zadaniem realizowanym w tym kroku jest zgromadzenie wszystkich niezbędnych materiałów tj.: danych technicznych, schematów i innych informacji potrzebnych do zapewnienie właściwego dopasowania statku do nabrzeża. Zadanie to polega na wymianie informacji potrzebnych do przeprowadzenia studium zgodności pomiędzy właścicielem /operatorem statku a Operatorem Terminalu. Poniżej znajduje się lista dokumentów jakie

muszą być udostępnione przez każdą ze stron przed udzieleniem statkowi pełnej autoryzacji. Potrzebne dokumenty mogą zostać wymienione pomiędzy stronami zarówno w jednym pakiecie (opcja preferowana przez Operatora Terminalu), jak i na bieżąco w miarę postępu procedury autoryzacji.

Dokumenty jakie powinny zostać udostępnione właścicielowi/operatorowi oraz kapitanowi statku przez Operatora Terminalu:

- Instrukcja – Morskie Procedury Eksploatacyjne i Bezpiecznego Postoju Zbiornikowca LNG,
- Instrukcja - Procedura Autoryzacji Zbiornikowca Zawijającego do Terminalu LNG w Świnoujściu,
- formularz Listy kontrolnej zgodności statek / terminal – zgodny z wzorem SIGTTO Compatibility Check List, wypełniony w części dotyczącej terminalu

Zgodnie z rekomendacją SIGTTO wyżej wymienione dokumenty są dostępne na stronie internetowej Operatora www.polskieng.pl. Właściciel/operator statku jest zobowiązany zapoznania się z treścią Przepisów Portowych oraz zasięgnięcia wszelkich informacji dotyczących procedur wejścia do portu i pilotażu od odpowiednich władz i instytucji bezpośrednio lub za pośrednictwem agenta.

Instrukcja – Morskie Procedury Eksploatacyjne i Bezpiecznego Postoju Zbiornikowca LNG zawiera dużą część tych informacji wraz z odnośnikami do przepisów prawa i materiałów źródłowych jednakże ich znajomość nie zwalnia podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczne wprowadzenie, zacumowanie, rozładunek, odcumowanie i wyjście z portu zbiornikowca LNG, z obowiązku znajomości przepisów prawa regulujących te kwestie.

Dokumenty jakie powinny zostać przekazane Operatorowi Terminalu LNG w Świnoujściu przez właściciela/operatora statku przed tak zwanym spotkaniem wstępnym SSI (jeśli konieczność zorganizowania takiego spotkania wynika z niniejszej procedury lub z Instrukcji Terminalu), w momencie złożenia wniosku o autoryzację statku (dokumenty załączone do wniosku o autoryzację statku):

- formularz Listy kontrolnej zgodności statek / terminal – zgodny z wzorem SIGTTO Compatibility Check List, uzupełniony w części dotyczącej statku,
- schemat ogólnych rozwiązań (ang. general arrangement plan), schemat i wymiary manifoldu (z podaniem wysokości nad płaszczyzną podstawową i nad letnią linią ładunkową, parametrów i rodzaju filtrów ładunkowych), schemat dziobówki (forecastle), pokładu rufowego (poop deck), części równoległej kadłuba (paralel/flat body), pokładu ładunkowego (trunk deck), pokładu głównego (main deck) ze

- wskazaniem miejsca na ulokowanie trapu (gangway landing area), typ i dopuszczalne obciążenie robocze wind cumowniczych i cum;
- certyfikaty i dopuszczalne obciążenie robocze kluz dla holowników asystujących (Emergency Towing, zgodnie z rekomendacjami OCIMF SWL co najmniej 200 ton);
 - OCIMF Vessel Particulars Questionnaire wydany nie później niż rok przed złożeniem wniosku o autoryzację Tankowca;
 - raport OCIMF TMSA wydany jak wyżej;
 - OCIMF SIRE report – raport z inspekcji dostępny na stronie internetowej OCIMF. (W przypadku Tankowców oddanych do użytkowania nie później niż 20 lat przed złożeniem wniosku o autoryzację raport powinien być wydany nie później niż rok przed złożeniem wniosku o autoryzację Tankowca. W przypadku Tankowców oddanych do użytkowania powyżej 20 lat przed złożeniem wniosku o autoryzację, raport powinien być wydany nie później niż pół roku przed złożeniem wniosku o autoryzację Tankowca.);
 - W przypadku Tankowców oddanych do użytkowania powyżej 20 lat przed złożeniem wniosku o autoryzację dodatkowo certyfikat CAP (Condition Assessment Programme) wydany nie później niż dwa (2) lata przed złożeniem wniosku o autoryzację Tankowca;
 - studium cumowania dla Tankowca podlegającego autoryzacji z podanym maksymalnym obciążeniem cum dla Niekorzystnych Warunków Pogodowych, przygotowane za pomocą programu Optimoor - na podstawie danych urządzeń odbojowych i cumowniczych znajdujących się w formularzu Listy kontrolnej zgodności statek / terminal – zgodnym z wzorem SIGTTO Compatibility Check List, wypełnionym w części dotyczącej terminalu
 - formularz Gas Form C;
 - krzywe wydajności pomp ładunkowych i maksymalna rata wyładunkowa;
 - świadectwo kalibracji systemu pomiarowego załadunku i wyładunku oraz zatwierdzone tabele pomiaru zbiorników (ang. Certificate of Accuracy of the Custody Transfer Measurement System and approved Tank Gauge tables),
 - certyfikat systemu CTMS oraz informacje dotyczące ostatniej kalibracji;
 - Survey Class Status Report wydany nie później niż w poprzednim kwartale w stosunku do danego kwartału danego roku, w którym składany jest wniosek o autoryzację Tankowca;
 - certyfikat uczestnictwa w renomowanym stowarzyszeniu ubezpieczeń wzajemnych P&I Club;
 - procedury awaryjne statku związane z operacjami ładunkowymi, cumowaniem oraz procedury przeciwpożarowe przy terminalu – zgodnie

- z Kodeksem ISM (Contingency Plans for cargo operations, mooring and fire fighting),
- procedury bezpieczeństwa w trakcie załadunku i wyładunku Tankowca zacumowanego (ang. Ship Operational and Safety Procedures while alongside),
 - kopię pełnej dokumentacji ostatniej inspekcji dokonanej przez towarzystwo klasyfikacyjne i instytucje weryfikacyjne oraz wyniki kontroli państwa portu (ang. Copy of latest Inspection Report of Classification Society, Vetting and Port State Control).

Powyższe dokumenty w formie elektronicznej należy przesać na adres mailowy: compatibility@polskieng.pl

Krok 2 - Studium zgodności statek / terminal

Poza weryfikacją zgodności technicznej, bardzo istotne jest wzajemne poznanie procedur operacyjnych statku i terminala. Osiąga się to poprzez dokładną analizę dokumentów wskazanych w Kroku 1.

Zadaniem Specjalisty ds. Operacji Portowych/Kierownika Rozładunku jest upewnienie się, że zgromadzono i wymieniono wszystkie informacje konieczne do przeprowadzenia studium zgodności.

Specjalista ds. Operacji Portowych/ Kierownik Rozładunku w zależności od tego czy dany statek zawija do terminalu LNG w Świnoujściu po raz pierwszy czy też nie, przeprowadzi i/lub zweryfikuje istniejące studium zgodności statek/terminal i na podstawie jego wyniku zarekomenduje Operatorowi Terminalu podjęcie jednej z trzech decyzji tj.:

- **Stwierdzenie, że statek jest kompatybilny z terminalem;**
- **Stwierdzenie, że statek będzie kompatybilny z terminalem pod warunkiem usunięcia wskazanych w Zawiadomieniu o autoryzacji (Vessel Approval and Compatibility Letter) niezgodności;**
- **Stwierdzenie, że statek nie jest kompatybilny z terminalem i nie jest możliwe jego cumowanie i/lub rozładunek LNG na terminalu w Świnoujściu.**

Zgodnie z Instrukcją Terminalu:

„Wynik studium zgodności zostanie przesłany Użytkownikowi Terminalu.

W przypadku pozytywnego wyniku studium zgodności, tj. gdy stwierdzone zostanie, że dany tankowiec będzie w stanie bezpiecznie zacumować, połączyć swój manifold ładunkowy z ramionami rozładunkowymi Terminalu oraz wyładować LNG, Operator udzieli autoryzacji dla danego tankowca.

W przypadku negatywnego wyniku studium zgodności, Operator odrzuci wniosek Użytkownika Terminalu o autoryzację tankowca"

Dalsze postępowanie w przypadku stwierdzenia niezgodności również określa Instrukcja Terminalu, a mianowicie:

„W przypadku powstania wątpliwości co do możliwości udzielenia tankowcowi autoryzacji, których usunięcie wymagać będzie przeprowadzenia inspekcji tankowca, Operator może zażądać od Użytkownika Terminalu zorganizowania (zlecenia) inspekcji zgodnej z wymogami Operatora.

Użytkownik Terminalu niezwłocznie po przeprowadzeniu inspekcji poinformuje Operatora o wynikach inspekcji na piśmie. Jeżeli inspekcja wykaże niezgodności uniemożliwiające udzielenie autoryzacji, inspektor sporządzi wykaz tych niezgodności, a następnie przekaże go Użytkownikowi Terminalu, armatorowi i Operatorowi. Raport Użytkownika Terminalu w przedmiocie sposobu usunięcia niezgodności stanowić będzie podstawę do podjęcia przez Operatora decyzji o autoryzacji. Tankowiec, w stosunku do którego Operator nie ma żadnych zastrzeżeń w rezultacie przeprowadzonego studium zgodności, a w przypadku zwołania spotkania lub inspekcji, także w związku z tym spotkaniem lub inspekcją, uzyskuje autoryzację. Koszty inspekcji, która nie potwierdziła wątpliwości Operatora, przeprowadzonej na żądanie Operatora, poniesie Operator”.

Analiza dokumentów

Zgodnie z Instrukcją Terminalu analiza dokumentów wymienionych w kroku 1 zostanie dokonana w następujących aspektach:

- zgodność statku, nabrzeża i stanowiska rozładunkowego pod względem technicznym;
- zgodność wyposażenia statku w urządzenia nawigacyjne i środki oraz procedury bezpieczeństwa z obowiązującymi przepisami;
- zgodność systemów komunikacji statku i operatora terminalu;
- zgodność parametrów urządzeń przetadunkowych – skalowanie zbiorników i rozliczeniowy system pomiaru przetadunku (CTMS) muszą być zatwierdzone przez właściwe dla statku towarzystwo klasyfikacyjne;
- uzgodnienie technologii i procedury cumowania i postojów przy nabrzeżu.

Wstępne wyniki przeprowadzonych analiz zostaną przesłane Użytkownikowi Terminalu, a także właścicielowi/operatorowi statku. Na tym etapie w przypadku pozytywnego przejścia studium zgodności przez statek, Operator Terminalu wyśle Użytkownikowi Terminalu, a także właścicielowi/operatorowi statku Zawiadomienie o Autoryzacji Statku (Vessel Approval and Compatibility Letter) będące załącznikiem do niniejszej procedury. Przesłanie przez

Operatora Terminalu Użytkownikowi Terminalu powyższego zawiadomienia stanowi wypełnienie punktu 7.1.10 Instrukcji Terminalu.

Wstępne spotkanie SSI (Ship/Shore Interface)

Zgodnie z Instrukcją Terminalu:

Po przeprowadzeniu studium zgodności, na uzasadnione żądanie Operatora, i tylko w przypadku, gdy z przeprowadzonego studium zgodności wynikać będzie konieczność usunięcia ewentualnych niezgodności wskazanych w zawiadomieniu o autoryzacji, Użytkownik Terminalu zaaranżuje we własnym imieniu i na własny koszt spotkanie na terenie Polski, w którym będą uczestniczyć przedstawiciele: armatora, Użytkownika Terminalu, spedytora, Kapitana Portu i stacji pilotów oraz Operatora Terminalu. Celem spotkania będzie w szczególności wspólna weryfikacja parametrów Portu Wyładunku (w tym Stanowiska Rozładunkowego) i Tankowca, systemów bezpieczeństwa, komunikacji i połączeń Tankowca ze Stanowiskiem Rozładunkowym oraz określenie zadań Stron. Spotkanie takie musi zostać bezwzględnie zorganizowane przed zawinięciem pierwszego zbiornikowca LNG do Terminalu w Świnoujściu.

Agenda wstępnego spotkania SSI powinna składać się z następujących punktów:

1. Porównanie systemów zarządzania procedurami nautycznymi.
2. Omówienie wzajemnych procedur cumowania wraz z analizą studium cumowania przygotowanego za pomocą programu Optimoor.
3. Omówienie procedur holowniczych w tym wyposażenia holowników.
4. Porównanie procedur SSI.
5. Omówienie zgodności tzw. interfejsów technologicznych:
 - Systemów ESD,
 - Konfiguracji manifoldu i ramion rozładunkowych,
 - Procesów technologicznych schładzania ramion i wyładunku,
 - CTMS,
 - Bunkrowanie, dostawy statkowe i zdawanie odpadów.
6. Wszelkie inne kwestie mające wpływ na bezpieczeństwo planowanej operacji zawinięcia, cumowania, rozładunku, odcumowania i wyjścia z portu zbiornikowca LNG.

Plan cumowania

W czasie wstępnego spotkania SSI zostanie uzgodniony i zatwierdzony przez wszystkie strony biorące udział w operacji plan cumowania. Oryginał planu cumowania będzie w posiadaniu Operatora Terminalu, a kopie zostaną

przekazane Użytkownikowi, pilotom, kapitanom holowników, cumownikom i wszystkim zainteresowanym. Plan cumowania musi zawierać symulację obciążeń systemu cumowniczego przygotowaną za pomocą programu Optimoor. W przypadku, gdy wstępne spotkanie SSI nie zostanie zorganizowane plan cumowania zostanie uzgodniony w drodze uzgodnień roboczych pomiędzy właścicielem/operatorem statku, a Operatorem Terminalu, a następnie formalnie zatwierdzony.

Krok 3 – Inspekcje bezpieczeństwa na zbiornikowcu LNG

Zgodnie z rozdziałem 3. niniejszej procedury PLNG ma prawo do zlecenia vettingu dowolnego statku poddanego procedurze autoryzacji podmiotom zewnętrznym.

Ewentualna inspekcja zostanie przeprowadzona **przed zawinięciem statku do terminalu LNG w Świnoujściu** przez inspektora wskazanego i autoryzowanego przez Operatora Terminalu.

Wynik inspekcji, od którego między innymi uzależnione jest udzielenie statkowi autoryzacji nie powinien mieć wpływu na ocenę w pozostałych aspektach związanych z bezpieczeństwem zbiornikowca LNG – zwłaszcza w odniesieniu do Przepisów Portowych. Innymi słowy musi ona zostać dokonana niezależnie od wyniku inspekcji SIRE.

Lista uwag i ewentualnych niezgodności/uchybień zostanie przekazana kapitanowi zbiornikowca LNG w czasie spotkania podsumowującego inspekcję. Lista uwag jest również wysyłana do załadowcy, który powinien przestać ją do właściciela statku oraz do czarterującego.

Po otrzymaniu i weryfikacji harmonogramu działań niezbędnych do usunięcia ewentualnych niezgodności/uchybień wskazanych w raporcie SIRE Operator Terminalu LNG w Świnoujściu podejmie decyzję czy dany statek jest autoryzowany do zawinięcia.

Właściciel/operator statku powinien powiadomić Operatora Terminalu LNG w Świnoujściu lub upewnić się, że został on powiadomiony w przypadku, gdy statek, który uzyskał wcześniej autoryzację od PLNG został odrzucony przez jakiegokolwiek innego operatora lub nie przeszedł pomyślnie inspekcji bezpieczeństwa. Właściciel/operator statku powinien również dostarczyć Operatorowi Terminalu wszelkich informacji o okolicznościach powyższych zdarzeń.

Krok 4 – Test wyładunku

W zależności od wyniku postępowania opisanego w poprzednich krokach statek może zostać zaakceptowany do przeprowadzenia tzw. testu wyładunku. W przypadku odrzucenia statku na tym etapie właściciel /operator statku ma prawo na własny koszt, na własne ryzyko i po ustaleniu z Operatorem Terminalu, wystąpić do Operatora Terminalu o przeprowadzenie powtórnej inspekcji bezpieczeństwa.

Test wyładunku przeprowadza się w celu ostatecznej weryfikacji kompatybilności statku z terminalem i oceny stopnia znajomości procedur ładunkowych terminalu przez załogę zbiornikowca LNG.

Przed rozpoczęciem operacji wyładunku LNG musi zostać zorganizowane spotkanie przed wyładunkiem (Pre-discharge meeting), na którym następuje weryfikacja i wypełnienie SSSCL (zgodnie z instrukcją wypełniania zawartą w ISGOTT) oraz uzgodnienie procedur bezpieczeństwa między statkiem i terminalem SSSP.

Podczas powyższego spotkania powinny być również poruszone wszelkie inne kwestie mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji wyładunku. Uzgodnione SSSP oraz SSSCL powinny zostać podpisane przez kapitana lub starszego oficera zbiornikowca LNG oraz upoważnionego przedstawiciela Operatora Terminalu.

Po dopełnieniu powyższych formalności, w zależności od wyniku weryfikacji kompetencji załogi statku, Operator Terminala podejmuje jedną z trzech decyzji:

- Statek nie zostanie ponownie autoryzowany przez terminal;
- Statek zostanie autoryzowany przez terminal, ale będzie podlegał ponownej weryfikacji i testowi wyładunkowemu przez kolejne trzy lata;
- Statek otrzyma pełną autoryzację terminalu bez konieczności ponownej weryfikacji przez okres trzech lat.

Krok 5 – Kontrola statku po udzieleniu autoryzacji

Przed i w trakcie każdego zawinięcia do terminalu LNG w Świnoujściu Użytkownik Terminalu powinien zapewnić pomoc w rozwiązaniu jakichkolwiek nagłych kwestii/problemów związanych z zawinięciem zbiornikowca LNG.

Operator Terminalu oczekuje aktywnego wsparcia ze strony Użytkownika Terminalu poprzez wskazanie i podanie kontaktu do jego przedstawiciela nadzorującego konkretne zawinięcie. Przedstawiciel Użytkownika Terminalu

powinien pozostawać w stałym kontakcie z Operatorem Terminalu i być upoważniony do podjęcia decyzji operacyjnych w imieniu Użytkownika Terminalu w odniesieniu do bezpieczeństwa i ewentualnych niezgodności w specyfikacji ładunku.

Operator Terminalu powinien zostać również powiadomiony o każdej ingerencji w konstrukcję, zmianie parametrów systemu wyładunkowego lub cumowniczego.

Lista załączników

1. PE-PI-10-2-F-1 – LNG Carrier Approval Application Form (Wniosek o autoryzację statku).
2. PE-PI-10-2-F-2 – Notification on LNG Carrier Approval (Zawiadomienie o autoryzacji statku).
3. PE-PI-10-2-F-3 – PLNG_SSI_Check_List_Confirmation_List_Rev._9.0 (Lista kontrolna zgodności statek – terminal).

Lp.	Numer załącznika	We rsja	Uwagi	OPRACOWA ł	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZ ił	DATA
1.	PE-PI-10-2-F-1 – LNG Carrier Approval Application Form (Wniosek o autoryzację statku)	4.0		M. Milanowski	M. Krysa		
2.	PE-PI-10-2-F-2 – Notification on LNG Carrier Approval (Zawiadomienie o autoryzacji statku)	4.0		M. Milanowski	M. Krysa		
3.	PE-PI-10-2-F-3 – PLNG_SSI_Check_List_Confirmation_List_Rev._9.0 (Lista kontrolna zgodności statek – terminal)	9.0		M. Milanowski	M. Krysa		