



ArcelorMittal

Terminal - Informationsbroschüre -

GERMAN



ArcelorMittal Hamburg GmbH

Adresse Dradenustraße 33
 21129 Hamburg

Telefon +49 40 7408 0

Webseite <https://hamburg.arcelormittal.com/>

Hamburg Port Authority

Adresse Neuer Wandrahm 4
 20457 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 428 47 - 0
Fax: +49 (0)40 428 47 - 2325

Webseite www.hamburg-port-authority.de



Terminal - Informationsbroschüre -

GERMAN

Verkehrsanbindungen

- Autobahn A7 Abfahrt Waltershof
- Werkseigene Gleisanlage

Terminaldaten

Kailänge:

- Verschiffungskai: 346 m
- Binnenschiffskai: 140 m

Wassertiefe:

- 13,6 m bei MTNW (Mittleres Tide-Niedrigwasser) im Tiefwasserbecken
- 10,7 m bei MTNW in der Zufahrt (Köhlfleet bis Dradenau-Hafen)

Technische Ausstattung:

- 1x Wippkran von: 45 mtons
- 1x Kranbrücke von: 25,0 mtons
- 1x Hydraulikbagger 3,0 mtons

Ansprechpartner

Geschäftsführung: Dr. Uwe Braun

Telefon +49 (0)40 7408-400

Telefax +49 (0)40 7408-213

Email uwe.braun@arcelormittal.com

Terminalleitung: Steffen Lohmann

Telefon +49 (0)40 7408-452

Telefax +49 (0)40 7408-250

Email steffen.lohmann@arcelormittal.com

Bereichsleitung: Marc Schölermann

Telefon +49 (0)40 7408-254

Telefax +49 (0)40 7408-250

Email marc.schoelermann@arcelormittal.com



Terminal - Informationsbroschüre -

GERMAN

Terminalspezifische Daten

1. Allgemeine Information

- ArcelorMittal ist ein Küstenstahlwerk am seeschifftiefen Wasser mit Direkreduktions-Anlage und steht im **Dradenau-Hafen** von Hamburg auf einem Gelände von nur 590.000 m2.
- Jährliche Umschlags- und Produktionsmengen:

Produktion von Halbzeug (Knüppel):	1.100.000 t
Produktion von Walzdraht und Betonstahl:	800.000 t
Produktion von Eisenschwamm:	600.000 t
Einfuhr von Eisenerz, Eisenerz-Pellets über See:	900.000 t
Einfuhr von Schrott über See:	250.000 t
Ausfuhr von Knüppel, Betonstahl, Walzdraht über See:	300.000 t

2. Maximalwerte Schiffsabfertigung

- Schiffstyp max.: Panmax Carrier
- Schiff max. Breite: 33 m
- Schiff max. Länge: 270 m
- Schiff max. Tiefgang: gem. Auskunft HPA

3. Wasserbedingungen am Liegeplatz

- Tidenhub: 3,6 m

4. Überladehöhen bzw. Maximalhöhe

- Bulk-Carrier bei Erzentlöschung mit Greifer: 15,0 m
- Bulk-Carrier und Kombi-Schiffe mit Traversenverladung: 11,5 m

5. Festmacheeinrichtungen und Beaufsichtigung

- Es stehen 18 Poller in einem Abstand von jeweils 25m bis 31m zur Verfügung.
Die Beaufsichtigung erfolgt durch den Schichtführer des Terminalbetreibers. Der Schichtführer ist rundum die Uhr unter +49 (0) 40 7408 293 erreichbar.

6. Lade-/Löschraten

- Draht: 2.500 mtons pro 24 Stunden, WWD, SSHEX UU, WP
- Knüppel: 2.500 mtons pro 24 Stunden, WWD, SSHEX UU, WP
- Eisenerz: 18.000 mtons pro 24 Stunden, WWD, SSINC UU, WP
- Schrott: ca. 1.000 mtons pro 24 Stunden in Abhängigkeit von der Schrottsorten, WWD, SSHEX UU, WP
Bis 6.000 mtons - kostenlose Abfertigung
Mehr als 6.000 mtons - Kosten für die Abfertigung werden geteilt.

Terminalspezifische Daten

7. Löschfreie Tage

- Es gelten die im Bundesstaat Hamburg gesetzlich geregelten Feiertage, welche nicht mit löschfreien Tagen gleichzusetzen sind. Die Festlegung von löschfreien Tagen obliegt der Terminalleitung.

8. Ladeverfahren

- Ladeleistungen verstehen sich mit einem Kran. Sie können sich je nach Beschaffenheit des Schiffes verändern. Soweit die Möglichkeit besteht können auch zwei Geräte gleichzeitig eingesetzt werden. Die Ladeleistungen erhöhen sich entsprechend.
- Abschreibungen: Ausgehende Ladung kommt von einem offenen Lagerplatz und ist in jedem Fall den Wetterbedingungen ausgesetzt. Für Flugrost und Verbiegungen trifft den Verkäufer keine Verantwortung. Konnossementsvermerke wie „unprotected“, „wet before shipment“, „atmospherically rusty“, „top sheets rusty“, „edges bent“, und ähnliches gelten als unschädlich; derartige Konnossementsvermerke werden vom Käufer/Verkäufer als „clean“ akzeptiert und berechtigen nicht zur Beanstandung.

9. Lösungsverfahren

- Die Entlöschung von Seeschiffen erfolgt mit normalen Greifern, Hydrogreifern und Magneten.
- Vor Abschluss eines Schiffs-/Frachtvertrages muss die ArcelorMittal Hamburg GmbH die schiffstechnischen Daten bekanntgegeben werden. Schiffe, die sich für die ArcelorMittal Hamburg GmbH als ungeeignet erwiesen haben, können von der ArcelorMittal Hamburg GmbH abgelehnt werden.

10. Ermittlung Tonnage

- Die Menge gelöschter Güter wird mit Hilfe eines Eichaufnahme festgestellt.
- Die Mengenbestimmung verladener Güter wird mit Hilfe einer Verwiegung ermittelt.

11. Zugang und Zufahrt zu den Liegeplätzen und Schiffen

- Ankunftszeiten für tiefgehende Schiffe bis zu 9,75 m FW Tiefgang können jederzeit ein- und auslaufen.
- Schiffe bis 11 m FW Tiefgang müssen 3 Std. vor, bzw. 2 Std. nach Hochwasser den Köhlfleet passieren.
- Schiffe mit max. erlaubtem Tiefgang laut Auskunft HPA dürfen nur mit Hochwasser den Köhlfleet passieren.



Terminal

- Informationsbroschüre -

Terminalspezifische Daten

12. Schadens- und Haftungsregelungen

- ArcelorMittal Hamburg GmbH haftet für Schäden und deren Folgen, welche
 - a) die von ihr zu löschenden und/oder zu beladenden Schiffe,
 - b) Ausrüstung und Zubehör dieser Schiffe oder anderer Gegenstände,
 - c) Personen, die auf den Schiffen bedienstet sind oder sich aus anderem Anlass auf den Schiffen befinden,

durch die Vorrichtungen oder Gerätschaften, insbesondere die Greifer oder Magnete des Unternehmens erleiden, nur insoweit, als dem Unternehmen oder seinen Angestellten oder Arbeitern ein ursächliches Verschulden bei der Ausführung ihrer dienstlichen Verrichtungen nachgewiesen wird, welches bei der Natur des Betriebes vermeidbar gewesen wäre.

- ArcelorMittal Hamburg GmbH haftet nicht
 - a) für Beschädigungen von Gegenständen, welche in den Laderäumen unter den Gütern liegen, z.B. Reserveschrauben, Wellen, Hölzer,
 - b) für Beschädigungen von im Bereich der arbeitenden Greifer, und/oder Magnete verbliebenen Gegenstände, die ohne unverhältnismäßigen Aufwand von Zeit und Kosten hätten entfernt werden können,
 - c) für Schäden, welche Personen dadurch erleiden, dass sie sich unter den schwebenden oder schwingenden Greifern und/oder Magneten aufhalten,
 - d) für Schäden, die dadurch verursacht werden, dass aus den schwebenden und/oder schwingenden Greifern oder Magneten Teile der zu ladenden und/oder zu löschenden Güter herunterfallen,
 - e) für Schäden, welche auf die natürliche Beschaffenheit der zu löschenden oder zu ladenden Güter zurückgeführt werden können, z.B. große, harte Stücke, die nicht nachgeben und deshalb, wenn sich der Greifer auf sie legt, Beschädigungen hervorrufen können,
 - f) für Beschädigungen von Teilen oder Ausrüstungen oder Zubehör der Schiffe, welche sich in den Laderäumen befinden, z.B. Spanten, Springer, Bodenwrange, Lager, Wellentunnel, Tankdecken oder von hervorstehenden Teilen, z.B. Lagerschuhen, Ösen, Spannvorrichtungen, unebenen hölzernen Bauchdielen oder Stulpen, wenn solche Schiffsteile, Ausrüstungen, Zubehör oder hervorstehende Teile der Berührung mit den Greifern und/oder Magneten oder den von ihnen in Angriff genommenen Gütern ohne Schutz durch in gutem Zustand befindliche, das Haken der Greifer und/oder Magnete verhindernde Schutzhölzer ausgesetzt worden sind, ebenso wenig für an den Schutzhölzern selbst verursachte Beschädigungen.



Terminal - Informationsbroschüre -

Terminalspezifische Daten

- g) für Schäden, welche durch Aufruhr, Streiks, Aussperrungen, Behinderung des Verkehrs zur Arbeitsstelle, passive Resistenz der eigenen Mitarbeiter oder dadurch verursacht werden, dass die von ArcelorMittal Hamburg GmbH gestellten Vorrichtungen oder Gerätschaften oder Teile derselben versagen, regelwidrig funktionieren oder brechen, es sei denn, dass bei der Beschaffung oder Instandhaltung oder Bedienung der Vorrichtungen oder Gerätschaften die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen worden ist,
- h) für Schäden im Betrage bis € 500,-- einschließlich,
- i) für Beschädigungen, welche vom Auftraggeber oder vom Kapitän, bzw. dessen Beauftragten nicht vor Abgang des Schiffes von der Anlage schriftlich der ArcelorMittal Hamburg GmbH angezeigt worden sind.

- **Besondere Bestimmungen:**

Wenn ein eingetretener Schaden nach dem Umständen des Falles aus einer der unter a) bis e) bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils vermutet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Eine Befreiung der Haftpflicht kann von der ArcelorMittal Hamburg GmbH für die Punkte a) bis H) nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch grobes Verschulden von der ArcelorMittal Hamburg GmbH oder ihren Mitarbeitern verursacht wurde.

Die Haftung von Arcelor Mittal Hamburg erlischt, wenn sie nicht innerhalb von 3 Monaten seit Eintritt des Haftungsgrundes bei den hierdurch als ausschließlich vereinbarten hamburgischen Gerichten rechtshängig gemacht wird.

Die Haftung durch die ArcelorMittal Hamburg GmbH ist in jedem Falle dahin beschränkt, dass:

- a) Bei der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswert, in dessen Ermangelung der gemeine Wert der beschädigten Gegenstände zur Zeit und am Ort der Löschung oder Beladung in Ansatz zu bringen ist,
- b) Die Höchstgrenze der Haftung für die bei der Löschung oder Beladung eines Schiffes entstandenen Schäden den Betrag von € 50.000,-- nicht übersteigt.

Der Auftraggeber steht der ArcelorMittal Hamburg GmbH dafür ein, dass Schadensersatzansprüche der in diesen Bestimmungen bezeichneten Art auch von den Eigentümern, Ausrüstern oder sonstigen Verfügungsberechtigten der zu löschenden oder zu beladenden Schiffe nur nach Maßgabe dieser Bedingungen gegen sie geltend gemacht werden.



Terminal

- Informationsbroschüre -

Terminalspezifische Daten

13. Stelle zum Anlegen der Landgangsverbindung

- Der Kapitän des Schiffes ist für die Sicherheit des Weges zwischen Schiff und Kai verantwortlich. Gefährliche Teile der Gangway, der Leitern usw. müssen mit Netzen abgesichert sein.
- Sofern die Gangway und das Schiffsgeschirr über den Kai hineinragen, müssen diese durch die Besatzung Tag und Nacht kontrolliert werden.
- Schiffsgeschirr darf ohne Erlaubnis nicht auf dem Gelände der ArcelorMittal Hamburg GmbH abgestellt werden.
- Für die Löscharbeiten befindet sich unmittelbar an der Kaikante eine entsprechende Bandstrasse, die unter keinen Umständen betreten oder mit Gütern irgendwelcher Art beladen werden darf.
- Der Zu- und Abgang vom/zum Schiff darf nur auf dem beschriebenen Weg zwischen Werktor und Schiff erfolgen. Entsprechende Wege sind ausgeschildert. Jegliches Betreten der Produktionsbetriebe ist untersagt.
- ArcelorMittal Hamburg GmbH kann nicht verantwortlich gemacht werden für Schäden oder Folgen, die sich aus der Nichteinhaltung dieser Vorschriften ergeben.
- Im Falle eines Verstoßes gegen diese Vorschriften behält sich ArcelorMittal Hamburg GmbH vor, die Schiffsleitung, den Eigner und/oder den Agenten zur Verantwortung zu ziehen.

14. Allgemeine Hinweise

- Ansprechpartner für die Schiffsleitung im Betrieb ist grundsätzlich der von ArcelorMittal Hamburg GmbH beauftragte Stauer (Vormann).
- Der Stauer ist verantwortlich für alle Absprachen auf dem Schiff und mit der Schiffsleitung.
- Kontakte zwischen Schiffsleitung und ArcelorMittal Hamburg GmbH finden durch Vermittlung des Stauers statt.
- Frischwasserlieferungen vom Kai sind nicht möglich. Durch den Agenten kann aber die Belieferung von der Wasserseite mit entsprechenden Booten arrangiert werden.
- Entsorgung und Versorgung von Seeschiffen von der Landseite ist nicht möglich. Gegen Versorgung und Entsorgung auf dem Wasserwege ist nichts einzuwenden, und dies ist nach Absprache zwischen Agenten und ArcelorMittal Hamburg GmbH möglich.
- Besondere Wünsche der Schiffsleitung sind zweckmäßigerweise über die Agentur anzumelden oder vorzutragen. ArcelorMittal Hamburg GmbH wird sich bemühen, in Zusammenarbeit mit dem Agenten eine Lösung hierfür zu finden.
- Verbindung in die Innenstadt besteht nur durch ein Taxi. Beachten sollte man aber, dass die Straßenentfernung bis St. Pauli oder Innenstadt ca. 25 km beträgt.

Terminal

- Informationsbroschüre -

Schutzausrüstung bei ArcelorMittal Hamburg GmbH

Für Mitarbeiter anliefernder / abholender Schiffe gilt auf dem Gelände der ArcelorMittal Hamburg GmbH folgende Tragepflicht für persönliche Schutzausrüstung:

	<p>- Helm</p>
	<p>- Warnweste</p>
	<p>- Sicherheitsschuhe</p>

Ohne die o.g. Schutzausrüstung kann der Zutritt zum Werksgelände durch den Werkschutz verwehrt werden.

Terminal

- Informationsbroschüre -

GERMAN

Terminalspezifische Verfahren für Notfälle



Verhalten nach einem Arbeitsunfall

- Wer einen Unfall feststellt, hat sofort den Sanitätsdienst zu alarmieren.
- Folgende Informationen müssen dem Sanitätsdienst übermittelt werden:
 - Angabe des Unfallortes
 - Anzahl der Verletzten
 - vermutliche Verletzung(en)
- Alle Verletzungen sind der Sanitätsstation vorzuführen und dem ArcelorMittal Verantwortlichen zu melden.
- Bei Rettungsarbeiten sind die Anweisungen der Sanitäter von Jedermann zu befolgen. Sofern nicht aus Sicherheitsgründen (z.B. Explosions-, Einsturz-, Feuergefahr) ein Entfernen vom Unfallort erforderlich ist, wird der Verletzte nur auf Weisung des Sanitäter oder des Ersthelfers vom Unfallort weggebracht.
- Maßnahmen zur Lebensrettung und Wiederbelebung sind unverzüglich einzuleiten.



0049 40 7408 333 // INTERN: 333

Verhalten im Brandfall

- Alarmierung der Feuerwehr über den Werkschutz.
- Ruhe bewahren – überlegt handeln
- Die Meldung beim Werkschutz erfolgt unter genauer Angabe:



0049 40 7408 355

INTERN: 355

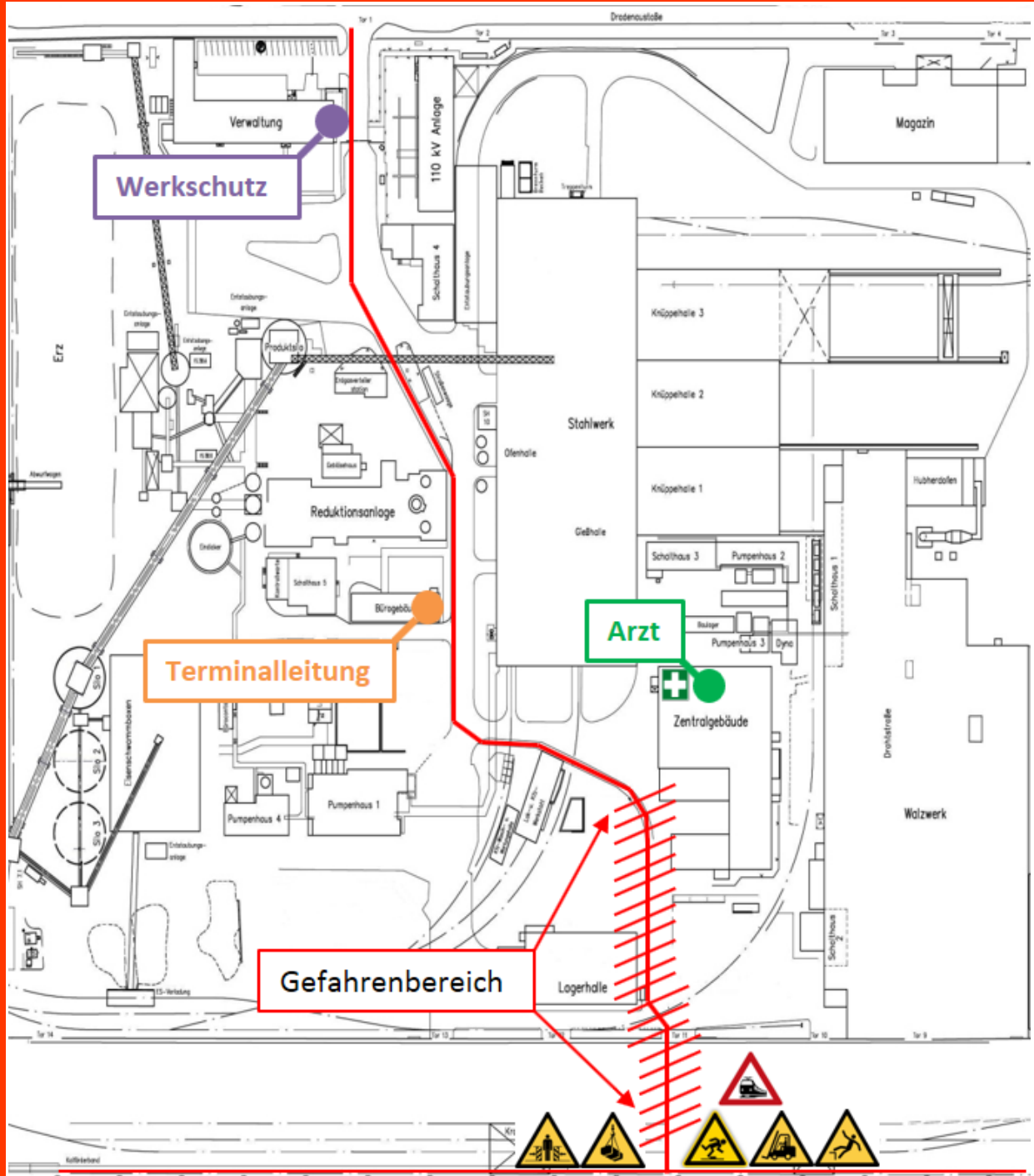
- Wer meldet?
- Was ist passiert?
- Wie viele sind betroffen?
- Wo ist etwas passiert?
- Feststellen, ob Menschen in Gefahr sind. Menschenrettung geht vor Brandbekämpfung
- Löschversuch nur mit geeignetem Löschmittel starten.



ArcelorMittal

Terminal - Übersichtskarte -

GERMAN





ArcelorMittal

Terminal - Sicherheitsprüfliste -

GERMAN

Datum _____

Hafen _____

Umschlagsanlage/Kai _____

Höchstzulässige Überwasserhöhe _____

Wassertiefe am Liegeplatz _____

Name des Schiffes _____

Ankunftstiefgang _____

Berechneter Abfahrtstiefgang _____

Überwasserhöhe Schiff _____

Der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage, beziehungsweise in deren Namen handelnde Bevollmächtigte, haben diese Prüfliste gemeinsam auszufüllen. In den Begleitrichtlinien werden Hinweise gegeben, welche Punkte zu berücksichtigen sind. Aus Gründen einer sicheren Betriebsabwicklung ist es erforderlich, dass keine Frage übergangen wird und in die Kästchen ein Beantwortungszeichen gesetzt wird. Ist dies nicht möglich, so ist der Grund dafür anzugeben; in diesem Fall haben der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage eine Vereinbarung über die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen zu schließen. Wird eine Frage als nicht zutreffend erachtet, so ist „N/A“ einzusetzen und im Normalfall der Grund dafür anzugeben.

	Schiff	Terminal
1. Sind die Wassertiefe und die Überwasserhöhe am Liegeplatz für den geplanten Ladungsumschlag ausreichend?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Sind die Festmachereinrichtungen von ausreichender Festigkeit für alle zu erwartenden Auswirkungen von Gezeiten, Strömungen, Wetter, passierenden und längsseits liegenden Fahrzeugen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Ist das Schiff in der Lage, bei Eintritt einer Notsituation seinen Liegeplatz jederzeit zu verlassen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Gibt es eine sicher zu begehende Verbindung zwischen Schiff und Kai?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Ist das vereinbarte System der sprachlichen Verständigung zwischen Schiff und Umschlagsanlage funktionsfähig?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verfahren: _____

Sprache: _____

Sprechwege: _____

Telefonnummer: _____



Terminal - Sicherheitsprüfliste -

GERMAN

	Schiff	Terminal
6. Sind die Kontaktpersonen, die während des Umschlagsvorgangs miteinander Verbindung halten sollen, namentlich bekannt? Kontaktpersonen Schiff: _____ Kontaktperson Umschlagsanlage: _____ Kontaktaufnahmeort: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Stehen bei einem Notfall genügend Personen an Bord und an der Umschlagsanlage bereit?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Ist angekündigt worden, dass das Schiff Bunkervorräte übernehmen will, und ist darüber Einvernehmen erzielt worden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Sind geplante Reparaturarbeiten an Kai oder Schiff während dessen Liegezeit angekündigt worden und ist darüber Einvernehmen erzielt worden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Ist ein Verfahren für die Meldung und Registrierung von Schäden vereinbart, zu denen es bei den Umschlagsarbeiten kommen könnte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Sind dem Kapitän des Schiffes die für den Hafen und die Umschlagsanlage geltenden Vorschriften ausgehändigt worden, insbesondere die Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften sowie detaillierte Angaben über Notdienste?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Hat der Verloader dem Kapitän nach Maßgabe von SOLAS Kapitel VI alle Angaben zu den Eigenschaften der Ladung zur Verfügung gestellt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Ist die Atmosphäre in Lade- und sonstigen geschlossenen Räumen, die möglicherweise betreten werden müssen, ungefährlich, sind begaste Güter als solche bekannt, und besteht eine Vereinbarung zw. Schiff und Umschlagsanlage über die erforderliche Überwachung der Atmosphäre?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Sind Umschlagskapazität und Arbeitsbereich jedes Umschlagsgeräts dem Schiff/ der Umschlagsanlage übermittelt worden? Umschlagsgerät _____ Umschlagsgerät _____ Umschlagsgerät _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Ist ein Lade- bzw. Löschplan für alle Phasen des Ladens/ der Ballastabgabe bzw. des Löschens/ der Ballastaufnahme berechnet worden? Ausfertigung des Plans hinterlegt bei: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Terminal - Sicherheitsprüfliste -

GERMAN

	Schiff	Terminal
16. Sind die Laderäume, in denen Umschlagsarbeiten stattfinden, im Stauplan deutlich bezeichnet? und sind dort die Arbeitsreihenfolge sowie Ladungsart und -gewicht pro Laderaum genannt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Ist die Notwendigkeit des Trimmens der Ladung in den Laderäumen erörtert worden, und ist eine Vereinbarung über Methode und Umfang des Trimmens getroffen worden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Wird von Seiten des Schiffes und der Umschlagsanlage verstanden und akzeptiert, dass es bei nicht ausreichendem Gleichlauf zwischen der Ballastaufnahme und dem Löschen bzw. der Ballastabgabe und dem Laden erforderlich ist, das Löschen bzw. Laden so lange einzustellen, bis wieder Gleichlauf erreicht ist?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Sind die Verfahren, die für das Entfernen von Ladungsrückständen vorgesehen sind, welche sich während des Entladens in den Laderäumen festgesetzt haben, gegenüber der Schiffsseite erläutert und akzeptiert worden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Ist bezüglich des Verfahrens zum Trimmen des Schiffes in der Schlussphase des Ladens eine einvernehmliche Entscheidung getroffen worden? Masse der im Umschlagssystem der Anlage befindlichen Ladung _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Ist die Umschlagsanlage über den Zeitbedarf für das Seeklarmachen nach Beendigung der Umschlagsarbeiten unterrichtet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Die obige Vereinbarung wird durch nachstehende Unterschriften bestätigt:

Uhrzeit	_____	Datum	_____
f. d. Schiff	_____	f. d. U.-anlage	_____
Bordstellung	_____	Funktion/Titel	_____