

Terminal-Informationsbroschüre

ArcelorMittal Hamburg GmbH

Adresse Dradenastraße 33
21129 Hamburg
Telefon +49 (0)40 7408 – 0
Webseite www.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

Ansprechpartner

Terminalleitung:	Tom Mosel	Betriebsleiter Transport
	Telefon	+49(0)40 7408 452
	E-Mail	tom.mosel@arcelormittal.com
	Heiko Haak	Meister Transport
	Telefon	+49(0)40 7408 295
	E-Mail	heiko.haak@arcelormittal.com
	Nadine Stöwing	Stellvertretende Meisterin Transport
	Telefon	+49(0)40 7408 292
	E-Mail	nadine.stoewing@arcelormittal.com

Terminal-Informationsbroschüre

Verkehrsanbindungen

- Autobahn A7 Abfahrt Waltershof
- Werkseigene Gleisanlage

Terminaldaten

Kaianlagenlänge: 486 m

- Verschiffungskai 346 m
- Binnenschiffahrtskai 140 m

Wassertiefe:

- 14,2 m bei MTNW (Mittleres-Tide-Niedrigwasser) im Tiefwasserbecken
- 10,4 m bei MTNW in der Zufahrt (Köhlfleet bis Dradenauhafen)

Technische Ausstattung:

- 1 x Wipp- Kran 45 t per Hub
- 1 x Brücken- Kran 25 t per Hub
- 1 x Hydraulikbagger 3 t per Hub

Terminal-Informationsbroschüre

Terminalspezifische Daten

1. Allgemeine Informationen

Die ArcelorMittal Hamburg GmbH ist ein Küstenstahlwerk am seeschifftiefen Wasser mit Direktreduktionsanlage und steht im Dradenauhafen 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	750.000 t
Produktion von Eisenschwamm	600.000 t
Einfuhr von Eisenerz, Eisenerz-Pellets über See	900.000 t
Einfuhr von Schrott über See	300.000 t
Ausfuhr von Knüppel und Walzdraht über See	300.000 t

2. Wasserbedingungen an den Liegeplätzen

Tidenhub	3,6 m
----------	-------

3. Maximalwerte Schiffsabfertigung Eisenerz

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

4. Überladehöhen bzw. Maximalhöhe

Bulk-Carrier bei Erzlöschung mit Greifer	15,0 m
Bulk-Carrier und Kombi-Schiffe mit Traversenentladung	11,5 m

Terminal-Informationsbroschüre

Terminalspezifische Daten

5. Maximalwerte Schiffsabfertigung Schrott

Schiff max. Breite 13 m

Schiff max. Länge 110 m

Schiff max. Tiefgänge 4,8 m

6. Festmacheinrichtungen und Beaufsichtigung

Es stehen 18 Poller in einem Abstand von 25 – 31 m zur Verfügung. Die Beaufsichtigung erfolgt durch den Schichtführer des Terminalbetreibers.

Der Schichtführer ist durchgehend an 7 Tagen der Woche unter +49(0) 40 7408 293 erreichbar.

7. Lade-/ Löschraten

Material	Beladung / Löschung	Tonnage	Ladezeit / Löschzeit	Shipping Terms
Walzdraht	Beladung	3.000 t	24 h	WWD, SSHEX, UU, WP
Knüppel	Beladung	3.000 t	24 h	WWD, SSHEX, UU, WP
Knüppel	Löschung	3.000 t	24 h	WWD, SSHEX, UU, WP
Eisenerz	Löschung	18.000 t	24 h	SHINC
Eisenerz *	Löschung	14.400 t	24 h	SHINC
DRI	Löschung	6.500 t	24 h	SHINC
HBI	Löschung	6.000 t	24 h	SHINC
Pig Iron	Löschung	4.000 t	24 h	SHINC
Schrott aus Küstenmotorschiffen und Seeschiffen	Löschung	1.000t	24 h	SSHEX, UU, SSHINC
Schrott aus Binnenschiffen bzgl. BinSchLV 2010	Löschung	1.080 t	24 h	BinSchLV 2010

*Eisenerzschiffe mit Bordkränen

Terminal – Informationsbroschüre

Terminalspezifische Daten

8. Löschfreie Tage

An „super high holidays“ findet keine Löschung statt. Selbst wenn ein Schiff auf Liegegeld ist, zählt die Zeit an folgenden Tagen nicht:

Neujahr:	31.01. 12:00 Uhr - 02.01. 07:00 Uhr
Ostern:	Samstag vor Ostern ab 12:00 Uhr bis Dienstag 07:00 Uhr
Tag der Arbeit:	30.04. 12:00 Uhr - 02.05. 07:00 Uhr
Pfingsten:	Samstag vor Pfingsten 12:00 Uhr - Dienstag 07:00 Uhr
Weihnachten:	24.12. 12:00 Uhr - 27.12. 07:00 Uhr

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

9. Ladeverfahren

Die Ladeleistungen verstehen sich mit einem Kran. Sie können sich je nach Beschaffenheit des Schiffes verändern. Soweit die Möglichkeit besteht, können auch zwei Geräte 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. Konossementsvermerke wie „unprotected“, „wet before shipment“, „atmospherically rusty“, „edges bent“ und ähnliches gelten als unschädlich. Derartige Konossementsvermerke werden vom Käufer clean akzeptiert und berechtigen nicht zur Beanstandung.

10. Lösungsverfahren

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

11. Ermittlung der Tonnage

Die Menge gelöschter Güter wird mithilfe einer Eichaufnahme festgestellt.
Die Mengenbestimmung verladener Güter wird mithilfe einer Verwiegung ermittelt.

12. Zugang und Zufahrt zu den Liegeplätzen und Schiffen

Die maximal erlaubten Tiefgänge der Schiffe in der Zufahrt zum Hafenbecken und am Terminal, richten sich nach den aktuellen Peilerggebnissen der HPA.

Terminal-Informationsbroschüre

Terminalspezifische Daten

13. Schadens- und Haftungsregeln

Die ArcelorMittal GmbH haftet für Schäden und deren Folgen, welche an

- a) von ihr zu löschenden und/oder zu beladenen Schiffen,
- b) Ausrüstung und Zubehör dieser Schiffe oder anderer Gegenstände,
- c) Personen, die auf den Schiffen bedient sind oder sich aus anderem Anlass auf den Schiffen befinden entstehen, durch die Vorrichtungen oder Gerätschaften, insbesondere durch 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, weil sie sich unter schwebenden Lasten oder schwingenden Greifern und/oder Magneten aufhalten,
- d) für Schäden, welche auf die natürliche Beschaffenheit, der zu löschenden oder 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,
- e) für Beschädigungen von Teilen oder Ausrüstungen oder Zubehör der Schiffe, welche sich in den Laderäumen befinden, z.B. Spanten, Springer, Bodenwrange, Lager, Wellentunnel, Tankdeckeln 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 Greifern und/oder Magneten oder den von ihnen in Angriff genommenen Gütern ohne Schutz durch in gutem Zustand befindliche, das Haken der Greifer oder Magneten verhindernden Schutzhölzern ausgesetzt worden sind, ebenso wenig für an den Schutzhölzern selbst verursachte Beschädigungen.

Terminal-Informationsbroschüre

Terminalspezifische Daten

14. 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 nach Anmeldung beim Schichtführer Transport und nur in dessen Begleitung erfolgen. Tel: 0049 (0)407408293
- Die 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 behält sich die ArcelorMittal Hamburg GmbH vor, die Schiffsleitung, den Eigentümer und/oder den Agenten zur Verantwortung zu ziehen.

15. Allgemeine Hinweise

- Ansprechpartner für die Schiffsleitung im Betrieb ist grundsätzlich der von ArcelorMittal beauftragte Stauer (Vormann)
- Der Stauer ist verantwortlich für alle Absprachen auf dem Schiff mit der Schiffsleitung. Der Kontakt 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 Entsorgung und Versorgung auf dem Wasserweg 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. Die 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 in die Innenstadt ca. 25 km beträgt.

Terminal-Informationsbroschüre

16. Schutzausrüstung bei der ArcelorMittal Hamburg GmbH

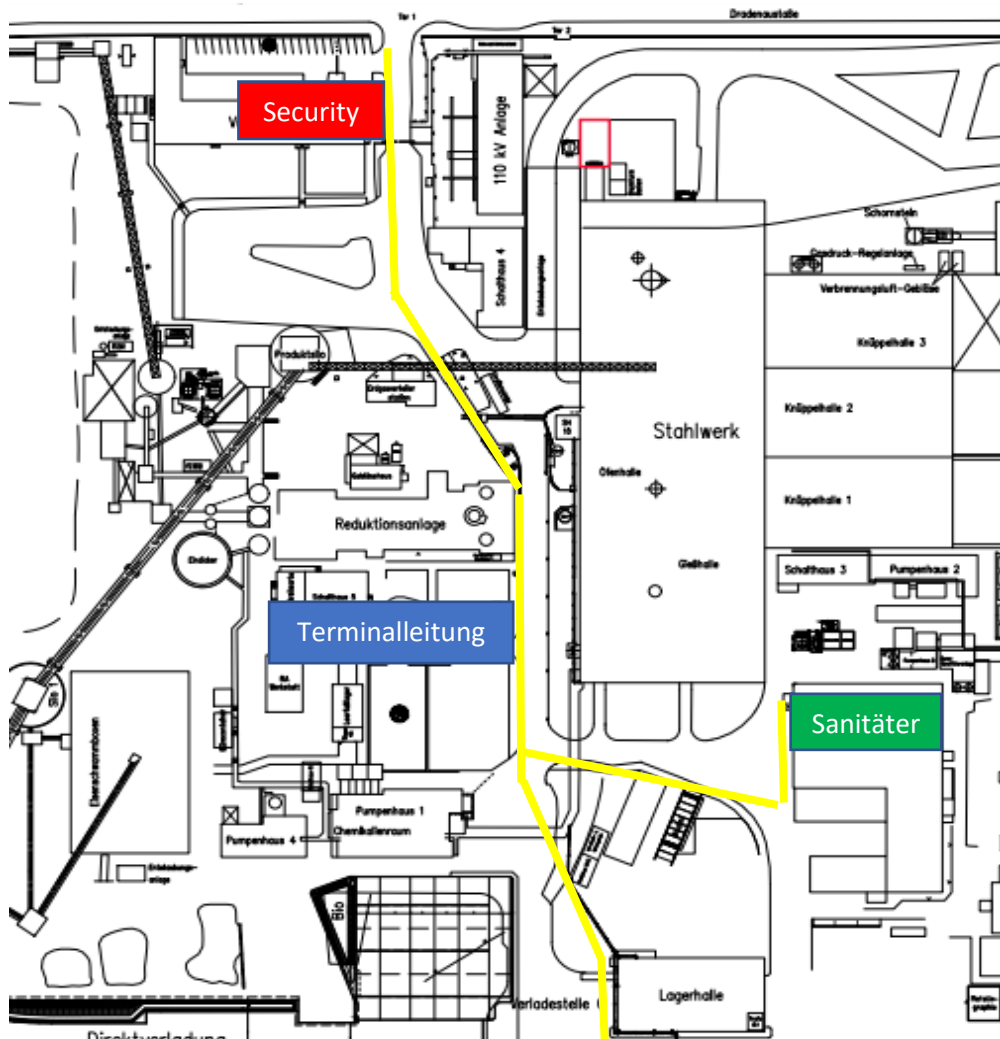
Für Mitarbeiter anliefernder / abholender Schiffe gilt auf dem Gelände der ArcelorMittal Hamburg GmbH folgende Tragepflicht für persönliche Schutzausrüstung.

	Helm
	Warnweste
	Sicherheitsschuhe

Ohne die oben genannte Schutzausrüstung kann der Zutritt zum Werksgelände durch den Werkschutz verwehrt werden.

Terminal-Informationsbroschüre

17. Werksplan



Begleitung auf der Kaianlage durch den Schichtführer Terminal notwendig!
Schichtführer Terminal 0049 40 7408 293
Sanitäter 0049 40 7408 333
Security 0049 40 7408 278



Dradenauhafen

Terminal-Sicherheitsprüfliste

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 Festmacheeinrichtungen 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

	Schiff	Terminal
<p>6. Sind die Kontaktpersonen, die während des Umschlagsvorgangs miteinander Verbindung halten sollen, namentlich bekannt?</p> <p>Kontaktpersonen Schiff: _____</p> <p>Kontaktperson Umschlagsanlage: _____</p> <p>Kontaktaufnahmeort: _____</p>	<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"/>
<p>14. Sind Umschlagskapazität und Arbeitsbereich jedes Umschlagsgeräts dem Schiff/ der Umschlagsanlage übermittelt worden?</p> <p>Umschlagsgerät _____</p> <p>Umschlagsgerät _____</p> <p>Umschlagsgerät _____</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>15. Ist ein Lade- bzw. Löschanplan für alle Phasen des Ladens/ der Ballastabgabe bzw. des Löschens/ der Ballastaufnahme berechnet worden?</p> <p>Ausfertigung des Plans hinterlegt bei: _____</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Terminal-Sicherheitsprüfliste

	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	_____