

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO SWZ

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Przedmiotem zamówienia jest **wykonanie usługi polegającej na kompleksowej obsłudze statku ekspedycyjnego w ramach rejsów na Svalbard w 2021 roku, obejmującej obsługę rejsów morskich środka transportu międzynarodowego wskazanego przez Zamawiającego, ładunku i pasażerów, w tym:**

1. Zapewnienie powierzchni magazynowej na terenie Miasta Gdynia o kubaturze, lokalizacji i dostępności niezbędnej do gromadzenia, pakowania, znakowania i wydawania zgromadzonego ładunku, lecz nie mniej niż 100 m kwadratowych.

Planowany termin wynajmu pomieszczeń: od dnia 24.05.2021 r. do dnia 29.09.2021 r. (129 dni). Terminy i okres wynajmu magazynu, mogą ulec zmianie w przypadku zmian w harmonogramie rejsów statku ekspedycyjnego. O zmianach terminów realizacji zamówienia na charter statku ekspedycyjnego, w szczególności o zmianach harmonogramu rejsu, mających wpływ na terminy określone niniejszą umową, Zamawiający niezwłocznie powiadomi Wykonawcę. Strony uzgadniają, iż zmiana terminów realizacji zamówienia, w trybie określonym w niniejszym ustępie powyżej o okres nie dłuższy niż 30 dni nie wymaga zmiany niniejszej Umowy, a terminy realizacji umowy ulegają automatycznej zmianie z chwilą poinformowania Wykonawcy przez Zamawiającego o zmianie harmonogramu rejsu. Wykonawca wyraża gotowość dostosowania się do harmonogramu rejsu statku ekspedycyjnego na Svalbard w 2021 w przypadku zmian innych niż wskazane w niniejszym ustępie powyżej oraz do stosownej modyfikacji zapisów niniejszej umowy, w tym gotowość do ograniczenia zakresu usług objętych niniejszą Umową w przypadku odwołania z przyczyn obiektywnych któregośkolwiek z rejsów wskazanych w niniejszej Umowie. Zamawiający powiadomi Wykonawcę niezwłocznie o zmianie harmonogramu rejsu lub o odwołaniu rejsu z przyczyn obiektywnych.

2. Zapewnienie miejsca przy kei na terenie MPH Gdynia na czas postoju statku ekspedycyjnego, tj. przez 7 dób przed wyjściem statku w rejs i przez 3 doby po jego powrocie z rejsu (łącznie 10 dób dla każdego z rejsów). Miejsce powinno umożliwiać postój statku o długości 56,34 m, zanurzeniu 3,90 m /5,33 m razem z kilem i pojemności 1321 BRT.

Harmonogram rejsów statku ekspedycyjnego stanowi Załącznik nr 1.1 do Opisu przedmiotu zamówienia (OPZ). Termin zapewnienia miejsca przy kei może ulec zmianie w przypadku zmian w harmonogramie rejsów. W przypadku zmiany harmonogramu rejsu, zastosowanie znajdują zapisy ust. 1.

3. Magazynowanie, pakowanie i załadunek oraz rozładunek sprzętu i towarów dostarczonych przez Zamawiającego lub wykonawców zaopatrujących Zamawiającego, w tym:

- 1) zapewnienie środków transportu towarowego i osobowego, środków przeładunkowych oraz personelu niezbędnego do przeładunku towaru ze środków transportu do magazynu lub na burtę statku, przemieszczania na terenie magazynu, transportu z magazynu na burtę statku ekspedycyjnego, rozładunku statku, transportu na terenie Gdyni;
- 2) nadzór i przygotowanie towaru do załadunku zgodnie ze „szczegółowymi wytycznymi dotyczącymi pakowania towarów”, zamieszczonymi w dalszej

części niniejszego Opisu Przedmiotu Zamówienia. Jeśli towary dostarczane przez innych wykonawców zaopatrujących Zamawiającego lub bezpośrednio przez Zamawiającego nie będą zapakowane zgodnie z ww. wytycznymi, Wykonawca po uzgodnieniu z Zamawiającym będzie miał obowiązek zapakować/przepakować towar zgodnie z nimi;

- 3) sporządzenie i dostarczenie do Zamawiającego poprawnie wypełnionej specyfikacji ładunkowej (zgodnie z wzorem udostępnionym przez Zamawiającego) towarów dostarczonych do Wykonawcy przez innych wykonawców zaopatrujących Zamawiającego, wraz z informacją o ich szacunkowej wartości, nie później niż 3 dni przed rozpoczęciem załadunku, a w przypadku ładunku niebezpiecznego - nie później niż 7 dni przed rozpoczęciem załadunku.
- 4) nadzór nad załadunkiem, rozmieszczeniem i zabezpieczeniem ładunku należącego do Zamawiającego na statku ekspedycyjnym, w tym zapewnienie materiałów niezbędnych do opakowania, mocowania i zabezpieczenia ładunku na statku ekspedycyjnym, materiałów pędnych i eksploatacyjnych do sprzętu przeładunkowego, tzn. drewna sztauerskiego, lin, pasów, sklejek, plandek, etc. w ilości niezbędnej do opakowania, mocowania i zabezpieczenia ładunku, a także dostarczenie urządzeń przeładunkowych, jakich nie posiada statek (np. wózki widłowe, dźwigi do ładunku, którego nie podejmie dźwig statkowy, inny sprzęt zależnie od potrzeb);
- 5) dostarczenie siły roboczej do przeładunku i rozmieszczania ładunku wewnątrz statku, w wypadku, gdy ilość osób wachty jest niewystarczająca do ręcznego przenoszenia, a czas operacji jest decydujący, np. załadunek towaru schłodzonego lub mrożonego, rozmieszczania drobnicy, która nie zmieściła się w ładowni, a wymaga szczególnego traktowania, np. przedmiotów delikatnych lub cennych;
- 6) nadzór nad rozładunkiem statku ekspedycyjnego po powrocie do portu w Gdyni;
- 7) zapewnienie energii elektrycznej na czas załadunku i rozładunku w Gdyni (lub dostarczenie paliwa do agregatu statku ekspedycyjnego w przypadku braku możliwości podłączenia do prądu); zapewnienie wody na czas załadunku i rozładunku w Gdyni w ilości niezbędnej do załadunku i wyjścia w morze;
- 8) Współpraca z Zamawiającym zgodnie z „Instrukcją przygotowywania, dostarczania i odbioru ładunków w celu ich przetransportowania statkiem ekspedycyjnym czarterowanym przez IGF PAN”, w zakresie dotyczącym wykonawcy świadczącego usługę obsługi agencyjnej statku, w tym w szczególności:
 - odbiór ładunków od jednostek współpracujących z Zamawiającym oraz ich ważenie (wraz z opakowaniem zbiorczym) przed załadowaniem na burtę statku; niezwłoczne informowanie Zamawiającego o ładunkach dostarczonych przez jednostki współpracujące z Zamawiającym w przypadku, gdy ładunek nie jest zapakowany w sposób przystosowany do transportu morskiego;
 - wydawanie schodzących ze statku ładunków należących do jednostek współpracujących z Zamawiającym po rozładunku statku. Wykonawca przekazywał będzie ładunki z magazynu za pokwitowaniem odbioru, po uprzednim ich zważeniu (wraz z opakowaniem zbiorczym).

„Instrukcja przygotowywania, dostarczania i odbioru ładunków w celu ich przetransportowania statkiem ekspedycyjnym czarterowanym przez IGF PAN”

stanowi Załącznik nr 1.2 do OPZ.

Uwaga: Zamawiający nie może na etapie prowadzenia postępowania jednoznacznie określić asortymentu, który będzie przedmiotem magazynowania, pakowania, załadunku i rozładunku. Zależać to będzie od bieżących potrzeb Zamawiającego. Zamawiający przewiduje, że na powyższy asortyment składać się będą m.in.:

- urządzenia i aparatura naukowo-badawcza;
- materiały budowlane;
- materiały eksploatacyjne, narzędzia, meble, wyposażenie techniczne i części zamienne na potrzeby Polskiej Stacji Polarnej Hornsund na Spitsbergenie;
- sprzęt i wyposażenie indywidualne członków wyprawy (odzież specjalistyczna, ubrania robocze, sprzęt bhp, bagaże osobiste, etc.);
- zbiorniki z benzyną;
- inny asortyment dostarczony do magazynu przez Zamawiającego lub wykonawców go zaopatrujących przeznaczony do zabezpieczenia bieżącego funkcjonowania Polskiej Stacji Polarnej Hornsund na Spitsbergenie.

Wykonawca zobowiązany będzie zapakować asortyment na europalety zgodnie ze „szczegółowymi wytycznymi dotyczącymi pakowania towarów”. Zamawiający szacuje łączną ilość palet na ok. 70 sztuk. Urządzenia i materiały, które ze względu na wagę lub nietypowe gabaryty nie będą mogły być zapakowane na europalety, muszą zostać opakowane w sposób umożliwiający ich transport drogą morską oraz załadowane/rozładowane przez Wykonawcę w ramach zamówienia, bez ponoszenia dodatkowych kosztów przez Zamawiającego.

4. Obsługa agencyjna oraz udostępnienie środków technicznych umożliwiających realizację rejsów, w tym:
- 1) aranżacja odpraw celnych, granicznych i portowych, powiadamianie właściwych służb portowych, wynajem pilota, cumowników, holowników, w tym obsługa portowa statku ekspedycyjnego w Gdyni, Longyearbyen, Ny-Ålesund oraz w innych portach, w wymiarze niezbędnym dla postojów i dokonania prac przeładunkowych zgodnie z harmonogramem i rejsu;
 - 2) ubezpieczenie ładunku należącego do Zamawiającego na okres załadunku, rejsu i rozładunku, z uwzględnieniem wymogów międzynarodowych i stawianych na Svalbardzie, zgodnie ze specyfikacją ładunku dostarczoną przez Zamawiającego przed wypłynięciem statku w rejs (Zamawiający szacuje, że wartość ładunku w rejsie I wyniesie ok. 1.000.000,00 zł, a w rejsie II – ok. 500.000,0 zł) i przekazanie Zamawiającemu kopii polisy ubezpieczeniowej;
 - 3) udostępnienie 10” kontenera chłodniczego na czas trwania każdego z rejsów;
 - 4) utrzymanie punktu informacyjnego dla pasażerów statku ekspedycyjnego w okresie 7 dni przed rozpoczęciem i 3 dni po zakończeniu danego rejsu;
 - 5) obsługa uczestników rejsów na terenie portu, związana z obsługą statku w okresie 7 dni przed rozpoczęciem i 3 dni po zakończeniu danego rejsu.

Zamawiający stosownie do art. 95 ust. 1 ustawy, wymaga, aby czynności związane z obsługą agencyjną statku, określone w niniejszym pkt 4 Opisu przedmiotu zamówienia były wykonywane przez osoby zatrudnione przez Wykonawcę lub Podwykonawcę na podstawie umowy o pracę w sposób określony w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2019 r., poz. 1040, z późn. zm.) z uwzględnieniem

minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (tj. Dz.U. z 2020 r. poz. 2207), w wymiarze czasu pracy adekwatnym do powierzanych zadań, przez cały okres realizacji zamówienia.

Szczegółowe wytyczne dotyczące pakowania towarów

1. Dostarczone ładunki muszą być zapakowane i przystosowane do transportu morskiego. Każde jednostkowe opakowanie ładunku musi posiadać poprawnie wypełnioną specyfikację ładunkową, sporządzoną według wzoru udostępnionego przez Zamawiającego (nie należy modyfikować wzoru specyfikacji ładunkowej oraz przetwarzać go do formatów plików innych niż Excel).
2. Opakowanie każdego ładunku musi być oznakowane co najmniej z dwóch stron kartą ładunkową w formacie nie mniejszym niż A4 (chyba, że rozmiar opakowania nie pozwala na zastosowanie takiego formatu), sporządzoną według wzoru udostępnionego przez Zamawiającego (nie należy modyfikować wzoru karty ładunkowej). Karty ładunkowe muszą być zabezpieczone przed zamknięciem.
3. Drobny asortyment musi być pakowany w opakowania jednostkowe, które nie powinny ważyć więcej niż możliwość ręcznego przeniesienia przez człowieka (ok. 20 kg), opakowane w sposób zapobiegający rozsypaniu się w wyniku wielokrotnego ręcznego i mechanicznego przeładunku. Ze względu na rozładunek statku na wodzie, opakowania muszą być zabezpieczone przed wpływami warunków atmosferycznych (kropłoszczelne lub wodoszczelne), najlepiej poprzez umieszczenie w pojemnikach lub wielowarstwowe opakowanie.
4. Umieszczenie opakowań jednostkowych w opakowaniach zbiorczych: opakowaniami zbiorczymi są obudowane palety, pojemniki lub skrzynie. Opakowania zbiorcze nie mogą ważyć więcej niż 600 kg i nie mogą przekraczać wymiarów: długość - 1,20 m; szerokość - 1,00 m; wysokość - 1,50 m. Opakowanie zbiorcze powinno być rozmiarami przystosowane do umieszczenia w ładowni statku w sposób wykorzystujący maksymalnie jej objętość, powinno zabezpieczać przed wpływem warunków atmosferycznych, powinno być zwarte i zabezpieczone przed wypadnięciem opakowań jednostkowych w czasie załadunku w porcie i przeładunku na morzu na amfibie lub łodzie.
5. W przypadku opakowań szklanych, dodatkowo należy zabezpieczyć je przed ich stłuczeniem oraz oznakować „góra - dół”.
6. Opakowania zbiorcze powinny posiadać sztywne ściany, odporne na urazy mechaniczne. Nie mniej niż 1/3 opakowań zbiorczych musi posiadać wystarczającą odporność na nacisk, tak aby istniała możliwość ułożenia 2 warstw opakowań zbiorczych.

ZAŁĄCZNIK NR 1.1 DO OPZ

HARMONOGRAM REJSÓW NA SVALBARD W 2021 ROKU**REJS 1**

Cel pływnięcia	Data / dzień tygodnia	godzina
Wyjście z Polski	07 czerwca / Poniedziałek	16
Wejście do Hornsundu	15 czerwca / Wtorek	8
Wyjście do Longyearbyen	16 czerwca / Środa	22
Wejście do Longyearbyen	17 czerwca / Czwartek	8
Wyjście do Ny-Ålesund	17 czerwca / Czwartek	17
Wejście do Ny-Ålesund	18 czerwca / Piątek	8
Wyjście do Longyearbyen	18 czerwca / Piątek	17
Wejście do Longyearbyen	19 czerwca / Sobota	8
Wyjście do Hornsundu	19 czerwca / Sobota	19
Wejście do Hornsundu	20 czerwca / Niedziela	8
Wyjście do Polski	21 czerwca / Poniedziałek	22
Wejście do Polski	29 czerwca / Wtorek	8

REJS 2

Cel pływnięcia	Data / dzień tygodnia	godzina
Wyjście z Polski	23 sierpnia / Poniedziałek	16
Wejście do Hornsundu	31 sierpnia / Wtorek	8
Wyjście do Longyearbyen	01 września / Środa	22
Wejście do Longyearbyen	02 września / Czwartek	8
Wyjście do Ny-Ålesund	02 września / Czwartek	17
Wejście do Ny-Ålesund	03 września / Piątek	8
Wyjście do Longyearbyen	03 września / Piątek	17
Wejście do Longyearbyen	04 września / Sobota	8
Wyjście do Hornsundu	04 września / Sobota	19
Wejście do Hornsundu	05 września / Niedziela	6
Wyjście do Polski	06 września / Poniedziałek	22
Wejście do Polski	14 września / Wtorek	8

INSTRUKCJA
PRZYGOTOWYWANIA, DOSTARCZANIA I ODBIORU
ŁADUNKÓW W CELU ICH PRZETRANSPORTOWANIA
STATKIEM EKSPEDYCYJNYM
CZARTEROWANYM PRZEZ IGF PAN

I. Instrukcje ogólne

1. W celu przetransportowania ładunku statkiem ekspedycyjnym czarterowanym przez Instytut Geofizyki Polskiej Akademii Nauk (dalej „Instytut”) należy wypełnić odpowiedni formularz zgłoszeniowy znajdujący się na stronie Polskiej Stacji Polarnej Hornsund (www.hornsund.pl). Potwierdzeniem możliwości udostępnienia miejsca na statku w celu transportu ładunku jest stosowna umowa zawarta z Instytutem.
2. Dostarczone ładunki muszą być **zapakowane i przystosowane do transportu morskiego**. Każde jednostkowe opakowanie ładunku musi posiadać **poprawnie wypełnioną specyfikację ładunkową**, sporządzoną według wzoru udostępnionego przez Zamawiającego (nie należy modyfikować wzoru specyfikacji ładunkowej oraz przetwarzać go do formatów plików innych niż Excel). Specyfikacja ładunkowa musi zostać dostarczona do Instytutu (na adres polar@igf.edu.pl) oraz do wykonawcy wskazanego przez Instytut, świadczącego usługę obsługi agencyjnej statku (dalej „firmy agencyjnej”) w terminie wyznaczonym przez Instytut.
3. Opakowanie każdego ładunku musi być oznakowane co najmniej z dwóch stron kartą ładunkową w formacie nie mniejszym niż A4 (chyba, że rozmiar opakowania nie pozwala na zastosowanie takiego formatu), sporządzoną według wzoru udostępnionego przez Zamawiającego (nie należy modyfikować wzoru karty ładunkowej). Karty ładunkowe muszą być zabezpieczone przed zamknięciem. Brak właściwego oznakowania ładunku może być podstawą do odmowy przyjęcia ładunku w celu jego transportu.
4. Nie należy łączyć ładunków różnych podmiotów i grup (tj. ładunków transportowanych i opłacanych w ramach odrębnych umów) w jednym opakowaniu zbiorczym (np. na jednej europalecie).
5. Jeżeli ładunek zawiera materiały niebezpieczne, przed ich dostarczeniem należy:
 - 1) Poinformować Instytut (na adres polar@igf.edu.pl) o planowanym transporcie materiałów niebezpiecznych wraz ze wskazaniem rodzaju i klasyfikacji tych materiałów (oznakowanie IMO i UN);
 - 2) Uzyskać zgodę Instytutu na transport materiałów;

- 3) Opakować i oznakować ładunek niebezpieczny zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 4) Uzupełnić specyfikację ładunkową o informacje dotyczące rodzaju, ilości i klasyfikacji (IMO i UN) przewożonego ładunku niebezpiecznego.
6. Instytut zastrzega sobie możliwość odmowy udostępnienia miejsca na statku w celu transportu ładunku w przypadku niespełnienia warunków określonych w niniejszej Instrukcji, w szczególności w przypadku, gdy ładunek nie jest zapakowany w sposób przystosowany do transportu morskiego.

II. Instrukcje szczegółowe: załadunek i rozładunek ładunku w porcie w Polsce

1. Ładunki transportowane z Polski należy dostarczać wyłącznie do firmy agencyjnej. Niedopuszczalne jest dostarczanie ładunku bezpośrednio pod burtę statku lub wnoszenie go na pokład z pominięciem firmy agencyjnej – w przypadku stwierdzenia próby samodzielnego wniesienia ładunku na pokład statku, Instytut ma prawo odmówić realizacji zobowiązań wynikających z zawartej umowy.
2. Przed załadunkiem, ładunek wchodzący na burtę statku ekspedycyjnego w Polsce zostanie zważony przez firmę agencyjną wraz z opakowaniem zbiorczym (np. europaletą).
3. Odbiór ładunków powracających do Polski odbywa się wyłącznie z magazynu firmy agencyjnej, najwcześniej dnia następnego po rozładunku statku przez firmę agencyjną. Odbiór ładunku możliwy będzie wyłącznie za pokwitowaniem odbioru, po uprzednim jego zważeniu (wraz z opakowaniem zbiorczym) przez firmę agencyjną. Nie dopuszcza się możliwości odbioru ładunku bezpośrednio z burty statku.

III. Instrukcje szczegółowe: załadunek i rozładunek ładunku w portach w Longyearbyen i Ny-Alesund

1. Ładunki transportowane z Longyearbyen i Ny-Alesund należy dostarczyć na keję w porcie.
2. Przy załadunku musi być obecna osoba wskazana przez właściciela ładunku do jego przekazania w celu załadunku na statek (właściciel ładunku zobowiązany jest dostarczyć informację o tej osobie, wraz z danymi kontaktowymi, na adres polar@iqf.edu.pl nie później niż 24 godziny przed planowanym wejściem statku do portu załadunku). Instytut zastrzega sobie możliwość odmowy udostępnienia miejsca na statku w celu transportu ładunku w przypadku niewskazania osoby, o której mowa powyżej, lub w przypadku jej nieobecności w trakcie załadunku.
3. Ładunki transportowane do Longyearbyen i Ny-Alesund rozładowywane są bezpośrednio na keję w porcie. Obowiązek odbioru ładunku z kei leży po stronie właściciela ładunku.
4. Przy rozładunku musi być obecna osoba wskazana przez właściciela ładunku do jego odbioru (właściciel ładunku zobowiązany jest dostarczyć informację

o tej osobie, wraz z danymi kontaktowymi, na adres polar@igf.edu.pl nie później niż 24 godziny przed planowanym wejściem statku do portu rozładunku). Instytut nie ponosi odpowiedzialności za ładunek nieodebrany i pozostawiony na kei (Instytut obciąży właściciela ładunku ewentualnymi kosztami poniesionymi w związku ze składowaniem nieodebranego ładunku).

IV. Instrukcje szczegółowe: załadunek i rozładunek w Polskiej Stacji Polarnej Hornsund

1. Załadunku na statek ładunków transportowanych z Polskiej Stacji Polarnej Hornsund dokonuje załoga Stacji za pomocą jednostki pływającej należącej do Instytutu.
2. Przy załadunku musi być obecna osoba wskazana przez właściciela ładunku do jego przekazania w celu załadunku na statek (właściciel ładunku zobowiązany jest dostarczyć informację o tej osobie, wraz z danymi kontaktowymi, na adres polar@igf.edu.pl nie później niż 24 godziny przed planowanym wejściem statku do Hornsundu). Instytut zastrzega sobie możliwość odmowy udostępnienia miejsca na statku w celu transportu ładunku w przypadku niewskazania osoby, o której mowa powyżej, lub w przypadku jej nieobecności w trakcie załadunku.
3. Ładunki transportowane do Polskiej Stacji Polarnej Hornsund rozładowywane są bezpośrednio z burty statku na jednostkę pływającą należącą do Instytutu, a następnie wyładowywane i przechowywane w Stacji do czasu jego odbioru przez osobę wskazaną przez właściciela ładunku (właściciel ładunku zobowiązany jest dostarczyć informację o tej osobie, wraz z danymi kontaktowymi, na adres polar@igf.edu.pl nie później niż 24 godziny przed planowanym wejściem statku do miejsca rozładunku).

V. Instrukcje szczegółowe: załadunek i rozładunek ładunku w stacjach terenowych

1. Ładunki transportowane ze stacji terenowych na terytorium Svalbardu należy dostarczać pod burtę statku za pomocą jednostki pływającej zapewnionej przez właściciela ładunku.
2. Przy załadunku musi być obecna osoba wskazana przez właściciela ładunku do jego przekazania w celu załadunku na statek (właściciel ładunku zobowiązany jest dostarczyć informację o tej osobie, wraz z danymi kontaktowymi, na adres polar@igf.edu.pl nie później niż 24 godziny przed planowanym wejściem statku do miejsca załadunku). Instytut zastrzega sobie możliwość odmowy udostępnienia miejsca na statku w celu transportu ładunku w przypadku niewskazania osoby, o której mowa powyżej, lub w przypadku jej nieobecności w trakcie załadunku.
3. Ładunki transportowane do stacji terenowych na terytorium Svalbardu rozładowywane są bezpośrednio z burty statku na jednostkę pływającą zapewnioną przez właściciela ładunku. Brak jednostki pływającej oznaczać będzie brak możliwości rozładunku. W takim przypadku ładunek zostanie

przetransportowany do portu w Longyearbyen lub w Polsce, zależnie od trasy rejsu, a właściciel ładunku zostanie obciążony kosztami za transport na faktycznie zrealizowanej trasie oraz ewentualnymi kosztami poniesionymi w związku ze składowaniem nieodebranego ładunku.

4. Przy rozładunku musi być obecna osoba wskazana przez właściciela ładunku do jego odbioru (właściciel ładunku zobowiązany jest dostarczyć informację o tej osobie, wraz z danymi kontaktowymi, na adres polar@igf.edu.pl nie później niż 24 godziny przed planowanym wejściem statku do miejsca rozładunku).