

**REGULAMIN OBSŁUGI PROMÓW  
KORZYSTAJĄCYCH Z PUBLICZNEGO TERMINALU  
PROMOWEGO PRZY NABRZEŻU POLSKIM  
W PORCIE GDYNIA**

**§1**

**[Postanowienia ogólne]**

1. Niniejszy Regulamin określa zasady obsługi promowej statków w Publicznym Terminalu promowym przy Nabrzeżu Polskim w Gdyni. Wszelkie użyte w niniejszym Regulaminie określenia, terminy oraz zwroty mają znaczenie jak określenia, terminy oraz zwroty zdefiniowane w treści OWK.
2. Obsługa promów cumujących w Terminalu realizowana jest przez Przewoźników promowych funkcjonujących w Terminalu na podstawie zawartych odrębnych umów z właścicielem infrastruktury portowej – Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. z siedzibą w Gdyni przy ul. Rotterdamskiej 9, zarejestrowaną w Sądzie Rejonowym Gdańsk-Północ w Gdańsku, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 0000082699, REGON: 191920577, NIP: 9581323524 o kapitale zakładowym w wysokości 112 285 300,00 zł opłaconym w całości.
3. Bezpieczeństwo ruchu promów, świadczenie Usług promowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i utrzymania porządku na obszarze Terminalu, jak i całego Portu Gdynia regulują powszechnie obowiązujące przepisy prawa oraz regulaminy i rozporządzenia ustanowione przez ZMPG, do których bezwzględnie stosują się funkcjonujący w Terminalu Przewoźnicy promowi.
4. Każdy funkcjonujący w Terminalu Przewoźnik promowy obowiązany jest bezwzględnie stosować przepisy ustanowione przez ZMPG, w tym Przewoźnicy promowi stosują się w zakresie zasad bezpieczeństwa obsługi promów bezwzględnie do poleceń odpowiednio Administratora Terminalu bądź poleceń Dyspozytora Portu.
5. Przewoźnicy promowi obowiązani są do bezwzględnego przestrzegania ogłaszanych cyklicznie przez Urząd Morski wykazów (atlasów) dopuszczalnych zanurzeń statków przy Nabrzeżu Polskim, w tym na drodze wodnej zapewniającej dostęp do Terminalu.

**§2**

**[Zasady zawijania do Nabrzeża Polskiego]**

1. Do Nabrzeża Polskiego zawijają wyłącznie promy o parametrach technicznych zgodnych z parametrami technicznymi Infrastruktury Terminalu. Przed pierwszym zawinięciem Przewoźnik promowy obowiązany jest bezwzględnie złożyć w formie pisemnej do Dyspozytora Portu parametry techniczne jednostki celem potwierdzenia, że wskazana przez Przewoźnika promowego jednostka spełnia wymagane parametry techniczne umożliwiające jej bezpieczne zawijanie do Nabrzeża Polskiego oraz obsługę przy użyciu Infrastruktury Terminalu.

2. W przypadku powzięcia przez ZMPG uzasadnionych wątpliwości co do spełniania przez jednostkę określonych parametrów technicznych, ZMPG może nie wyrazić zgody na jej zawinięcie do Nabrzeża Polskiego lub obsługę jednostki przy użyciu Infrastruktury Terminalu. Jednostka musi być wyposażona każdorazowo w cumy i rzutki o odpowiedniej długości oraz jakości gwarantujące bezpieczne zacumowanie i postój.
3. W przypadku, gdy jednostka Przewoźnika promowego, spełnia określone przez ZMPG parametry techniczne umożliwiające bezpieczne zawinięcie do Nabrzeża Polskiego, ale nie jest konstrukcyjnie przystosowana do stałego połączenia z urządzeniami Infrastruktury Terminalu, w takim przypadku bezwzględnie stosuje się § 6 określający zasady obsługi promów nieprzystosowanych konstrukcyjnie do stałego połączenia z urządzeniami Infrastruktury Terminalu.
4. Podczas podejścia oraz cumowania Przewoźnik promowy decyduje o kolejności oraz sposobie przekazania i obłożenia lin cumowniczych na pachołach cumowniczych. Przewoźnik promowy jest zobowiązany do dopilnowania prawidłowego przycumowania tj. zapewniającego bezpieczeństwo jednostki oraz innych promów, a także urządzeń portowych oraz Infrastruktury Terminalu.
5. Obsługę ramp portowych oraz ruchomego łącznika zapewni każdorazowo Przewoźnik promowy. Obowiązkiem Przewoźnika promowego jest również dostosowanie zespołu ramp do cumowanej jednostki. Po wyłożeniu wymaganych pomostów załoga promu sprawdza ich stan techniczny i potwierdza osobie wyznaczonej do nadzoru przez Przewoźnika promowego gotowość do czynności odpowiednio zaokrętowania/wyokrętowania, w tym bada wymaganą stateczność z podłożem.
6. W przypadku ustalenia najmniejszych nieprawidłowości wyznaczony pracownik Przewoźnika promowego podejmuje bezpośrednie działania korygujące.

**§ 3**

**[Obowiązki informacyjne Przewoźników promowych o towarach, ładunkach oraz pasażerach]**

1. Przewoźnik promowy zobowiązany jest do dostarczenia ZMPG poniższych informacji dotyczących jednostki:
  - a) data i godzina cumowania/odcumowania,
  - b) wartości zanurzenia jednostki,
  - c) sposobie cumowania,
  - d) raport o ładunku statku i liczbie pasażerów (zawierający informacje dot.: liczby pasażerów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, autobusów, nacze, ładunków niebezpiecznych).
2. Przewoźnik promowy zobowiązany jest każdorazowo do realizacji zgłoszenia IMO General Declaration, a także zobowiązany jest do powiadomienia Dyspozytora Portu o dokładnej godzinie rozpoczęcia czynności załadunkowych, a także obowiązany jest przekazać dokładną godzinę zakończenia załadunku/wyładunku oraz zaokrętowania/wyokrętowania Pasażerów przy użyciu radiowych środków łączności na właściwym kanale roboczym VHF 12.
3. Każdorazowe awaryjne zaokrętowanie/wyokrętowanie Pasażerów poza wcześniej przyjętymi zasadami postępowania wymaga bezwzględnie określenia sposobu działania pomiędzy Dyspozytorem Portu a Przewoźnikiem promowym.

## §4

**[Organizacja czynności załadunkowych oraz zasady zaokrętowania i wyokrętowania]**

1. Po wjeździe na obszar Terminalu kierujący pojazdami osobowymi, ciężarowymi, ponadnormatywnymi, a także kierowcy przewożący ładunki niebezpieczne (ADR) zgłaszają się do odpowiedniego biura Przewoźnika promowego w celu uzyskania biletu lub karty embarkacyjnej wskazującej nazwę promu oraz dopełnienia formalności. Zasady wydawania biletów oraz karty embarkacyjnej ustala każdy z funkcjonujących w Terminalu Przewoźników promowych.
2. Po uzyskaniu w/w dokumentów kierowcy kierują się na plac wewnętrzny Terminalu – według oznaczeń poziomych i pionowych bądź zgodnie z dyspozycją kierującego ruchem pracownika Przewoźnika promowego, które to dyspozycje mają pierwszeństwo przed oznaczeniami poziomymi i pionowymi.
3. Ocena dopuszczalności załadunku oraz kolejności załadunku pojazdów spoczywa bezwzględnie na załodze promu Przewoźnika promowego, którzy kierują ruch pojazdów, naczep oraz Pasażerów poprzedzający bezpośrednio załadunek. Pasażerowie opuszczają pokład jednostki pod nadzorem przedstawicieli Przewoźników promowych, następnie przemieszczają się Galerią Pasażerską do budynku Głównego Dworca promowego.
4. Pełną odpowiedzialność za nadzór nad załadunkiem ponosi każdorazowo Przewoźnik promowy organizujący dany załadunek jednostki. Przewoźnik promowy ponosi również pełną odpowiedzialność za realizację przeładunków pojazdów kołowych w systemie ro – ro na obszarze obejmującym pokład promu, rampę jednostki i rampy portowe.
5. Pojazdy po zakończeniu procesu załadunku, wyładunku oraz po odbiorze niezbędnych dokumentów przewozowych, zobowiązane są do niezwłocznego opuszczenia Terminalu.
6. Wszelkie odmienne procedury realizacji załadunku pojazdów kołowych dopuszczalne są wyłącznie w sytuacjach wyjątkowych oraz bezwzględnie wymagają odrębnej zgody ZMPG.
7. Przewoźnik promowy zobowiązany jest do poinformowania Pasażerów poruszających się po obszarze Terminalu zarówno pieszo, jak i ruchem kołowym o istniejącej Instrukcji ruchu osobowego, kołowego i materiałowego na obszarze Publicznego Terminalu Promowego przy Nabrzeżu Polskim w Porcie Gdynia.
8. Odprawa Pasażerów odbywa się w sposób przyjęty każdorazowo przez Przewoźnika promowego. Przewoźnik promowy pełni nadzór nad Pasażerami w zakresie przemieszczania się ich po terenie Terminalu.

## § 5

**[Obsługa promów transportujących ładunki niebezpieczne]**

1. Transport, składowanie i przeładunek ładunków niebezpiecznych dopuszczalny jest wyłącznie na podstawie przekazanej przez Przewoźnika promowego instrukcji technologicznej z uwzględnieniem Zarządzenia porządkowego nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 7 sierpnia 2000 r. w sprawie zapobiegania powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagro-

żenia na obszarze morskich portów i przystani leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz każdego aktu go zastępującego.

2. Przewoźnik promowy zobowiązany jest do dostarczenia do Kapitanatu Portu Gdynia, Dyspozytora Portu oraz Administratora Terminalu informacji o transportowanych ładunkach niebezpiecznych stosując oznaczenia i normy zgodnie z obowiązującymi przepisami, rozporządzeniami i/lub wymaganiami w zakresie transportu ładunków niebezpiecznych, przekazując w formie wiadomości elektronicznej (z minimum 72 godzinnym wyprzedzeniem) zgłoszenie transportu ładunków niebezpiecznych („Zgłoszenie”).
3. Przewoźnik promowy obowiązany jest do zapewnienia zgodnego z odpowiednimi przepisami oznaczenia.
4. Przewoźnik promowy ponosi odpowiedzialność za wszelkie skutki oraz koszty wynikające z czynności zniszczenia lub unieszkodliwienia ładunku.

## § 6

**[Obsługa promów nieprzystosowanych konstrukcyjnie do stałego połączenia z Infrastrukturą Terminalu]**

1. Zakazane jest korzystanie z promów konstrukcyjnie nieprzystosowanych do stałego połączenia z rampą portową. Promy nieprzystosowane do stałego połączenia z urządzeniami Infrastruktury Terminalu wymagają udzielenia przez ZMPG zgodny na wniosek Przewoźnika promowego.
2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1 powyżej, przewoźnik promowy wskazuje:
  - a) liczbę pasażerów oraz osoby wyznaczone przez Przewoźnika promowego do bezpośredniego nadzoru Cumowania oraz czynności około przeładunkowych,
  - b) rekomendowany przez przewoźnika promowego sposób posłużenia się rampą samochodową oraz pomostem pasażerskim,
  - c) parametry techniczne promu celem weryfikacji możliwości bezpiecznego zaokrętowania/wyokrętowania pasażerów oraz załadunku i wyładunku pojazdów i towarów/ładunków.
3. ZMPG wyrazi zgodę w przypadku uznania, że obsługa promu konstrukcyjnie nieprzystosowanego do stałego połączenia z urządzeniami Infrastruktury Terminalu nie naraża na niebezpieczeństwo Pasażerów, a także w przypadku uznania, że przedstawione przez Przewoźnika promowego rozwiązania techniczne i organizacyjne gwarantują sprawne i bezpieczne przeprowadzenie Cumowania.
4. Przewoźnik promowy bezpośrednio nadzoruje ruch pasażerski związany z zaokrętowaniem i wyokrętowaniem promu konstrukcyjnie nieprzystosowanego do stałego połączenia z urządzeniami Infrastruktury Terminalu.
5. Przewoźnik promowy – przy współpracy ze służbami ZMPG – wytyczy szlak dla Pasażerów prowadzący od burty promu do Budynku Głównego Dworca promowego. Przewoźnik promowy zobowiązany jest do wygrodzenia jaskrawymi taśmami szlak komunikacyjny pomiędzy burtą jednostki nieprzystosowanej konstrukcyjnie, a wejściem do Budynku Głównego Dworca promowego. Pasażerowie opuszczają pokład jednostki w asyście (pod nadzorem) przedstawiciela

Przewoźnika promowego oraz poruszają się w grupie po wyznaczonej ścieżce komunikacyjnej między pokładem, a Budynek Głównego Dworca promowego.

6. Przewoźnicy promowi, a także inne osoby koordynujące ruch związany z czynnościami załadunkowymi, zobowiązane są bezwzględnie do założenia w toku prowadzonych czynności kamizelki odblaskowej.