
ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDYNIA SPÓŁKA AKCYJNA
z siedzibą w Gdyni
przy ul. Rotterdamskiej 9, 81-337 Gdynia

Instrukcja Eksploatacji Stanowiska Promowego
w Terminalu Promowym
przy Nabrzeżu Polskim w Porcie Gdynia

Gdynia, dnia 08.07.2022 roku

© 2022 ZMPG S.A. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Spis treści

1. Wykaz aktów prawnych	3
2. Informacje ogólne	3
2.1. Lokalizacja Terminalu.....	3
2.2. Infrastruktura zapewniająca dostęp do Portu Gdynia.....	3
2.3. Regulacje prawne w zakresie ruchu promowego.....	4
3. Stanowisko promowe w Terminalu Promowym przy Nabrzeżu Polskim w Porcie Gdynia	5
3.1. Opis stanowiska promowego - parametry eksploatacyjne.....	5
3.1.1. Nabrzeże Polskie.....	5
3.1.2. Nabrzeże Fińskie.....	6
3.2. Infrastruktura Terminalu	6
3.2.1. Budynek główny dworca promowego	6
3.2.2. Rampy przeładunkowe w Terminalu.....	7
3.2.3. Galeria pasażerska wraz z łącznikiem ruchomym galerii pasażerskiej	7
3.2.4. Budynek Magazynu.....	8
3.2.5. Fotoshooter	8
3.2.6. Kioski kontrolne Check-in/Check-out	8
3.2.7. Plac przed Check-in.....	9
3.2.8. Plac Główny.....	9
4. Zasady korzystania z Infrastruktury przez przewoźników promowych.....	9
4.1. Eksploatacja Placu Głównego.....	10
4.2. Boarding pasażerów w budynku Głównego Dworca Promowego	10
4.3. Korzystanie z ruchomego łącznika galerii pasażerskiej	10
4.4. Korzystanie z zespołu ramp	10
5. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych.....	10
6. Telefony alarmowe.....	11

1. Wykaz aktów prawnych

- ustawa z dnia 15 marca 2019 roku o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz.U. z 2019 r. poz. 692);
- ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2020 r. poz. 680);
- ustawa z dnia 18 września 2001 roku Kodeks morski (Dz.U. z 2018 r. poz. 2175);
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110);
- ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2020 r. poz. 998);
- zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 roku Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2018 r., poz. 2832 z późn. zm.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 roku w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. z 2015 r. poz. 732);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 roku w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. z 2015 r. poz. 733);
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 roku w sprawie oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich (Dz.U. z 2013 r. poz. 57).

2. Informacje ogólne

2.1. Lokalizacja Terminalu

Publiczny Terminal Promowy przy Nabrzeżu Polskim w Porcie Gdynia zlokalizowany jest w granicach Morskiego Portu w Gdyni przy Nabrzeżu Polskim. Nabrzeże Polskie stanowi część obudowy Basenu IV i sąsiaduje z Nabrzeżami Rotterdamskim i Fińskim.

Strefa Czasowa: GMT + 1 h Czas letni rozpoczyna się na koniec marca – GMT + 2 h a powrót do czasu zimowego – GMT + 1 h następuje na koniec października

2.2. Infrastruktura zapewniająca dostęp do Portu Gdynia

Zgodnie z treścią rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 roku w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. z 2015 r. poz. 733), w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do Portu Gdynia wchodzi:

- 1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:
 - a) tor podejściowy do wejścia głównego:
 - odcinek od pławy GD do pary pław G1-G2, o długości 3,8 km,
 - odcinek od pary pław G1-G2 do linii łączącej głowki wejścia głównego, o długości 2,8 km, szerokości w dnie 150,0 m i głębokości technicznej 14,5 m,
 - b) podejście do wejścia południowego, o głębokości technicznej 9,1 m;
- 2) falochrony zewnętrzne:
 - a) falochron główny o długości 2018,8 m,
 - b) głowica falochronu północnego wyspowego o długości 18,4 m;

- 3) stałe znaki nawigacyjne
 - a) stawy nabieżników świetlnych - 2 szt.,
 - b) znaki i światła nawigacyjne - 4 szt.;
- 4) pływające oznakowanie nawigacyjne:
 - a) pławy toru podejściowego do wejścia głównego - 3 szt.,
 - b) pławy podejścia do wejścia południowego - 1 szt.;
- 5) latarnie Jarosławiec, Ustka, Czołpino, Stilo, Rozewie, Jastarnia, Hel, Gdańsk, Krynica Morska;
- 6) kotwicowiska:
 - a) kotwicowisko nr 1 o powierzchni 5,9 km² i głębokości od 9,0 m do 16,0 m,
 - b) kotwicowisko nr 2 o powierzchni 3,9 km² i głębokości od 13,0 m do 25,0 m,
 - c) kotwicowisko nr 3 o powierzchni 3,2 km² i głębokości od 26,0 m do 31,0 m;
- 7) system radionawigacyjny „Differential Global Positioning System” (DGPS) oraz system referencyjny hydrograficzny RTK GNSS z siecią zdalnego nadzoru i monitorowania;
- 8) infrastruktura systemu nadzoru i kontroli ruchu statków „VTS Zatoka Gdańska”:
 - a) radarowe stacje brzegowe,
 - b) dedykowana sieć światłowodowa Centrum Bezpieczeństwa Morskiego (CBM), wraz z podmorskim kablem światłowodowym w relacji Gdańsk - Gdynia,
 - c) linie radiowe łączące CBM ze stacjami nadbrzeżnymi,
 - d) system komunikacji przewodowej i radiowej oraz sieci WAN/LAN,
 - e) systemy telewizji przemysłowej,
 - f) mierniki hydrometeorologiczne;
- 9) systemy monitorowania znaków nawigacyjnych;
- 10) system zasilania energetycznego świateł nawigacyjnych wraz z liniami kablowymi;
- 11) zintegrowany system hydrograficzny do badania warunków żeglowności dróg wodnych;
- 12) stacje nadbrzeżne automatycznego systemu identyfikacji statków (AIS) z siecią telekomunikacyjną i centralną bazą danych.

podstawa prawna:

§ 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 roku w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. z 2015 r. poz. 733

2.3. Regulacje prawne w zakresie ruchu promowego

Zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 roku Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2018 r., poz. 2832 z późn. zm.) reguluje sprawy m.in. w zakresie:

- 1) bezpieczeństwa ruchu statków,
- 2) utrzymania porządku na obszarze morskich portów,
- 3) korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, będących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

Wszelkie czynności promowe realizowane przez przewoźników promowych, a w szczególności cumowanie, odcumowanie, manewrowanie jednostki promowej, weryfikacja warunków nawigacyjnych wejścia do Terminalu, a także zaokrętowanie lub wyokrętowanie muszą być zgodne z w/w Zarządzeniem nr 9, a także (w przypadku jego uchylecia) z każdym aktem wydanym na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 roku obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji

morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205; z 2018 r. poz. 317) oraz art. 84 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181).

3. Stanowisko promowe w Terminalu Promowym przy Nabrzeżu Polskim w Porcie Gdynia

3.1. Opis stanowiska promowego - parametry eksploatacyjne

Stanowisko promowe przeznaczone jest do obsługi promów pasażersko-samochodowych, w tym promów typu ro-ro. Na potrzebę obsługi promów zabezpieczono ok. 474 metrów linii cumowniczej, która obejmuje ok. 266 metrów Nabrzeża Polskiego i ok. 208 metrów Nabrzeża Fińskiego.

Bezpieczeństwo przybijanych statków zapewniają odbojnice w ilości 18 sztuk ze stalowych tarcz obłożonych elementami poślizgowymi, chroniące nabrzeża oraz burty statków przed uszkodzeniami w normalnych warunkach pogodowych, jak i w sytuacjach wystąpienia sztormów i silnych wiatrów. Stanowisko promowe wyposażono w kotwienia sztormowe dla urządzeń wysokich takich jak łącznik ruchomy galerii i zespołu ramp - uwzględniając ryzyko występowania silnych wiatrów o prędkości przekraczającej 25 m/s. Dodatkowo stanowisko promowe jest wyposażone w pomost mocujący rampę dolną, a także posadowienia konstrukcji wsporczej rampy górnej w postaci grodzy z palościanki.

Obsługa samochodowa promów odbywa się z dwóch pokładów - głównego dolnego oraz górnego ze zjazdem z obu pokładów na rufie w osi promów. Przejście pasażerów z promu do budynku dworca promowego nie koliduje z ruchem samochodów, gdyż odbywa się z wykorzystaniem galerii pasażerskiej nad poziomem placów samochodowych. Połączenie galerii pasażerskiej z burtami promów umożliwia komunikację pieszą przy różnym usytuowaniu wyjść w burtach statków.

Ze stanowiska promowego mogą korzystać przystosowane konstrukcyjnie do stałego połączenia z jego infrastrukturą jednostki. Obsługa statków konstrukcyjnie nieprzystosowanych do korzystania z infrastruktury terminalu odbywa się zgodnie z Regulaminem obsługi promów.

Informacje nawigacyjne publikowane oraz aktualizowane są bezpośrednio na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni. Przewoźnik promowy bezwzględnie obowiązany jest do ich przestrzegania.

3.1.1. Nabrzeże Polskie

W warunkach normalnej pracy terminalu do cumowania wykorzystuje się 8 sztuk pachołów cumowniczych o nośności 100 ton każdy. W warunkach sztormowych do zabezpieczenia statku wykorzystuje się drugą linię pachołów cumowniczych sztormowych o nośności 160 ton w liczbie 5 sztuk. Parametry technologiczne Nabrzeża Polskiego:

- długość linii cumowniczej nabrzeża: 266 m;
- rzędna płyty nabrzeża wynosi +2,40 mnpm;
- dopuszczalne obciążenie naziomu nabrzeża na szerokości 25m mierząc od krawędzi nabrzeża: 20kN/m²;
- rzędna główki szyny łącznika ruchomego: +2,34mnpm (Kr);
- głębokość techniczna: -11,00 mnpm (A);
- głębokość dopuszczalna: -12,50 mppm (A);
- głębokość projektowa: -11,50mppm(A);
- urządzenia odbojowe szt. 18 Typu FE900

- Urządzenia cumownicze:
 - w pierwszej linii o uciągu 90T – 27 szt.
 - w drugiej linii uciągu 100T – 8 szt.
 - w trzeciej linii (sztormowe) o uciągu 160T – 5 szt.

Nabrzeże Polskie zostało dodatkowo wyposażone w:

- drabinki wyjściowe (ratownicze) 10 szt.;
- światła nawigacyjne ostrzegawcze na narożach konstrukcji pomostu (czerwone) błyskające 2 szt.;
- zestawy ratownicze wokół linii brzegu pomostu 5 szt.;
- krawężniki ochronne z rur stalowych.

Dno Nabrzeża Polskiego jest umocnione. Kosze gabionowe 6,0×2,0×0,5m.

3.1.2. Nabrzeże Fińskie

Charakterystyczne parametry technologiczne Nabrzeża Fińskiego:

- długość całkowita nabrzeża: ok. 208 m;
- długość linii cumowniczej nabrzeża: ok. 208 m;
- głębokość techniczna: -9,50mppm(A);
- głębokość dopuszczalna: -10,00 mppm(A);
- szerokość pasa, na którym ma być zachowana głębokość dopuszczalna: 15 m;
- rzędna nabrzeża: +2,40mnpm (Kr);
- dopuszczalne obciążenie naziomu nabrzeża na szerokości 25m mierząc od krawędzi nabrzeża: 20kN/m²;
- istniejące urządzenia odbojowe typu Wolbrom.
- Urządzenia cumownicze w pierwszej linii o uciągu 27T - 6 szt. i 90T - 1szt.

3.2. Infrastruktura Terminalu

3.2.1. Budynek główny dworca promowego

Budynek główny dworca promowego został zaprojektowany w sposób zapewniający sprawną kontrolę i przepływ pasażerów korzystających z Terminalu. Dodatkowo, zapewnia odpowiednie miejsca pracy i zaplecze socjalne dla pracowników/współpracowników funkcjonujących w Terminalu przewoźników promowych. Czterokondygnacyjny budynek z wydzielonymi miejscami na sprzedaż biletów, kontrolę bagażu i kontrolę osobistą stanowi niezbędną infrastrukturę operacyjną dla realizowanych czynności armatorskich.

W ramach opisywanego budynku wydzielono 3 strefy:

- 1) **publiczną** obejmującą przeszkloną halę Terminalu na parterze z kasami pasażerskimi i frachtowymi, poczekalnią dla pasażerów;
- 2) **armatorską** biurową dla przewoźników promowych zlokalizowaną na parterze oraz piętrze I, dostępną dla personelu niezależnym wejściem;
- 3) **biurową** obejmującą pozostałe pomieszczenia biurowe na piętrach II i III, do której zapewniono dostęp niezależnym wejściem z holu głównego.

Wszystkie sekcje budynku zawierają wymagane przepisami pomieszczenia socjalne i higieniczno-sanitarne, w szczególności toalety, szatnie, pomieszczenia dla kobiet z dziećmi, pomieszczenia przechowalni bagażu, pokój zabaw dla dzieci pasażerów.

Pomieszczenia biurowe na parterze i piętrze usytuowane są w miejscu bezpośredniego styku pasażera z personelem przewoźnika promowego, zarówno w obszarze kas pasażerskich jak i kas frach-

towych. Dla kierowców zawodowych zapewniono dedykowane wejście od strony placu oraz strefę kasową wraz z odrębnym holem cargo, strefą odpoczynku cargo lounge i osobnym zespołem higieniczno-sanitarnym zlokalizowanym na parterze i pierwszym piętrze.

Pozostałe obszary budynku głównego dworca promowego zaprojektowano, jako biurowe powierzchnie komercyjne, dla przedsiębiorców świadczących usługi powiązane z działalnością przewoźników promowych w szczególności dla przedsiębiorstw spedycyjnych lub kurierskich. W istocie, budynek główny dworca promowego został zaprojektowany w sposób umożliwiający kontrolę i przepływ pasażerów pieszych oraz zapewnia odpowiednie miejsca pracy i zaplecze socjalnego dla załogi niezbędnej do obsługi Terminalu. Budynek posiada wydzielone miejsca dla:

- kas pasażerskich;
- kas frachtowych;
- kontroli bagażowej;
- kontroli osobistej;
- poczekalni dla pasażerów;
- biura dla przewoźników promowych;
- pozostałą część biurową;
- pomieszczenia socjalne i higieniczno-sanitarne;
- strefy odpoczynku cargo lounge;
- strefy obsługi dokumentacji samochodów ciężarowych.

3.2.2. Rampy przeładunkowe w Terminalu

W skład infrastruktury przeładunkowej Terminalu wchodzi zespół ramp (górnej oraz dolnej). Umożliwia on realizację równoczesnego załadunku na dwa pokłady samochodowe różnej wielkości jednostek promowych, których oś jest równoległa do krawędzi nabrzeża.

Rampa dolna o powierzchni 450 m² posiada odległość o 18505 mm od krawędzi nabrzeża oś symetrii oraz nawierzchnię na poziomie +2900mm (w położeniu poziomym). Opisywana rampa dolna przeznaczona jest dla dopuszczonych do ruchu zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 roku prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110) zestawów drogowych, samochodów ciężarowych, autobusów oraz ciągników terminalowych, w tym przejazdu specjalnego pojazdu do przewozu ładunków ciężkich o masie całkowitej 135 ton. Rampa górna ma odległość o 17430 mm od krawędzi nabrzeża oś symetrii. Rampa górna dostosowana jest do tych samych pojazdów co rampa dolna, z tym że największy dopuszczalny z zestawów drogowych to ciągnik z naczepą trzyosiową o masie całkowitej 50 ton. Powierzchnia rampy górnej wynosi 483 m².

Przy korzystaniu z w/w obiektów należy bezwzględnie zapoznać się i stosować do Instrukcji Obsługi Urządzeń w postaci ramp przeładunkowych opracowanej przez Wykonawcę robót w Terminalu Korporację Budowlaną Doraco Sp. z o.o., w której treści uregulowano zasady eksploatacji i konserwacji urządzeń.

3.2.3. Galeria pasażerska wraz z łącznikiem ruchomym galerii pasażerskiej

Galeria pasażerska o długości 247,35 m oraz powierzchni użytkowej 1023,83 m² wraz z łącznikiem ruchomym galerii pasażerskiej stanowi infrastrukturę gwarantującą połączenie budynku głównego dworca promowego z jednostkami promowymi, umożliwiając ruch pasażerski na odcinku prom - budynek główny dworca promowego. Galeria dochodzi prostopadle do zachodniej ściany budynku głównego dworca promowego na wysokości trzeciego piętra, ze względu na posadowienie galerii pasażerskiej na

słupach ponad placami manewrowymi. Dodatkowo, galeria pasażerska wyposażona jest w dwie zewnętrzne klatki schodów ewakuacyjnych.

Łącznik pasażerski jest ruchomym pomostem przemieszczającym się po torowisku wzdłuż Nabrzeża Polskiego. Posiada ruchome korytarze pozwalające dopasować wysokość wyjścia do poziomu wejścia pasażerskiego na statek. **Urządzenie obsługuje zakres wysokości od 11,7 m do 20,7 m nad rzędną 0.**

Przy korzystaniu z w/w obiektu należy bezwzględnie zapoznać się i stosować do Instrukcji Obsługi Urządzeń w postaci ruchomego łącznika opracowanej przez Wykonawcę robót w Terminalu Korporację Budowlaną Doraco Sp. z o.o..

3.2.4. Budynek Magazynu

Budynek Magazynu o powierzchni użytkowej 903,13 m² oraz wysokości 7 m zapewnia zaplecze lokalowo-techniczne dla czynności operacyjnych realizowanych przez przewoźników promowych. Budynek magazynu może pełnić funkcję miejsca do obsługi i naprawy wykorzystywanych pojazdów oraz umożliwia czasowe składowanie ładunków zgodnie z stosownymi regulaminami. Ponadto zawiera stanowiska garażowe.

Powierzchnię magazynu podzielono funkcjonalnie na obszary:

- 1) przejazdową część dedykowaną wyłącznie dla publicznych organów kontrolnych o powierzchni 197,84 m² zawierającą kanał oraz stalową „zwyzkę” do kontroli pojazdów ciężarowych,
- 2) część dedykowaną dla przewoźników promowych o powierzchni 289,90 m², która może pełnić również funkcję garażu dla sprzętu zmechanizowanego używanego na terenie Terminalu,
- 3) sekcję magazynu dla przewoźnika promowego o powierzchni 157,25 m² z przylegającą rampą przystosowaną do rozładunku samochodów ciężarowych zarówno od burty, jak i od tyłu pojazdu (sekcja spełnia wymogi magazynu celnego),
- 4) części biurowo-socjalnej do obsługi kierowców przyjeżdżających/wyjeżdżających z placu z pominięciem głównej części Terminalu.

3.2.5 Fotoshooter

W Terminalu znajdują się dwa obiekty o stalowej konstrukcji z posadowieniem do montażu urządzeń fotograficznej rejestracji stanu pojazdów wjeżdżających na teren Terminalu w tym w szczególności poruszających się w rejonie placu składowania naczep w ruchu intermodalnym („Fotoshooter”). Pierwszy Fotoshooter znajduje się na trasie wjazdu dla pojazdów ciężarowych i ruchu intermodalnego, a drugi na trasie wyjazdu ruchu intermodalnego przy budynku magazynu.

3.2.6. Kioski kontrolne Check-in/Check-out

Kioski kontrolne Check-in/Check-out są obiektami, do których doprowadzono wymaganą instalację elektryczną i telekomunikacyjną niezbędną do prowadzenia przez pracowników Przewoźników promowych odpraw pasażerskich. Do kontroli pojazdów przeznaczono 6 niezależnych stanowisk, w tym dwa stanowiska dla samochodów osobowych, jedno stanowisko dla samochodów osobowych i ciężarowych i trzy stanowiska dla samochodów ciężarowych. Według założeń projektowych ostatni kiosk Check-in oznaczony nr 6 ma być przeznaczony do obsługi samochodów ciężarowych transportujących naczepy w ruchu intermodalnym (unattended).

Bramki Check-in/Check-out dostosowane do obsługi manualnej poprzez panel operatora.

W strefie wyjazdowej Check-out zamontowano jeden kiosk dla samochodów osobowych oraz jeden dla samochodów ciężarowych.

Dane eksploatacyjne kiosków Check-in/Check-out:

1. dla samochodów osobowych (3 szt. [2 szt. check-in / 1 szt. check-out]):
 - powierzchnia zabudowy: 6,60 m²,
 - kubatura: 23,70 m³,
 - powierzchnia użytkowa: 4,30 m²,
 - wysokość 3,60 m;
2. dla samochodów osobowych i ciężarowych (1 szt.):
 - powierzchnia zabudowy: 13,1 m²,
 - kubatura: 47,10 m³,
 - powierzchnia użytkowa: 9,8 m²,
 - wysokość 3,60 m;
3. dla samochodów ciężarowych (4 szt. [3 szt. check-in / 1 szt. check-out]):
 - powierzchnia zabudowy: 6,60 m²,
 - kubatura: 27,70 m³,
 - powierzchnia użytkowa: 4,30 m²,
 - wysokość 4,20 m.

Kioski wraz z ogrodzeniem portowym i szlabanami firankowymi stanowią granicę państwa. Dodatkowo zainstalowano bramy umożliwiające stałe zamknięcie terenu wewnętrznego Terminalu Promowego.

3.2.7. Plac przed Check-in

Plac przed Check-in (łącznie o powierzchni 16.326 m²) przeznaczony dla pojazdów, zarówno osobowych jak i ciężarowych przed odprawą frachtową.

Wjazd na terminal promowy dla pojazdów osobowych odbywać się będzie z ronda Karlskrona, z którego trafią na plac przed check-in, na którym będą oczekiwać na odprawę. Wjazd na Terminal dla pojazdów ciężarowych odbywać się będzie z ulicy Polskiej. Następnie trafią one na plac przed check-in, gdzie będą oczekiwać na odprawę. Plac przed Check-in znajduje się poza ogrodzeniem terminalu.

3.2.8. Plac Główny

Plac Główny (manewrowy) o powierzchni 31.356 m² zlokalizowany jest wewnątrz Terminalu i jest przeznaczony dla pojazdów, które dokonały już czynności kontrolnych i oczekują wjazdu na prom oraz do składowania naczep w ruchu „unattended”.

Podział i organizację ruchu placu głównego przedstawia załącznik nr 6.

4. Zasady współkorzystania z Infrastruktury przez przewoźników promowych

Z uwagi na funkcjonowanie w Terminalu więcej niż jednego przewoźnika promowego, wskazuje się na poniższe zasady współkorzystania z Infrastruktury Terminalu, do których bezwzględnie stosowania zobowiązani są funkcjonujący w Terminalu przewoźnicy promowi.

4.1. Eksploatacja Placu Głównego

W zakresie eksploatacji na Placu Głównym, Przewoźnik promowy na koniec przypadającego mu okna czasowego jest zobowiązany do dokonania poniższych czynności:

- 1) uprzątnięcia placu z wszelkich pojazdów/urządzeń wykorzystywanych do załadunku, takich jak w szczególności ciągniki portowe, wózki widłowe itp.;
- 2) pojazdy/urządzenia wykorzystywane do załadunku należy odstawić w miejsca nieutrudniające załadunku i rozładunku drugiego Przewoźnika promowego
- 3) organizacji dostaw, prac serwisantów czy innych podmiotów, w sposób nie utrudniający załadunku i rozładunku drugiemu Przewoźnikowi promowemu;
- 4) dopilnowania zaparkowania naczep typu „unattended” we wskazanym obszarze eksploatacji.

4.2. Bording pasażerów w budynku głównego Dworca Promowego

Pracownik Przewoźnika promowego, w przypadającym mu oknie czasowym, jest odpowiedzialny za:

- 1) otwieranie i zamykanie drzwi przy Check-in automatycznym zlokalizowanym na piętrze II;
- 2) otwieranie i zamykanie drzwi w strefie za Check in na piętrze II;
- 3) sprawdzenie czy w przestrzeni Check-in, (piętro II i III), Galerii pasażerskiej oraz Łączniku Galerii nie ma żadnych pasażerów po zakończonym bordingu i pozostawionych bagaży.

4.3. Korzystanie z ruchomego łącznika galerii pasażerskiej

Przewoźnik promowy na koniec przypadającego mu okna czasowego jest zobowiązany do dokonania poniższych czynności:

- 1) upewnienia się, że w łączniku galerii pasażerskiej nie przebywają już pasażerowie i czy łącznik galerii pasażerskiej jest prawidłowo zabezpieczony;
- 2) upewnienia się, że w ruchomym łączniku galerii pasażerskiej nie ma zagubionych przez pasażerów rzeczy;
- 3) niezwłoczne zgłoszenie dostrzeżonych szkód/zniszczeń (ustalenie stanu wizualnego).

4.4. Korzystanie z zespołu ramp

Przewoźnik promowy na koniec przypadającego mu okna czasowego jest zobowiązany do dokonania poniższych czynności:

- 1) zabezpieczenia ramp zgodnie z Instrukcją;
- 2) niezwłoczne zgłoszenie dostrzeżonych szkód/zniszczeń (ustalenie stanu wizualnego);
- 3) odłączenia rampy od jednostki promowej (podniesienie zespołu ramp).

5. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych

Postępowanie awaryjne na statku odbywa się według procedury określonej każdorazowo stosownym planem ochrony statku (SSP) w myśl Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjętym w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów-Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz.U. z 2005 r. poz. 1016) - Kodeksem ISPS.

Na terenach zarządzanych przez ZMPG S.A. działania ratownicze w czasie pożarów, klęsk żywiołowych i innych zagrożeń miejscowych oraz usuwanie ich skutków prowadzi Portowa Straż Pożarna.

Postępowanie dotyczące obiektów i terenów Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Terminalu regulowane jest w treści: załącznika do Zarządzenia nr 25/2010 z dnia 15 grudnia 2010 roku pn.: „Zasady stosowania przepisów ochrony przeciwpożarowej w obiektach i na terenie spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.” z uwzględnieniem poniższych instrukcji:

- w zakresie Budynku głównego dworca promowego stosować należy Instrukcję Bezpieczeństwa Pożarowego Budynku głównego dworca promowego wraz z galerią pasażerską i łącznikiem ruchomym galerii pasażerskiej;
- w zakresie budynku Magazynu stosować należy Instrukcję Bezpieczeństwa Pożarowego budynku Magazynu.

Przewoźnicy promowi, w zakresie technologii przeładunku, manipulacji i składowania materiałów niebezpiecznych bezwzględnie stosują się do posiadanych i uzgodnionych z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni Instrukcji Technologicznych według treści Zarządzenia porządkowego nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 7 sierpnia 2000 roku w sprawie zapobiegania powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia na obszarze morskich portów i przystani leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego 2000.108.705 ze zm.).

6. Telefony alarmowe

- 112 - WSPÓLNY NUMER ALARMOWY DLA WSZYSTKICH SŁUŻB USTAWOWO POWOŁANYCH DO NIESIENIA POMOCY
- 999 - POGOTOWIE RATUNKOWE
- 998 - STRAŻ POŻARNA
- 997 - POLICJA
- 986 - STRAŻ MIEJSKA
- 58 62 74 040, 58 6274042 - GŁÓWNY DYSPOZYTOR PORTU
- 58 62 74 604 - DYŻURNY PUNKTU ALARMOWEGO PORTOWEJ STRAŻY POŻARNEJ

Załączniki:

1. podział i organizacja ruchu placu głównego