



## **ZASADY OBSŁUGI PROMÓW / STATKÓW CUMUJĄCYCH PRZY NABRZEŻACH TPŚ**

### **I. Zasady ogólne**

1. Obsługa cumujących przy nabrzeżach TPŚ promów/statków odbywa się na podstawie rozkładu rejsów Armatora zgodnie z „Planem wykorzystania nabrzeży” określonym i publikowanym przez dyspozycję TPŚ.
2. Jakikolwiek odstępstwa od planu muszą być zgłaszane z odpowiednim wyprzedzeniem w celu umożliwienia podjęcia działań zapewniających ciągłości eksploatacyjnej portu. Zmiany godzin wejścia/wyjścia promów w odniesieniu do „Planu wykorzystania nabrzeży” oraz inne niż planowane wykorzystanie nabrzeży wymagają uzgodnień i akceptacji dyspozycji TPŚ. Pierwszeństwo w obsłudze mają promy obsługiwane zgodnie z zaplanowanym rozkładem rejsów. Postój inny niż eksploatacyjny jest realizowany w miarę dostępności nabrzeży promowych. Za postój eksploatacyjny uważa się okres pobytu statku/promu w porcie niezbędny do przeprowadzenia operacji załadunku i wyładunku jednostki.

### **II. Przepływ informacji dotyczących towarów, ładunków oraz pasażerów w przywozie**

1. Armator awizuje przywóz ładunków za pośrednictwem sailing – u, w którym zawarte powinny być następujące dane:
  - a) Nazwa promu
  - b) Data i godzina wyjścia/wejścia
  - c) Zanurzenie
  - d) Ilość pasażerów
  - e) Ilość samochodów osobowych
  - f) Ilość samochodów ciężarowych
  - g) Ilość autobusów
  - h) Ilość naczep
  - i) Ilość pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi (numer UN, klasa, waga)
  - j) Ilość ładunków konosamentowych

### **III. Podejście do nabrzeża**

1. Każdorazowo na godzinę przed podejściem do nabrzeża prom/statek zgłasza do Dyspozycji portowej TPŚ na kanale 19VHF:
  - a) godzinę cumowania
  - b) zanurzenie jednostki
  - c) w przypadku jednostek z rampą rufową i dziobową należy dodatkowo poinformować o sposobie cumowania (ułożenie części dziobowej/rufowej jednostki w stosunku do pomostu odlądowego).

### **IV. Cumowanie**

1. Podczas podejścia i procesu cumowania załoga promu/statku decyduje o kolejności podania oraz sposobu obłożenia lin cumowniczych na pachołach cumowniczych. Jednostka musi być:

- wyposażona w cumy i rzutki o odpowiedniej długości, jakości gwarantujące bezpieczne zacumowanie i postój.
  - przycumowana w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych jednostek i urządzeń portowych.
2. Dodatkowo wymaga się od Armatora dostarczenia „IMO General Declaration” potwierdzającego każde zacumowanie.

#### **V. Zaokrętowanie/wyokrętowanie pasażerów, pojazdów i ładunków**

1. Rozładunek i załadunek pojazdów kołowych/szynowych musi być potwierdzony za zgodą TPŚ na kanale 19VHF lub sygnalizacją świetlną.
2. Armator powiadamia dyspozycję portową TPŚ o dokładnej godzinie rozpoczęcia i zakończenia wyładunku/załadunku wszystkich pojazdów wraz z pasażerami pieszymi.
3. Armator odpowiedzialny jest za nadzór nad przeładunkami pojazdów kołowych w systemie ro – ro na obszarze obejmującym pokład statku, rampa statku i portowy pomost odlądowy.
4. Ruch pojazdów kołowych odbywa się poprzez pomost odlądowy i wyznaczony układ dróg komunikacyjnych i placów manewrowych.
5. Ruch pojazdów szynowych odbywa się poprzez bocznice kolejową, układ torów komunikacyjnych i pomosty odlądowe.
6. Ruch pasażerów pieszych odbywa się poprzez pomosty pasażerskie, drogi komunikacyjne, układ galerii i hale odpraw w głównym budynku Dworca Morskiego.
  - Inne sposoby zaokrętowania/wyokrętowania pasażerów pieszych wymagają odrębnych ustaleń z TPŚ.
  - Każdorazowe awaryjne zaokrętowanie/wyokrętowanie pasażerów pieszych poza wcześniej przyjętymi zasadami postępowania wymaga bezwzględnie wcześniej określenia sposobu działania pomiędzy dyspozycją portową TPŚ i Armatorem.
7. Ruch i postój pojazdów przewożących materiały niebezpieczne w ilościach, dla których, wymagane jest oznakowanie pojazdów tablicami ostrzegawczymi koloru pomarańczowego odbywa się zgodnie z „Planem zapewnienia bezpieczeństwa towarów TDR i TWR na Terminalu Promowym w Świnoujściu.”
8. Inne sposoby zaokrętowania/wyokrętowania ładunków drobnicowych wymagają odrębnych ustaleń z TPŚ.
9. Kolejność załadunku pojazdów i ocena dopuszczalności do transportu morskiego spoczywa na załodze promu.

#### **VI. Odcumowanie**

1. W przypadku ponad 15 minutowego przedłużonego postoju lub wcześniejszego wyjścia promu/statku, należy z wyprzedzeniem 30 minutowym poinformować o zaistniałej sytuacji dyspozycję portową TPŚ.
2. Zdejmowanie z pachołów i zrzucanie cum z nabrzeża wykonywane jest zgodnie z wytycznymi kapitana promu.
3. Armator dostarcza zgłoszenie „IMO General Declaration” potwierdzającego każde odcumowanie.