

Wielkopolski Zarząd
Dróg Wojewódzkich
w Poznaniu
Rejon Dróg Wojewódzkich
w Czarnkowie

INSTRUKCJA

Obsługi promu w Ciszkwie

Niniejszą instrukcję wprowadza się
do użytku na przewozie promowym
w Ciszkwie dnia 01-04-2018 r

1. Wstęp.

1.1. Wymiary promu.

Długość kadłuba między pionami	$L_{pp} = 11,000 \text{ m}$
Szerokość konstrukcyjna kadłuba	$B = 5,00 \text{ m}$
Wysokość kadłuba na owręzu	$H = 0,750 \text{ m}$
Zanurzenie w stanie bezładunkowym	$T_o = 0,330 \text{ m}$
Zanurzenie konstrukcyjne	$T = 0,500 \text{ m}$
Wysokość wolnej burty	$W_b = 0,250 \text{ m}$
Wysokość bezpieczna otworu	$H_{bo} = 0,300 \text{ m}$
Długość maksymalna promu z kłapami wjazdowymi	$L_{max} = 15,90 \text{ m}$
Szerokość maksymalna promu	$B_j = 6,65 \text{ m}$
Wysokość maksymalna	$H_{max} = 4,30 \text{ m}$
Długość użytkowa jezdni promu	$L_j = 10,00 \text{ m}$
Szerokość użytkowa jezdni promu	$B_j = 5,00 \text{ m}$

1.2. Charakterystyka techniczno eksploatacyjna promu.

Nośność ogólna promu 7,0 ton lub 12,0 osób dorosłych.

Maksymalny ciężar jednego pojazdu 6,0 tony. Typ kadłuba „A” / według nomenklatury Polskiego Rejestru Statków – konstrukcja zamknięta z włazami pokładowymi bryzgoszczelnymi/.

Rodzaj napędu – górnolinowy od naporu nurtu na burtę kadłuba.

Ilość członków załogi promu na jedną zmianę – 1 przewoźnik.

Maksymalny ciężar promu z wyposażeniem 15,70 tony.

Konstrukcja kadłuba całkowicie stalowa spawana.

Rejon pływania 3 / według nomenklatury PRS/.

Ograniczenia co do typów wjeżdżających na prom – żadne.

Warunki dobowe eksploatacji – żegluga dzienna.

1.3. Opis techniczny promu

Prom o charakterystyce jak w punktach 1.1. i 1.2. napędzany jest siłą uzyskaną jako składową od naporu na burtę kadłuba. Warunkiem uzyskania ruchu promu jest ukośne ustawienie kadłuba w stosunku do kierunku nurtu. Położenie to nadawane jest promowi przy pomocy dwóch lin manewrowych, biegnących od kadłuba ku rolkom jezdnyom zawieszonym na linie porzeczej

zasadniczej. Przez skrócenie jednej liny a wydłużenie drugiej, prom ustawiany jest pod dowolnym kątem w stosunku do kierunku nurtu. Skracanie i wydłużanie lin manewrowych odbywa się przy użyciu ręcznej dźwigarki zamontowanej przy jednej z burt promu. Powyższy układ zapewnia jednocześnie regulowanie szybkości jazdy promem w obu kierunkach. Ponieważ warunkiem dostatecznie szybkiej jazdy jest uzyskanie odpowiedniej siły składowej od naporu nurtu, w celu powiększenia uciągu promu zamontowano przy burcie naporowej po dwie pary klap stalowych – samo pływających. Przez opuszczenie klap w dolne położenie uzyskuje się znaczne powiększenie siły naporu nurtu na prom. Siła ta jednak może okazać się niewystarczająca w wypadku bardzo wolnego przepływu wody w rzece szczególnie przy jednoczesnym działaniu silnego wiatru w kierunku „pod prąd” wody. Dlatego przy burcie przeciwległej zamontowano dwie dodatkowe klap naporowe, również opuszczane lub podnoszone w zależności od potrzeby. Opuszczenie wszystkich klap naporowych zapewnia normalną jazdę promem przy każdych warunkach pogodowych i przy każdym rodzaju przewożonego ładunku / w tym ciągniki załadowane sianem /.

W celu zapewnienia łatwego i bezpiecznego wjazdu pojazdów na prom, po obu ścianach czołowych kadłuba zamontowane są klap wjazdowe o długości całkowitej 2,305m. Konstrukcja samonośna klap / równoważą się wzajemnie / nie wymaga stosowania jakichkolwiek przeciwwag, co znacznie zmniejsza ciężar promu. Dla podnoszenia lub opuszczania klap wjazdowych służy dźwigarka z przekładnią ślimakową zamontowana przy stanowisku manewrowym przewoźnika. Prom nie potrzebuje żadnych przyczółków umieszczonych na brzegach rzeki tamach dojazdowych. Zaleta ta wymaga jednak od przewoźnika szczególnej uwagi w momencie dobijania promem do lądu. Chodzi tu o nie dobijanie ze zbyt dużą szybkością, aby na skutek uderzeń klap o nawierzchnię jezdną nie powodować szybkich uszkodzeń drogi dojazdowej. Poza tym ważne jest aby krawędź zewnętrzna klap opierała się na lądzie możliwie jak najbliżej lustra wody, co gwarantuje dostateczny zapas głębokości rzeki pod dnem promu w momencie uzyskania przechyłów wzdłużnych przy wjazdach lub wyjazdach cięższych pojazdów.

Poprzeczny kurs promu w stosunku do nurtu rzeki zapewnia urządzenie górnolinowe, składające się z dwóch masztów stalowych oraz rozpiętej między nimi liny stalowej \varnothing 22 mm. Po linie tej toczą się dwie rolki jezdne połączone z linkami manewrowymi promu. Możliwe jest również zawieszenie promu na jednej rolce jezdnej, zależnie od warunków eksploatacji promu i aktualnych warunków hydrologicznych.

Znaczna długość promu do szerokości szlaku żeglownego na rzece Noteci, wymaga urządzenia odpowiedniego promowiska na jednym z wybranych brzegów rzeki. W przypadku promu w Ciszowie, promowisko to powinno znajdować się na lewym brzegu rzeki. Ukształtowanie zatoki promowej powinno być takie, aby najdalej wysunięta w kierunku szlaku żeglownego część promu, nie wykraczała poza aktualną linię brzegu rzeki więcej niż 6 metrów. W porze nocnej, wystająca poza linię brzegu rzeki część promu powinna być oznakowana białą latarnią o sektorze świecenia 360°.

Warunkiem bezpiecznej eksploatacji promu jest także należyte jego cumowanie do brzegu. W tym celu przy każdej klapie wjazdowej zamocowane są dwa łańcuchy cumownicze \varnothing 11 mm. Wytrzymałości tych łańcuchów powinny odpowiadać pale cumownicze rozmieszczone po obu brzegach rzeki.

Prom wyposażony jest w komplet sprzętu wymaganego przepisami żeglugowymi na śródlądowych drogach wodnych.

Obsługę promu sprawować może jedynie pracownik posiadający patent żeglarski przewoźnika, oraz aktualne ważne świadectwo lekarskie. Nie jest wymagana jakakolwiek pomoc w pracy przewoźnika zarówno ze strony pasażerów jak i innych osób, z wyjątkiem prac konserwacyjnych i montażowych przy urządzeniu linowym, oraz podczas trwania sianokosów.

1.4. Warunki eksploatacji promu.

Prom może być eksploatowany wyłącznie na podstawie zezwolenia administracji żeglugowej wydawanego w postaci Świadectwa Zdolności Żeglugowej.

Powyższe zezwolenie ważne jest na czas określony decyzją administracji żeglugowej. Utrata ważności świadectwa zdolności żeglugowej pociąga za sobą automatycznie decyzję o wstrzymaniu eksploatacji promu.

Ruch promu na przeprawie może odbywać się przy wszelkich stanach wody w rzece, do osiągnięcia poziomu wody brzegowej włącznie. Po przekroczeniu tego stanu, przewóz należy zamknąć nie czekając na jakiekolwiek decyzje administracyjne. W tym samym trybie należy zamknąć przewóz po ogłoszeniu zamknięcia sezonu żeglugowego / ogłasza Rejon Dróg Wojewódzkich w Czarnkowie, informacji zasięgnąć można u kierownika lub pracownika właściwego Rejonu /, a także w przypadkach pojawienia się na rzece lodu lub śryżu.

Lina poprzeczna promu nie może posiadać zwisu innego niż 1,0 m. Nadmierne napięcie liny grozi jej zerwaniem, natomiast nadmierne wyluzowanie może spowodować przeszkodę w żegludze innych statków.

Obsługujący prom powinien aktualnie obowiązujące przepisy żeglugowe / jeden egzemplarz tych przepisów stanowi wyposażenie promu /, oraz postanowienia niniejszej instrukcji. Znajomość tych przepisów przewoźnik potwierdza własnoręcznym wpisem i podpisem w oświadczeniu załączonym do instrukcji.

2. Dokumenty żeglarskie.

Komplet dokumentów żeglarskich promu stanowią:

- karta rejestracyjna promu,
- karta rejestracyjna łodzi przewozowej,
- świadectwo zdolności żeglugowej,
- informacja o stateczności promu,
- pozwolenie wodno –prawne,
- świadectwo pomiarowe promu,
- książeczka żeglarska przewoźnika,
- świadectwo zdrowia przewoźnika,
- instrukcja obsługi

Całość tych dokumentów powinna być przechowywana na przewozie. W przypadku braku któregoś z w/w dokumentów o uruchomieniu przewozu decyduje wpis osoby uprawnionej, wniesiony protokołem przeglądu wyposażenia i urządzeń. Za uruchomienie przewozu bez kompletu ważnych dokumentów lub bez pisemnej decyzji osób uprawnionych, wniesionej protokołem przeglądu, odpowiedzialność karną ponosi przewoźnik promu. Dokumenty przeterminowane uważa się za nie istniejące.

3. Postanowienia dotyczące ruchu promu.

3.1. Przepisy porządkowe na przewozie promowym w m. Ciszkowo.

Wprowadza się następujące przepisy porządkowe na przewozie w Ciszkowie:

1. Przewoźnik zobowiązany jest do wykonania swoich czynności na przewozie w stanie pełnej trzeźwości. Przewóz osób wykazujących widoczną nietrzeźwość dozwolony jest wyłącznie pod warunkiem zapewnienia im opieki ze strony pasażerów promu wykazujących pełną trzeźwość.
2. W czasie przerw nocnych lub dziennych w ruchu promu, znajdujące się na przewozie środki przeprawowe powinny być zabezpieczone przed uruchomieniem przez osoby postronne.
3. Wszelkie czynności związane z obsługą promu wykonuje wyłącznie przewoźnik. Korzystanie z pomocy pasażerów dozwolone jest wyłącznie w przypadku awarii promu i konieczności prowadzenia akcji ratowniczej.
4. Przewoźnik obsługujący prom ma prawo i obowiązek wydawania poleceń niezbędnych dla zachowania bezpieczeństwa przeprawy. Winnych nie stosowania się do takich poleceń należy zgłaszać do Rejonu Dróg Wojewódzkich w Czarnkowie lub do posterunku Policji.
5. Przed wydaniem pozwolenia wjazdu lub wejścia na prom przewoźnik zobowiązany jest sprawdzić prawidłowość przycumowania promu do brzegu, oraz właściwe oparcie się klapy wjazdowej na drodze dojazdowej. Prom należy cumować na dwa łańcuchy. Sygnałem pozwolenia wjazdu lub wejścia na prom jest otwarcie bariery jezdni. W tym momencie bariera na drugim końcu jezdni musi być zamknięta.
6. Na prom w pierwszej kolejności wjeżdżają pojazdy konne, potem pojazdy mechaniczne a dopiero w ostatniej kolejności osoby piesze.
7. Przed przystąpieniem do uruchomienia promu przewoźnik sprawdza, czy do przewozu nie zbliżają się inne obiekty pływające. Przewoźnikowi nie wolno uruchamiać promu z chwilą gdy usłyszy sygnał "baczność" od strony zbliżającego się statku.
8. Prom nie ma pierwszeństwa przejazdu przed innymi statkami ani nie może zmuszać ich do zmniejszenia szybkości lub zmiany kursu.
9. W przypadku powstania fali ze statkiem przepływającym w pobliżu przewozu, należy z uruchomieniem promu do czasu całkowitego ustania tego ruchu wody. W czasie ruchu promu do burty jego nie mogą być przywiązane jakiegokolwiek obiekty pływające oprócz łodzi towarzyszącej.
10. Przewożenie pasażerów w łodzi towarzyszącej przycumowanej do promu jest zabronione.

11. Od momentu uruchomienia promu, do momentu dobicia do brzegu przeciwnego, przewoźnik obsługujący prom powinien znajdować się na stałe na stanowisku manewrowym / przy dźwigarkach i klapach naporowych/.
12. Przewoźnik zobowiązany jest wskazać pasażerom i kierowcom pojazdów takie miejsce przebywania na promie, w którym wyrównane zostaną przechyły boczne kadłuba spowodowane naporem wody na burtę. Jazda promem wykazującym widoczne przechyły wzdłużne lub poprzeczne jest zabroniona.
13. Przed wydaniem pozwolenia zejścia lub wyjazdu z promu / otwarciem bariery zagrażającej jezdni/, przewoźnik zobowiązany jest sprawdzić czy prom jest prawidłowo przycumowany do brzegu / na dwa łańcuchy/.
14. Z promu schodzą w pierwszej kolejności osoby pieszo a dopiero po nich wyjeżdżają pojazdy.
15. Przewoźnik jest zobowiązany do udzielenia pasażerom pierwszej pomocy w zakresie podanym w dalszej części niniejszej instrukcji.
16. Zażywanie kąpieli w rzece w pobliżu promu jest zabronione.
17. W przypadku konieczności wymiany sygnałów ze statkami zbliżającymi się do przewozu, przewoźnik zobowiązany jest do posługiwania się wyłącznie flagami sygnałowymi lub trąbką sygnałową. Sposoby podawania odpowiednich sygnałów podane są w 'Przepisach Żeglugowych Na Śródlądowych Drogach Wodnych", których jeden egzemplarz powinien znajdować się stale na przewozie. Przewoźnik zobowiązany jest znać te przepisy. Flagi sygnałowe i trąbkę należy stale wozić na promie w miejscu łatwo dostępnym.
18. Przewoźnik może uruchomić prom pod warunkiem posiadania kompletnego wyposażenia promu, podanego w dalszej części niniejszej instrukcji.
19. Przewoźnik zobowiązany jest do natychmiastowego zamknięcia przewozu / bez czekania na czyjekolwiek polecenia / w przypadkach:
 - stwierdzenia nieszczelności kadłuba,
 - uszkodzenia któregośkolwiek z elementów nośnych urządzenia linowego / słupy, lina poprzeczna, liny manewrowe, rolki jezdne na linie /,
 - uszkodzenia klap wjazdowych,
 - pojawienia się kry lub śryżu,
 - zalania dróg dojazdowych przez wysoką wodę.
20. Przewoźnik zobowiązany jest do natychmiastowego wykonania wszelkich poleceń w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, wydawanych przez organa upoważnione do sprawowania kontroli nad bezpieczeństwem przewozu / Urząd Żeglugi Śródlądowej, Policja, Kierownictwo i służba techniczna armatora /. Przewoźnik zobowiązany jest do ułatwienia tym organom sprawowania czynności kontrolnych.

3.2. Wypadki żeglugowe.

Przez wypadek żeglugowy należy rozumieć co następuje:

- spowodowanie śmierci lub trwałego kalectwa w czasie lub w związku z wykonywaniem czynności przewoźniczych,

- zatopienie promu lub przewożącego pojazdu,
- spowodowanie katastrofy komunikacyjnej na skutek zerwania się liny poprzecznej promu,
- zderzenie się promu z innym statkiem.

Jeżeli w wyniku któregoś z wymienionych wypadków nastąpiła śmierć lub kalectwo osób korzystających z przewozu, przewoźnik zobowiązany jest do niezwłocznego powiadomienia o tym najbliższego organu Policji, oraz Armatora w tym przypadku tj. Rejon Dróg Wojewódzkich w Czarnkowie. W pozostałych przypadkach wystarczy powiadomienie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, oraz Armatora z tym że Inspektorat należy również powiadomić w przypadkach śmierci lub trwałego kalectwa pasażera promu. Powiadomienie jednego tych organów nie zwalnia przewoźnika od obowiązku powiadomienia organu drugiego. Przewoźnik powinien mieć zapisane adresy i numery telefonów Urzędu i Policji. Przewoźnik zabezpiecza także miejsce wypadku i dowody rzeczowe na okoliczność wypadku, wstrzymując w razie konieczności ruch promu aż do czasu przybycia przedstawicieli Urzędu Żeglugi Śródlądowej i Policji.

3.3. Akcja ratunkowa podczas wypadku żeglugowego.

3.3.1. Postępowanie w przypadku tonięcia promu.

Należy natychmiast otworzyć wszystkie włazy pokładowe i sprawdzić w ilu przedziałach wodoszczelnych promu pojawiła się woda. W przypadku pojawienia się wody tylko w przedziałach skrajnych / skrajnikach /, należy nieznacznie przesunąć pojazdy znajdujące się na promie w kierunku skrajnika szczelnego. W przypadku pojawienia się wody w skrajniku i przedziale przyległym należy natychmiast przesunąć pojazdy znajdującemu się na promie możliwie jak najdalej w kierunku skrajnika szczelnego, nie dalej jednak niż do miejsca, w którym na skutek przechyłu wzdłużnego zaczyna być zalewany pokład przy kłapie wjazdowej. Jednocześnie należy wspomagać ruch promu w kierunku brzegu przeciwnego do brzegu, od którego zaczęła się jazda promu. W przypadku bardzo szybkiego napływu wody, należy natychmiast zorganizować ewakuację pasażerów przy pomocy łodzi ratunkowej / towarzyszącej /. Obsługę łodzi należy powierzyć pasażerowi znającego zasady wiosłowania lub należy pouczyć osoby ratujące się, by nie opuszczały łodzi aż do momentu dobiecia jej do któregoś z brzegów. (Obsługa promu) przewoźnik podczas tej akcji musi mieć nałożony na siebie pas ratunkowy. Koła ratunkowe należy trzymać w pogotowiu na wypadek wypadnięcia którejś z osób za burtę promu lub łodzi. (Obsługa promu) przewoźnik opuszcza prom ostatni. W przypadku konieczności nagłego opuszczenia promu przez pasażerów i (obsługę promu) przewoźnika, należy odciąć lub odłączyć od wozów wszelką uprząż, uwalniając zwierzęta pociągowe. Identycznie należy postępować w przypadku zalania wodą dwóch przedziałów środkowych promu. W przypadku pojawienia się wody tylko w jednym z przedziałów środkowych, należy postępować odpowiednio do możliwości wyrównania przechyłu promu przez przesuwanie pojazdów. Ewakuację pasażerów należy w tym przypadku zarządzić tylko wtedy, gdy nie jest możliwe zachowanie pływalności promu na skutek bardzo silnego przechyłu wzdłużnego.

Wszystkim pasażerom znajdujących się na promie należy wydać pasy ratunkowe (kamizelki) znajdujące się na wyposażeniu promu.

Należy pamiętać, że nawet całkowite zalanie wodą jednego z przedziałów środkowych lub skrajnych nie spowoduje zatopienia promu obciążonego pełnym ładunkiem 7 ton, pod warunkiem jednak zachowania w miarę równego położenia kadłuba / nie może zanurzać się na skutek przechyłu żadna część pokładu drewnianego /.

Nie należy podejmować prób usunięcia przecieku przed dobiciem promu do brzegu. W celu przyspieszenia jazdy promu w kierunku brzegu, należy użyć odbijaczy / lasek – wiosł pychowych / i bosaków znajdujących się w wyposażeniu przewoźnika. Czynność tę można powierzyć tylko pasażerom odpowiednio sprawnym fizycznie. W przypadku ewakuacji promu, w pierwszej kolejności należy zabierać do łodzi starców, niepełnosprawnych, kobiety i dzieci.

Pozostałym pasażerom należy nakazać trzymanie się balustrad promu do czasu zabrania przez łódź, przy ponownym kursie. Balustrady promu znajdować się będą najdłużej nad powierzchnią wody

3.3.2. Postępowanie w przypadku zerwania się promu z liny poprzecznej zasadniczej.

Należy natychmiast przygotować kotwicę, lecz sam moment rzucenia odłożyć do czasu, gdy prom obróci się burtą z kotwicą w górę rzeki. Obrót promu do tego położenia można przyspieszyć przy pomocy wiosł (lasek) pychowych i bosaków. Podobnie należy kierować promem nie dopuszczając do jego dobicia w miejscu przypadkowym. Dopiero po zatrzymaniu promu na kotwicy należy podjąć decyzję co do dalszego przebiegu akcji ratowniczej. Zaczynać ona się powinna od wyewakuowania z promu osób niezdolnych do udzielenia pomocy przewoźnikowi. Jednocześnie należy oznakować prom stojący na kotwicy flagami czerwonymi lub biało-czerwonymi, stosownie do potrzeby i obowiązujących przepisów sygnalizacyjnych. Następnie przewoźnik wybiera brzeg rzeki, wzdłuż którego możliwa będzie ręczne przeciągnięcie promu w kierunku stałego miejsca postoju na przeprawie /promowiska/.

Przeciągnięcie takie wymaga pomocy co najmniej 4 osób, które utrzymywać będą od strony lądu linę konopną awaryjną, znajdującą się na wyposażeniu promu. W czasie przeciągania promu do brzegu, a także w czasie ręcznego holowania w górę rzeki, na promie winna znajdować się co najmniej jedna osoba zdolna do manewrowania laską pychową / najlepiej, gdy czynność tę wykonuje sam przewoźnik/. Wyprowadzenie z promu pojazdów następuje po dociągnięciu jego do którejś z dróg dojazdowych.

3.3.3. Postępowanie w przypadku zderzenia się promu z innym statkiem.

W przypadku wdarcia się do promu wody, lub w przypadku zerwania się z liny poprzecznej, należy postępować w myśl punktów 3.3.1, oraz 3.3.2. niniejszej instrukcji. Przewoźnik zobowiązany jest również do niesienia pomocy pasażerom i załodze statku, z którym nastąpiło zderzenie.

3.3.4. Postępowanie w przypadku zakleszczenia się promu na linii poprzecznej z dala od brzegu.

Należy niezwłocznie oznakować prom flagami odpowiednio do powstałej sytuacji, oraz obowiązujących przepisów żeglugowych. I w przypadku wątpliwości, czy sygnały te zostały należycie zrozumiałe przez załogę zbliżającego się do przewozu innego statku, należy wezwać go do zatrzymania się przez wymachiwanie nad głową czerwoną flagą / w nocy czerwoną latarką /. Następnie należy zluźnić maksimum linę poprzeczną promu i w tym położeniu należy próbować ustawienia rolki, która wypadła ze swego normalnego położenia na linie /w rowku /, w normalne położenie. Czynność tę wykonuje się przy pomocy bosaku lub wiosła w łodzi. W przypadku niepowodzenia, zakleszczoną linę należy odłączyć od dźwigarki manewrowej / ewentualnie nawet odciąć / i skierować prom do brzegu przy pomocy lasek pychowych i bosaków, wspomagając ten ruch pracą pozostałej liny manewrowej i rolki jezdnej.

Należy dążyć do jak najszybszego uwolnienia szlaku żeglownego.

Pożądane jest, aby na czas akcji ratowniczej, wywieźć z promu osoby nie mogące udzielić pomocy przewoźnikowi, wzywając w ich miejsce osoby o odpowiedniej sprawności fizycznej.

3.3.5. Postępowanie w przypadku pożaru na promie.

W przypadku zapalenia się pojazdu na promie, należy natychmiast użyć wszystkich znajdujących się na wyposażeniu środków gaśniczych, przyspieszając jazdę promu do brzegu przy pomocy lasek pychowych i bosaków. Palący się pojazd jak najszybciej usunąć z promu.

4. Zabezpieczenie promu na postoju.

4.1. Postoje dzienne i nocne.

Stałym miejscem postoju promu w Ciszowie jest promowisko na lewym brzegu rzeki. W przypadku rozładowania promu na prawym brzegu rzeki i nie zabierania ładunku powrotnego, należy natychmiast powrócić na brzeg lewy. Prom powinien być przycumowany na postoju przy pomocy dwóch łańcuchów. Pale cumownicze należy wbić w ziemię w miejscu nie zalewanym przez wysoką wodę. Między palami a łańcuchami cumowniczymi, należy przeprowadzić łańcuchy pośrednie, zakończone zaczepami. Wytrzymałość pali, łańcuchów pośrednich i naczepów musi być nie mniejsza niż wytrzymałość na rozerwanie samych łańcuchów cumowniczych.

W przypadku przerw w ruchu promu / dziennych i nocnych / połączonych z oddaleniem się przewoźnika od przewozu, prom oraz znajdujące się na przeprawie łodzie należy zabezpieczyć przed samowolnym uruchomieniem ze strony osób nie uprawnionych / zamknąć na mocna kłódki /.

4.2. Postoje zimowe.

Miejscem postoju promu na okres zimowej przerwy nawigacyjnej jest lewy brzeg rzeki w pobliżu zabudowań wsi Ciszkowo, lub spłynąć z prądem rzeki na służę we wsi Mikołajewo.

Wyboru miejsca postoju dokonuje przewoźnik.

W czasie postoju promu przewoźnik zobowiązany jest do codziennego sprawdzania szczelności kadłuba, do obrąbywania lodu wokół promu, a także do odpowiedniego wiązania promu do brzegu, zależnie od wahań poziomu wody w rzece.

W okresie spływu lodów konieczne jest sprawdzanie zabezpieczania promu przed samowolnym spłynięciem także w porze nocnej.

Na czas postoju zimowego należy zdjąć z promu wyposażenie, odłączyć liny manewrowe i poluzować nieco linę poprzeczną zasadniczą, o ile nie zostanie ona zdemontowana w celach konserwacji.

5. Kontrole żeglugowe.

Do sprawowania kontroli żeglugowej nad przewozem promowym w Ciszkowie uprawniony jest

**Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy,
Adres Urzędu: 85- 066 Bydgoszcz; ul. Konarskiego 1-3 tel. kier.052 322 02 73**

oraz Administrator przeprawy promowej - Rejon Dróg Wojewódzkich w Czarnkowie.

Przybywający na przewóz w celach kontroli inspektorzy nadzoru nad żeglugą posiadają legitymacje służbowe. Przewoźnik zobowiązany jest stosować się do wydawanych przez inspektorów zarządzeń dotyczących bezpieczeństwa żeglugi. Inspektorzy zobowiązani są do udzielenia przewoźnikowi wszelkich wyjaśnień w zakresie przepisów żeglugowych. Przewoźnik powinien informować także inspektorów o wszelkich wypadkach nie stosowania się do przepisów żeglugowych ze strony załóg statków przepływających w pobliżu przewozu / np. nie nadawanie sygnałów „bacność”, usiłowanie cumowania statków do promu, niszczenie tam dojazdowych/.

W czasie kontroli przewoźnik okazuje inspektorom wszystkie znajdujące się na przeprawie dokumenty promowe i patent przewoźnika / książeczka żeglarska /.

W zakresie ogólnego porządku społecznego przewoźnik podlega nadzorowi ze strony Policji. W zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem urządzeń przeprawowych / urządzenie linowe, pro, łodzie, wyposażenie /, przewoźnik podlega służbie technicznej armatora.

6. Obsługa techniczna przewozu promowego w Ciszkowie.

6.1. Zestawienie zespołów i elementów podlegających obsłudze technicznej.

Do zespołów tych i elementów zaliczają się:

- kadłub promu,
- kłapy wjazdowe z urządzeniem podnoszącym i ciągami linowymi,
- kłapy naporowe burtowe,
- urządzenie manewrowe/dźwigarka, dwie liny manewrowe, dwie rolki klinowe na promie/,
- rolki jezdne na linie poprzecznej zasadniczej,
- lina poprzeczna zasadnicza,
- osprzęt liny poprzecznej /sercówki, naprężacze, sworznie naprężaczy, zamki linowe/,
- maszty linowe z odcągami i fundamentami,
- urządzenie kotwiczne na promie,
- sprzęt nawigacyjny /latarka elektryczna ręczna, przepisy żeglugowe/
- środki sygnałowe / maszt, kula zielona, latarnia zielona, latarnie białe-3 szt, latarnie czerwone – 2 szt, flagi sygnałowe – komplet, dzwon lub gong o słyszalności do 0,5 km, trąbka sygnałowa, tuba głosowa,
- sprzęt ratunkowy / łódź towarzysząca, koła ratunkowe, kamizelki/,
- sprzęt pokładowy / cumy, pale cumownicze, szlabany drogowe, bosaki, wiosła pychowe, pompa, apteczka podręczna/,
- sprzęt przeciwpożarowy / gaśnica, wiadro, łom, topór /.

Ponadto przewoźnik, oraz właściciel promu / armator / zobowiązani są dbać o należyty stan dróg dojazdowych do promu, szczególnie na odcinkach współpracujących z urządzeniem wjazdowym promu / kłapami wjazdowymi /.

6.1.1 Zakres prac przy obsłudze codziennej przewozu.

Przed przystąpieniem ruchu promu **po każdej przerwie dziennej lub nocnej**, (obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest sprawdzić:

- szczelność kadłuba promu,
- stan ciągów linowych / nośnych /, kłap wjazdowych, czy nie grożą zerwaniem się kłap,
- prawidłowość przycumowania promu do brzegu rzeki, tak aby możliwy był bezpieczny wjazd pojazdów,
- prawidłowość zamocowania liny poprzecznej i naprężaczy linowych do obu masztów,
- prawidłowość działania lin i rolek manewrowych, rolek jezdnych, oraz stan lin manewrowych / czy nie grożą zerwaniem się /.
- Kompletność wyposażenia promu.

6.1.2. Zakres prac przy obsłudze comiesięcznej promu.

W zakres kontroli comiesięcznych wchodzi:

1. Smarowanie liny poprzecznej smarem stałym / np.tawotem /.
2. Smarowanie dźwigarki manewrowej, lin i rolek na promie.
3. Smarowanie dźwigarki ponoszenia kłap wjazdowych.
4. Smarowanie rolek lin nośnych kłapy lub ewentualna wymiana tych lin.

5. Kontrola łańcuchów i pali cumowniczych.
6. Kontrola szczelności promu.
7. Kontrola szczelności łodzi towarzyszącej.
8. Drobne naprawy lub wymiany sprzętu i osprzętu promowego.

W celu nasmarowania liny poprzecznej, należy przygotować wiadro z ok. 3 litrami smaru ogrzanego do stanu znacznego rozrzedzenia, a także pędzel pierścieniowy osadzony na drążku o długości ok. 4 metry. Linę poprzeczną zluźowaną przy pomocy naprężaczy do największego zwisu należy podciągnąć dość grubą warstwą towotu, unikając jednak smarowania przesadnego, powodującego zanieczyszczenie rzeki. Smarowanie należy wykonywać z łodzi towarzyszącej kotwiczonej kolejno w poprzek rzeki pod szczególnymi odcinkami smarowania liny. Przewoźnik podczas smarowania powinien mieć nałożoną na siebie kamizelkę ratunkową, oraz flagę sygnałową gotową w każdej chwili do użycia w celu zatrzymywania statków zbliżających się do opuszczonej liny. Ponieważ smarowanie liny trwa około godziny, konieczne jest wykonywanie tej czynności w okresie najmniejszego ruchu statków, to jest tuż po świcie, jednak w warunkach pełnej widoczności szlaku żeglownego / nie wolno luzować liny poprzecznej podczas mgły, pogody pochmurnej, deszczowej itp./.

Nie przeprowadzenie co miesięcznej obsługi liny może spowodować jej zniszczenie w ciągu niespełna sezonu żeglugowego. Linę nasmarowaną należy natychmiast napiąć do pierwotnego położenia.

W przypadku konieczności wymiany lin nośnych kłap lub smarowania osi rolek, należy jedną z kłap / tę od strony rzeki / podnieść na maksymalną wysokość, a następnie zamocować w tym położeniu do promu przy pomocy lin lub łańcuchów pomocniczych. Po zamocowaniu / zablokowaniu / kłapy w górnym położeniu należy zluźować całkowicie linę nośną i zdjąć z urządzenia. W tym samym położeniu kłapy należy zdemontować rolkę liny nośnej w celu nasmarowania lub naprawy. Montaż urządzenia nośnego kłap odbywa się w odwrotnej kolejności. Linę nośną kłap należy wymienić w przypadku stwierdzenia więcej niż 8 pękniętych drucików na długości jednego zwoju liny.

Kontrola łańcuchów cumowniczych polega na sprawdzeniu ogniwi czy nie są nadmiernie przetarte. Dopuszczalna głębokość rowku przetarcia – 2 milimetry.

Szczelność promu należy sprawdzić po wejściu do wnętrza każdego z przedziałów wodoszczelnych. Na czas obecności przewoźnika w komorach promu, przy otwartym włazie powinna znajdować się osoba ubezpieczająca, mogąca udzielić pomocy w razie konieczności natychmiastowego opuszczenia komory. Drobne przecieki w poszyciu promu, tak zwane łzawienia, można usunąć przez zakuwanie nieszczelnego miejsca w spoinie przy pomocy zwykłego przecinaka. Zakute miejsce sprawdza się przez wytarcie do sucha szmatą i pokrycie cienką warstwą kredy szkolnej. Identycznie należy sprawdzić szczelność łodzi.

6.1.3. Zakres prac przy corocznej obsłudze promu.

W zakres kontroli corocznej wchodzi:

1. Demontaż, oczyszczenie i konserwacja liny stalowej poprzecznej, oraz lin manewrowych.

2. Demontaż, oczyszczenie i konserwacja / lub wymiana / lin nośnych kłap wjazdowych.
3. Naprawy sprzętu i osprzętu promowego, wymiany sprzętu i osprzętu.
4. Czynności podane w odniesieniu do kontroli comiesięcznych i codziennych.

Oględziny i konserwacje lin stalowych należy przeprowadzić po ich zdemontowaniu i nawinięciu na bębny. Przed przeglądem należy linę osuszyć, oczyścić z piasku szczotką lub przemyć dokładnie naftą w celu usunięcia wszelkich zanieczyszczeń. Tak przygotowaną linę należy poddać oględzinom w celu ustalenia ewentualnych uszkodzeń. W przypadku konieczności wymiany, na przewoźniku promowym w Ciszewie mogą być zastosowane wyłącznie liny o następującej charakterystyce technicznej:

Miejsce zamontowania	Średnica liny w mm	Maksymalna średnica drutów liny w mm	Siła zrywająca linę w KG	Konstrukcja liny i kierunek zwojów
Na masztach linowych	22	Dowolne	22.800	Dowolne
Dźwigarka manewrowa – rolki jezdne	8	0,5	2.900	Dowolne
Dźwigarka kłap wjazdowych – kłapy	12,5	0,8	7.450	Dowolne

Liny nowo zakupione powinny mieć atesty fabryczne potwierdzające zgodność powyższych danych z charakterystyką danej liny. Atesty te należy przechowywać w teczce akt promu / u armatora/. Możliwe jest zastosowanie lin o większej wytrzymałości / sile zrywającej / niż to podano w tabeli, jednak pod warunkiem zachowania tych samych średnic zewnętrznych i średnic drutów. W przypadku braku atestu, linę należy oddać do zbadania w laboratorium wytrzymałościowym przy którejkolwiek politechnice lub innym. W tym wypadku dokumentem potwierdzającym właściwość użytej liny jest świadectwo badania. Zanim jednak podjęta zostanie decyzja wymiany, liny istniejące na przewoźniku należy poddać oględzinom, celem stwierdzenia stopnia ich zużycia. Orzeczenie czy lina nadaje się do dalszej eksploatacji zależy od zbadania następujących cech zewnętrznych:

- prawidłowość kształtu / lina nie może być odkręcona lub załamana /,
- zachowania średnicy zewnętrznej podanej w atęcie / lina po dłuższym czasie pracy staje się cieńsza na skutek trwałego wydłużenia drutów /,
- stanu powierzchni / nie może być silnie zardzewiała lub naderwana /,
- ilości widocznych od zewnątrz zerwanych drutów w linie na długości jednego zwoju.

Linę należy zdyskwalifikować w przypadku stwierdzenia, któregoś z podanych wyżej uszkodzeń, z tym że dopuszczalne jest używanie lin stalowych także w przypadkach stwierdzenia pewnej ilości zerwanych drutów / tzw. „wszy” / jednak ilość takich drutów nie może przekraczać granic podanych w tabeli jak niżej:

Ilość widocznych zerwanych drutów w linie

Ilość splotów i drutów w linie / konstrukcja liny/.	Przeciwwzitej na długości 6 x d	Przeciwwzitej na długości 30 x d	Współzwitej na długości 6 x d	Współzwitej na długości 30 x d
6 x 19 = 144	8	16	3	6
8 x 19 = 154	18	36	6	12
6 x 27 = 222	30	60	10	20
8 x 37 = 296	40	80	12	24

Uwaga: podany w tabeli symbol „d” oznacza średnicę zewnętrzną liny.

W przypadkach gdy na długości 6 x d ilość pękniętych drutów jest mniejsza od podanej w tabeli a na długości 30 x d równa lub większa, lina również podlega dyskwalifikacji.

Po stwierdzeniu, że lina która przepracowała już dany sezon i nadaje się do dalszej eksploatacji, przystępuje się do prac konserwacyjnych. Czynność tę wykonuje się przez przewijanie liny z jednego bębna na drugi, przy jednoczesnym zanurzaniu jej „po drodze” w wannie napełnionej olejem osiowym podgrzanym do temperatury 80°. Szybkość przesuwu liny przez kąpiel olejową nie powinna być większa niż dwa metry/minutę. W przypadku braku oleju osiowego, można użyć jakiegokolwiek innego nie zawierającego kwasów np. cylindrowego, lnianego itp. Natychmiast po przesunięciu się konserwowanego odcinka poza obręb wanny z kąpielą, linę należy wytrzeć do sucha szmatami. Konserwację powierzchni towotem należy przeprowadzić w sposób podany w zakresie kontroli comiesięcznej.

6.1.4. Konserwacja kadłuba promu.

Konserwację kadłuba promu na wodzie wykonuje przewoźnik. Konserwację kadłuba połączoną z wyciąganiem promu na ląd / w części podwodnej / należy zlecić stoczni posiadającej odpowiednie urządzenia wyciągowe. Wszelkie próby wyciągania promu na ląd przy użyciu środków podręcznych i w sposób zaimprovizowany , grozić może całkowitym zniszczeniem kadłuba. W przypadku zaopatrzenia przewoźnika w specjalne sanie wyciągowe, sposób wykonywania prac konserwacyjnych lub remontowych podany jest w instrukcji obsługi tego urządzenia wyciągowego.

UWAGA: Długotrwałe przebywanie w komorach kadłuba promu grozi ciężkim zatruciem. Dlatego wszelkie kontrole szczelności promu należy przeprowadzić w obecności drugiej osoby dyżurującej przy otwartym włazie pokładowym i w maskach przeciwgazowych.

6.2. Dokumenty potwierdzające sprawność techniczną promu.

6.2.1. Potwierdzenie wykonania kontroli comiesięcznej.

(Obsługa promu) przewoźnik zobowiązany jest po przeprowadzeniu kontroli comiesięcznej wpisać do **Książki Inspekcji Promu** następującą uwagę:

„ W dniu: przeprowadzono kontrolę comiesięczną promu

/ podać datę /

i urządzeń przeprawowych zgodnie z instrukcją obsługi. Stwierdzono, że prom jest zdolny do dalszej eksploatacji zgodnie z Instrukcją.”

.....

/ podpis (obsługi promu) przewoźnika /

Przewoźnik nie ma prawa uprawiać przewozu promem nie spełniającego warunków podanych w niniejszej instrukcji. W przypadku stwierdzenia braków zagrażających bezpieczeństwu żegludowemu, przewóz promem można wznowić dopiero po usunięciu tych braków i po dokonaniu zapisu w książce inspekcji promu o treści jak wyżej.

6.2.2. Protokół rocznych oględzin promu oraz łodzi.

Roczne oględziny promu przeprowadza Inspektor Polskiego Rejestru Statków na wniosek Administratora promu - (Rejon Dróg Wojewódzkich w Czarnkowie) i sporządza z nich protokół – orzeczenie techniczne.

Na podstawie otrzymanego orzeczenia technicznego o zdatności do pływania Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy wystawia uproszczone świadectwo zdolności żegludowej z ważnością 12 miesięcy od terminu przeglądu.

W przypadku stwierdzenia niesprawności lub braków poszczególnych elementów wymienionych w niniejszej instrukcji obsługi, Inspektor wyznacza nowy termin oględzin, nie dopuszczając do eksploatacji promu nieprzygotowanego do żeglugi. W przypadku stwierdzenia nieszczelności lub uszkodzeń kadłuba promu, Inspektor nadzoru nad żeglugą wstrzymuje eksploatację promu do czasu ustalenia dalszego toku postępowania na podstawie odrębnego protokołu.

7.Postanowienia szczegółowe dotyczące bezpieczeństwa pracy przy demontażu i montażu urządzenia górnolinowego.

Czynności związane z demontażem lub montażem urządzenia górnolinowego może wykonywać jedynie osoba uprawniona / przewoźnik / i nadzorowana przez pracownika wyznaczonego przez armatora.

Czynność tę należy wykonywać w zasadzie w czasie przerwy w ruchu statków / zimowej / lub należy uzyskać zgodę administracji wodnej na czasowe zamknięcie żeglugi. Kolejność czynności przy demontażu urządzenia górnolinowego jest następująca:

7.1. Należy wyluzować linę poprzeczną przy pomocy naprężaczy / prom w tym czasie jest przycumowany do lewego brzegu rzeki/.

7.2 Przy pomocy 4 zacisków linowych dołączyć do górnego ucha śruby naprężacza linę stalową \varnothing 12,5 mm, następnie linę \varnothing 12,5 mm przeprowadzić przez oś naprężacza zamocowaną w postawie masztu, tak aby było możliwe skierowanie tej liny pod kątem 90° w stosunku do pionu masztu / załamania liny /. W układzie tym wolna część osi naprężacza / oś jest szersza od ucha naprężacza / spełniać będzie funkcję przewłoki linowej. Drugą wolną część liny \varnothing 12,5 mm należy zamocować do samochodu ciężarowego lub ciągnika ustawionego w odległości około 10 metrów od masztu.

7.3 Naprężyć nieco linę \varnothing 12,5 mm, tak aby możliwe było całkowite rozkręcenie śruby rzymskiej naprężacza.

7.4. Po rozkręceniu naprężacza luzować linę \varnothing 12,5 mm /powoli podjeżdżać samochodem lub ciągnikiem do masztu/. Zanim lina podejdzie w górne położenie wraz z pozostałą przy niej śrubą naprężacza, do pętli liny poprzecznej \varnothing 22 mm dowiązać linę konopną o długości około 20 m.

7.5. Całkowicie wyluzować linę poprzeczną po czym całkowicie zdemontować odciąg i pętlę linową na przeciwległym brzegu rzeki.

7.6 linę przez rzekę przy pomocy samochodu lub ciągnika lub ręcznie przy pomocy liny konopnej – bez przeciągania liny poprzecznej po osi naprężacza.

7.7. Zdjąć z liny poprzecznej rolki jezdne i odłączyć od lin manewrowych.

W przypadku konieczności zdemontowania masztów, czynność tę należy również wykonać przy pomocy ciągnika lub dźwigu. Kolejność czynności jest następująca / po uprzednim odłączeniu liny poprzecznej wg punktów 7.1. do 7.7./:

7.8 Zdemontować / rozkręcić / wszystkie śruby mocujące maszt do podstawy z wyjątkiem dwóch śrub w skrajnych dolnych otworach masztu.

7.9. Wyluzować odciągi masztu na maksymalną długość naprężaczy.

7.10. Dołączyć do szczytu masztu linę stalową \varnothing 12,5 mm. Drugi koniec liny dołączyć do samochodu lub ciągnika stojącego w odległości około 20 metrów od masztu.

7.11. Naprężyć linę \varnothing 12,5 mm przy pomocy jadącego samochodu lub ciągnika tak, aby możliwy był demontaż obu odciągów od fundamentów / złącza górne pozostawić w stanie zamontowanym/.

7.12. Jednocześnie z naprężaniem liny \varnothing 12,5 mm ciągnąć za maszt w kierunku rzeki, używając do tego celu dwóch odcinków liny konopnej dowiązanej do górnej części masztu /niekoniecznie do samego szczytu/. W ten sposób będzie możliwe poruszanie masztem w kierunku od i do rzeki, potrzebne do odłączenia pozostałych śrub mocujących przy podstawie. Przy linie konopnej wstawić po dwóch ludzi na końcu każdego odcinka.

7.13. Po wykręceniu śrub mocujących pociągnąć za obie końcówki liny konopnej zwalniając jednocześnie linę \varnothing 12,5 mm stalową jadąc samochodem lub ciągnikiem kierunku masztu. Maszt obracając się wokół osi montażowej zacznie się pochylać w kierunku rzeki.

7.14. Po pochyleniu masztu pod kątem 45° przerwać pracę linami i w odległości około 2 metrów od fundamentu słupa ustawić klatkę z krawędziaków sosnowych lub innego drewna.

7.15. Ponownie zwalniać linę \varnothing 12,5 mm / stalową / aż do oparcia się słupa na klatce drewnianej.

7.16. Kolejno zniżyć klatkę przez wybijanie poszczególnych krawędziaków, aż do uzyskania poziomego położenia słupa.

7.17. W identyczny sposób zdemontować słup na przeciwległym brzegu rzeki.

W przypadku zakładania nowej liny poprzecznej, należy dokładnie wymierzyć długość liny starej w celu wykonania pętli mocujących naprężacze dokładnie na tej samej długości odcinka. Linę połączyć ze śrubami obu naprężaczy po uprzednim przeciągnięciu przez rolki na szczytach masztów. Zwis montażowy liny poprzecznej obciążonej rolkami jezdnyymi i linami manewrowymi wynosi dokładnie 1,730 m.

Montaż urządzenia górnolinowego wykonać w kolejności odwrotnej.

8. Obowiązki (obsługi promu) przewoźnika w zakresie udzielania pierwszej pomocy sanitarnej.

Każda osoba pracująca na stanowisku (obsługi promu) przewoźnika jest zobowiązana przejść szkolenie I stopnia „Udzielania I pomocy” – zakończone stosownym zaświadczeniem.

Przewoźnik (obsługa promu) zobowiązany jest znać zasady udzielania pierwszej pomocy w zakresie przypadków:

- zasłabnięcia pasażera na promie,
- złamania kości,
- zwichnięcia stawów,
- ratowania tonącego

Szczegóły udzielania tej pomocy zawiera instrukcja obsługi dołączona do apteczki podręcznej. Apteczka nie posiadająca takiej instrukcji traktowana jest podczas kontroli żeglugowej za nie istniejącą.

Przewoźnik (obsługa promu) udzielając pomocy powinien dbać także o bezpieczeństwo własne. W związku z tym nie wolno przewoźnikowi ratować tonących inaczej jak tylko przy pomocy kół ratunkowych lub łodzi towarzyszącej / nie może rzucać się do wody z pomocą, chyba że posiada uprawnienia ratownika/. Do obowiązku przewoźnika (obsługi promu) należy także zorganizowanie możliwie jak najszybciej pomocy lekarskiej, o ile poszkodowany nie jest zdolny udać się do lekarza o własnych siłach lub przy pomocy innych osób.

9. Podstawowe zasady BHP na stanowisku pracy przewoźnika.

9.1. Przewoźnik powinien dobrze zaznajomić się z postanowieniami niniejszej instrukcji.

9.2. Do prac naprawczych należy używać odpowiednich materiałów i narzędzi.

9.3. W czasie prac wykonywanych z łodzi lub na łodzi towarzyszącej, przewoźnik powinien mieć nałożoną na siebie kamizelkę ratunkową.

- 9.4. W czasie oczyszczania z rdzy / przy pomocy szczotki stalowej lub młotka/ przewoźnik powinien mieć nałożone okulary ochronne.
- 9.5. Przy pracach linowych oraz cumowaniu należy mieć nałożone rękawice ochronne.
- 9.6. Do komór kadłuba promu należy wchodzić w masce przeciwgazowej. Przy włączach musi w tym czasie znajdować się drugi pracownik.
- 9.7. Przewoźnik wykonuje swą pracę w stanie absolutnej trzeźwości.
- 9.8. W przypadku konieczności wyrzucenia za burtę kotwicy awaryjnej, przewoźnik najpierw wyrzuca łańcuch a dopiero potem kotwicę.
- 9.9. Przewoźnik powinien przychodzić do pracy w czystej i nie podartej odzieży roboczej.
- 9.10. Przewoźnik powinien posiadać ciepłą odzież na okres jesienny i wiosenny. W czasie opadów atmosferycznych, przewoźnik powinien wykonywać swoje czynności w płaszczu lub kurtce przeciwdeszczowej.
- 9.11. Na przewoźniku powinno znajdować się zawsze mydło i ręcznik.
- 9.12. Przewoźnik nie dopuszcza w pobliże urządzeń mechanicznych promu przewożonych promem pasażerów.

10. Oświadczenie.

Niniejszym oświadczam, że znana mi jest treść niniejszej instrukcji, oraz zobowiązuję się do ścisłego jej przestrzegania.

Imię i Nazwisko Przewoźnika obsługującego prom	Data	Podpis Przewoźnika obsługującego prom