



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 17 listopada 2015 r.

Poz. 4533

ZARZĄDZENIE NR 1 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

z dnia 12 listopada 2015 r.

w sprawie zmiany Przepisów portowych

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014) oraz art. 84 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, 1320 i 1336) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2013 r. poz. 2932 i z 2014 r. poz. 242) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 5 pkt 34 i 35 otrzymują brzmienie:

„34) VTS – System Kontroli Ruchu Statków (Vessel Traffic Services) obsługiwany przez Służbę Kontroli Ruchu Statków (Służbę VTS) Urzędu Morskiego w Szczecinie, obowiązujący na obszarze od redy w morzu do portu Świnoujście, na torze wodnym Świnoujście - Szczecin, w portach Szczecin, Police i Świnoujście, realizujący zadania monitorowania i zarządzania ruchem statków oraz przekazywania informacji;

35) zalecany obszar ruchu - obszar ograniczony krawędzią torów podejściowych do Świnoujścia po obu stronach tych torów, od pławy „N1” do pary pław „15 -16”, granicą kotwicowiska 1A i dalej granicą redy po stronie zachodniej oraz linią zachodniej granicy kotwicowisk 1B, 2A, 2B, kwarantannowego i dalej granicą redy po stronie wschodniej;”;

2) w § 8 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Osoby, o których mowa w ust. 1, obowiązane są niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu lub VTS o spostrzeżonych awariach statków i urządzeń portowych, wadliwie działających urządzeniach nawigacyjnych, znakach bądź ich przemieszczeniu oraz o zanieczyszczeniu środowiska. Obowiązane są ponadto udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.”;

3) § 12 otrzymuje brzmienie:

„§ 12. Za przestrzeganie przepisów portowych odpowiadają:

1) kapitan (kierownik) statku;

2) użytkownik;

3) inne osoby niewymienione w pkt 1 i 2 korzystające z portu i jego urządzeń.”;

4) w § 13 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Z chwilą nadania komunikatu radiowego przez VTS na kanale 12 UKF, informującego o zbiornikowcu LNG nawigującym w obszarze redy lub portu Świnoujście, statek nie może wejść w obszar ani przecinać obszaru redy portów Świnoujście i Szczecin na Zatoce Pomorskiej bez zezwolenia VTS.”;

5) w § 14:

a) ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku, zobowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wstępne statku, przestrzegając następujących zasad:

1) zgłoszenie wstępne statku należy złożyć z ustalonym poniżej wyprzedzeniem czasowym:

a) najpóźniej na 24 godziny przed wejściem statku do portu przeznaczenia lub przybyciem do miejsca obsadzenia statku pilotem,

b) jeżeli podróż statku trwa krócej niż 24 godziny - niezwłocznie po wyjściu statku z ostatniego portu,

c) jeżeli port przeznaczenia nie jest wcześniej znany - niezwłocznie, gdy kapitan uzyska taką informację;

2) wraz ze zgłoszeniem wstępnym należy przekazać:

a) dane kontaktowe:

– Osoby Wyznaczonej ISM (Designated Person ISM),

– osoby udzielającej szczegółowej informacji na temat ładunku, jeżeli zgłaszany statek przewozi ładunek niebezpieczny lub zanieczyszczający,

b) dane o ładunku niebezpiecznym lub zanieczyszczającym na zasadach określonych w § 17,

c) klasę statku według Kodeksu INF, zgodnie z Prawidłem VII/14.2, tam gdzie ma to zastosowanie,

d) przewidywany czas wyjścia z portu (ETD),

e) informację o całkowitej liczbie osób na pokładzie statku,

f) informację o kategorii szkodliwości ładunku w przypadku przewozu chemikaliów płynnych luzem;

3) wraz ze zgłoszeniem wstępnym, statki z wyłączeniem okrętów Marynarki Wojennej, statków Straży Granicznej i Policji, statków pełniących specjalną służbę państwową, statków rybackich oraz statków sportowych uprawnionych do przewozu nie więcej niż 12 osób, w trybie określonym w pkt 1, winny przekazać informację o odpadach znajdujących się na statku.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust.1a w brzmieniu:

„1a. Statek odbywający regularne podróże pomiędzy portami krajów członkowskich Unii Europejskiej może być zwolniony z obowiązków określonych w ust. 1 z mocy odrębnych przepisów.”;

c) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w kapitanacie portu zgłoszenie wejścia do portu – formularz IMO FAL FORM 1;”;

d) w ust. 5:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przed wyjściem statku z portu winien złożyć w kapitanacie portu:”;

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) listę pasażerów - formularz IMO FAL FORM 6;” ,

- uchyla się pkt 3,

e) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. W przypadku awarii systemu PHICS, dokumenty i informacje wymienione w ust. 1, 2, 3, 4 i 5 należy przesłać do kapitanatu portu na formularzach, których wzory określają odrębne przepisy, w formie pisemnej, drogą elektroniczną lub faksem.”;

6) w § 16 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana każdego statku rybackiego państwa trzeciego, przed wejściem do portu zobowiązany jest, co najmniej na 72 godziny przed planowanym czasem przybycia, zgłosić do kapitanatu portu następujące informacje:”;

7) w § 17 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Informacje na temat przewożonego ładunku niebezpiecznego lub zanieczyszczającego, w przypadku awarii systemu PHICS, należy przesłać do kapitanatu portu w formie manifestu ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, na formularzu IMO FAL 7 wraz ze zgłoszeniem wstępnym, o którym mowa w § 14 ust. 1, drogą elektroniczną lub faksem.” ;

8) w § 23 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Statki, o których mowa w ust. 1, powinny przed wejściem albo wyjściem z portu zgłosić do kapitanatu portu, za pomocą systemu PHICS, datę ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego.” ;

9) w § 35 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dla statków o długości całkowitej poniżej 20 m, żegluga przy widzialności mniejszej niż 2 kable jest dozwolona, o ile posiadają one sprawny radar lub w przypadku otwartopokładowych łodzi rybackich, transponder AIS klasy A lub B.”;

10) w § 49:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na odcinku rzeki Odry, między jej brzegiem zachodnim a wyspami Okrętową i Gryfią w Szczecinie, ruch statków jest zamknięty. W wyjątkowych przypadkach zezwolenia na otwarcie ruchu udziela VTS po uzgodnieniu z dyspozytorem MSR Gryfia.”,

b) ust. 3 uchyla się;

11) w § 51:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku braku możliwości zapewnienia asysty statku pożarniczego podczas ruchu zbiornikowca, dopuszcza się ruch tego zbiornikowca w asyście holownika posiadającego klasę statku przeznaczonego do walki z pożarami, zdolnego do gaszenia pożarów statków wymienionych w ust.1, obsadzonego dodatkowo załogą sekcji pożarniczej - ratowników Portowej Służby Ratowniczej.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku braku możliwości zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w porcie przez statek pożarniczy, jego rolę może pełnić holownik posiadający klasę statku przeznaczonego do walki z pożarami, zdolny do gaszenia pożarów statków obsługiwanych w portach Świnoujście, Szczecin i Police, obsadzony dodatkowo załogą sekcji pożarniczej – ratowników Portowej Służby Ratowniczej.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Za sprawność wyposażenia służącego do walki z pożarem na statku pożarniczym lub holowniku pełniącym rolę statku pożarniczego, ich użycie w akcji ratunkowo-gaśniczej oraz przeszkolenie załogi, odpowiedzialny jest dowódca sekcji pożarniczej pełniący służbę na danej jednostce.”,

d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Na wypadek zaistnienia sytuacji, o której mowa w ust. 3 i ust. 3a, podmiot zarządzający portem opracuje regulamin organizacji pełnienia dyżuru ochrony przeciwpożarowej przez holownik posiadający klasę statku przeznaczonego do walki z pożarami. Regulamin podlega zatwierdzeniu przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.”;

12) § 55 otrzymuje brzmienie:

„§ 55.1. Statki korzystające z portu Świnoujście spełniać muszą następujące warunki:

1) długość całkowita statków nie może przekraczać 270 m, szerokość całkowita 42 m, a zanurzenie dla wody słodkiej 13,2 m;

2) wejście lub wyjście statków o długości całkowitej od 220 m do 240 m lub zanurzeniu od 11,0 m do 12,8 m, w sytuacji wystąpienia prądu o prędkości powyżej 1,0 węzła lub wiatru o sile powyżej 6 B, dopuszcza się na warunkach określonych przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów;

3) wejście bez obrotu, wejście z obrotem lub wyjście z obrotem statków o długości całkowitej przekraczającej 240 m dopuszcza się tylko w porze dziennej, na warunkach określonych przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów;

4) wyjście bez obrotu statków o długości całkowitej przekraczającej 240 m dopuszcza się w porze nocnej, na warunkach określonych przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów.

2. Wejście do portu Świnoujście lub wyjście z portu Świnoujście statków:

1) o zanurzeniu do 12,8 m dla wody słodkiej dopuszcza się, o ile poziom wody, z uwzględnieniem prognozowanej tendencji zmian, zapewnia wielkość statycznej rezerwy wody pod stępką, powiększonej o rezerwę dynamiczną, nie mniejszą niż 1,3 m na torach podejściowych i akwenach manewrowych statku;

2) o zanurzeniu do 13,2 m dla wody słodkiej dopuszcza się, o ile poziom wody, z uwzględnieniem prognozowanej tendencji zmian, zapewnia wielkość statycznej rezerwy wody pod stępką, powiększonej o rezerwę dynamiczną, nie mniejszą niż 1,1 m na torach podejściowych i akwenach manewrowych statku, przy zachowaniu następujących warunków:

a) prędkość prądu w porcie nie może przekraczać 0,7 węzła,

b) szybkość wchodzących statków, na torze podejściowym od pławy N-1 do portu Świnoujście, nie może przekraczać 6 węzłów,

c) prędkość wiatru na Zatoce Pomorskiej nie może przekraczać 10 m/s,

d) rezerwy nawigacyjne przy nabrzeżach nie mogą być zmniejszane,

e) VTS może wyznaczyć inną prędkość maksymalną na torze podejściowym od pławy N-1 do portu Świnoujście, o ile podejmuje decyzję o udzieleniu zgody na wejście statku z użyciem systemu dynamicznego określania rezerwy wody pod stępką;

3) o długości całkowitej powyżej 180 m, z wyłączeniem promów morskich, dopuszcza się przy widzialności nie mniejszej niż 1,0 Mm;

4) o długości całkowitej powyżej 140 m, z wyłączeniem promów morskich, dopuszcza się przy widzialności nie mniejszej niż 0,3 Mm;

5) o długości całkowitej powyżej 140 m do 160 m dopuszcza się przy widzialności mniejszej niż 0,3 Mm, o ile w rejonie ograniczonej i złej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku. Przepis ten nie ma zastosowania do statków wykonujących manewry z obrotem.”;

13) w § 56 pkt 6 - 10 otrzymują brzmienie:

„6) statki, których załadunek jest przewidziane do zanurzenia określonego w pkt 2, 3, 4 i 5, winny być zgłoszone do Kapitanatu Portu Szczecin co najmniej na 12 godzin przed zakończeniem załadunku w Szczecinie lub odładunku w Świnoujściu;

7) statki o długości całkowitej od 120 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm;

8) statki o długości całkowitej od 120 m do 160 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności mniejszej niż 0,5 Mm, o ile w rejonie ograniczonej i złej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku;

9) statki o długości całkowitej od 180 m do 200 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm, a w porze nocnej, na odcinku od I Bramy Torowej, każdorazowo za zgodą oraz na warunkach określonych przez Kapitanatu Portu Szczecin, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów;

10) statki o długości całkowitej ponad 200 m lub zanurzeniu przekraczającym 9,00 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm;”;

14) § 59 otrzymuje brzmienie:

„ § 59. W porcie Stepnica obowiązują następujące zasady ruchu statków:

1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 115 m, a maksymalna szerokość całkowita 13,5 m z zastrzeżeniem, że żegluga statków o długości całkowitej powyżej 75 m może odbywać się tylko w porze dziennej przy widzialności powyżej 2 Mm, sile wiatru do 4 B oraz przy wolnym przeciwnym nabrzeżu;

2) maksymalna długość całkowita barek mogących zawijać do portu wynosi 96 m, a maksymalna szerokość całkowita 9,5 m z zastrzeżeniem, że żegluga barek o długości całkowitej powyżej 75 m może odbywać się tylko w porze dziennej przy widzialności powyżej 1 Mm i sile wiatru do 4 B;

3) maksymalna długość całkowita zestawów pchanych mogących zawijać do portu wynosi 125 m, a maksymalna szerokość całkowita 9,5 m z zastrzeżeniem, że:

a) zestawy o długości całkowitej powyżej 75 m mogą uprawiać żeglugę tylko w porze dziennej przy widzialności powyżej 1 Mm i sile wiatru do 4 B,

b) wejście i wyjście z portu zestawów o długości całkowitej powyżej 96 m może odbywać się przy zachowaniu następujących warunków:

- zestaw nie może być obracany,

- przepinanie jednostek zestawu winno odbywać się w porcie,

- manewr może być wykonywany w porze dziennej, przy widzialności powyżej 1 Mm i sile wiatru do 4 B oraz przy wolnym przeciwnym nabrzeżu;

4) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego na podejściowym torze wodnym do portu, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej;

5) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Trzebież;

6) Kapitan Portu Trzebież każdorazowo określa warunki wejścia i wyjścia z portu statków wymienionych w pkt 1, których szerokość całkowita wynosi ponad 11 m oraz bez względu na szerokość całkowitą statku, jeżeli siła wiatru wynosi powyżej 5 B.”;

15) w § 65 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W okresie zimowym, przy występowaniu zalodzenia, w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi pomoc lodołamacza może być udzielona na polecenie kapitana portu tylko statkowi posiadającemu klasę lodową i odpowiednią moc maszyn adekwatną do aktualnej sytuacji lodowej. Restrykcje lodowe z uwzględnieniem wymaganej klasy lodowej i mocy maszyn będą publikowane na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz podawane przez VTS na żądanie.”;

16) § 78 otrzymuje brzmienie:

„§ 78. Statek, na którym wybuchł pożar, niezależnie od powiadomienia kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje oraz służby ratowniczej danego portu, powinien nadawać sygnał złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego (* * -) powtarzanych z przerwami nie większymi niż jedna minuta, przy pomocy syreny, gwizdka, buczone lub nieprzerwane bicie w dzwon okrętowy. Sygnały winny być nadawane do chwili przybycia jednostki straży pożarnej.”;

17) w § 81 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są:

1) statki oraz zestawy pchane lub holowane o długości całkowitej powyżej 60 m;

2) statki, bez względu na długość, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności statki, o których mowa w § 21 ust.1 niniejszego zarządzenia;

3) statki przewożące ładunki niebezpieczne, zanieczyszczające lub nieodgazowane po ich przewozie;

4) statki pasażerskie podczas przewozu pasażerów, z wyjątkiem statków pasażerskich żeglugi śródlądowej na odcinku Trasa Zamkowa – Bulwar Chrobrego w porcie Szczecin.”;

18) w § 86:

a) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) "Pilot-2E" - na pozycji oddalonej około 0,5 Mm od wschodniej granicy obszaru VTS, przy południowej granicy kotwicowiska 2A, dla statków z zanurzeniem ponad 7,0 m, płynących z kierunków wschodnich na Zatoce Pomorskiej;”;

b) w ust. 5 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) powiadomić VTS o powodach i pozycji obsadzenia statku;”;

c) w ust. 6 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) powiadomić VTS o powodach i pozycji zejścia ze statku;”;

19) w § 91 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) właściwy kapitanat portu lub VTS.” ;

20) w § 108 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Po zwodowaniu statku stocznia zobowiązana jest w trybie natychmiastowym usunąć z przyległego akwenu wszelkie pozostałości po wodowaniu jak: kotwice, pływające drewno, pławy itp. Przeszkody nawigacyjne, których stocznia nie jest w stanie usunąć natychmiast, winny być oznakowane świetlnymi znakami nawigacyjnymi i zgłoszone do kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.”;

21) w § 115 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i po uprzednim zezwoleniu kapitanatu portu. Liny takie powinny być usunięte natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w innych warunkach ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.”;

22) w § 121 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmienić bez zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem sytuacji, w których jest to niezbędne z uwagi na bezpieczeństwo żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statków wzdłuż nabrzeża.”;

23) w § 129 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Każda awaria, wykluczająca możliwość użycia własnego napędu statku, podlega obowiązkowi natychmiastowego zgłoszenia w kapitanacie portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.”;

24) w § 131 ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Każdorazowe rozpoczęcie i zakończenie prób napędu głównego statku na stacji prób wymaga zgłoszenia do kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.”

25) w § 149 ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Przed rozpoczęciem bunkrowania należy sporządzić listę kontrolną, stanowiącą potwierdzenie spełnienia warunków bezpieczeństwa w zakresie stanu jednostek biorących udział w operacji, łączności w trakcie operacji, zasad przeładunku, procedur awaryjnych oraz bezpieczeństwa ludzi i środowiska naturalnego. Po zakończeniu bunkrowania kopię listy kontrolnej należy przesłać do właściwego terytorialnie kapitanatu portu.

4. Rozpoczęcie i zakończenie operacji, o których mowa w ust. 1 i 2, należy zgłosić do kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.”;

26) § 150 otrzymuje brzmienie:

„§ 150. Rozpoczęcie i zakończenie przeładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających należy zgłosić do właściwego terytorialnie kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.”;

27) § 154 otrzymuje brzmienie:

„§ 154. 1. Przeładunek i składowanie ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, z wyłączeniem operacji bunkrowania i zdawania odpadów olejowych, winien odbywać się na warunkach

określonych w instrukcji bezpiecznej obsługi nabrzeża, sporządzonej przez użytkownika i przedłożonej Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie do zaopiniowania w zakresie bezpieczeństwa nawigacyjnego.

2. Instrukcja, o której mowa w ust. 1, winna określać warunki bezpieczeństwa operacji cumowniczych, postępu statku, przeładunku i składowania ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających w obrębie danego nabrzeża, w tym w szczególności osobę odpowiedzialną za przeładunek, zasady przeładunku, procedury awaryjne EmS, zasady pierwszej pomocy medycznej MFAG, łączność w trakcie operacji oraz zasady powiadamiania i wzywania pomocy.

3. Pracownicy zatrudnieni przy przeładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających powinni przejść odpowiednie szkolenie stanowiskowe, uwzględniające rodzaje zagrożeń, zasady przeładunku i składowania oraz obchodzenia się z ładunkiem. Osobą odpowiedzialną za przeprowadzenie szkolenia jest osoba odpowiedzialna za przeładunek. Potwierdzeniem przeprowadzenia szkolenia jest podpisana przez uczestników lista, która powinna być okazywana na żądanie organów kontrolnych.”;

28) w § 155 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Po zakończeniu przeładunku, kopię listy kontrolnej użytkownik nabrzeża obowiązany jest przekazać do właściwego terytorialnie kapitanatu portu.”;

29) w § 158 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Rozpoczęcie i zakończenie operacji, o której mowa w ust. 2, należy zgłosić do kapitanatu portu.”;

30) w § 161:

a) w ust. 1 uchyla się pkt 7,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„ 3. Każdorazowe rozpoczęcie i zakończenie prac podwodnych przez nurka należy zgłosić drogą radiową UKF na kanale roboczym do właściwego terytorialnie kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.”;

31) w § 162 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) bez uzyskania zgody kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, opuszczania na wodę łodzi ze statków.”;

32) w § 163 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, kapitan statku albo osoba dysponująca przedmiotem, powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i natychmiast zawiadomić o tym kapitanat portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.”;

33) w § 164 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dokonywanie połowów sprzętem ciągnionym w granicach redy i kotwiczowisk wymaga każdorazowo zgody VTS.”;

34) § 175 otrzymuje brzmienie:

„§ 175. Próby syren okrętowych na obszarze portu mogą odbywać się wyłącznie w godzinach 1500 - 1700 za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu.”;

35) w § 176 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1, należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i VTS oraz w zależności od potrzeb – służby SAR, Portową Służbę Ratowniczą lub Państwową Straż Pożarną.”;

36) w § 182:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„ 1. Zbiornikowce LNG zobowiązane są do korzystania z asysty statku pożarniczego przystosowanego do walki z pożarami na zbiornikowcach LNG o parametrach określonych w §180 ust. 1.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Rolę statku pożarniczego może pełnić holownik, o którym mowa w § 188 ust. 3, o ile posiada klasę statku przeznaczonego do walki z pożarami na zbiornikowcach LNG o parametrach określonych w § 180 ust. 1, oraz obsadzony jest dodatkowo załogą sekcji pożarniczej – ratowników Portowej Służby Ratowniczej.”,

c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Za sprawność wyposażenia służącego do walki z pożarem na statku pożarniczym lub holowniku pełniącym rolę statku pożarniczego, ich użycie w akcji ratunkowo-gaśniczej oraz przeszkolenie załogi, odpowiedzialny jest dowódca sekcji pożarniczej pełniący służbę na danej jednostce.”;

37) w § 183:

a) w pkt 5 lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) poziom wody, z uwzględnieniem prognozowanej tendencji zmian, zapewnia wielkość statycznej rezerwy wody pod stępką, powiększonej o rezerwę dynamiczną kalkulowaną dla prędkości maksymalnej 10 węzłów, nie mniejszą niż 2,3 m, dla odcinka toru podejściowego do portu Świnoujście do pary pław „9-10”.”,

b) w pkt 6 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) poziom wody, z uwzględnieniem prognozowanej tendencji zmian, zapewnia wielkość statycznej rezerwy wody pod stępką, powiększonej o rezerwę dynamiczną kalkulowaną dla prędkości maksymalnej 8 węzłów, nie mniejszą niż 2,0 m, dla odcinka toru podejściowego do portu Świnoujście od pary pław „9-10” i na akwenach manewrowych statku.”;

38) w § 185 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zbiornikowce LNG wchodzące do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, zobowiązane są do korzystania z usług dwóch pilotów.”;

39) w § 188 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wymagany skład holowników, wymienionych w ust. 1, winien być uzupełniony o dodatkowy holownik o uciążu minimum 45 ton, stanowiący jednostkę rezerwową przebywającą na akwenu Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, gotową do natychmiastowego użycia.”;

40) w Załączniku Nr 5 do zarządzenia pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W portach wymienionych poniżej, dla uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu statków nie korzystających z VTS oraz korespondencji z kapitanatem portu:

Świnoujście :

- Nr tel. 91 4403 391, 91 321 2551, 91 4403 593,
- Kanał 11 UKF (wywołanie: KAPITANAT ŚWINOUJŚCIE)

Dziwnów :

- Nr tel. 91 381 3340,
- Kanał 10 UKF (wywołanie: KAPITANAT DZIWNÓW)

Trzebież :

- Nr tel. 91 312 8346,
- Kanał 11 UKF (wywołanie: KAPITANAT TRZEBIEŻ)

Szczecin :

- Nr tel. 91 4403 217,
- Kanał 11 UKF (wywołanie: KAPITANAT SZCZECIN)

W celu uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście należy nawiązać łączność telefoniczną lub radiotelefoniczną ze służbą dyżurną właściwego kapitanatu portu nie później, niż 15 minut przed minięciem główek wejściowych do portu lub odcumowaniem z miejsca postoju jednostki”.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Andrzej Borowiec