

Przepisy Portowe

tekst ujednoczony wg stanu prawnego na dzień 1 lipca 2022 r.

(Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z 2013 r. poz. 2932; zm.: z 2014 r. poz. 242, z 2015 r. poz. 4533, z 2017 r. poz. 2099 z 2018 r. poz.3443, z 2019 r., poz. 1085 i poz. 3716, z 2020 r., poz. 4260 oraz z 2022 poz. 2830)

ZARZĄDZENIE Nr 3 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

z dnia 26 lipca 2013 r.

PRZEPISY PORTOWE

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2019 r. poz. 2169, i poz. 1495, oraz z 2020 r. poz. 284) oraz art. 84 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2020 r. poz. 680) zarządza się, co następuje:

Rozdział I

Przepisy ogólne

§ 1.

1. Przepisy zarządzenia, zwane dalej przepisami portowymi regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa ruchu statków, korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i utrzymania porządku na obszarze morskich portów, leżących w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani oraz kotwiczowisk położonych poza obszarem portów, a także na redach portów i torach wodnych prowadzących do portów i przystani.
3. Granice morskich portów, przystani i ich red określają odrębne przepisy.

§ 2.

Sprawy sanitarne, celne, ochrony przeciwpożarowej, radiokomunikacyjne oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich regulują odrębne przepisy.

§ 3.

1. W zakresie stosowania zasad ruchu statków na akwenach portów, przystani morskich, torów wodnych i redy, mają zastosowanie przepisy m.p.z.z.m., chyba, że przepisy niniejszego zarządzenia stanowią inaczej.
2. W zakresie ochrony środowiska zastosowanie mają także odrębne przepisy.
3. W zakresie bezpieczeństwa terminali przeładunkowych ropy naftowej i produktów ropopochodnych, płynnych gazów i chemikaliów mają zastosowanie także zasady określone w instrukcjach bezpiecznej obsługi terminali i w instrukcjach technologicznych.

§ 4.

1. Przepisy portowe stosuje się do statków, wodnosamolotów oraz użytkowników i osób fizycznych znajdujących się na obszarach, o których mowa w § 1 ust. 1 i 2.
2. Przepisy portowe mają zastosowanie do okrętów i innych jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.
3. Przepisy § 44, § 50, § 51, § 55, § 66, § 81, § 86, § 98, § 99 i § 102 nie mają zastosowania do zbiornikowców LNG wchodzących i wychodzących z Portu Zewnętrznego w Świnoujściu. W zakresie unormowanym w tych przepisach zbiornikowce LNG zobowiązane są do stosowania przepisów § 180 do 189, zawartych w Rozdziale XII.

§ 5.

W rozumieniu niniejszego zarządzenia poniższe określenia oznaczają:

- 1) armator - właściciela, operatora statku lub jakąkolwiek organizację, osobę taką jak zarządca albo czarterujący, która przyjęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i po przyjęciu tej odpowiedzialności, zgodziła się przejąć wszelkie obowiązki oraz pełny zakres odpowiedzialności przewidziane w ISM Code;
- 2) ciecze łatwo palne - ciecze, które stanowią ładunek, a których temperatura zapłonu wynosi 60°C i poniżej według próby w tyglu zamkniętym;
- 3) funkcjonariusz kapitanatu portu - kapitana, oficera, bosmana portu, jak również inspektora ochrony środowiska Urzędu Morskiego w Szczecinie;
- 4) holownik - każdy statek zajęty holowaniem, pchaniem, dopychaniem, odciąganiem innego statku lub zapewniający asystę w ramach prowadzonej usługi holowniczej;
- 5) IBC Code - międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem;
- 6) IGC Code - międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem;
- 7) IMDG Code - międzynarodowy kodeks przewozu materiałów niebezpiecznych w formie opakowanej drogą morską, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;

- 8) IMSBC Code - międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych;
- 9) ISM Code - międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom, uchwalony przez IMO rezolucją A.741(18);
- 10) ISPS Code - międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych;
- 11) Kodeks INF - Kodeks IMO bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów w pojemnikach;
- 12) Konwencja DUMPING 72 - przepisy konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji z dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46, 47 i z 1997 r. Nr 47, poz. 300);
- 13) Konwencja Helsińska 92 - przepisy konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346, 347);
- 14) Konwencja MARPOL - przepisy międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679);
- 15) Konwencja SOLAS 74 - przepisy międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318-321 i z 1986 r. Nr 35, poz. 177);
- 16) kotwicznica - obszar wodny wyznaczony jako miejsce postoju statków;
- 17) ładunki niebezpieczne:
 - a) ładunki niebezpieczne według IMDG Code,
 - b) ładunki niebezpieczne luzem: upłynnione gazy wymienione w rozdziale 19 IGC Code, stałe towary masowe wymienione w grupie B w IMSBC Code, niebezpieczne substancje płynne wymienione w rozdziale 17 IBC Code oraz ładunki, których warunki przewozu określono zgodnie z paragrafem 1.1.3 Kodeksu IBC lub paragrafem 1.1.6 Kodeksu IGC;
- 18) ładunki zanieczyszczające:
 - a) oleje zdefiniowane w załączniku I do Konwencji MARPOL,
 - b) trujące substancje płynne zdefiniowane w załączniku II do Konwencji MARPOL,
 - c) szkodliwe substancje zdefiniowane w załączniku III do Konwencji MARPOL;
- 19) m.p.z.z.m. - przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i z 1984 r. Nr 23, poz. 106);
- 20) nabrzeże - każdą budowlę hydrotechniczną służącą do cumowania i postoju statków;
- 21) obszar portu morskiego - znajdujący się w granicach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obszar

łądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym, zwanym dalej portem oraz zewnętrznym obszarem wodnym, stanowiącym redę;

22) obszar VTS - obszar geograficzny, którego granice zdefiniowano w załączniku nr 1 i 2 do zarządzenia, obejmujący określony obszar operowania VTS;

23) państwo trzecie - państwo nie będące państwem członkowskim Unii Europejskiej;

24) PHICS - System Kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich (Polish Harbours Information and Control System), będący elektronicznym systemem zbierania i gromadzenia informacji;

25) podmiot zarządzający portem lub przystanią morską - podmiot utworzony na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179);

26) port - port morski lub przystań morską;

27) portowy plan gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków - plan sporządzony zgodnie z odrębnymi przepisami;

27a) reda - redę portów Świnoujście i Szczecin, ustanowioną rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, która stanowi obszar wód morskich na Zatoce Pomorskiej, będący zewnętrznym obszarem portowym, z wyznaczonym torem podejściowym do portu morskiego w Świnoujściu oraz kotwicowiskami, służącym w szczególności do postoju statków, wykonywania niektórych operacji portowych jak przeładunek, pobieranie paliwa i zaopatrzenia, wymiana załogi;

28) statek - urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w rozumieniu art. 5 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim z dnia 18 sierpnia 2011 r. (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 i z 2012 r. poz. 1068);

29) statek rybacki państwa trzeciego - statek rybacki bez względu na jego wielkość, podnoszący banderę oraz zarejestrowany w państwie nie będącym członkiem Unii Europejskiej, wykorzystywany lub przeznaczony do wykorzystania w celach zarobkowej eksploatacji zasobów połowowych, w tym statki pomocnicze, statki przetwórcze, statki biorące udział w przeładunkach oraz transportowce wyposażone w sprzęt służący transportowaniu produktów rybołówstwa, poza kontenerowcami;

30) tor podejściowy do Świnoujścia - tor wodny na Zatoce Pomorskiej prowadzący do portu Świnoujście, o parametrach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;

30a) wejściowy tor wodny do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu - tor wodny prowadzący od toru podejściowego do Świnoujścia do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, o parametrach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;

31) tor wodny Świnoujście - Szczecin - tor wodny o parametrach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, łączący port Świnoujście z portem Szczecin, biegnący od główek wejściowych portu Świnoujście, kanałami Mielińskim i Piastowskim, przez Zalew Szczeciński i

Roztokę Odrzańską, dalej rzeką Odrą i Przekopem Mieleńskim do północnej krawędzi obrotnicy na zakończeniu Przekopu Mieleńskiego;

32) urządzenia portowe - wszelkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji portu lub dla użytku ogólnego;

33) użytkownik - osobę fizyczną, prawną lub jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej, władającą nieruchomościami jak właściciel, współwłaściciel, użytkownik wieczysty lub posiadającą nieruchomości w zarządzie trwałym, użytkowaniu albo władającą nieruchomością na podstawie innego tytułu prawnego;

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 kotwiczowiska 1A i dalej granicą redy po stronie zachodniej oraz linią zachodniej granicy kotwiczowisk 1B, 2A, 2B, kwarantannowego i dalej granicą redy po stronie wschodniej;

36) zbiornikowiec LNG - statek do przewozu skroplonego naturalnego gazu ziemnego (Liquefied Natural Gas);

37) żegluga osłonięta - żeglugę po morskich wodach wewnętrznych, o ile przepisy odrębne dla danego rodzaju jednostek pływających nie stanowią inaczej;

38) żegluga pasażerska wycieczkowa - rejsy wycieczkowe statku pasażerskiego wykonywane po wodach portowych, wodach osłoniętych i redach portów bez zawijania do innych portów morskich;

39) żegluga portowa - żeglugę w obrębie portów wraz z przyległymi akwenami oznaczonymi w załączniku nr 8.

§ 6.

1. Korzystanie z morskich portów dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i w przepisach odrębnych.
2. Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 7.

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawuje właściwy terytorialnie kapitan portu.
2. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanie portu lub kapitanacie portu, należy przez to odpowiednio rozumieć również bosmana portu lub bosmanat portu, z wyłączeniem § 13 ust. 1

3. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych w zakresie ochrony środowiska i utrzymania czystości na obszarach portowych, sprawuje także Główny Inspektor Ochrony Środowiska Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 8.

1. Wszystkie osoby korzystające z portów i ich urządzeń obowiązane są do zachowania porządku, przedsięwzięcia środków ostrożności dla zachowania bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, szkód wzajemnych oraz szkód w środowisku naturalnym.

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.

§ 9.

1. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu, kapitan (kierownik) statku, względnie jego zastępca, obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty statku i załogi.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do osób odpowiedzialnych za eksploatację urządzeń portowych w zakresie okazywania wymaganych dokumentów stwierdzających uprawnienia do obsługi, względnie sprawność techniczną urządzeń.

§ 10.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki oraz na place, do magazynów i innych obiektów portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.

2. Użytkownik ma obowiązek zapewnić funkcjonariuszom kapitanatu portu dostęp do statku oraz wstęp na place, do magazynów i innych obiektów portowych celem przeprowadzenia kontroli.

3. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu, każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż.

4. Kapitan portu ma prawo zatrzymać dokumenty bezpieczeństwa statku na czas jego postoju w porcie.

§ 11.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie zagrożeniom życia i zdrowia ludzkiego, środowiska naturalnego, niebezpieczeństwom zagrażającym statkom, urządzeniom portowym i ładunkom oraz zwracania się, w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.

2. Osoby przebywające na terenie portu obowiązane są stosować się do poleceń, o których mowa w ust. 1.

3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, bezpieczeństwa i porządku portowego oraz ochrony środowiska są natychmiast wykonalne, chyba, że termin ich realizacji został wyraźnie określony.

§ 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.

Rozdział II

Zgłoszenia statków, system meldunkowy

§ 13.

1. Statek nie może wejść do portu ani wyjść z portu bez zezwolenia kapitanatu portu.
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.
3. Statki o długości całkowitej 20 m i więcej oraz statki uprawnione do zarobkowego przewozu pasażerów w czasie ich przewozu, nie mogą uprawiać żeglugi w obszarze portu bez zgody kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.
4. Od obowiązku uzyskania zezwolenia opisanego w ust. 1 zwolnione są statki zobowiązane do korzystania z systemu VTS oraz okręty Marynarki Wojennej, których dowódcy obowiązani są przed wejściem do portu oraz przed opuszczeniem portu, przekazać do kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, nazwę okrętu i sygnał rozpoznawczy.
5. W celu uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, statek powinien nawiązać łączność radiotelefoniczną lub telefoniczną z kapitanatem portu, na częstotliwościach i według zasad określonych w załączniku nr 5 do zarządzenia.
6. Statek wyposażony w radiostację UKF, stanowiącą obowiązkowy element wyposażenia jednostki, zobowiązany jest do prowadzenia ciągłego nasłuchu na kanale roboczym VTS lub portu w czasie gdy nawiguje, cumuje lub zamierza włączyć się do ruchu. Zaleca się jednocześnie prowadzenie takiego nasłuchu wszystkim jednostkom pływającym wyposażonym w radiostację.

§ 14.

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.

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

2. Do zgłoszenia wstępnego statku należy dołączyć:

- 1) listę pasażerów - w przypadku statków przewożących do 12 pasażerów - formularz IMO FAL FORM 6;
- 2) zgłoszenie rzeczy załogi - formularz IMO FAL FORM 4;
- 3) zgłoszenie zasobów statku - formularz IMO FAL FORM 3;
- 4) listę załogi - formularz IMO FAL FORM 5;
- 5) zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego - formularz IMO FAL FORM 2 lub odpowiednio formularz IMO FAL FORM 7;
- 6) morską deklarację o stanie zdrowia.

3. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu do przeprowadzenia rozszerzonej inspekcji Port State Control, zobowiązany jest zgłosić swoje przybycie do portu lub na kotwiczowisko tego portu nie później, niż na 72 godziny przed przybyciem lub przed wypłynięciem z poprzedniego portu, jeżeli podróż będzie trwała krócej niż trzy dni.

4. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel niezwłocznie po przybyciu statku do portu winien złożyć:

- 1) w kapitanacie portu zgłoszenie wejścia do portu - formularz IMO FAL FORM1;
- 2) w kapitanacie portu - formularz ewidencyjny w transporcie morskim, którego wzór i zakres stosowania określają odrębne przepisy.

5. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przed wyjściem statku z portu winien złożyć w kapitanacie portu:

- 1) zgłoszenie wyjścia z portu - formularz IMO FAL 1;

- 2) listę pasażerów - formularz IMO FAL FORM 6;
 - 3) (uchylony);
 - 4) listę załogi - formularz IMO FAL FORM 5;
 - 5) zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego - formularz IMO FAL FORM 2 lub odpowiednio formularz IMO FAL FORM 7;
 - 6) zgłoszenie zasobów statku - formularz IMO FAL FORM 3.
6. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel winien złożyć w kapitanacie portu formularz ewidencyjny w transporcie morskim, którego wzór i zakres stosowania określają odrębne przepisy:
- 1) nie później niż w ciągu 1 dnia roboczego po wyjściu statku z portu;
 - 2) nie później niż w ciągu 1 dnia roboczego po zakończeniu danego miesiąca - w przypadku formularza zawierającego informacje zbiorcze za dany miesiąc.
7. Dokumenty i informacje wymienione:
- 1) w ust. 1 i 2, należy składać w kompetencji PRE - ARRIVAL (Zgłoszenie spodziewanego przybycia),
 - 2) w ust. 3, należy składać w kompetencji PSC Notice,
 - 3) w ust. 4 pkt 1 i ust. 5, należy składać w kompetencji IMO FAL (Do akceptacji systemu PHICS).
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.

§ 15.

Kapitan statku pasażerskiego powinien dokonywać rejestracji ruchu pasażerskiego za pomocą systemu PHICS. W przypadku awarii systemu PHICS, lub gdy kapitan statku nie jest zobowiązany do rejestracji w tym systemie, informację o pasażerach kapitan przekazuje drogą radiową w momencie zgłoszenia statku przed wejściem do/wyjściem z portu oraz na każde żądanie kapitanatu portu lub VTS.

§ 16.

1. 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:
- 1) dane identyfikacyjne statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, numer MMSI);
 - 2) przynależność państwową statku (bandera);
 - 3) długość, szerokość, tonaż i typ statku;
 - 4) nazwę portu przeznaczenia lub współrzędne geograficzne miejsca, gdzie będzie dokonywał przeładunku lub prowadził przetwórstwo produktów rybołówstwa;
 - 5) ostatni port zawinięcia;

- 6) przewidywany czas wyjścia z portu wyjścia (ETD) i przewidywany czas przybycia do następnego portu przeznaczenia (ETA);
 - 7) plan zamierzonej trasy podróży;
 - 8) liczbę wszystkich osób na pokładzie statku;
 - 9) ilość i rodzaj ładunku (na wejście);
 - 10) nazwę i szczegółowe dane (tel, fax, e-mail) przedstawiciela statku i/lub armatora.
2. Informacje wymienione w ust. 1 mogą zostać zgłoszone jako zgłoszenie spodziewanego przybycia poprzez system PHICS pod warunkiem dotrzymania 72 - godzinowego wyprzedzenia.
 3. Upoważniony przedstawiciel kapitana statku, obsługujący statek rybacki państwa trzeciego, obowiązany jest do przekazywania właściwemu Okręgowemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego danych dotyczących produktów rybołówstwa deklarowanych do wyładunku.

§ 17.

1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, najpóźniej przy wyjściu z portu załadunku, powinien przekazać do kapitanatu portu informacje na temat przewożonego ładunku, za pomocą systemu PHICS (komponent - ŁADUNKI NIEBEZPIECZNE). Jeśli port przeznaczenia lub kotwiczowisko, na którym statek zamierza kotwiczyć w drodze do portu przeznaczenia nie jest znane, zgłoszenia tego należy dokonać niezwłocznie, gdy kapitan statku uzyska taką informację.
2. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, opuszczającego port położony na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, powinien przekazać do kapitanatu portu informacje na temat przewożonego ładunku, za pomocą systemu PHICS, z co najmniej 4 - godzinnym wyprzedzeniem.
3. Przepisy ust. 1-2 mają odpowiednio zastosowanie do zbiornikowca nieodgazowanego po przewozie gazów, cieczy łatwopalnych, olejów zdefiniowanych w Załączniku I do Konwencji MARPOL oraz nie umytego po przewozie chemikaliów płynnych o kategorii szkodliwości X. Informacje na temat ostatniego przewożonego ładunku, kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przekazuje w formie manifestu ładunku niebezpiecznego z wykazaną ilością ładunku: "0".
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.

§ 18.

1. Kierownicy statków, w szczególności jednostek sportowych i rekreacyjnych, statków żeglugi śródlądowej oraz kutrów i łodzi rybackich, zobowiązani są przed rozpoczęciem żeglugi zapoznać się z aktualnymi warunkami pogodowymi i prognozą meteorologiczną na rejon planowanej żeglugi.

2. Kierownicy wszystkich statków podejmują decyzję o wyjściu w morze z portu lub przystani na podstawie warunków określonych w dokumentach bezpieczeństwa statku i warunków pogodowych.
3. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich, przy zgłaszaniu wyjścia z portu, przystani lub innego miejsca postoju, obowiązani są podać do kapitanatu portu informacje dotyczące planowanego akwenu połowowego i czasu powrotu w sposób określony komunikatem kapitana danego portu. Powrót jednostki powinien być niezwłocznie zgłoszony do kapitanatu portu.
4. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich w portach, przystaniach lub innych miejscach postoju, w których nie prowadzi się całodobowej służby dyżurnej, obowiązani są przekazywać informacje o wyjściu, przewidywanym czasie powrotu, akwencie połowowym i o powrocie w sposób określony komunikatem właściwego kapitana portu.
5. W morskich przystaniach rybackich kierownicy łodzi rybackich zobowiązani są prowadzić rejestr wyjść i wejść do przystani zawierający dane, o których mowa w ust. 3 i przechowywać go na terenie przystani właściwej dla miejsca bazowania łodzi.
6. Kutry i łodzie rybackie przed wyjściem w morze mogą zostać poddane kontroli przez kapitanat portu.
7. Zarządzający przystaniami dla jednostek sportowych i rekreacyjnych, zobowiązani są prowadzić rejestry wejść i wyjść tych jednostek i okazywać je na żądanie kapitanatu portu. Obowiązek wpisu do rejestru informacji związanych z bezpieczeństwem żeglugi jednostki, ze szczególnym uwzględnieniem czasu wyjścia, liczby osób na pokładzie, portu docelowego lub planowanego rejonu żeglugi oraz czasu powrotu, spoczywa na kierownikach jednostek sportowych i rekreacyjnych.
8. Kierownicy jednostek sportowych i rekreacyjnych w portach, przystaniach i innych miejscach postoju, w których nie prowadzi się całodobowej służby dyżurnej, zobowiązani są przekazywać informacje o wyjściu lub wejściu zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 5 do zarządzenia.

§ 19.

1. Od obowiązku składania informacji zawartych w § 14 ust. 1 pkt 1 i 2, ust. 2, 4 i 5 zwolnione są:
 - 1) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, inne statki pełniące specjalną służbę państwową, a także morskie urządzenia pomocnicze;
 - 2) statki o wartości historycznej o długości całkowitej do 45 m;
 - 3) statki rybackie o długości do 24 m;
 - 4) jachty morskie i śródlądowe;
 - 5) statki pasażerskie uprawiające żeglugę pasażerską wycieczkową;
 - 6) statki żeglugi śródlądowej uprawiające żeglugę osłoniętą, o ile nie przewożą ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających.
2. Od obowiązku składania informacji zawartych w § 14 ust. 2, 4 i 5 zwolnione są:

- 1) statki rybackie o długości do 45 m;
 - 2) statki o pojemności brutto poniżej 300, nie przeznaczone do przewozu ładunków i pasażerów z wyjątkiem ruchomych platform wiertniczych;
 - 3) statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300 w żegludze krajowej, gdy nie przewożą pasażerów. Statki te składają jednak formularz ewidencyjny w transporcie morskim.
3. Od obowiązku składania informacji zawartych w § 14 ust. 2, ust. 4 pkt 1 i ust. 5, pod warunkiem uzyskania zwolnienia ze składania zgłoszenia wstępnego statku, zgodnie z § 14 ust. 1 pkt 3, zwolnione są:
- 1) statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300 uprawiające regularną żeglugę osłoniętą;
 - 2) statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300 uprawiające regularną żeglugę pomiędzy portami Zatoki Pomorskiej.

§ 20.

1. Wszystkie statki zobowiązane zgodnie z Konwencją SOLAS do posiadania urządzenia AIS powinny utrzymywać to urządzenie w ciągłym działaniu, z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.
2. Informacja przekazywana przez statek za pośrednictwem AIS powinna być zgodna z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), pełna i aktualna.
3. W przypadku, gdy kapitan statku zdecyduje o wyłączeniu statkowego urządzenia AIS jest on zobowiązany natychmiast powiadomić o tym służbę VTS za pomocą dostępnych środków łączności, podając przyczynę wyłączenia.

§ 21.

1. Statek nie może wejść do portu, uprawiać żeglugi w jego obszarze ani wyjść z portu bez zezwolenia oraz określenia warunków przez kapitana portu, jeżeli istnieje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności, gdy:
 - 1) holuje wraki;
 - 2) holuje jednostki o szerokości całkowitej większej niż 30 m;
 - 3) holuje jednostki bez własnego napędu o długości całkowitej powyżej 50 m;
 - 4) posiada przecieki kadłuba, albo na którym w czasie podróży miał miejsce pożar;
 - 5) z powodu doznanych uszkodzeń spowodować może zanieczyszczenie środowiska;
 - 6) nie posiada świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinien je posiadać;
 - 7) posiada zakaz wstępu do portów państw członków Memorandum Paryskiego;
 - 8) posiada zakaz wstępu do portów Unii Europejskiej, został wskazany przez zainteresowaną służbę i jest zgłoszony w systemie PHICS do wejścia do portu.
2. Statek nie może wejść do portu ani uprawiać żeglugi w jego obszarze bez zezwolenia oraz określenia warunków przez kapitana portu, jeżeli:
 - 1) nie złoży w terminie zgłoszenia wstępnego statku;

- 2) jest załadowany powyżej dopuszczalnych, określonych certyfikatem, granic zanurzenia statku;
 - 3) jest nadmiernie przegłębiany, wykazuje niebezpieczny przechył lub stan załadowania może powodować ograniczenia manewrowe;
 - 4) nie posiada ważnych dokumentów bezpieczeństwa statku;
 - 5) doznał awarii urządzeń statkowych mających istotny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.
3. Statki wymienione w ust. 1 i 2 przed przybyciem na redę (kotwiczowisko) lub rozpoczęciem żeglugi powinny zawiadomić kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa, porządku portowego lub nie złożenia w terminie zgłoszenia wstępnego.
4. Zabrania się uprawiania żeglugi w porcie statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa, a utraciły je w czasie postoju statku w porcie.

§ 22.

1. Zabrania się wyjścia z portu statkom:
- 1) wykazującym niebezpieczny przechył;
 - 2) które nie posiadają ważnych dokumentów dotyczących bezpieczeństwa statku;
 - 3) które nie spełniają wymagań określonych w dokumentach bezpieczeństwa;
 - 4) których zatrzymanie zarządzono orzeczeniem sądu;
 - 5) których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitana portu;
 - 6) zatrzymanych przez Straż Graniczną lub Służbę Celną;
 - 7) których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych;
 - 8) które nie zdały w porcie nieczystości, o których mowa w § 170 ust. 3-6, o ile taki obowiązek wynika z przepisów o ochronie środowiska;
 - 9) na których kapitan (kierownik) ma z jakichkolwiek powodów ograniczoną zdolność osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku;
 - 10) które zostały zatrzymane tymczasowo na wniosek wierzyciela lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, celem zabezpieczenia należności finansowych;
 - 11) które nie poddały się obowiązkowym inspekcjom PSC;
 - 12) których kapitanowie nie złożyli dokumentów, o których mowa w § 14 ust. 3 i 4;
 - 13) załadowanym powyżej dopuszczalnych, określonych certyfikatem, granic zanurzenia statku;
 - 14) z awarią urządzeń mających istotny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.
2. W przypadku, gdy statek doznał awarii, uczestniczył w kolizji lub miał kontakt z dnem, kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przed wyjściem statku z portu obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu odpowiedni dokument lub jego kopię stwierdzający, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywróconą.
3. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej i sanitarnej, o ile taka odprawa jest wymagana odrębnymi przepisami.

§ 23.

1. Statki przewożące ponad 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie mogą wejść do portu ani wyjść z portu, jeżeli nie posiadają ważnego certyfikatu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami.
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 ubezpieczenia finansowego.
3. Statki o pojemności brutto powyżej 1000 nie mogą wejść do portu ani wyjść z portu, jeżeli nie posiadają ważnego certyfikatu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi.

Rozdział III Korzystanie z VTS

§ 24.

Korzystanie z systemu VTS jest obowiązkowe dla wymienionych poniżej statków:

- 1) znajdujących się lub zamierzających wejść w obszary VTS, określone w załącznikach nr 1 i 2 do zarządzenia:
 - a) z własnym napędem lub zespołu holowniczego albo pchanego o długości całkowitej 20 m i więcej - w czasie, kiedy nawiguje,
 - b) z ładunkiem niebezpiecznym lub zanieczyszczającym,
 - c) uprawnionych do zarobkowego przewozu pasażerów - w czasie ich przewozu;
- 2) zobowiązanych do informowania VTS o zdarzeniach wymienionych w § 28 ust. 2.

§ 25.

Korzystanie z VTS nie zwalnia kapitana statku od odpowiedzialności za bezpieczeństwo żeglugi.

§ 26.

Korzystanie z systemu VTS może zostać rozszerzone na każdy statek w drodze albo na kotwicy na wodach żeglownych obszaru VTS w zakresie, jaki VTS uzna za stosowny.

§ 27.

1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego VTS prowadzi na obszarze swej właściwości następujące usługi:
 - 1) informuje o warunkach panujących na obszarze VTS, a w szczególności o:
 - a) wszelkich niebezpieczeństwach,

- b) skupiskach statków,
 - c) natężeniu ruchu,
 - d) meteorologicznych i hydrologicznych warunkach środowiska morskiego,
 - e) stanie oznakowania nawigacyjnego,
 - f) przewidywanych spotkaniach statków,
 - g) nazwach zbliżających się statków, typie, pozycji, niebezpiecznych warunkach manewrowania, jeżeli takie występują oraz zamiarach manewrowych, jeżeli takie były zgłaszane,
 - h) lokalnych operacjach oraz warunkach portowych, takich jak ruch poprzeczny promów, pogłębiarek i innych,
 - i) dostępności kotwiczowisk;
- 2) zarządza ruchem statków oraz prowadzi jego kontrolę, wydając instrukcje, zalecenia i nakazy, służące w szczególności:
- a) planowaniu ruchu statków w obszarze VTS,
 - b) udzielaniu zgody statkom na wejście do portu lub wyjście statku z portu,
 - c) wyznaczaniu czasu wejścia lub wyjścia statków z określonych obszarów VTS,
 - d) wyznaczaniu punktów meldunkowych i procedur zachowania się,
 - e) nakładaniu na statki wymagań dotyczących kolejności i priorytetów przejścia torem wodnym,
 - f) kontroli przestrzegania przez statki przepisów ruchu w wyznaczonych trasach przepływu.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 są nadawane w trakcie korespondencji przewidzianej systemami meldunkowymi w obszarach VTS Świnoujście i Szczecin, a także dodatkowo, gdy VTS uzna to za celowe albo na życzenie statku znajdującego się lub zamierzającego wejść w obszar VTS.

Informacje o utrudnieniach w żegludze o charakterze stałym, w obszarach VTS nadawane są:

- o godzinie 0003, 0603, 1203 i 1803, w obszarze VTS Świnoujście,
- o godzinie 0533, 1133, 1733 i 2333, w obszarze VTS Szczecin.

3. VTS nie prowadzi usługi asysty nawigacyjnej.

§ 28.

1. Każdy statek korzystający z VTS powinien prowadzić nasłuch na wyznaczonych częstotliwościach, określonych w instrukcji łączności stanowiącej załącznik nr 5 do zarządzenia. Obowiązkiem statku jest odpowiadać bez zwłoki na wywołania VTS i porozumiewać się z operatorem w języku polskim albo angielskim.

2. Kapitan statku, bez względu na to, czy korzysta z systemu VTS, powinien tak wcześnie jak to jest możliwe informować VTS o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na podejmowane przez VTS działania, w szczególności o:

- 1) ofiarach wypadków morskich;

- 2) każdym przypadku mającym wpływ na bezpieczeństwo statku, w szczególności takim jak zderzenie, wejście na mieliznę, przeciek, uszkodzenie kadłuba lub konstrukcji statku, defekt lub niesprawność urządzeń i mechanizmów statkowych oraz przemieszczenie się ładunku;
- 3) każdej sytuacji mogącej doprowadzić do zanieczyszczenia wód lub wybrzeża, takiej jak zrzut lub zagrożenie zrzutem do morza produktów zanieczyszczających;
- 4) awariach względnie nieprawidłowościach działania oznakowania nawigacyjnego;
- 5) wszelkich warunkach mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi;
- 6) niewłaściwie działającym wyposażeniu statkowym, mogącym mieć wpływ na bezpieczną nawigację;
- 7) sytuacjach podlegających zgłoszeniu w związku z przewozem ładunków niebezpiecznych;
- 8) wszelkich niebezpiecznych warunkach, w których statek zmuszony jest manewrować;
- 9) wszelkich, zauważonych na powierzchni morza plamach zanieczyszczeń oraz dryfujących obiektach lub opakowaniach.

§ 29.

1. Każdy statek, o którym mowa w § 24 pkt 1 i § 26, zbliżający się do obszaru VTS lub nawigujący w obszarze VTS ma obowiązek, zgodnie z systemem meldunkowym, obowiązującym w obszarach VTS Świnoujście oraz VTS Szczecin, określonym w załącznikach nr 3 i 4 do zarządzenia, składać następujące raporty:

- 1) plan podróży;
- 2) raport o pozycji;
- 3) raport specjalny.

2. Zwolnione od zgłaszania raportów o pozycji są statki eskortujące inny statek albo pomagające innemu statkowi w jego manewrach.

§ 30.

1. Operator VTS ma prawo:

- 1) zażądać od kapitana statku podania wszelkich niezbędnych informacji według zasad określonych standardami IMO;
- 2) zmienić częstotliwość radiową, na jakiej statek obowiązany jest składać raporty, jeżeli nie może on tego dokonać na wyznaczonych częstotliwościach;
- 3) nakazać statkowi zmianę częstotliwości radiowej, na której prowadzona jest korespondencja, gdy uzna to za stosowne;
- 4) zażądać od kapitana statku raportu w dowolnym czasie, w celu umożliwienia wcześniejszego planowania ruchu statków.

2. Wszystkie raporty, wymagane przepisami niniejszego rozdziału, powinny być składane tak wcześnie, jak to możliwe na częstotliwościach radiowych określonych w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 5 do zarządzenia.

Rozdział IV
Zasady ruchu statków

§ 31.

Statek zamierzający wejść do portu Świnoujście z Zatoki Pomorskiej, o ile nie może mijać się ze statkiem wychodzącym z portu winien, z zastrzeżeniem § 38 ust. 4, ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu, chyba że VTS zarządzi inaczej.

§ 32.

Z zastrzeżeniem § 65 ust. 7, statki oraz zestawy holowane lub pchane poruszające się po obszarze wód portowych i torów wodnych obowiązane są trzymać się swojej prawej strony z wyjątkiem przypadków, kiedy zasady ruchu określone przepisami portowymi dla danego akwenu stanowią inaczej lub gdy wymaga tego bezpieczeństwo nawigacyjne mijających się statków. Statki zamierzające odstąpić od zasady ruchu prawostronnego podczas mijania z innymi statkami, zobowiązane są do uzgodnienia drogą radiową sposobu mijania.

§ 33.

1. Poruszanie się wszystkich statków o długości całkowitej poniżej 20 m, w tym jednostek sportowych, na torach wodnych, kotwiczowiskach i obszarach wód portowych jest podporządkowane ruchowi statków o długości całkowitej 20 m i większej.

2. Ruch jednostek wyłącznie pod żaglami na torach wodnych, kotwiczowiskach i w granicach portu, dozwolony jest tylko w porze dziennej i przy widzialności powyżej 5 kabli.

§ 34.

(uchylony).

§ 35.

1. Dla statków i zestawów o długości całkowitej 20 m i większej, żegluga przy widzialności mniejszej niż 1 Mm jest dozwolona, o ile posiadają one sprawny radar.

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 otwarto pokładowych łodzi rybackich, transponder AIS klasy A lub B.

3. Warunki i rejony uprawiania żeglugi powinny być zgodne z podanymi w świadectwie zdolności żeglugowej lub innym dokumencie statkowym.

§ 36.

Zabrania się statkom, idącym po torach wodnych w szyku jeden za drugim, zbliżania się do siebie na odległość mniejszą niż 2 kable. Zakaz ten nie dotyczy statków odbywających żeglugę w lodach oraz statków, które uzgodniły manewr wyprzedzania.

§ 37.

Wyprzedzanie statków na torze wodnym Świnoujście - Szczecin musi być poprzedzone poinformowaniem VTS o takim zamiarze. Manewr wyprzedzania dozwolony jest tylko na odcinku od zakrętu Karsibór (10,5 km toru) do północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km toru) oraz od zakrętu Mańków (trawers stawy Żuławy) do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S - 54,0 km toru) dla statków, z których jeden ma zanurzenie nie większe niż 5,50 m. Wyprzedzanie jednostek żeglugi pasażerskiej wycieczkowej, zestawów pchanych, o których mowa w § 47 ust. 1, jednostek pomocniczych oraz statków, na których wyprzedzanie VTS udzielił zgody, dozwolone jest na całej długości toru wodnego.

§ 38.

1. Statek, który zamierza przeciąć tor wodny, powinien ustąpić z drogi statkowi, który może bezpiecznie nawigować tylko tym torem.

2. Statek nawigujący torem wodnym łączącym się z lub przecinającym tor wodny Świnoujście - Szczecin, powinien ustąpić z drogi statkowi nawigującemu tym torem lub pasem ruchu o szerokości 100 m, określonym w § 54 ust. 2 pkt 1 i 2 lit. a, chyba że VTS zarządzi inaczej lub statki uzgodnią drogą radiową inny sposób mijania.

3. Przecinanie kursu przed dziobem statku płynącego torem wodnym Świnoujście - Szczecin lub pasem ruchu o szerokości 100 m, określonym w § 54 ust. 2 pkt 1 i 2 lit. a, dozwolone jest w odległości nie mniejszej niż 5 kabli.

4. Z chwilą nadania komunikatu radiowego przez VTS na kanale 12 UKF, informującym o zbiornikowcu LNG nawigującym w obszarze redy lub portu Świnoujście, wszystkie statki w obszarze VTS Świnoujście zobowiązane są podporządkować swoje zamiary ruchom zbiornkowca LNG.

5. Statek nawigujący w obszarze redy lub portu Świnoujście, nie może zbliżać się do zbiornkowca LNG na odległość mniejszą niż:

- 1) 1 Mm - gdy zbiornikowiec LNG kotwyczy na kotwiczowisku Nr 3;
- 2) 0,5 Mm - gdy zbiornikowiec LNG kotwyczy w obszarze awaryjnego akwenu manewrowego w rejonie pary pław "5-6";
- 3) dla statków nawigujących poza torami wodnymi: 0,5 Mm - gdy zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia lub torem wejściowym do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu;
- 4) dla statków nawigujących na torach wodnych:
 - a) 5 Mm przed zbiornikowcem LNG - gdy zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia, na północ od pary pław "9-10,
 - b) 4 Mm przed zbiornikowcem LNG - gdy zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia, na południe od pary pław "9-10,
 - c) 3 Mm za zbiornikowcem LNG;

d) 2 Mm - gdy zbiornikowiec LNG nawiguje wejściowym torem wodnym do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu.

6. Statek obsadzony pilotem oraz prom morski dowodzony przez kapitana posiadającego zwolnienie z obowiązku korzystania z usług pilota, wychodzący z portu Świnoujście, może mijać się w obszarze VTS ze zbiornikowcem LNG podchodzącym torem podejściowym do Świnoujścia, o ile porusza się w obszarze ruchu wyznaczonym linią równoległą do wschodniej granicy toru, w odległości 0,5 Mm od tej granicy oraz linią zachodniej granicy kotwiczowisk 1B, 2A, 2B, kwarantannowego.

7. Torem podejściowym do Świnoujścia, na północ od równoleżnika 54° 01,4'N, mogą nawigować statki wchodzące do lub wychodzące z portu Świnoujście o zanurzeniu 9,0 m lub większym. Statki o zanurzeniu mniejszym niż 9,0 m mogą nawigować tym torem tylko za zgodą VTS.

8. Statkom nie korzystającym z toru podejściowego do Świnoujścia, nawigującym w obszarze redy portów Świnoujście i Szczecin, zaleca się poruszanie we właściwych zalecanych obszarach ruchu:

- 1) po zachodniej stronie toru podejściowego, o ile zmiierzają w kierunku południowym;
- 2) po wschodniej stronie toru podejściowego, o ile zmiierzają w kierunku północnym.

9. Statki wychodzące z portu Świnoujście na Zatokę Pomorską, przed zejściem pilota, winny zejść z toru na wschodni zalecany obszar ruchu:

- 1) po minięciu pary pław "15-16", jeżeli ich zanurzenie jest mniejsze niż 7,0 m;
- 2) przed minięciem pary staw "11-12", jeżeli ich zanurzenie jest mniejsze niż 9,0 m.

10. Zaleca się, tak dalece jak to możliwe, unikać przecinania toru podejściowego do Świnoujścia na odcinkach:

- 1) pomiędzy równoleżnikami 53 o 57,5' N i 53 o 59,6' N;
- 2) pomiędzy równoleżnikami 54 o 01,4' N i 54 o 03,7' N.

11. Statki włączające się do ruchu z obszaru kotwiczowisk winny ustąpić drogi statkom nawigującym w pozostałych obszarach redy portów, chyba że VTS zarządzi inaczej lub statki uzgodnią drogą radiową inny sposób mijania.

12. Zaleca się, tak dalece jak to możliwe, unikać przecinania obszarów kotwiczowisk przez statki zmiierzające do portu i wychodzące w morze z portu Świnoujście.

§ 39.

Na obszarach, gdzie ruch innych jednostek może być zasłonięty, jednostki żeglugi śródlądowej i zestawy pchane obowiązane są utrzymywać służbę na oku na dziobie jednostki.

§ 40.

W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statku kapitan (kierownik) powinien skierować statek, jeżeli to jest możliwe, poza tor wodny na płytszą wodę.

§ 41.

Przy przechodzeniu pod mostem, statek idący w górę rzeki powinien ustąpić z drogi statkowi idącemu w dół rzeki, chyba że jest wystarczająca ilość miejsca na bezpieczne mijanie się.

§ 42.

1. Przechodzenie przez statki pod mostami ruchomymi dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od obsługi mostu zgody na przejście.
2. Statek żądający otwarcia mostu powinien nawiązać łączność radiową z obsługą mostu na obowiązującym w porcie kanale roboczym UKF w celu uzyskania zgody na przejście. W przypadku awarii urządzenia UKF, statek powinien dawać z odległości około 500 m sygnał: dwa krótkie, jeden długi, jeden krótki (* * - *), powtarzany w miarę potrzeby.
3. Sygnałem oznaczającym:
 - 1) "otwarte przejście" są dwa zielone światła stałe, umieszczone w linii poziomej;
 - 2) "zamknięte przejście" są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej;
 - 3) "brak możliwości otwarcia przejścia" są dwa czerwone światła pulsujące umieszczone w linii poziomej.
4. Do czasu otrzymania sygnału otwartego przejścia, statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 100 m.

§ 43.

1. Statek wchodzący lub wychodzący z portu powinien mieć kotwice gotowe do rzucenia.
2. Zabrania się rzucania i włączania kotwic w miejscach przebiegu kabli, rurociągów podwodnych oraz umocnień dna, a także w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia wytyczonych tablicami ostrzegawczymi.

§ 44.

1. Miejsce kotwiczenia statku wyznacza kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.
2. Maksymalne dopuszczalne zanurzenie statków na kotwcowiskach redy portu Świnoujście określa poniższa tabela:

1) Nazwa kotwcowiska	Maksymalne zanurzenie
1A	7,0 m
1B	6,0 m
2A	9,5 m
2B	11,0 m
Kwarantannowe	11,0 m

§ 45.

1. Kotwiczenie statku poza kotwiczowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.
2. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.
3. Kotwiczenie, postój w dryfie oraz inne formy blokowania torów wodnych z wyjątkiem sytuacji awaryjnych są zabronione. Kotwiczenie oraz postój w dryfie na akwenach portowych z wyłączeniem torów wodnych są dozwolone wyłącznie po uzyskaniu zgody właściwego kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.
4. Statek zmuszony do zakotwiczenia na torze wodnym powinien w miarę możliwości unikać kotwiczenia w linii nabieżnika i świateł sektorowych oraz niezwłocznie powiadomić kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, o swej pozycji i przyczynie kotwiczenia. Po ustaniu przyczyny kotwiczenia statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.
5. Postanowienia ust. 1-4 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, hydrotechnicznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym. Statki te nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z tymi pracami.
6. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne podobne urządzenia pływające powinny w porozumieniu z kapitanatem portu oznaczyć miejsca rzucenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,8 m, wyposażonymi w nocy w pomarańczowe światło błyskowe.
7. Prace wymienione w ust. 5 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitana portu. Kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, powinien być informowany na bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz przebiegu prac i ich zakończeniu.

§ 46.

1. Zespoły holownicze, w skład których wchodzi obiekty holowane o długości całkowitej powyżej 50 m, przed rozpoczęciem żeglugi na obszarze portu, wejściem z morza do portu oraz wejściem na tor wodny, obowiązane są posiadać zezwolenie kapitana portu. W celu uzyskania takiego zezwolenia kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien przedłożyć plan holowania określający sposób holowania, ilość i rodzaj użytych holowników oraz przewidywany czas przejścia.
2. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej lub pchanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.
3. Jednoczesne holowanie i pchanie jednostek pływających, przez jednostkę wykonującą usługę holowniczą, jest zabronione.

§ 47.

1. Maksymalna długość zestawów pchanych, w żegludze portowej i osłoniętej, nie może przekraczać 156 m przy szerokości do 11,45 m lub nie może przekraczać 140 m i szerokości dwóch barek, o ile łączna szerokość zestawu nie przekroczy 23 m.

2. (uchylony)

3. Holowanie barek w żegludze portowej i osłoniętej dozwolone jest przy sile wiatru do 6B dla barek załadowanych i do 5B dla pontonów, doków i barek pustych.

4. Pchanie barek w żegludze portowej dozwolone jest przy sile wiatru do 9B dla barek załadowanych i do 7B dla barek pustych i pontonów. Za barkę pustą uważa się barkę, której nośność całkowita jest wykorzystana poniżej 50 %.

5. Moc pchacza lub holownika powinna być odpowiednia do wielkości zestawu pchanego lub holowanego oraz warunków i okoliczności holowania lub pchania.

§ 48.

Statek zbliżający się do pogłębiarki powinien, w razie wątpliwości, wystarczająco wcześniej uzgodnić z nią, na kanale roboczym UKF kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, sposób jej bezpiecznego ominięcia.

§ 49.

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.

2. Zakaz ruchu statków, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy jednostek stoczniowych oraz cumujących w tym rejonie.

3. (uchylony).

§ 50.

1. Statek przewożący ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające:

1) (uchylony);

2) (uchylony);

3) gazy luzem, według IGC Code;

4) chemikalia płynne luzem o kategorii szkodliwości X, wymienione w IBC Code;

5) statek zbiornikowiec przewożący ciecze łatwopalne oraz nieodgazowany po przewozie cieczy i gazów łatwopalnych,

– nie może mijać się z innymi statkami w drodze w basenach portowych oraz na torze podejściowym do Świnoujścia i torze wodnym Świnoujście -Szczecin od pary pław "15-16" na Zatoce Pomorskiej do zakrętu Karsibór (10,5 km) i od Ińskiego Nurtu do Basenu Górniczego, z wyjątkiem jednostek pomocniczych żeglugi portowej, zestawów pchanych, o których mowa w § 47 ust. 1, zbiornikowców zaopatrujących statki w paliwo oraz statków niekorzystających z VTS.

2. Ruch jednostek pomocniczych żeglugi portowej, zestawów pchanych, o których mowa w § 47 ust. 1 oraz zbiornikowców zaopatrujących statki w paliwo w czasie mijania, powinien być podporządkowany ruchowi statku przewożącego ładunek niebezpieczny lub zanieczyszczający. Jednostki te podczas mijania, powinny zmniejszyć szybkość do sterownej z możliwością zatrzymania włącznie i umożliwić bezpieczne przejście statku przewożącego ładunek niebezpieczny lub zanieczyszczający.

§ 51.

1. Do korzystania z asysty statku pożarniczego zobowiązane są następujące statki:
 - 1) zbiornikowce przewożące ciecze łatwo palne o temperaturze zapłonu do 60 °C oraz nieodgazowane po przewozie tych cieczy, za wyjątkiem zbiornikowców zaopatrujących statki w paliwo;
 - 2) zbiornikowce przewożące gazy palne oraz nieodgazowane po przewozie tych gazów.
2. Asysta, o której mowa w ust. 1, obowiązuje w czasie ruchu statków:
 - 1) na torze podejściowym do Świnoujścia od pary pław "15-16" do I Bramy Torowej na torze wodnym Świnoujście - Szczecin;
 - 2) na torze wodnym Świnoujście - Szczecin od Ińskiego Nurta (trawers stawy Ina S) do portu w Szczecinie;
 - 3) podczas manewrów zacumowania lub odcumowania.
3. W przypadku braku możliwości zapewnienia asysty statku pożarniczego podczas ruchu zbiornikowca, dopuszcza się ruch tego zbiornikowca w asyście holownika posiadającego klasę statku przeznaczanego do walki z pożarami, zdolnego do gaszenia pożarów statków wymienionych w ust. 1, obsadzonego dodatkowo załogą sekcji pożarniczej - ratowników Portowej Służby Ratowniczej.
- 3a. W przypadku braku możliwości zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w porcie przez statek pożarniczy, jego rolę może pełnić holownik posiadający klasę statku przeznaczanego 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.
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.
- 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 przeznaczanego do walki z pożarami. Regulamin podlega zatwierdzeniu przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
5. Ruch zbiornikowców, o których mowa w ust. 1, może odbywać się przy widzialności nie mniejszej niż 1 Mm.

§ 52.

Z zastrzeżeniem § 50:

1. Na torze podejściowym do Świnoujścia, od pary pław "9-10" do pary pław "15-16":
 - 1) dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o zanurzeniu do 9,15 m,
 - 2) statki o zanurzeniu większym niż 9,15 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 9,15 m, które obowiązane są ustępować z drogi statkom o

zanurzeniu większym niż 9,15 m w granicach zapewniających statkom o większym zanurzeniu przejście w osi toru wodnego.

2. Na odcinkach torów wodnych, od pary pław "15-16" toru podejściowego do Świnoujścia do Orlego Przesmyku (63,0 km toru wodnego Świnoujście - Szczecin):

1) dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o zanurzeniu do 7,40 m, pod warunkiem że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 320 m,

2) statki o zanurzeniu ponad 7,40 m mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu do 6,10 m, pod warunkiem że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 320 m.

3. W stosunku do postanowień ust. 2:

1) na odcinku od pary pław "15-16" do pławy "D", ogranicza się sumę długości mijających się statków, gdzie statki o zanurzeniu do 9,50 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 6,10 m, pod warunkiem że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 280 m;

2) na odcinku od pławy "D" do północnego cypla półwyspu Kosa (3,7 km) rozszerza się zakres ruchu dwukierunkowego, gdzie:

a) statki o zanurzeniu do 7,40 m i długości całkowitej do 160 m mogą być mijane przez promy pasażerskie i towarowe,

b) statki o zanurzeniu do 7,40 m mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu do 9,50 m;

3) na odcinku od północnego cypla półwyspu Kosa (3,7 km) do zakrętu Karsibór (10,5 km), ogranicza się zakres ruchu dwukierunkowego, gdzie:

a) statki o zanurzeniu powyżej 7,40 m, o ile ich długość całkowita nie jest większa niż 160 m, mogą być mijane przez statki o długości całkowitej do 120 m i zanurzeniu do 6,10 m,

b) statki o zanurzeniu powyżej 7,40 m i długości całkowitej powyżej 160 m, mogą być mijane przez statki o długości całkowitej do 120 m i zanurzeniu do 4,0 m.;

4) na odcinkach:

a) od zakrętu Karsibór (10,5 km) do północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km),

b) od stawy Żuławy do stawy Krępa Dolna,

c) od stawy Raduń Górna do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S),

– rozszerza się zakres ruchu dwukierunkowego, gdzie statki o zanurzeniu do 9,15 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 7,40 m, pod warunkiem, że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 320 m.

4. Na torze wodnym Świnoujście - Szczecin:

1) od Orlego Przesmyku do Basenu Górniczego:

a) statki o zanurzeniu większym niż 7,40 m lub długości całkowitej większej niż 160 m mogą być mijane przez statki o długości całkowitej do 60 m i zanurzeniu do 3,0 m, z zastrzeżeniem pkt 3,

b) statki o zanurzeniu do 7,40 m i długości całkowitej do 160 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 5,50 m pod warunkiem, że suma ich długości nie przekracza 240 m,

c) przepis pkt 1 nie ma zastosowania do dźwigów pływających, zestawów pchanych żeglugi śródlądowej więcej niż jednosegmentowych oraz zestawów holowanych, które nie mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu większym niż 7,40 m lub długości całkowitej większej niż 160 m,

2) na odcinkach:

a) od północnego cypla wyspy Mielin do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S), statki o zanurzeniu powyżej 7,40 m mogą być mijane przez statki i zestawy pchane lub holowane o zanurzeniu 4,0 m i powyżej, o ile suma szerokości całkowitych mijających się statków nie przekracza 50 m, z wyłączeniem:

- odcinka od północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km) do stawy Żuławy,
- odcinka od stawy Krępa Dolna do stawy Raduń Górna, gdzie suma szerokości całkowitych mijających się statków nie może przekraczać 45 m,

b) od Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S) do Basenu Górniczego, statki o zanurzeniu powyżej 6,10 m mogą być mijane przez statki i zestawy pchane lub holowane, o ile suma szerokości całkowitych mijających się statków nie przekracza 45 m.

§ 53.

1. VTS może wyznaczyć akweny kotwicowisk, mijanek lub obrotnic, rozlokowanych wzdłuż toru wodnego Świnoujście - Szczecin, jako miejsce spotkania statków, które ze względu na ich parametry wielkościowe lub charakter przewożonego ładunku, nie mogą mijać się z innymi statkami na tym torze.

2. Za mijanie się statków na torze wodnym Świnoujście - Szczecin należy uznać sytuację, gdy między dwoma statkami nawigującymi kursami przeciwnymi, korzystającymi z VTS, przy zachowaniu bezpiecznego zapasu wody pod stępką, dochodzi do spotkania:

1) w Kanale Piastowskim i Kanale Mielińskim - między brzegami kanału;

2) na odcinkach toru, wzdłuż których wystawiono oznakowanie nawigacyjne - między liniami wyznaczonymi wystawionym wzdłuż toru oznakowaniem;

3) na odcinkach, wzdłuż których nie wystawiono oznakowania nawigacyjnego - między liniami równoległymi do toru, odległymi od jego osi:

a) do 70 m w porcie Świnoujście,

b) do 60 m w portach Szczecin i Police.

3. Jeżeli względy bezpieczeństwa morskiego tego wymagają, operator VTS może skierować statek na kotwicowisko.

§ 54.

1. Statkom i zestawom pchany lub holowanym o zanurzeniu powyżej 3,0 m zaleca się, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 1, korzystanie z toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na całej jego długości.

2. Statki i zestawy pchane lub holowane o zanurzeniu:

- 1) do 4,0 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin na Zalewie Szczecińskim między parami pław "3-4" i "7-8", mijające statki o zanurzeniu powyżej 7,40 m, statki i zestawy pchane lub holowane, którym określono zakaz mijania się z innymi statkami lub statki i zestawy wskazane przez VTS, powinny zejść z toru. Do czasu ponownego wejścia na tor zaleca się im żeglugę w pasie o szerokości do 100 m od linii pław, wystawionych wzdłuż toru;
 - 2) do 3,0 m, mogą korzystać z toru wodnego Świnoujście - Szczecin, z wyjątkiem:
 - a) odcinka toru wodnego na Zalewie Szczecińskim między parami pław "1-2" i "9-10". Na tym odcinku zaleca się żeglugę poza torem wodnym w pasie o szerokości 100 m, jednostkom płynącym w kierunku N - na wschód od linii czerwonych pław, a płynącym w kierunku S - na zachód od linii zielonych pław, wystawionych wzdłuż toru wodnego,
 - b) odcinka toru wodnego Szeroki Nurt. Żegluga jednostek w tym rejonie powinna odbywać się Wąskim Nurtem (Kanałem Polickim).
3. VTS może wyrazić zgodę na uprawianie żeglugi przez statki i zestawy wymienione w ust. 2 pkt 2 na całej długości toru wodnego Świnoujście - Szczecin, jeżeli pozwalają na to warunki hydrometeorologiczne i natężenie ruchu na torze wodnym.

§ 55.

1. Statki korzystające z portu Świnoujście spełniać muszą następujące warunki:
 - 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 270 m, szerokość całkowita 50 m, a zanurzenie dla wody słodkiej 13,50 m, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 3;
 - 2) wejście lub wyjście statków o długości całkowitej od 220 m do 240 m lub zanurzeniu od 11,0 m do 13,0 m, w sytuacji wystąpienia prądu o prędkości powyżej 1,5 węzła lub wiatru o sile powyżej 6 B jest dopuszczalne przy zachowaniu wartości maksymalnej prędkości wiatru i prądu określonej w pozwoleniu wydanym przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, na podstawie przedstawionego przez agenta statku składu holowników wymaganej asysty holowniczej;
 - 3) wejście bez obrotu, wejście z obrotem lub wyjście z obrotem statków o długości całkowitej przekraczającej 240 m, z wyjątkiem statków pasażerskich, dopuszcza się przy zachowaniu następujących warunków:
 - a) tylko w porze dziennej,
 - b) przy prędkości prądu do 1,0 węzła,
 - c) gdy podczas obrotu statku na Obrotnicy Północnej, przy Nabrzeżu Hutników nie cumuje statek o szerokości całkowitej przekraczającej 33 m;
 - 4) wejście z obrotem i wyjście z obrotem statku pasażerskiego o długości całkowitej przekraczającej 240 m w porze nocnej, dopuszcza się 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 13,0 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 1,5 m na torach podejściowych i akwenach manewrowych statku;

2) o zanurzeniu do 13,0 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, przy zachowaniu następujących warunków:

- a) prędkość maksymalna statków na torze podejściowym, od pławy N-1 do portu Świnoujście, nie może przekraczać 8 węzłów,
- b) prędkość wiatru na Zatoce Pomorskiej nie może przekraczać 10 m/s,
- c) 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 zanurzeniu do 13,50 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) prędkość maksymalna 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;

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

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

6) o długości całkowitej powyżej 140 m do 160 m dopuszcza się przy widzialności nie 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.

§ 56.

Statki korzystające z portu Szczecin i portu morskiego Police spełniać muszą następujące warunki:

- 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 215 m, szerokość całkowita 31 m, a zanurzenie 9.15 m;
- 2) statki o długości całkowitej od 120 m do 160 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm, o ile w rejonie

ograniczonej i złej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku;

- 3) statki o długości całkowitej od 160 do 180 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm, natomiast przy widzialności nie mniejszej niż 1,0 Mm jeżeli w rejonie ograniczonej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku;
- 4) statki o długości całkowitej od 180 do 200 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe 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 kapitana portu Szczecin, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów;
- 5) statki o długości całkowitej ponad 200 m lub szerokości całkowitej powyżej 31 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm;
- 6) statki o zanurzeniu przekraczającym 9,0 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm, a od I Bramy Torowej tylko w porze dziennej;
- 7) statki pasażerskie o długości całkowitej powyżej 200 m dopuszcza się do ruchu w porze nocnej na warunkach określonych przez kapitanów portu Szczecin i Świnoujście.

§ 57.

W porcie barkowym Police obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 120 m, a szerokość całkowita 15 m;
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Szczecin;
- 3) podczas obracania statku o długości całkowitej większej niż 85 m, na przeciwległym nabrzeżu nie może znajdować się żadna inna jednostka pływająca.

§ 58.

W porcie Trzebież obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) warunki wejścia i wyjścia z portu statków o długości całkowitej ponad 75 m lub szerokości ponad 13 m oraz wszystkich statków korzystających z południowego toru podejściowego przy sile wiatru powyżej 6B i wszystkich statków korzystających z północnego toru podejściowego przy sile wiatru powyżej 5B, każdorazowo określa Kapitan Portu Trzebież.”
- 2) korzystanie z południowego toru podejściowego do portu dozwolone jest dla statków o długości całkowitej nieprzekraczającej 90 m i szerokości całkowitej nieprzekraczającej 20 m;
- 3) korzystanie z północnego toru podejściowego do portu dozwolone jest dla statków o maksymalnej długości całkowitej nieprzekraczającej 90 m i szerokości całkowitej nieprzekraczającej 11 m;

- 4) maksymalna długość całkowita zestawów pchanych mogących zawijać do portu wynosi 150 m;
- 5) w celu uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu, statki oraz zestawy holownicze obowiązane są nawiązać łączność z Kapitanatem Portu Trzebież z wyprzedzeniem 30 minut;
- 6) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej;
- 7) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Trzebież;

§ 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.

§ 60.

W porcie Nowe Warpno obowiązują następujące zasady ruchu statków cumujących:

- 1) przy Nabrzeżu Przemysłowym (odpraw granicznych):
 - a) maksymalna długość całkowita statków wynosi 40 m,
 - b) maksymalna szerokość całkowita statków wynosi 8 m,

- c) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Nowe Warpno,
 - d) wejście i wyjście statków z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm,
 - e) warunki żeglugi przy sile wiatru powyżej 6B, każdorazowo określa Bosman Portu Nowe Warpno,
 - f) łączna moc maszyn statku nie może przekraczać 300 kW;
- 2) przy Pirsie Pasażerskim:
- a) maksymalna długość całkowita statków wynosi 40 m,
 - b) maksymalna szerokość całkowita statków wynosi 10 m,
 - c) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Nowe Warpno,
 - d) wejście i wyjście statków z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm,
 - e) warunki żeglugi przy sile wiatru powyżej 6B, każdorazowo określa Bosman Portu Nowe Warpno,
 - f) łączna moc maszyn statku nie może przekraczać 300 kW.

§ 61.

W porcie Wolin obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 90 m, a maksymalna szerokość całkowita 10 m;
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Wolin;
- 3) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm oraz przy sile wiatru do 6B.

§ 62.

W porcie Dziwnów obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 60 m, a maksymalna szerokość całkowita 11,5 m;
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Dziwnów;
- 3) (uchylony);
- 4) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm;
- 5) warunki wejścia i wyjścia do/z portu statków, przy sile wiatru powyżej 7 B lub stanie morza powyżej 4, każdorazowo określa Kapitan Portu Dziwnów.

§ 63.

W porcie Mrzeżyno obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 30 m, a maksymalna szerokość całkowita 7,5 m;
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Mrzeżyno;
- 3) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm;
- 4) warunki wejścia i wyjścia do/z portu statków o długości całkowitej ponad 20 m lub szerokości ponad 5 m oraz wszystkich statków przy sile wiatru powyżej 4 B i stanie morza powyżej 2, każdorazowo określa Kapitan Portu Dziwnów.

§ 64.

W porcie Kamień Pomorski obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 50 m, a maksymalna szerokość całkowita 7 m;
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Dziwnów;
- 3) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm oraz przy sile wiatru do 5B.

§ 64a.

W porcie Kołobrzeg obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 8) wielkość statków wchodzących do portu Kołobrzeg nie może przekraczać 90 m długości, 12 m szerokości i 5 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody w porcie;
- 9) maksymalne parametry statku dla portu Kołobrzeg:
 - a) długość 100 m,
 - b) szerokość 15 m,
 - c) zanurzenie 5 m dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie, przy czym dla statków o długości do 90 m i szerokości do 14 m zanurzenie dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie może wynosić 5,5 m;
- 10) statki o długości powyżej 85 m lub trudno manewrujące zobowiązane są, niezależnie od obowiązku dokonywania innych zgłoszeń:
 - a) niezwłocznie przekazać do kapitanatu portu drogą elektroniczną (kolobrzegtraffic@ums.gov.pl) aktualizację ETA, jeżeli różni się od zgłoszonej o więcej niż 4 godziny,
 - b) dodatkowo zgłosić podejście statku 2 godziny przed redą portu Kołobrzeg na kanale 12 UKF lub drogą elektroniczną.
- 11) pilotaż jest obowiązkowy dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę międzynarodową bez względu na długość oraz pozostałych statków o długości powyżej 50 m;
- 12) pilotaż portowy dla statków o długości do 85 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 6°B, stan morza do 4;
- 13) pilotaż portowy dla statków o długości powyżej 85 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 5°B, stan morza do 3;
- 14) jeżeli z powodu trudnych warunków meteorologicznych wykonywanie pilotażu jest zawieszona, statki wychodzące w morze są powiadamiane o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzję pozostania w porcie lub wyprowadzenia statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota manewru obracania (o ile jest to konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym. W takim przypadku kapitan statku jest zobowiązany uzyskać pisemną zgodę kapitana portu;
- 15) z pomocy holownika zobowiązane są korzystać statki bez własnego napędu oraz statki:

- a) o długości ponad 70 m pod warunkiem posiadania sprawnego steru strumieniowego,
 - b) o długości ponad 60 m bez steru strumieniowego lub posiadające niesprawny ster strumieniowy.
- 16) przy manewrach wejścia lub wyjścia statków o długości powyżej 85 m lub trudno manewrujących wprowadza się ograniczenia cumowania jednostek przy nabrzeżach określonych w tabeli stanowiącej załącznik nr 10 do zarządzenia;
 - 17) przy manewrach obracania statków o długości powyżej 85 m wprowadza się ograniczenia cumowania jednostek przy nabrzeżach określonych w tabeli stanowiącej załącznik nr 11 do zarządzenia;
 - 18) armator/kierownik statku powinien w sprawach wymienionych w pkt 9 i 10 zastosować się do poleceń kapitana portu, które powinny być przekazane armatorom/kierownikom statków najpóźniej na 1 godzinę przed manewrami statków;
 - 19) armator/kierownik statku cumującego przy nabrzeżu Pilotowym, Węglowym, Barkowskim, Szkolnym i Koszalińskim, mający zamiar pozostawić statek przy tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się, czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności uzasadniające wprowadzenie wymogów określonych w pkt 9 i 10, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże lub wyjścia w morze za żądanie kapitana portu i zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów w uzgodnionym z Kapitanem Portu terminie;
 - 20) zabrania się obracania statku na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 7°B;
 - 21) obracanie statków dłuższych niż 30 m powinno odbywać się na wyznaczonych obrotnicach;
 - 22) zabrania się przebywania pasażerów na statkach pasażerskich zacumowanych przy nabrzeżach przylegających do toru wodnego w czasie manewrów wyjścia lub wejścia statku o długości powyżej 85 m;
 - 23) zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od bosmanatu portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami;
 - 24) małe jachty żaglowe oraz łodzie wiosłowe mogą poruszać się na akwenach rzeki Parsęty od mostu kolejowego do Portu Jachtowego do Kanału Drzewnego od mostu do obrotnicy, w porze dziennej z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod warunkiem nie utrudniania żeglugi innym jednostkom poruszającym się w tym rejonie;
 - 25) jednostki nie posiadające łączności UKF mogą wejść do portu lub wyjść z portu po telefonicznym uzgodnieniu manewru z Kapitanem Portu Kołobrzeg – tel. 94 352 27 99.

§ 64b

W porcie Darłowo obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) wielkość statków wchodzących do portu Darłowo nie może przekraczać 75 m długości całkowitej lub 4 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody;
- 2) maksymalne parametry statku dla portu Darłowo: długość 90 m, zanurzenie statku dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie 4,20 m, dopuszcza się zwiększone zanurzenie przez wyznaczonych nabrzeżach;
- 3) na torze wodnym ruch jednokierunkowy obowiązuje wszystkie jednostki o długości powyżej 15 m;
- 4) w czasie przechodzenia kanału portowego przez statek handlowy wstrzymuje się ruch wszystkich pozostałych jednostek w porcie;
- 5) zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od bosmanatu portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami;
- 6) pilotaż portowy dla statków o długości do 75 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 6^oB, stan morza do 4;
- 7) pilotaż portowy dla statków o długości powyżej 75 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 5^oB, stan morza do 3;
- 8) kapitan portu może w uzasadnionych przypadkach przy dobrych warunkach hydronawigacyjnych zezwolić na wprowadzenie, wyprowadzenie statku oraz jego obrót pomimo siły wiatru przekraczającej 6^oB i stanu morza 4;
- 9) jeżeli z powodu trudnych warunków meteorologicznych wykonywanie pilotażu jest zawieszona, statki wychodzące w morze są powiadamiane o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzję pozostania w porcie lub wyprowadzenia statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota manewru obracania (o ile jest to konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym. W takim przypadku kapitan statku jest zobowiązany uzyskać pisemną zgodę kapitana portu;
- 10) most zwodzony jest czynny całą dobę i otwierany jest o każdej pełnej godzinie oraz na polecenie kapitana portu. Czas otwarcia mostu trwa aż do chwili przepuszczenia wszystkich jednostek oczekujących na przejście. Każde przejście przez most powinno być zgłoszone i ustalane z obsługą mostu drogą radiową UKF kanał 12 lub telefonicznie. Szczegółowe warunki przechodzenia przez statki pod mostem zwodzonym są następujące:
 - a) przechodzenie przez statki pod mostami ruchomymi dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od obsługi mostu zgody na przejście,
 - b) statek żądający otwarcia mostu powinien nawiązać łączność radiową z obsługą mostu na kanale 12 UKF lub telefoniczną w celu uzyskania zgody na przejście. W przypadku braku UKF i możliwości kontaktu telefonicznego może dawać z odległości ok. 500 m powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (...),
 - c) sygnałem oznaczającym otwarte przejście są dwa światła zielone stałe umieszczone w linii poziomej,

- d) sygnałem oznaczającym zamknięte przejścia są dwa światła czerwone stałe umieszczone w linii poziomej,
 - e) sygnałem oznaczającym przygotowanie przejścia do otwarcia są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa zielone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi,
 - f) sygnałem oznaczającym przygotowanie przejścia do zamknięcia są dwa zielone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa czerwone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi,
 - g) jeżeli z jakiegokolwiek powodu most nie może być otwarty, pokazywane są dwa czerwone światła pulsujące umieszczone w linii poziomej,
 - h) do czasu otrzymania sygnału otartego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 50 m,
 - i) przy przechodzeniu pod mostem obowiązuje ruch jednokierunkowy,
 - j) przy silnym zalodzeniu kanału portowego, jak również krytycznym stanie wód portowych grożącym wylewem, most zwodzony może być czasowo nieczynny,
 - k) mijanie się przez statki idące w tym samym lub przeciwnym kierunku jest zabronione.
- 11) na wniosek pilota przy obracaniu statku ponadgabarytowego lub statku charakteryzującego się trudną manewrowością na obrotnicy, właściciele nabrzeży: Puckiego, Ericus, Gdańskiego, Szczecińskiego oraz Skarpowego/Parkowego, są zobowiązani do usunięcia na czas manewrów cumujących tam jednostek;
- 12) armator/kierownik statku powinien w sprawach wymienionych w pkt 11 zastosować się do poleceń kapitana portu, które powinny być armatorom/kierownikom statków przekazane najpóźniej na 1 godzinę przed manewrami statków;
- 13) armator/kierownik statku cumującego przy nabrzeżu Puckim, Ericus, Gdańskim, Szczecińskim oraz skarpowym/Parkowym, mający zamiar pozostawić statek przy tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się, czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności uzasadniające wprowadzenie wymogów określonych w pkt 11, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże na żądanie kapitana portu lub zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów w uzgodnionym z kapitanem portu terminie;
- 14) dopuszcza się obracanie na obrotnicy statku o długości całkowitej do 75 m pod warunkiem wyposażenia statku w aktywne sterowanie (ster strumieniowy lub aktywny ster rufowy), a w razie jego braku – pod warunkiem korzystania z usług holowniczych;
- 15) zabrania się obracania statku na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 7^oB.

§ 64c

W porcie Dźwirzyno obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) z wyłączeniem jednostek stale bazujących w porcie, żegluga może odbywać się od wschodu do zachodu słońca;
- 2) wielkość jednostek wchodzących do portu nie może przekraczać 12 m długości całkowitej, 5 m szerokości i 0,85 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody;
- 3) bosman portu może w uzasadnionych przypadkach uzależnionych od warunków hydronawigacyjnych zezwolić na wejście do portu jednostki przekraczającej długość i zanurzenie określone w pkt 2;
- 4) maksymalne parametry dla jednostek wchodzących do portu w nie mogą przekraczać 15 m długości całkowitej i 1,2 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody;
- 5) Wejście do portu jest możliwe przy sile wiatru do 5^oB i stanie morza 3."

§ 65.

1. W szczególnych przypadkach kapitan portu może zezwolić na wejście do portu, uprawianie żeglugi w jego obszarze lub wyjście z portu, statku o długości lub szerokości całkowitej większej niż określono w § 55 - § 64c. W takiej sytuacji kapitan portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, każdorazowo określa warunki uprawiania żeglugi przez statek.

1a. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku o długości całkowitej większej niż określona w § 56 pkt 1, zobowiązany jest do wystąpienia o warunki uprawiania żeglugi do Kapitana Portu Szczecin oraz Kapitana Portu Świnoujście.

2. Kapitan portu może ograniczyć ruch statków o parametrach zbliżonych do maksymalnych określonych w § 55 - § 64c, w zależności od warunków hydrometeorologicznych i nawigacyjnych.

3. Przy stanie wody w porcie poniżej ustalonych średnich stanów wody na łatach pomiarowych, określone dopuszczalne zanurzenia przy nabrzeżach, z wyłączeniem terminalu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu, zmniejsza się o poprawkę będącą aktualną różnicą stanu wody wyrażoną w centymetrach.

4. Dopuszczalne zanurzenia statków przy nabrzeżach oraz na akwenie Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, w odniesieniu do średnich stanów wody, określa Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

5. Przy stanie wody w porcie powyżej średniego kapitan portu może wyrazić zgodę na wejście lub wyjście z portu statku o zanurzeniu większym niż dopuszczalne. Każdorazowo wielkość poprawki określa kapitan portu na podstawie analizy poziomu i tendencji spadku lub wzrostu stanu wody na całej trasie przejścia statku.

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.

7. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może określić, na poszczególnych akwenach i odcinkach torów wodnych, odmienne od ustalonych zasady ruchu statków.

§ 66.

1. Postanowienia niniejszego paragrafu w żadnym wypadku nie ograniczają stosowania prawidła m.p.z.z.m. dotyczącego szybkości bezpiecznej.

2. Statki, które w granicach dozwolonej szybkości wytwarzają fale przelewające się przez umocnienia brzegowe lub mogące wyrządzić szkodę w urządzeniach portowych albo stojącym przy nabrzeżach i przystaniach statkom, obowiązane są do zredukowania szybkości do takiej, która nie powoduje niebezpiecznego falowania wody.

3. Maksymalne dopuszczalne szybkości po wodzie na poszczególnych odcinkach torów wodnych prowadzących do portów Świnoujście i Szczecin oraz w obszarze VTS na Zatoce Pomorskiej określa poniższa tabela:

Lp.	Odcinek toru wodnego	Szybkość maksymalna w węzłach
1	obszar VTS na południe od pary pław "7-8" na Zatoce Pomorskiej do pary pław "15-16"	12
2	od pary pław "15-16" do Bramy Torowej I oraz na akwenach portu Świnoujście	8
3	od Bramy Torowej I do trawersu północnego cypla wyspy Chełminek	12
4	od trawersu północnego cypla wyspy Chełminek do pary pław "13-14"	8
5	od pary pław "13-14" do trawersu stawy Krępa Dolna	12
6	od trawersu stawy Krępa Dolna do trawersu stawy Raduń Górna	8
7	od trawersu stawy Raduń Górna do Ińskiego Nurtu	12
8	od Ińskiego Nurtu oraz na akwenach portu Szczecin	8

4. Jednostki niepodlegające obowiązkowi korzystania z VTS mogą poruszać się z szybkościami większymi niż określono w ust. 3, pod warunkiem spełnienia wymogu ust. 1 i 2.

5. Na akwenach portów oraz przystani morskich, z wyłączeniem portów Świnoujście, Szczecin i Police, szybkość statków nie może przekraczać 5 węzłów.

6. Przy wyprzedzaniu statek, który godzi się na wyprzedzenie winien zredukować szybkość, a statek wyprzedzający nie powinien przekroczyć szybkości maksymalnej dla danego odcinka toru wodnego.

7. Szybkość statku określona w ust. 3 nie dotyczy promów morskich od redy w morzu do pary pław "15-16". Jednostki te są jednak obowiązane do zachowania należytej ostrożności i bezpiecznej odległości od wyprzedzanych i wymijanych statków.

8. Przy mijaniu przez statki:

- 1) statków stojących na kotwicy, pracujących pogłębiarek oraz statków hydrograficznych, należy szybkość statku zredukować do takiej, która nie powoduje niebezpiecznego falowania wody;
- 2) statków stojących przy nabrzeżach lub przystaniach, szybkość statku należy zredukować do granic sterowności, aby wykluczyć możliwość powstania szkód na tych statkach wskutek ruchu wody spowodowanego przechodzeniem statku.

9. Maksymalne dopuszczalne szybkości, określone w ust. 3, mogą być zwiększone w przypadku dużego dryfu statku lub wskutek nacisku pola lodowego. W takich przypadkach należy natychmiast powiadomić o tym VTS.

§ 67.

Jednostki takie jak wodoloty, poduszkowce, katamarany, które ze względu na charakter eksploatacji zamierzają na obszarze portów, przystani, kotwicowisk i torów wodnych uprawiać żeglugę z szybkościami większymi, aniżeli określone w § 66 ust. 3, obowiązane są posiadać na to zezwolenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

§ 68.

1. Ograniczenia szybkości określone w § 66 ust. 3 nie mają zastosowania do statków Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, Urzędu Morskiego w Szczecinie, dozorowych Marynarki Wojennej, Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego, służb państwowych specjalnego przeznaczenia, pilotowych, wykonujących czynności służbowe oraz statków skierowanych do akcji ratowniczej.

2. Statki wymienione w ust. 1, mogące spowodować falowanie utrudniające postój statków przy nabrzeżach winny nadać stosowny komunikat na kanale roboczym VTS lub portu.

§ 69.

1. Jednoczesne przewożenie przez promy portowe pasażerów oraz pojazdów z ładunkiem materiałów niebezpiecznych klasy 1.1, 1.2, 1.3, 2.3, 4.2 oraz klasy 6 i 7, według IMDG Code, w ilości powyżej 50 kg oraz cieczy łatwo palnych lub materiałów niebezpiecznych luzem za wyjątkiem oleju jest zabronione. Materiały te winny być przewożone przez promy wyłącznie w nocy, to jest pomiędzy godz. 2300 a 0500 dnia następnego, przy zachowaniu wymagań określonych obowiązującymi w tym zakresie instrukcjami lub przepisami.

2. Kapitan portu może wyrazić zgodę na odstąpienie od wymogów zawartych w ust. 1 określając jednocześnie dodatkowe warunki dotyczące bezpieczeństwa pasażerów oraz przewożonego ładunku niebezpiecznego.

§ 70.

Przewozy komunikacyjne w porcie innymi jednostkami niż promowe lub pasażerskie są zabronione.

§ 71.

Promy portowe będące w eksploatacji obowiązane są do prowadzenia stałego nasłuchu na kanale roboczym UKF, właściwego terytorialnie kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

Rozdział V **Światła, znaki i sygnały statków**

§ 72.

O ile niniejsze przepisy nie stanowią inaczej, światła, znaki i sygnały powinny być zgodne z przepisami m.p.z.z.m. i Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

§ 73.

Statki i wodnosamoloty powinny nadawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych w m.p.z.z.m. i w przepisach portowych.

§ 74.

1. Statki w drodze:

1) od kotwiczowiska w morzu do portu w Świnoujściu i w porcie Świnoujście o zanurzeniu ponad 9,15 m lub długości całkowitej ponad 176 m;

2) od trawersu północnego cypla półwyspu Kosa w Świnoujściu do portu w Szczecinie oraz w porcie Szczecin i Police o zanurzeniu ponad 7,40 m lub długości całkowitej ponad 160 m,

pokazują światła i znaki przepisane w m.p.z.z.m. dla statków ograniczonych swym zanurzeniem.

2. Wodolot lub inna jednostka poruszająca się w położeniu bezwypornościowym po torze wodnym powinien, oprócz świateł przepisanych w m.p.z.z.m, nosić w miejscu najlepiej widocznym światło żółte błyskowe, widoczne dookoła widnokregu.

3. Prom portowy o napędzie mechanicznym w drodze powinien pokazywać w dzień żółtą kulę w miejscu, w którym będzie najlepiej widoczna, a w nocy oprócz świateł przepisanych w m.p.z.z.m. światło żółte błyskowe nad przednim światłem masztowym o charakterystyce od 15 do 60 błysków na minutę.

§ 75.

Statki przewożące ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające, o których mowa w § 50 ust. 1, powinny oprócz świateł i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać w miejscu, w którym będą najlepiej widoczne:

1) światło czerwone, widoczne dookoła widnokregu;

2) dodatkowo w dzień flagę "B" według Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

§ 76.

1. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, Urzędu Morskiego w Szczecinie, służby SAR i innych specjalnych służb państwowych, gdy pełnią służbę, mogą w celu zwrócenia na siebie uwagi, oprócz świateł i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać:

- 1) światło niebieskie błyskowe lub stałe, widoczne dookoła widnokręgu;
- 2) dodatkowo w dzień flagę służbową w miejscu, w którym będzie najlepiej widoczna.

2. Jednostki wymienione w ust. 1 oprócz świateł i znaków mogą również nadawać dźwiękowy sygnał modulowany.

§ 77.

1. Każdy statek zacumowany w porcie powinien od zachodu do wschodu słońca, jak również od wschodu do zachodu słońca podczas ograniczonej widzialności, włączyć oświetlenie zewnętrzne.

2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części światło białe, niezależnie od świateł określonych w ust. 1.

3. Urządzenie statku wystające poza jego burtę powinno być oznaczone w nocy światłem białym.

4. Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien w nocy wywiesić nad nią światło białe.

§ 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, bucza lub nieprzerwane bicie w dzwon okrętowy. Sygnały winny być nadawane do chwili przybycia jednostki straży pożarnej.

§ 79.

W określonych niżej sytuacjach statek powinien nadawać następujące sygnały dźwiękowe:

- 1) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (* - * *);
- 2) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, dwa długie, jeden krótki (* - - *);
- 3) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (- * * * -);
- 4) dla wezwania o włączenie UKF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (- * -).

§ 80.

1. W obszarze VTS Świnoujście, statki zbliżające się do punktów przepraw promowych, mają obowiązek nadać na kanale roboczym UKF komunikat ostrzegawczy adresowany do promów, przy mijaniu następujących miejsc:

- 1) statki idące z morza w stronę Zalewu Szczecińskiego:

- a) na trawersie latarni morskiej Świnoujście, w celu ostrzeżenia promów miejskich w Świnoujściu - komunikat kierowany do promów miejskich w Świnoujściu,
 - b) na trawersie kanału Mulnik, w celu ostrzeżenia promów przeprawy Karsibór - komunikat kierowany do promów przeprawy w Karsiborze;
- 2) statki idące z Zalewu Szczecińskiego w stronę morza:
- a) na trawersie górnej stawy nabieżnika Paprotno, w celu ostrzeżenia promów przeprawy Karsibór - komunikat kierowany do promów przeprawy w Karsiborze,
 - b) na trawersie światła Mielin N, w celu ostrzeżenia promów miejskich w Świnoujściu - komunikat kierowany do promów miejskich w Świnoujściu;
- 3) statki włączające się do ruchu i zamierzające przeciąć trasę żeglugi przepraw promowych mają obowiązek nadać na kanale roboczym UKF komunikat ostrzegawczy, adresowany do promów, przed włączeniem się do ruchu.
2. W obszarze VTS Szczecin, statki powinny nadać na kanale roboczym UKF komunikat ostrzegawczy, adresowany do wszystkich statków, przy mijaniu następujących miejsc:
- 1) statki idące z morza:
 - a) na trawersie Doku nr 5, w celu ostrzeżenia jednostek w Kanale Grabowskim i Przekopie Mieleńskim,
 - b) na trawersie rzeki Duńczycy w Przekopie Mieleńskim, w celu ostrzeżenia jednostek na Basenie Górniczym;
 - 2) statki idące w stronę morza:
 - a) na trawersie nabrzeża CPN 3, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do, albo manewrujących w Basenie Górniczym,
 - b) na trawersie nabrzeża Dąbrowieckiego, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do, albo manewrujących na Basenie Górniczym;
 - 3) na trawersie nabrzeża Zbożowego, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do Orlego Przesmyku;
 - 4) na trawersie Plaży Mieleńskiej, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do Orlego Przesmyku.
3. Jednostki zamierzające wejść na lub przecinać tor wodny, obowiązane są nadać komunikat ostrzegawczy, adresowany do wszystkich statków na kanale roboczym VTS.
4. Barki lub zestawy barkowe, zbliżające się do toru wodnego z kierunków zasłoniętych powinny nadać komunikat ostrzegawczy na kanale roboczym VTS, adresowany do wszystkich statków.

Rozdział VI

Pilotaż

§ 81.

1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są:

- 1) statki oraz zestawy pchane lub holowane o długości całkowitej powyżej 90 m zawijające do portu Świnoujście, z zastrzeżeniem pkt 8 i 9;
 - 2) statki oraz zestawy pchane lub holowane o długości całkowitej powyżej 75 m zawijające do portów innych niż Świnoujście;
 - 3) 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;
 - 4) statki przewożące ładunki niebezpieczne, zanieczyszczające lub nieodgazowane po ich przewozie;
 - 5) statki pasażerskie podczas przewozu pasażerów, z wyjątkiem statków pasażerskich żeglugi śródlądowej na odcinku Trasa Zamkowa – Bulwar Chrobrego w porcie Szczecin;
 - 6) statki wymagające asysty holowniczej;
 - 7) statki wchodzące na doki lub wychodzące z nich - w zakresie manewrów wykonywanych na akwenach stoczniowych;
 - 8) statki o długości całkowitej powyżej 75 m, które nie posiadają sprawnego steru strumieniowego lub napędu azymutalnego umożliwiających bezpieczne manewrowanie i cumowanie jednostki;
 - 9) statki o długości całkowitej powyżej 75 m zawijające do portów w czasie obowiązywania restrykcji lodowych;
 - 10) statki, których kapitanowie nie posiadają znajomości języka polskiego lub języka angielskiego w zakresie standardowych zwrotów porozumiewania się na morzu oraz znajomości Przepisów portowych,
- 1a. Zaleca się korzystanie z usług pilota kapitanom statków niepodlegających obowiązkowemu pilotażowi, którzy po raz pierwszy wchodzą/wychodzą do/z portów: Świnoujście, Szczecin, Police oraz portów Zalewu Szczecińskiego.
 2. Zasady i warunki uzyskania zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.
 3. Kapitan portu lub operator VTS może nakazać każdemu statkowi korzystanie z usług pilota, jeżeli uzna, że wymagają tego warunki bezpieczeństwa żeglugi.

§ 82.

Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota powinien, zgodnie z wymaganiami systemu meldunkowego, powiadomić o tym kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

§ 83.

1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego kwalifikacje i uprawnienia zawodowe określone w odrębnych przepisach.
2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki, uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowanego oraz opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania określają odrębne przepisy.
3. (uchylony)

§ 84.

Pilot w trakcie wykonywania czynności pilotowych, obowiązany jest stosować się do wymagań obowiązującego systemu meldunkowego dla pilotowanego statku oraz każdorazowo na żądanie kapitanatu portu lub VTS, udzielać wymaganych informacji.

§ 85.

1. Zamówienia pilota dokonuje kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel w stacji pilotów:
 - 1) dla statków wchodzących do portu - co najmniej na 4 godziny przed obsadzeniem statku pilotem;
 - 2) dla statków wychodzących z portu - co najmniej na 2 godziny przed spodziewanym wyjściem statku.
2. Zamówienie pilota powinno zawierać:
 - 1) nazwę statku, sygnał rozpoznawczy, banderę;
 - 2) tonaż statku (GT);
 - 3) długość całkowitą statku (LOA);
 - 4) maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej;
 - 5) spodziewany czas przybycia do miejsca obsadzania statku pilotem (ETA) Pilot-1, Pilot-2N, Pilot-2E albo Pilot-3, zgodnie z rejonami określonymi w § 86;
 - 6) dane holowników przeznaczonych do obsługi statku;
 - 7) wszelkie informacje na temat miejsca i sposobu cumowania statku.
3. Pilot przed udaniem się na statek obowiązany jest zapoznać się z:
 - 1) aktualną sytuacją dotyczącą ruchu innych statków;
 - 2) aktualnymi ostrzeżeniami nawigacyjnymi;
 - 3) z lokalizacjami prac hydrotechnicznych na torze wodnym Świnoujście - Szczecin oraz w portach Świnoujście, Szczecin i Police;
 - 4) zmianami w oznakowaniu nawigacyjnym;
 - 5) aktualną i prognozowaną sytuacją hydrometeorologiczną.
4. Jeżeli według opinii pilota wyznaczonego do obsługi statku okoliczności uzasadniają użycie większej ilości holowników niż określono w § 99 ust. 1, jest on zobowiązany powiadomić o tym kapitana statku, a o ostatecznej decyzji kapitana statku poinformować kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.
5. Przepisy ust. 1, 2 i 4, nie mają zastosowania do statku niezobowiązanego do korzystania z usług pilota.

§ 86.

1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe od wyznaczonego miejsca obsadzenia pilotem do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.
2. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe od następujących miejsc ich obsadzania:
 - 1) "Pilot-3" - przy pławie "N2", dla statków z zanurzeniem powyżej 11,0 m do 13,2 m, płynących od strony Zatoki Pomorskiej;

- 2) "Pilot-2N" - na pozycji oddalonej około 1 Mm na północ od pary staw "11-12", dla statków z zanurzeniem w zakresie od 7,0 m do 11,0 m, płynących z kierunków północnych na Zatoce Pomorskiej;
 - 3) „Pilot-2E” - na pozycji oddalonej około 0,5 Mm od wschodniej granicy obszaru VTS, przy południowej granicy kotwiczowiska 2A, dla statków z zanurzeniem ponad 7,0 m, płynących z kierunków wschodnich na Zatoce Pomorskiej;
 - 4) "Pilot-1" - na pozycji oddalonej około 0,5 Mm na południe od pary pław "13-14", dla statków z zanurzeniem poniżej 7,0 m, płynących od strony Zatoki Pomorskiej;
 - 5) od miejsca postoju statków na kotwiczowiskach;
 - 6) przy pławie TW-1 w rejonie II Bramy Torowej, dla statków płynących od strony granicy Rzeczypospolitej Polskiej na Zalewie Szczecińskim.
3. W warunkach nadmiernego falowania dla danego typu i wielkości obsługiwanego statku, z zastrzeżeniem § 11 ust. 1 i 2 oraz § 27 ust. 1 pkt 2 lit. f, pilot może obsadzić statek lub zejść ze statku w innym miejscu niż określone w ust. 2, jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi statku oraz nie będzie powodować utrudnień w ruchu innych jednostek.
4. Przepis ust. 3 nie ma zastosowania do:
- 1) statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, o których mowa w § 50 ust. 1;
 - 2) statków o zanurzeniu większym niż 7,5 m;
 - 3) statków o zanurzeniu większym niż 4,5 m, wchodzących do portu Świnoujście w porze nocnej.
5. Pilot, który zamierza obsadzić statek w innym miejscu niż określone w ust. 2, z przyczyny określonej w ust. 3, może tego dokonać tylko za zgodą kapitana obsadzanego statku, uzyskaną przed osiągnięciem przez statek pozycji określonej w ust. 2 oraz ma obowiązek:
- 1) zapoznać kapitana statku z warunkami żeglugi na danym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństw nawigacyjnych i ruchu innych jednostek;
 - 2) udzielić kapitanowi statku wszelkich informacji koniecznych dla bezpiecznej żeglugi statkiem;
 - 3) powiadomić VTS o powodach i pozycji obsadzenia statku;
 - 4) rozpocząć udzielanie kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku ze statku pilotowego, od pozycji "Pilot-1".
6. Pilot, który zamierza zejść ze statku w innym miejscu niż określone w ust. 2, z przyczyny określonej w ust. 3, może tego dokonać tylko za zgodą kapitana obsadzanego statku oraz ma obowiązek:
- 1) zapoznać kapitana statku z warunkami żeglugi na danym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństw nawigacyjnych i ruchu innych jednostek;
 - 2) udzielić kapitanowi statku wszelkich informacji koniecznych dla bezpiecznej żeglugi statkiem;

- 3) powiadomić VTS o powodach i pozycji zejścia ze statku;
- 4) kontynuować usługę pilotową ze statku pilotowego do czasu osiągnięcia przez statek pozycji pary pław "15-16".

7. Pilot na statku wychodzącym w morze, przed zejściem ze statku zobowiązany jest powiadomić VTS o zamiarze opuszczenia statku. W przypadku, gdy torem podejściowym do Świnoujścia nawiguje zbiornikowiec LNG wchodzący do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, VTS może nakazać przedłużenie pełnienia usługi pilotowej do czasu bezpiecznego minięcia zbiornikowca lub do wskazanego miejsca.

8. Przepisy ust. 1-6, nie mają zastosowania do statku niezobowiązanego do korzystania z usług pilota.

§ 87.

1. Obowiązkowej zmianie pilotów podlegają:

- 1) statki o długości całkowitej powyżej 140 m, które przybywają z portu Szczecin lub portu morskiego Police i cumują w porcie Świnoujście oraz statki o długości całkowitej powyżej 100 m, które przybywają z portu Szczecin lub portu morskiego Police i cumują w Basenach Bałtyckim, Atlantyckim oraz Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu;
- 2) statki o długości całkowitej powyżej 140 m wchodzące i wychodzące z portu Szczecin;
- 3) statki o długości całkowitej powyżej 150 m wchodzące i wychodzące z portu morskiego Police;
- 4) statki odcumowujące ze Świnoujścia i udające się do Szczecina lub Polic, o ile długość całkowita statku przekracza 160 m lub zanurzenie statku jest większe niż 9,00 m oraz statki o długości całkowitej powyżej 100 m odcumowujące z Basenów Bałtyckiego, Atlantyckiego oraz Morskiej Stoczni Remontowej i udające się do Szczecina lub Polic.

2. Kapitan portu może rozszerzyć obowiązek zmiany pilotów na inne statki niż wymienione w ust. 1 pkt 2 i 3).

3. Miejsce zmiany pilotów ustala się na 2,0 Mm od miejsca zacumowania/odcumowania.

§ 88.

1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.

2. W warunkach zalodzenia akwenów portowych i redy kapitanat portu lub VTS może zezwolić na użycie holownika do przewozu pilota.

3. Przyjęcie i zdanie pilota powinno być zgodne z wymogami Konwencji SOLAS 74.

§ 89.

1. Pilot obowiązany jest odmówić wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałoby to naruszenie przepisów portowych, albo że statek nie jest zdatny do żeglugi.

2. O każdym przypadku odmowy wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system

ten obowiązuje, podając przyczynę odmowy i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.

3. Pilot, każdorazowo przed wejściem na statek, jest zobowiązany odczytać aktualne zanurzenie statku i przekazać wartość odczytu służbie dyżurnej kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, albo powiadomić właściwą służbę o braku możliwości dokonania odczytu.

3a. Pilot powinien informować kapitana statku o warunkach nawigacyjnych oraz o przepisach obowiązujących w danym porcie i na torach wodnych, a także sam przestrzegać przepisów związanych z bezpieczeństwem morskim.

4. Pilot wykonujący czynności pilotowe na statku o zanurzeniu większym niż 11,0 m oraz zbiornikowcu LNG, winien wykorzystywać pilotowy system nawigacyjny do dokładnego pozycjonowania statku.

5. Pilot wykonujący czynności pilotowe na zbiornikowcu LNG winien spełniać niezbędne dla tego typu statku wymogi kwalifikacyjne określone w odrębnych przepisach.

6. Po obsadzeniu zbiornikowca LNG, pilot zobowiązany jest do sprawdzenia wraz z kapitanem statku elementów wyposażenia mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

§ 90.

Statek, który w myśl przepisów niniejszego zarządzenia obowiązany jest do korzystania z usług pilota, może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju lub sposób cumowania, o ile kapitan statku uzyska w kapitanacie portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, informacje o dostępności danego akwenu, warunków hydrometeorologicznych, a podczas manewrów na nabrzeżu pozostaje obłożona minimum jedna cuma.

§ 91.

1. W czasie sztormu szef pilotów lub osoba przez niego wyznaczona podejmuje decyzję o wstrzymaniu wychodzenia w morze statków pilotowych, o czym dyspozytor stacji powiadamia pisemnie, drogą elektroniczną lub faksem, VTS Świnoujście oraz VTS Szczecin.

2. W przypadku wstrzymania wychodzenia statków pilotowych w morze, wszystkie statki zamierzające wyjść z portu lub wejść do portu, winny być o tym powiadomione przez:

- 1) dyspozytora stacji pilotów podczas zamawiania pilota;
- 2) właściwy kapitanat portu lub VTS.

3. W przypadku dysponowania wolnym miejscem przy nabrzeżu, na wniosek kapitana statku, który nie decyduje się na wyjście z portu bez pilota w warunkach sztormowych, użytkownik nabrzeża obowiązany jest udostępnić nabrzeże do zacumowania statku w celu oczekiwania na poprawę pogody. Warunki postoju określa użytkownik nabrzeża.

§ 92.

Dokowania, wydokowania oraz wodowania statków wykonywane są przez pilota wyznaczonego przez szefa pilotów.

Rozdział VII

Holowanie i obsługa holownicza

§ 93.

Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe w zakresie uregulowanym niniejszymi przepisami.

§ 94.

Wykonywanie usług holowniczych obiektów lub statków o długości całkowitej 20 m i więcej przez statki do tego nieprzeznaczone, bez zgody kapitana portu jest zabronione. Wyjątek stanowi holowanie w celu niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 95.

1. Każdy zespół holowniczy na obszarze portu powinien być obsadzony wykwalifikowaną załogą do obsługi cum i lin holowniczych.
2. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych urządzeń pływających bez własnego napędu, które nie posiadają wyznaczonego kierownika (kapitana) jednostki o odpowiednich kwalifikacjach, kierownictwo zespołu holowniczego należy do kapitana holownika holującego.

§ 96.

W skład zespołu holowniczego nie może wchodzić więcej niż jedna jednostka holowana, chyba że kapitan portu zezwoli na holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole.

§ 97.

1. Bez polecenia lub zgody kapitana statku holowanego holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje.
2. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kapitana statku holowanego jedynie w wypadku niebezpieczeństwa grożącego holownikowi.

§ 98.

Siła uciągu holownika winna być potwierdzona dokumentem wydanym przez towarzystwo klasyfikacyjne.

§ 99.

1. W portach Szczecin, Police i Świnoujście minimalną ilość użytych holowników oraz ich minimalną łączną siłę uciągu podczas manewrów wejścia lub wyjścia z portu oraz cumowania i odcumowania statku, w zależności od długości całkowitej statku, określa poniższa tabela:

Długość całkowita statku (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciągu holowników (w tonach)
powyżej 90-120	1	12
powyżej 120-140	2 - dla statków bez sterów strumieniowych w portach Szczecin i Police 1 - dla pozostałych statków	25
powyżej 140-160	2	50
powyżej 160-180	2 - w porcie Świnoujście 3 - w portach Szczecin, Police	70
powyżej 180-210	3 lub 2 w porcie Świnoujście, o ile oba posiadają napęd azymutalny/cykloidalny i regulację długości holu	80
powyżej 210-230	3 lub 2 w porcie Świnoujście, o ile oba posiadają napęd azymutalny/cykloidalny i regulację długości holu	110
powyżej 230	4 lub 3 w porcie Świnoujście, o ile każdy z trzech posiada napęd azymutalny/cykloidalny i regulację długości holu	165

2. Statki o długości całkowitej od 75 m do 90 m, manewrujące z obrotem w porcie Świnoujście w Basenach Atlantyckim, Bałtyckim i Morskiej Stoczni Remontowej oraz manewrujące z obrotem w porcie Szczecin w Basenach Wschodnim, Zachodnim, Warty, Noteckim, Górnośląskim, wzdłuż nabrzeży Starówka i Węgierskie, w kanale Dębickim oraz na rzece Parnica, obowiązane są do użycia holownika, jeżeli nie posiadają sprawnego steru strumieniowego.

3. Dla statków o długości całkowitej powyżej 160 m, z zastrzeżeniem ust. 6, co najmniej jeden z użytych holowników musi posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny. W sytuacji gdy cumowanie statku wykonywane jest między statkami już zacumowanymi, a odległość między statkiem cumującym i zacumowanym wyklucza możliwość manewrowania holownika przy nabrzeżu, nie mniej niż dwa z użytych holowników powinny posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny.

3a. W porcie Świnoujście, dla statków o długości całkowitej powyżej 160 m, w Basenie Bałtyckim i Atlantyckim, przy nabrzeżach Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, bazy paliwowej Baltchemu i, w przypadku manewrów z obrotem, przy Nabrzeżu 91 oraz zawsze w przypadku wystąpienia prądu o prędkości powyżej 1,0 węzła, co najmniej dwa z użytych holowników muszą posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny, z zastrzeżeniem ust. 6.

4. W porcie Szczecin, dla statków o długości całkowitej powyżej 210 m, co najmniej jeden z użytych holowników musi posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny oraz siłę uciągu nie mniejszą niż 30 ton, z zastrzeżeniem ust. 6.

5. W porcie Świnoujście, dla statków o długości całkowitej powyżej 210 m, co najmniej jeden z użytych holowników musi posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny, możliwość regulowania długości holu oraz siłę uciągu nie mniejszą niż 40 ton, z zastrzeżeniem ust. 6.

5a. W porcie Świnoujście, dla statków o długości całkowitej powyżej 240 m, co najmniej trzy z użytych holowników muszą posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny, w tym jeden siłę uciągu nie mniejszą niż 55 ton, a pozostałe siłę uciągu nie mniejszą niż 40 ton każdy, z zastrzeżeniem ust. 6.

6. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, może wydać zgodę na użycie innego składu asysty holowniczej niż określony w ust. 3-5a, każdorazowo określając ilość i parametry użytych holowników oraz warunki nawigacyjne w trakcie wykonywania usługi holowniczej.

7. W porcie Świnoujście statki o długości całkowitej powyżej 160 m obowiązane są przyjmować hol podany z holownika, a maksymalna siła uciągu użytego holownika nie może być mniejsza niż 18 ton.

8. W portach Szczecin i Police statki korzystające z usługi holowniczej obowiązane są do przyjmowania holu z holownika o sile uciągu 30 ton i powyżej. Jeżeli długość całkowita statku przekracza 180 m, maksymalna siła uciągu użytego holownika nie może być mniejsza niż 18 ton.

9. W przypadku złego stanu technicznego nabrzeża lub uwarunkowań eksploatacyjnych, określonych przez projektanta nabrzeża, zasady obsługi holowniczej określa kapitan portu.

10. Kapitan portu może nakazać użycie holownika lub większej ilości holowników niż określona w ust. 1 oraz w § 100, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

§ 100.

1. W porcie Stepnica statki o długości całkowitej ponad 60 m obowiązane są, podczas manewrowania z obrotem, do korzystania z asysty holownika.

2. W porcie Trzebież statki o długości całkowitej ponad 75 m obowiązane są, podczas manewrowania z obrotem, do korzystania z asysty holownika.

§ 101.

Ilość holowników określona w § 99 ust. 1 i § 100 nie dotyczy jednostek żeglugi śródlądowej, portowej i osłoniętej, z zastrzeżeniem § 99 ust. 10. Liczba holowników lub pchaczy oraz zdolności manewrowe tych jednostek muszą zapewniać ich bezpieczne manewrowanie.

§ 102.

1. Korzystanie z pomocy holowników podczas wejścia do portu Szczecin obowiązuje statki:

- 1) o długości całkowitej do 120 m - w odległości 1500 m od miejsca cumowania lub miejsca obrotu, a dla statków cumujących na południe od wejścia do Przekopu Mieleńskiego (Cieśnina Święta), w rejonie pozycji Doku Nr 5;

- 2) o długości całkowitej ponad 120 m, zdążające do nabrzeży i basenów leżących na południe od nabrzeża Huk - od nabrzeża Kra do miejsca zacumowania;
 - 3) zdążające do nabrzeży przy rzece Odra na północ od nabrzeża Huk - od trawersu południowego cypla wyspy Żurawiej do miejsca zacumowania.
2. Korzystanie z pomocy holowników podczas wejścia do portu Police obowiązuje statki:
- 1) o długości całkowitej powyżej 120 m cumujące w Porcie Morskim Police - od trawersu stawy Krępa Górna do miejsca zacumowania;
 - 2) o długości całkowitej do 120 m - w odległości 1500 m od miejsca cumowania lub miejsca obrotu;
3. Korzystanie z pomocy holowników podczas wejścia do portu Świnoujście obowiązuje statki:
- 1) o długości całkowitej do 120 m - w odległości 1500 m od miejsca cumowania lub miejsca obrotu;
 - 2) o długości całkowitej powyżej 120 m do 160 m, wchodzące do portu od strony morza - od wejścia do portu do miejsca zacumowania, a wchodzące do portu od strony Zalewu Szczecińskiego - 1,5 Mm od miejsca cumowania;
 - 3) o długości całkowitej ponad 160 m, wchodzące do portu od strony morza - 2,0 Mm przed wejściem do portu do miejsca zacumowania, a wchodzące do portu od strony Zalewu Szczecińskiego - 2,0 Mm od miejsca cumowania.
4. O pozycji zwalniania holowników świadczących usługi dla statków wychodzących z portów Szczecin i Police oraz dla statków o długości całkowitej do 180 m wychodzących z portu Świnoujście decyduje kapitan statku po zasięgnięciu opinii pilota.
5. Dla statków o długości całkowitej powyżej 180 m wychodzących z portu Świnoujście asysta holowników świadczących usługę obowiązuje od miejsca odcumowania w porcie do 2,0 Mm za główką falochronu centralnego.
6. W miejscu rozpoczęcia usługi holowniczej powinny oczekiwać holowniki, które przewiduje się do wykorzystania z podanym holem aktywnym podczas przejścia do miejsca cumowania i nie mniej niż:
- 1) 1 holownik, o ile wymagany skład asysty holowniczej przewiduje użycie 2 holowników;
 - 2) 2 holowniki, o ile wymagany skład asysty holowniczej przewiduje użycie 3 holowników i więcej.
- Pozostałe holowniki z wymaganego składu asysty holowniczej, gotowe do natychmiastowego użycia, oczekują w pobliżu miejsca cumowania lub obrotu statku, lub w miejscu określonym przez kapitana statku, po konsultacji z pilotem. Kapitan statku może zażądać oczekiwania w miejscu rozpoczęcia usługi, wszystkich holowników przewidzianych w składzie wymaganej asysty holowniczej.

§ 103.

1. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek kapitana statku, kapitan portu po zasięgnięciu opinii szefa pilotów może, na określony czas oraz akwen portu, zwolnić

statek z obowiązku użycia holownika, zezwolić na użycie mniejszej liczby holowników lub zmniejszyć wymaganą minimalną łączną siłę uciągu, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie budzą zastrzeżeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie i porządkowi portowemu.

2. Kapitan portu na wniosek kapitana statku, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, może zwolnić statek na wyjściu bez obrotu z portów Szczecin, Police i Świnoujście z obowiązkowej ilości użytych holowników lub zmniejszyć wymaganą minimalną łączną siłę uciągu, jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi i porządkowi portowemu. Warunki wyjścia takiego statku określa kapitan portu.

3. W przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa statku, życia na morzu lub zanieczyszczeniem środowiska morskiego, kapitan portu może odstąpić od wymogów dotyczących składu asysty holowniczej określonych w § 99 ust. 1.

4. Przepisy ust. 1, 2 i 3 nie mają zastosowania do zbiornikowców LNG.

5. Przez wniosek, o którym mowa w ust. 1-2, rozumie się wniosek podpisany lub zaakceptowany przez kapitana statku, zawierający szczegółowe dane dotyczące urządzeń manewrowych statku (rodzaj napędu, moc steru strumieniowego, rodzaj urządzeń sterowych).

§ 104.

Kapitan Portu Świnoujście i Kapitan Portu Szczecin, każdy w swoim obszarze właściwości terytorialnej, może nakazać statkom o długości całkowitej ponad 180 m korzystanie z asysty holownika podczas przejścia torem wodnym Świnoujście - Szczecin, jeżeli uznają, że wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

§ 105.

Od momentu rozpoczęcia usługi holowania statku do jej zakończenia, holowniki powinny porozumiewać się ze statkiem holowanym na wyznaczonych kanałach UKF, określonych w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 5 do zarządzenia.

§ 106.

Statki, które dla bezpiecznego wejścia do portu muszą być holowane, mogą być wprowadzane do portu tylko wtedy, gdy stan morza na redzie pozwala na bezpieczne podanie holu.

§ 107.

1. Statki nowo wybudowane, wychodzące na próby morskie i wracające z prób morskich, niezależnie od wielkości statku, obowiązane są korzystać z asysty jednego holownika na torach wodnych, od miejsca postoju do wyjścia z portu na redę i odwrotnie.

2. Statek może być zwolniony z asysty holowniczej na torze wodnym w drodze do stoczni, jeżeli kapitan statku będącego na próbach przed wejściem do portu potwierdzi

z morza, że próby zakończyły się pomyślnie i ster, maszyna główna oraz ster strumieniowy pracują bezawaryjnie.

3. Statki po remoncie urządzeń napędowych lub sterowych i nie będące po próbach tych urządzeń obowiązane są do korzystania z asysty jednego holownika:

- 1) w porcie Szczecin - od miejsca zacumowania do trawersu stawy Police Dolna;
- 2) w porcie Police - od miejsca zacumowania do IV Bramy Torowej;
- 3) w porcie Świnoujście - od miejsca zacumowania do wyjścia na redę, dla statków wychodzących w morze lub od miejsca zacumowania do I Bramy Torowej, dla statków zdążających w stronę Zalewu Szczecińskiego.

§ 108.

1. Holowanie statków z awarią urządzeń napędowych lub sterowych może odbywać się w porze dziennej i przy sile wiatru do 6B. Przy dobrych warunkach nawigacyjnych kapitan portu może w drodze wyjątku zezwolić na holowanie również w nocy.

2. Dokowanie i wydokowanie statków winno odbywać się na zasadach określonych w instrukcji zadokowania i wydokowania oraz postoju statku i innych urządzeń pływających na doku, w dzień, przy sile wiatru nie większej niż 5B i widzialności równej minimum jednej długości całkowitej statku. W przypadkach szczególnych, przy dobrych warunkach atmosferycznych, kapitan portu może zezwolić na dokowanie lub wydokowanie statku w nocy, za uprzednim wyrażeniem zgody ze strony pilota oraz pod warunkiem należytego oświetlenia stanowisk manewrowych.

3. Wodowanie statków na pochylniach jest dozwolone w dzień, przy sile wiatru do 5B.

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.

Rozdział VIII

Cumowanie i porządek postoju statków

§ 109.

Wszystkie statki o długości całkowitej 50 m i większej obowiązane są korzystać z pomocy cumowników portowych.

§ 110.

1. Liczby cumowników do obsługi statku w zależności od jego wielkości określa poniższa tabela:

Manewr	Długość całkowita statku w metrach				
	50,00-80,00	80,01-140,00	140,01-170,00	170,01-200,00	powyżej 200,00
Zacumowanie	2	3	4	5	6

Odcumowanie	1	2	3	4	5
-------------	---	---	---	---	---

2. Cumownicy winni posiadać środki ochrony osobistej, w tym kamizelkę ratunkową, i wykonywać pracę zgodnie z wymogami BHP.
3. Podczas manewrów cumowania lub odcumowania statku, praca cumowników powinna być skoordynowana i wykonywana pod nadzorem osoby kierującej zespołem cumowników, wyposażonej w środki łączności z kapitanem statku, wskazującej miejsce postoju statku, wyznaczone w sposób określony w § 120 ust. 1 oraz utrzymującej łączność ze statkiem.
4. Każdy cumownik powinien posiadać przeszkolenie w zakresie wykonywanych czynności, oparte na programie szkolenia zalecanego przez IMO, potwierdzone zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia.
5. Na nabrzeżach, przeznaczonych do przeładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, przebieg operacji cumowniczych, wymogi BHP oraz wymogi szkolenia w zakresie wykonywanych czynności podczas tych operacji, winny być opisane w instrukcji bezpiecznej obsługi nabrzeża.

§ 111.

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych statków i urządzeń portowych.
2. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonywane tylko na polecenie kapitana statku.
3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu obowiązane są na polecenie kapitanatu portu zmniejszyć odstęp do wskazanych granic.

§ 112.

1. Statek musi być wyposażony w cumy o odpowiedniej długości i jakości gwarantującej bezpieczne zacumowanie i postój.
2. Do cumowania lub holowania zbiornikowca przewożącego ciecze łatwo palne, gazy lub nieodgazowanego po ich przewozie należy używać lin bezpiecznych, nie powodujących iskrzenia.
3. Załoga statku obowiązana jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.
4. Na cumach powinny być założone tarcze przeciw szczyrom.

§ 113.

1. Cumy powinny być zakładane wyłącznie na pachoły lub inne urządzenia do tego przeznaczone, w ten sposób, aby w razie potrzeby każda cuma mogła być łatwo rzucona w dowolnej kolejności.
2. Zabrania się cumowania statku w miejscach do tego nieprzeznaczonych.

§ 114.

1. Statki przewożące luzem: oleje zdefiniowane w Załączniku I do Konwencji MARPOL, upłynnione gazy wymienione w rozdziale 19 Kodeksu IGC, ciecze łatwo palne oraz nieodgazowane lub niezainertowane po przewozie tych ładunków, mogą cumować tylko przy nabrzeżach do tego przeznaczonych.
2. W przypadku statku przewożącego ładunki wymienione w ust. 1:

- 1) który podczas ruchu na torze wodnym Świnoujście-Szczecin uległ awarii, lub
 - 2) któremu udzielono schronienia w porcie, lub
 - 3) gdy warunki hydrometeorologiczne uniemożliwiają bezpieczne jego podejście i cumowanie do nabrzeża,
- kapitan portu może udzielić zgody na jego zacumowanie przy nabrzeżu nieprzeznaczonym do cumowania tego rodzaju statku, określając warunki cumowania i postoju statku.
3. W sytuacji braku miejsca przy nabrzeżu przeznaczonym do przeładunku olejów zdefiniowanych w Załączniku I do Konwencji MARPOL, zbiornikowce zaopatrujące statki w paliwo mogą cumować do nabrzeży wskazanych oraz na zasadach określonych w instrukcji opracowanej przez armatora. Instrukcja winna być uzgodniona z Portową Służbą Ratowniczą i zatwierdzona przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 115.

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.
2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej i lin cumowniczych, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona:
 - 1) w dzień: dwiema flagami czerwonymi;
 - 2) w nocy: dwoma światłami czerwonymi.Znaki te i światła powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny, w odległości 3 m od siebie.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny być zawsze w odpowiednim czasie opuszczane przy zbliżaniu się innego statku.

§ 116.

Cumy obce mogą być zdejmowane tylko w razie pilnej potrzeby, po uprzednim zawiadomieniu kapitana statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór na statku i po uzyskaniu od niej zgody. Zdjęte cumy powinny być ponownie założone w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

§ 117.

1. Przy cumowaniu lub odcumowaniu statku należy używać motorówki, jeżeli dalby nie są połączone pomostami z nabrzeżem lub gdy nie jest możliwe swobodne przejście cumy ze statku.

2. Statki cumujące do następujących nabrzeży: Huta - Kra, Cementowe, Fosfatowe, Snop, Huk, Mak, Cal, Oko, Gnieźnieńskie, Krakowskie, Angielskie, Polskie, Węgierskie, Belgijskie, Holenderskie, Zbożowe obowiązane są zakładać dodatkowe liny na dziobie i rufie.

§ 118.

Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawiania jednego statku przy burcie drugiego, to można tego dokonać tylko za zgodą i na warunkach określonych przez kapitana portu.

§ 119.

1. Statki będące w budowie, remoncie, statki - magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce, obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.

2. Liny, o których mowa w ust. 1, powinny być obłożone na pachołach cumowniczych i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich winna umożliwić holowanie natychmiast po podjęciu przez holowniki. Nadmiar wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający załodze holownika jego ręczne wybranie.

§ 120.

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach, falochronach i innych urządzeniach portowych wyznacza właściwy użytkownik w uzgodnieniu z kapitanatem portu. Przed podejściem statku, aż do momentu jego zacumowania, wyznaczone położenie dziobu powinno być oznakowane przez umieszczenie na nabrzeżu:

- 1) w dzień: pomarańczowej chorągiewki o wymiarach 50 cm x 50 cm;
- 2) w nocy: pomarańczowego światła.

2. Nabrzeże wyłączane z eksploatacji powinno być czytelnie oznakowane przez użytkownika białą tablicą informacyjną o wymiarach 100 cm x 75 cm z czarnym napisem i treści uzgodnionej z kapitanatem portu.

3. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów, falochronów i innych urządzeń portowych oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika.

4. Jednostki pływające Urzędu Morskiego w Szczecinie, Straży Granicznej, Policji, Marynarki Wojennej i SAR, mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu, bez względu na to, do kogo one należą.

5. Kapitanat portu w szczególnych przypadkach, w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi lub porządku portowego, może wyznaczyć miejsce postoju statku z pominięciem trybu określonego w ust. 1, 3 i 4.

6. Statki należy cumować w taki sposób, aby dziób lub rufa nie wystawały poza narożniki nabrzeża, chyba, że taki sposób cumowania został przewidziany w dokumentach użytkownika budowli.

§ 121.

1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek powinien przygotować miejsce postoju statku. W okresie występowania zalodzenia przygotowanie miejsca postoju statku obejmuje także łamanie lodu na akwencie przyległym do nabrzeża.
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.

§ 122.

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnię). Przed założeniem takiego połączenia ruch między statkiem a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do statków pilotowych i bezpokładowych, jednostek pływających kapitanatów portów oraz innych, których konstrukcja wyklucza zamocowanie takiego połączenia.
2. W miejscu połączenia z lądem należy na statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany kolorem ostrzegawczym.
3. Połączenie z lądem powinno być w porze nocnej prawidłowo oświetlone, a podczas gołoledzi zabezpieczone przed poślizgiem.
4. Po usunięciu połączenia z lądem, bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.
5. W przypadku zacumowania jednego statku do burty drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu winien umożliwić bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia.
6. Zabrania się używania połączeń, o których mowa w ust. 1 i 5, wykazujących uszkodzenia.

§ 123.

1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być odpowiedniej konstrukcji, dwustronnie zabezpieczone poręczami i siatką ochronną.
2. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapem rozpiąć siatkę ochronną. W razie potrzeby użytkownik nabrzeża obowiązany jest podstawić pod trap odpowiedni ponton.
3. Na statkach pasażerskich dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie zabezpieczone poręczami w sposób trwały i zabezpieczone siatką ochronną.
4. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.
5. Jednoczesny, dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust. 3, jest zabroniony z wyjątkiem pomostów przystosowanych do takiego ruchu.

§ 124.

1. Jakielkolwiek części konstrukcji lub urządzenia przeładunkowe statku nie mogą utrudniać swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.
2. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu, łańcuch kotwiczny powinien być poluzowany tak, aby zwisał pionowo w dół. O pozostawieniu kotwicy w wodzie kapitan statku obowiązany jest zawiadomić kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje. Ponadto statek taki powinien pokazywać światła i znaki statku na kotwicy zgodne z m.p.z.z.m.
3. Otwory wylotowe ze statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zalewaniu nabrzeży i urządzeń portowych.

§ 125.

1. W czasie postoju w porcie statek powinien być obsadzony załogą, zgodnie z certyfikatem bezpiecznej obsługi statku.
2. Statki czasowo wyłączone z eksploatacji mogą być obsadzone zmniejszoną liczbą członków załogi. Zgodę na postój statku w porcie ze zmniejszoną obsadą załogową wydaje kapitan portu po przedstawieniu przez armatora lub jego upoważnionego przedstawiciela:
 - 1) certyfikatu bezpiecznej obsługi statku wyłączonego z eksploatacji, wydanego przez administrację państwa bandery lub w przypadku braku uregulowań prawnych w tym państwie, propozycji składu załogi wystawionej przez armatora, zgodnie z zasadami pełnienia wacht określonymi w międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 r., sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r., sekcja A-VIII/2, część 5;
 - 2) zgody użytkownika nabrzeża na planowany okres postoju;
 - 3) certyfikatu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.
3. W zależności od charakteru eksploatacji i budowy statku, na warunkach określonych przez kapitana portu, statek bądź grupa statków mogą być nadzorowane przez jedną osobę, jeżeli nie będzie to stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi.
4. Za zapewnienie na statku wachty portowej, prowadzonej zgodnie z wymogami Konwencji STCW, odpowiedzialny jest kapitan statku a za właściwy dozór statku innego niż morski - armator.

§ 126.

1. Remonty statków mogą odbywać się jedynie przy nabrzeżach stoczniowych, chyba że wykonywanie prac remontowych przewidziane jest w dokumentach użytkownika nabrzeża.
2. Drobne prace naprawcze, wynikające z bieżącej eksploatacji statku, mogą być wykonywane przy pozostałych nabrzeżach, za zgodą właściciela lub użytkownika nabrzeża oraz po udzieleniu zgody przez kapitana portu.

3. Wykonywanie na statkach drobnych prac stwarzających zagrożenie pożarowe, przy innych nabrzeżach niż wymienione w ust. 1, wymaga zgody kapitana portu oraz określenia warunków przez Portową Służbę Ratowniczą.
4. Zgodę, o której mowa w ust. 3 wydaje właściwy kapitan portu po przedłożeniu przez kapitana statku "Wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie prac pożarowo niebezpiecznych", którego wzór określają przepisy odrębne.

§ 127.

Dokonywanie fumigacji dozwolone jest po uprzednim poinformowaniu kapitanatu portu o miejscu i sposobie wykonywania usługi oraz planowanych środkach bezpieczeństwa.

§ 128.

1. W porcie Szczecin zezwala się na zajmowanie przez statki obszaru wodnego przy nabrzeżach:
 - 1) Huk, Mak, Holenderskie, Belgijskie, Angielskie, Polskie, Węgierskie, Greckie, Albańskie, Jugosłowiańskie, Bułgarskie, Noteckie i Gnieźnieńskie - w pasie o szerokości do 24 m;
 - 2) Snop, Zbożowe, Rumuńskie, Rosyjskie, Starówka, Czeskie, Słowackie, Parnica i Górnośląskie - w pasie o szerokości do 28 m.
2. W porcie Szczecin, przy nabrzeżach nie wymienionych w ust. 1, dopuszcza się stawianie statków w pasie do 31 m.
3. Kapitan portu może wyrazić zgodę na zajęcie przez statek pasa wody szerszego, niż to określa ust. 1.

§ 129.

1. Wyłączenie z eksploatacji własnego napędu statku (z wyjątkiem statków stojących przy nabrzeżach stoczniowych) wymaga każdorazowo zezwolenia kapitanatu portu.
2. Każda awaria, wykluczająca możliwość użycia własnego napędu statku, podlega obowiązkowi natychmiastowego zgłoszenia w kapitanacie portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

§ 130.

1. W czasie postoju statku przy nabrzeżu zabrania się utrzymywać w ruchu statkowe śruby napędowe (główne i pomocnicze), z wyjątkiem manewrów cumowniczych.
2. Próby maszyn statków na uwięzi mogą być przeprowadzane wyłącznie na stacjach prób specjalnie przystosowanych do tego celu, zgodnie z wymaganiami instrukcji użytkownika stanowiska prób. Instrukcja ta podlega uzgodnieniu z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie a następnie, po zatwierdzeniu przez właściciela budowli, przekazaniu do właściwego kapitanatu portu.
3. Podczas prób maszyn, przez cały okres ich trwania, na mostku powinien znajdować się oficer pokładowy. Do jego obowiązków należy ciągła obserwacja przyległego akwenu, nasłuch na kanale UKF uzgodnionym z kapitanatem portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, ciągła kontrola stanu zacumowania statku, przekazywanie ostrzeżeń innym statkom oraz zatrzymanie maszyn własnego statku w razie

konieczności. Kapitan statku każdorazowo określa liczbę załogi niezbędnej na czas prób.

4. Podczas prób maszyn statek obowiązany jest pokazywać w miejscu, w którym będą najlepiej widoczne:

- 1) w dzień: flagę "C" według Międzynarodowego Kodu Sygnałowego, a pod nią w odległości nie mniejszej niż 0,5 m - stożek skierowany wierzchołkiem do góry;
- 2) w nocy: dwa światła widoczne dookoła widnokreśgu umieszczone pionowo jedno nad drugim, przy czym górne światło powinno być koloru zielonego, a dolne światło koloru czerwonego.

5. Właściciel, zarządca lub użytkownik stanowiska stacji prób powinien pisemnie poinformować kapitana statku odbywającego próby na uwięzi o obowiązujących ustaleniach zawartych w instrukcji użytkowania stanowiska.

§ 131.

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

2. Jeżeli statek zbliżający się do stacji prób żąda przerwania pracy maszyną statku na uwięzi, obowiązany jest dać sygnał składający się z czterech krótkich i jednego długiego dźwięku. Statek odbywający próbę maszyn na uwięzi obowiązany jest bezzwłocznie sygnał ten powtórzyć i zatrzymać pracę maszyn.

3. Wznowienie prób wymaga ponownego zgłoszenia do kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje i dozwolone jest dopiero wtedy, gdy statek, który żądał wstrzymania pracy maszyn przez statek odbywający próby, bezpiecznie go wyminie i oddali się, bądź też ukończy manewrowanie przez zacumowanie do nabrzeża.

§ 132.

Wchodzenie z nabrzeża na prom i odwrotnie oraz wszelki ruch pojazdów korzystających z przewozów promowych może odbywać się dopiero po całkowitym zacumowaniu przez prom do nabrzeża i wyrażeniu na to zgody przez kapitana promu lub wyznaczonego przez niego zastępcę, pełniącego służbę na pokładzie.

§ 133.

Promy portowe, przed każdym odcumowaniem w warunkach widzialności poniżej 0,2 Mm, zobowiązane są nadać na obowiązującym w danym obszarze VTS kanale UKF, komunikat o rozpoczęciu przejścia.

§ 134.

1. Odprawy statków odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu odpowiadającym przepisom o ochronie obiektów portowych lub w miejscu postoju statku.

2. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organów dokonujących odprawy.
3. Przepis ust. 2 nie ma zastosowania do funkcjonariuszy kapitanatu portu.

§ 135.

Odprawy graniczno-celne statków pasażerskich uprawiających regularną żeglugę pomiędzy portami polskimi a portami innych państw dokonywane są przy nabrzeżach odpowiednio przystosowanych do bezpiecznej obsługi ruchu pasażerskiego.

Rozdział IX Nabrzeża i przystanie

§ 136.

1. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji powinien posiadać:
 - 1) atest czystości dna stwierdzający, że pas dna o szerokości 50 m wzdłuż całego nabrzeża i umocniony pas dna został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne;
 - 2) plan sondażowy w skali 1:1000 lub większej sporządzony lub zatwierdzony przez właściwy urząd morski albo Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w Gdyni, wykonany w pasie dna o szerokości 50 m wzdłuż całego nabrzeża;
 - 3) dokument dopuszczający urządzenia cumownicze do użytkowania, zgodny z odrębnymi przepisami lub w przypadku braku takiego dokumentu, ekspertyzę stanu technicznego urządzeń cumowniczych, wykonaną przez rzeczoznawcę;
 - 4) dokumentację określającą przeznaczenie i sposób użytkowania nabrzeża.
2. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i badania czystości dna akwenów przylegających do nabrzeży niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i badań określają odrębne przepisy.
3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zobowiązać użytkownika do przeprowadzenia prac, o których mowa w ust. 2, w innych terminach, niż to wynika z odrębnych przepisów, o ile będą tego wymagały względy bezpieczeństwa żeglugi.
4. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należyтым stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych, drabinek wyjściowych, oświetlenia oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki wyposażenia powinny być usuwane bezzwłocznie.
5. Kopie dokumentów, o których mowa w ust. 1 użytkownik nabrzeża portowego zobowiązany jest złożyć we właściwym terytorialnie kapitanacie portu.
6. O wszelkich zmianach dotyczących nabrzeża użytkownik zobowiązany jest powiadomić właściwy terytorialnie kapitanat portu.

§ 137.

1. Wszystkie linie cumownicze w portach i przystaniach, w porze nocnej lub w warunkach ograniczonej widzialności muszą być oświetlone. Oświetlenie powinno być koloru białego.
2. Punkty świetlne powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby nie utrudniać rozpoznawania świateł oznakowania nawigacyjnego, instalowanego w porcie i przystani morskiej oraz na jednostkach pływających, a także aby nie powodować oślepiania manewrujących na przyległym akwenu statków.
3. Źródła światła mogące utrudniać widoczność świateł nawigacyjnych w kierunku z jednostki pływającej na ląd muszą być:
 - 1) oddalone od osi nabieżnika świetlnego i świateł nawigacyjnych;
 - 2) przesłonięte od strony wody, w celu uniemożliwienia bezpośredniego padania promieni świetlnych poza linię cumowniczą lub odwodną krawędź budowli morskiej.

§ 138.

Konstrukcja i wyposażenie nabrzeży i przystani winny zapewniać bezpieczne cumowanie, postój i odcumowanie statków.

§ 139.

1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów spacerowych i roboczych, użytkownik obowiązany jest rozmieścić sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30 m. Sprzęt ten powinien być rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200 m, w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, sprawny technicznie, a w porze nocnej wystarczająco oświetlony.
2. Kapitan portu może zwolnić użytkownika od obowiązku wynikającego z ust. 1, o ile budowla hydrotechniczna jest wyposażona w konstrukcję zabezpieczającą przed wpadnięciem do wody.

§ 140.

1. Nabrzeża i przystanie należy wyposażyć:
 - 1) w dostateczną ilość urządzeń cumowniczych, umożliwiających prawidłowe i bezpieczne cumowanie statków;
 - 2) w urządzenia odbojowe zabezpieczające statki i nabrzeża oraz przystanie przed uszkodzeniem w czasie wykonywania manewrów cumowniczych.
2. Przystanie promowe i pasażerskie należy dodatkowo wyposażyć:
 - 1) w specjalne ruchome urządzenia służące do wyrównywania poziomu nabrzeża z poziomem pokładu statku na najjazdach przeznaczonych dla pojazdów kołowych;
 - 2) w specjalne ruchome schodnie przeznaczone wyłącznie do komunikacji osobowej pomiędzy przystanią i statkiem; schodnie te winny być zabezpieczone zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz posiadać świadectwo prób technicznych, wydane przez uprawnioną instytucję;
 - 3) w specjalne tablice informacyjne wystawione w widocznym miejscu, zawierające oprócz rozkładu ruchu promów lub statków pasażerskich, warunki dotyczące przewozu pasażerów i pojazdów.

3. Morskie przystanie rybackie należy dodatkowo wyposażyć w:
 - 1) atestowane urządzenia techniczne do wyciągania łodzi rybackich na brzeg, wyposażone w sygnalizację świetlno-dźwiękową, informującą o uruchomieniu napędu;
 - 2) tablice koloru czerwonego z białymi napisami o treści "Przystań Rybacka";
 - 3) tablice informacyjne o zakazie wstępu podczas pracy wyciągarek;
 - 4) tablice informacyjne zawierające wyciąg z przepisów portowych, w zakresie dotyczącym morskich przystani rybackich.
4. Obowiązki określone w ust. 3 pkt 1 wykonuje użytkownik, a określone w pkt 2, 3) i 4) podmiot zarządzający morską przystanią rybacką.

§ 141.

Przejścia na przystaniach promowych i pasażerskich dla pasażerów wchodzących i schodzących ze statków powinny być wygradzone w taki sposób, aby umożliwiały bezpieczne przechodzenie i utrzymywanie porządku oraz kontrolę ilości przewożonych pasażerów. Ogrodzenia te winny wykluczać możliwość powstania tłoku wśród pasażerów, który w skutkach mógłby narazić ich na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia.

§ 142.

Użytkownik przystani promowej lub pasażerskiej odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo ludzi i porządek na przystaniach. W tym celu obowiązany jest utrzymywać własną służbę porządkową oraz posiadać wystarczające środki do głosowego przekazywania informacji i komunikatów.

§ 143.

1. Wszystkie nabrzeża, przystanie i inne miejsca cumowania statków, będące w eksploatacji, winny mieć określone przez właściciela lub użytkownika dopuszczalne parametry stawianych przy nich jednostek.
2. Zabrania się użytkownika nabrzeża w sposób niezgodny z określonym w dokumentach technicznych nabrzeża.
3. Przekraczanie przez statek dopuszczalnego zanurzenia określonego dla danego miejsca w porcie jest zabronione.

Rozdział X

Przeładunek i składowanie towarów

§ 144.

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim powinien odbywać się w miejscach do tego celu przeznaczonych.
2. Załadunek, wyładunek, w tym odlichtunek lub doładowanie statku na redzie oraz przeładunek na wodzie w porcie, może być dokonywany tylko za każdorazowym

zezwoleń i na warunkach określonych przez kapitana portu, w miejscach wskazanych.

3. Przeładunek towarów na wodzie, o którym jest mowa w ust. 2, dotyczy sytuacji, w których żadna z uczestniczących w przeładunku jednostek pływających nie jest zacumowana do nabrzeża lub dalsz cumowniczych.

§ 145.

1. Przeładunek powinien być zabezpieczony przed przesypywaniem się i wypadaniem ładunków do wody, na nabrzeża oraz przed pyleniem.

2. Przeładowca obowiązany jest oczyścić miejsca z pozostałości ładunkowych natychmiast po zakończeniu przeładunku.

§ 146.

Zabrania się:

1) używania urządzeń przeładunkowych nie posiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu albo odnośnie których właściwy organ dozoru technicznego zarządzi wstrzymanie eksploatacji urządzenia;

2) używania sprzętu pomocniczego do przeładunku nie odpowiadającego przepisany normom albo wykazującego uszkodzenia;

3) wleczenia ładunków i urządzeń po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych, staczania ich po ścianach i skarpach oraz przetaczania przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia;

4) używania urządzeń przeładunkowych do innych niezgodnych z ich przeznaczeniem celów oraz przeciążania ich ponad dopuszczalne obciążenie robocze;

5) składowania ładunku w miejscach do tego nieprzeznaczonych;

6) przeciążania nabrzeży ponad dopuszczalne dla nich obciążenie.

§ 147.

1. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składowane tylko okresowo, nie dłużej niż tego wymaga przeładunek, w sposób umożliwiający dojazd pojazdów uprzywilejowanych.

2. Odstęp składowanych ładunków od skraju nabrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody co najmniej 2 m. Odstęp pomiędzy składowanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi powinien wynosić co najmniej 1,5 m.

3. Użytkownik obowiązany jest do wystawiania tablic informacyjnych określających dopuszczalne obciążenie nabrzeży, pomostów, placów składowych i urządzeń.

4. Wzdłuż stanowisk cumowniczych należy pozostawić wolne przejście tworzące ścieżkę cumowniczą szerokości nie mniejszej niż 1,20 m, licząc od krawędzi odwodnej budowli. Na ścieżce cumowniczej mogą znajdować się wyłącznie ponumerowane urządzenia cumownicze, urządzenia do wyjścia na nabrzeże, wnęki kryte pokrywami, które nie mogą wystawać ponad powierzchnię ścieżki cumowniczej.

§ 148.

1. Przed rozpoczęciem przeładunku produktów ropopochodnych oraz wszelkich innych olejów luzem z wyjątkiem operacji bunkrowania i zdawania odpadów olejowych, statek powinien być otoczony zaporą przeciwolejąwą na czas przeładunku, a w przypadku gdy kapitan portu uzna to za konieczne, posiadać asystę statku przystosowanego do zbierania olejów. W przypadku wyposażenia basenów portowych we właściwie działające zapory pneumatyczne uniemożliwiające wydostanie się zanieczyszczeń olejowych poza obręb basenu, kapitan portu może odstąpić od wymogu stosowania dodatkowej zapory przeciwolejąwej. Jednakże baza przeładunkowa powinna zabezpieczyć natychmiastową gotowość użycia zapory w razie powstania zanieczyszczenia.
2. Takie same wymagania obowiązują przy przeładunkach substancji chemicznych luzem, lżejszych od wody i nierozpuszczalnych w wodzie.
3. Statki przewożące ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, którym udzielono schronienia w porcie lub statki wymagające odlichtunku w sytuacjach awaryjnych, mogą dokonać przeładunku przy nabrzeżu, dla którego nie opracowano instrukcji bezpiecznej obsługi nabrzeża, o której mowa w § 154 ust. 1 i 2, na warunkach określonych przez kapitana portu.
4. W uzasadnionych przypadkach, kiedy rozstawienie zapory przeciwolejąwej jest utrudnione bądź niemożliwe albo ilość przeładowywanego oleju lub substancji chemicznej jest mniejsza niż 2.000 ton, kapitan portu może na wniosek przeładowcy wyrazić jednorazową zgodę na asystę jednostki z zaporą gotową do rozstawienia. Odpowiedzialność za pełną gotowość jednostki do podjęcia działań ponosi przeładowca.

§ 149.

1. Bunkrowanie jednostek powinno odbywać się podczas postoju jednostki przy nabrzeżu akceptowanym przez kapitanat portu. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może na wniosek przedsiębiorstwa armatorskiego wyrazić zgodę na bunkrowanie na redzie lub kotwiczowisku określając warunki przeprowadzenia operacji. Wszelkie koszty związane z bunkrowaniem na redzie portu lub kotwiczowisku obciążają występującego o wydanie zgody.
2. Bunkrowanie statku z cysterny może odbywać się na nabrzeżu w miejscu wyznaczonym przez użytkownika, odpowiednio przygotowanym i zabezpieczonym oraz akceptowanym przez kapitanat portu.
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.
5. Statki pobierające oraz podające paliwo zobowiązane są do prowadzenia w czasie takiej operacji ciągłego nasłuchu na kanale roboczym UKF właściwego terytorialnie

kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje oraz pokazywać sygnały zgodnie z przepisami Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

6. Statki poruszające się po wodach portowych powinny odpowiednio wcześniej być uprzedzane przez statki, na których odbywa się bunkrowanie, o potrzebie ich omijania.

7. Bunkrowanie zbiornikowca przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające może się odbywać przed rozpoczęciem lub po zakończeniu operacji przeładunkowych i balastowych, na warunkach każdorazowo określonych przez kapitana portu.

8. Przepisy ust. 1 do 7 należy stosować odpowiednio także podczas wykonywania operacji zdawania odpadów olejowych.

§ 150.

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

§ 151.

Przed rozpoczęciem załadunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, załadowca zobowiązany jest przekazać kapitanowi lub operatorowi statku następujące informacje:

- 1) poprawną nazwę techniczną przewożonego ładunku;
- 2) numer identyfikacji towaru UN (Organizacji Narodów Zjednoczonych), jeśli istnieje;
- 3) klasę szkodliwości towaru określoną według klasyfikacji przyjętej przez IMO w Kodeksie IMDG, Kodeksie IBC, Kodeksie IGC oraz w Załączniku II - Uzupełnienie I, II i III do Konwencji MARPOL;
- 4) klasę statku określoną przez IMO według Kodeksu INF, zgodnie z Prawidłem VII/14.2, tam gdzie ma to zastosowanie;
- 5) oświadczenie o zgodności opakowania i oznakowania towaru z wymogami Kodeksu IMDG;
- 6) ilość ładunku;
- 7) adres osoby, od której można uzyskać szczegółowe informacje na temat przewożonego ładunku.

§ 152.

Zabronione jest składowanie i przeładunek materiałów niebezpiecznych, które wyszczególnione zostały w IMDG Code jako materiały nie dopuszczone do transportu morskiego.

§ 153.

1. Miejsca składowania ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających podlegają przepisom prawa budowlanego, ochrony przeciwpożarowej, dozoru technicznego oraz powinny być użytkowane zgodnie z przeznaczeniem.

2. Podczas przeładunku i składowania ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających zastosowanie mają również instrukcje producentów i przewoźników dotyczące operacji z takim ładunkiem.

§ 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 statku przy nabrzeżu, sporządzonej przez użytkownika i przedłożonej Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie do zweryfikowania danych w niej zawartych w zakresie zgodności z przepisami dotyczącymi ochrony pożarowej, bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki.

2. Instrukcja, o której mowa w ust. 1, winna określać warunki bezpieczeństwa operacji cumowniczych, postoiu 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.

§ 155.

1. Każdy statek, na którym ma odbywać się przeładunek ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, przed rozpoczęciem przeładunku podlega wspólnej kontroli przedstawicieli terminalu lub nabrzeża i przedstawicieli statku, która powinna zostać zakończona sporządzeniem listy kontrolnej ("check list").

2. Lista kontrolna, o której mowa w ust. 1, powinna stanowić w szczególności potwierdzenie spełnienia warunków bezpieczeństwa w zakresie stanu jednostki, terminalu lub nabrzeża, ludzi i środowiska naturalnego, łączności w trakcie operacji, zasad przeładunku oraz procedur awaryjnych.

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

§ 156.

1. Przeładunek i składowanie ładunków niebezpiecznych klasy 1, za wyjątkiem klasy 1.4 S oraz klasy 7 według IMDG Code, wymaga każdorazowego powiadomienia i uzyskania zgody kapitana portu.

2. O składowaniu ładunków niebezpiecznych klasy 2.3, klasy 4, klasy 5.2, klasy 6 według IMDG Code należy każdorazowo powiadomić kapitanat portu.

3. Zasady segregacji i magazynowania ładunków niebezpiecznych w miejscach składowania powinny być tak dalece jak to możliwe, zgodne z zasadami określonymi w IMDG Code.
4. Oznakowanie, opakowanie, dokumentacja i warunki przewozu ładunków niebezpiecznych powinny być zgodne z zaleceniami VII Rozdziału Konwencji SOLAS, chyba że przewóz odbywa się na podstawie odrębnych umów międzynarodowych. Wówczas powinny być spełnione warunki takiej umowy.
5. Przeładunek ładunków niebezpiecznych wymienionych w ust. 1 oraz ładunków niebezpiecznych, wykazujących uszkodzenia własne lub opakowania, wymaga nadzoru eksperta.
6. Ekspertem, o którym mowa w ust. 5, może być osoba posiadająca odpowiednie uprawnienia wynikające z odrębnych przepisów.

§ 157.

Podczas przeładunku cieczy łatwo palnych luzem oraz skroplonych gazów palnych luzem, użytkownik terminalu przeładunkowego obowiązany jest zapewnić asystę statku pożarniczego w sytuacji, gdy:

- 1) statek nie jest objęty całkowicie ochroną stałej instalacji gaśniczej, znajdującej się na terminalu;
- 2) z uwagi na niekorzystne warunki hydrometeorologiczne, stała instalacja gaśnicza terminalu nie może zapewnić ochrony całego statku.

§ 158.

1. Odgazowanie zbiornikowca na obszarze portu jest zabronione.
2. Operację mycia zbiorników zbiornikowców na obszarze portu można wykonać jedynie po otrzymaniu zgody kapitanatu portu i na warunkach określonych przez Inspektorat Ochrony Środowiska Urzędu Morskiego w Szczecinie.
3. Rozpoczęcie i zakończenie operacji, o której mowa w ust. 2, należy zgłosić do kapitanatu portu.

Rozdział XI

Utrzymanie porządku i ochrona środowiska

§ 159.

Zabrania się na obszarze portów i przystani:

- 1) usuwania, uszkodzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych, środków ratunkowych, sygnałowych i pirotechnicznych;
- 2) usuwania, uszkodzania i przesuwania pław nawigacyjnych, beczek, pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych;
- 3) manewrowania statkiem w sposób mogący spowodować przesunięcie lub uszkodzenie oznakowania nawigacyjnego, o którym mowa w pkt 2;
- 4) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych;

- 5) używania radiostacji okrętowej za wyjątkiem UKF;
- 6) chodzenia i przebywania w miejscach, gdzie jest to zabronione oraz niszczenia roślinności;
- 7) splukiwania nadbudówek i pokładów statków, za wyjątkiem statków pasażerskich splukiwanych wodą słodką, z zastrzeżeniem przepisów § 170 ust.1;
- 8) chodzenia i jeżdżenia po lodzie;
- 9) kąpeli, o ile Dyrektor Urzędu Morskiego nie wyznaczy miejsca, gdzie kąpiel jest dozwolona;
- 10) polowań;
- 11) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje;
- 12) połowu ryb z urządzeń nawigacyjnych, mostów i urządzeń portowych.

§ 160.

1. Zabrania się bez zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie:
 - 1) wykonywania wszelkich prac hydrotechnicznych;
 - 2) wykonywania prac podwodnych;
 - 3) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach;
 - 4) złomowania statków;
 - 5) postoju wraków i jednostek wycofanych z eksploatacji;
 - 6) ustawiania pali do cumowania na wodzie i lądzie.
2. Wniosek o zezwolenie w sprawach określonych w ust. 1 powinien zawierać przewidziane prawem dokumenty.

§ 161.

1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:
 - 1) wykonywania prób stateczności statku;
 - 2) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu;
 - 3) wydobywania przedmiotów zatopionych i nurkowania;
 - 4) urządzania imprez sportowych oraz rozrywkowych na wodzie;
 - 5) uprawiania sportu motorowodnego i narciarstwa wodnego, kajakarstwa, wioślarstwa, płetwonurkowania oraz żeglugi na jednostkach pływających o charakterze sportowo - rekreacyjnym, w szczególności takich jak: rowery wodne, kajaki, łodzie wiosłowe, deski z żaglem, skutery wodne i pontony pneumatyczne bez napędu własnego;
 - 6) piaskowania, skrobania i malowania zewnętrznych części kadłuba statku;
 - 7) (uchylony);
 - 8) wzniecania ognisk;
 - 9) uprawiania żeglugi w basenie Portu Zewnętrznego w Świnoujściu przez jednostki sportowo-rekreacyjne, kutry i łodzie rybackie oraz statki żeglugi pasażerskiej i wycieczkowej.

2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, nie dotyczy przypadków określonych w § 163 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.
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.
4. Zakaz określony w ust. 1 pkt 6 nie dotyczy terenów przeznaczonych na działalność stoczniowo-remontową.

§ 162.

Zabrania się:

- 1) bez powiadomienia kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje:
 - a) zatapiania doków,
 - b) pozostawiania urządzeń przeładunkowych wystających na wodę poza obrys statku,
 - c) rozpoczęcia oraz zakończenia prac hydrotechnicznych;
- 2) bez uzyskania zgody kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, opuszczania na wodę łodzi ze statków.

§ 163.

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.
2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły. W przypadku nie wydobywania utraconych przedmiotów w terminie określonym przez kapitanat portu, kapitan portu może zarządzić ich wydobywanie, a kosztami obciążyć właściciela na podstawie odrębnych przepisów.

§ 164.

1. Używanie narzędzi połowowych dla celów innych niż wykonywanie rybołówstwa w celach sportowo-rekreacyjnych jest dozwolone tylko poza granicami portów, w odległości 200 m od granic toru wodnego Świnoujście - Szczecin oraz w odległości nie mniejszej niż 150 m od osi pozostałych torów wodnych, granic redy lub kotwiczowisk.
2. Dokonywanie połowów sprzętem ciągnionym w granicach redy i kotwiczowisk wymaga każdorazowo zgody VTS.

§ 165.

1. Kapitan portu ma prawo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska, a w szczególności:
 - 1) w czasie sztormowej pogody;
 - 2) w sytuacji szczególnie wysokiego lub niskiego stanu wody;

- 3) w czasie mgły i ograniczonej widzialności;
 - 4) w czasie akcji ratowniczych i akcji usuwania skutków zanieczyszczeń;
 - 5) w czasie wykonywania robót budowlanych, czerpalnych, podwodnych lub innych prac hydrotechnicznych na akwenach określonych w § 1 ust. 1 i 2.
2. O ograniczeniu lub zamknięciu ruchu kapitan portu zawiadamia zainteresowanych w sposób zwyczajowo przyjęty.
3. Jeżeli ograniczenie lub zamknięcie ruchu dotyczy nabrzeży, pomostów lub przystani, do ich użytkowników należy obowiązek wykonania i rozmieszczenia tablic informacyjnych i znaków ostrzegawczych.

§ 166.

1. Statek, na którym rozpoczęto operacje ładunkowe, nie może być przemieszczany do czasu, gdy kapitan jednostki nie potwierdzi, że przy danym stanie załadowania jednostka może zostać odcumowana.
2. Kapitan portu może zarządzić usunięcie statku z portu lub zmianę jego miejsca postoju, w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa innych statków znajdujących się na terenie portu.

§ 167.

1. Utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów i przystani morskich jest obowiązkiem użytkowników.
2. Użytkownicy ponoszą odpowiedzialność za skutki niezachowania obowiązku w zakresie utrzymania czystości i ochrony środowiska oraz za szkody związane z zaniedbaniem wykonania tego obowiązku.
3. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą również osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności, a w przypadku braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonywanie tych czynności.

§ 168.

1. Odpady powinny być składane do odpowiednich pojemników.
2. Pojemniki na odpady powinny być szczelnie zamykane.
3. Pojemniki do gromadzenia odpadów powinny być systematycznie opróżniane, a ich otoczenie stale utrzymywane w porządku i czystości.
4. Zabrania się wylewania odpadów płynnych do zbiorników na odpady stałe oraz zakopywania na terenach portowych jakichkolwiek odpadów, w szczególności padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych oraz odpadów pochodzących z oczyszczania zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

§ 169.

1. Odprowadzanie jakichkolwiek ścieków do urządzeń kanalizacyjnych, wód portowych i do ziemi regulują odrębne przepisy.
2. Zabrania się na obszarze portu emitowania zanieczyszczeń do atmosfery. Zakaz nie obejmuje emisji wynikającej z właściwej eksploatacji statku oraz emisji

dokonywanych z urządzeń lądowych na podstawie zezwoleń określonych w odrębnych przepisach.

§ 170.

1. Zabrania się zanieczyszczania wód, terenów, obiektów i innych urządzeń portowych. W przypadku powstania zanieczyszczeń, sprawcy lub użytkownicy, obowiązani są natychmiast lub w terminie określonym przez kapitanat portu je usunąć, pokryć koszty ich usunięcia oraz roszczenia osób trzecich wynikłe z tego tytułu. W przypadku niewypełnienia tego obowiązku Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zarządzić jego wykonanie, a kosztami obciążyć sprawcę albo użytkownika.

2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie również w przypadku usuwania z akwenów portowych pływających przedmiotów, stanowiących przeszkodę nawigacyjną.

3. Odpady olejowe i wody zaolejone należy zdawać ze statku do odpowiednich urządzeń odbiorczych. Podłączenie węża odbiorczego do końcówki rurociągu zdawczego wykonuje załoga statku zdającego.

4. Ścieki - zanieczyszczone wody z instalacji sanitarnych statku bez zawartości olejów lub zanieczyszczeń pozostałych po ładunkach należy zdawać przed opuszczeniem portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych, chyba że wolna pojemność retencyjna zbiorników gwarantuje ich zatrzymanie na statku do czasu jego odejścia na odległość większą niż 12,0 Mm od najbliższego lądu.

5. Śmieci stałe, odpady bytowe, eksploatacyjne i przeładunkowe należy zdawać ze statku przed wyjściem z portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych:

- 1) na środki transportu podstawione pod burtę;
- 2) do pojemników ustawionych na nabrzeżach portowych.

6. Wody po umyciu ładowni lub zbiorników ładunkowych muszą być zdawane do urządzeń odbiorczych w porcie.

7. Przepisy ust. 3-6 mają również zastosowanie do statków posiadających własne urządzenia typu uznanego przez instytucję klasyfikacyjną, zapewniające neutralizację nieczystości.

8. Za wykonanie usług wymienionych w ust. 3-6 odpowiada ten, kto w drodze umowy podjął się wykonania tych czynności.

9. Przedsiębiorcy zajmujący się odbiorem, składowaniem i zagospodarowaniem odpadów ze statków oraz ich transportem zobowiązani są poinformować w formie pisemnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o podjęciu i prowadzeniu tej działalności na obszarze portu oraz okazać odpowiednie zezwolenie, wymagane w tym zakresie na podstawie odrębnych przepisów.

10. Zabrania się stosowania środków innych niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 171.

1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązany jest zapewnić statkom zawijającym do portu dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów

w miejscu postoju statku lub w miejscu lokalizacji stacjonarnego urządzenia odbiorczego.

2. Udostępnienie urządzeń odbiorczych nie może powodować zakłóceń w ruchu statków.

3. Usługi odbioru i zagospodarowania odpadów ze statków na obszarze portu mogą być wykonywane tylko zgodnie z zasadami określonymi w portowym planie gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków.

4. Odbiór ze statku odpadów i pozostałości ładunkowych powinien odbywać się bez nieuzasadnionego zatrzymywania statku w porcie.

§ 172.

Jeżeli w czasie sprawowanego nadzoru lub wykonywanej kontroli okaże się, że istnieje możliwość zanieczyszczenia wód portowych ze statku, upoważniony przedstawiciel Urzędu Morskiego w Szczecinie może zamknąć i zaplombować zawory systemu zęzowego i instalacji ścieków sanitarnych na okres przebywania statku w porcie.

§ 173.

Pogłębianie i usunięcie do morza urobku uzyskanego przy pogłębianiu akwenów portowych lub torów wodnych może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 174.

Za utrzymanie porządku i bezpieczeństwa pasażerów, pojazdów i ładunków przewożonych przez promy portowe odpowiedzialni są bezpośrednio ich kapitanowie, którzy w tym celu powinni utrzymywać specjalną służbę porządkową na pokładzie.

§ 175.

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

§ 176.

1. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej statków, które uległy wypadkowi morskemu, w szczególności, na których powstał pożar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, sprawuje kapitan portu.

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.

3. Służby wymienione w ust. 2 podejmują dowodzenie akcją na miejscu zdarzenia.

§ 177.

1. Miejsca przebiegu podwodnych przewodów (kabli i rurociągów) powinny być na lądzie, po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.
2. Wymiary tablic ostrzegawczych i znaki na tych tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny.
3. Tablice ostrzegawcze powinny być odpowiednio utrzymane i czytelne oraz oświetlone od zachodu do wschodu słońca i w warunkach ograniczonej widzialności.
4. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych spoczywa na użytkowniku chronionego urządzenia.
5. W wyjątkowych i uzasadnionych wypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zwolnić z obowiązku oznakowania trasy kabli i rurociągów.

§ 178.

1. Morskie budowle hydrotechniczne powinny być od strony wody oznakowane znakami nawigacyjnymi. Wystawianie i utrzymanie w należyтым stanie oznakowania nawigacyjnego spoczywa na użytkowniku budowli. Użytkownik budowli winien przystąpić niezwłocznie do naprawy awarii oznakowania nawigacyjnego, a o wszelkich niesprawnościach tego oznakowania, poinformować kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.
2. Znaki nawigacyjne, o których mowa w ust. 1 powinny być zgodne z wymogami odrębnych przepisów, a ich umiejscowienie i kolor uzgodniony z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.
3. W uzasadnionych wypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zwolnić z obowiązku oznakowania, o którym mowa w ust. 1.

§ 179.

1. Przejścia żeglugowe pod mostami powinny być oznakowane w porze dziennej i nocnej. Za utrzymanie oznakowania odpowiada właściciel obiektu.
2. Oznakowanie, o którym mowa w ust. 1 powinno być zgodne z wymogami odrębnych przepisów i uzgodnione z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Rozdział XII

Przepisy szczególne dla zbiornikowców LNG wchodzących i wychodzących z Portu Zewnętrznego w Świnoujściu

§ 180.

1. Zbiornikowiec LNG o długości całkowitej do 320,0 m, szerokości całkowitej do 51,0 m i zanurzeniu maksymalnym do 12,5 m w wodzie słodkiej, zamierzający kotwiczyć w obszarze redy portu Świnoujście, winien korzystać z kotwiczowiska Nr 3, kotwicząc w bezpiecznym akwenie manewrowym kotwiczowiska zbiornikowca LNG, którego środek wyznacza pozycja: szer. = 54°17,6'N, dług. = 014°08,1'E.
2. Zbiornikowiec LNG zmuszony do przerwania manewru podejścia do portu lub wyjścia z portu, awaryjnego zakotwiczenia na krótki czas lub zawrócenia na torze podejściowym, winien korzystać, z zastrzeżeniem § 189 ust. 1 pkt 1, z awaryjnego

akwenu manewrowego, usytuowanego na południe od pary pław "5-6" po zachodniej stronie toru podejściowego.

§ 181.

1. Zbiornikowce LNG wchodzące do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu oraz wychodzące z portu zobowiązane są do korzystania z asysty jednostki eskortującej od pozycji pławy "N-2" na torze podejściowym do zacumowania i odwrotnie.
2. Jednostka eskortująca, mając kontakt radiowy z VTS i pilotem na zbiornikowcu LNG, zabezpiecza egzekwowanie zachowań jednostek nawigujących w pobliżu zbiornikowca LNG nakazanych przez VTS oraz monitoruje inne zagrożenia nie wykrywane przez system VTS.

§ 182.

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.
2. Asysta, o której mowa w ust. 1, obowiązuje:
 - 1) w czasie ruchu zbiornikowca LNG na torze podejściowym, od pary pław "13-14" do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu i odwrotnie;
 - 2) podczas manewrów zacumowania i odcumowania zbiornikowca;
 - 3) podczas postoju zbiornikowca przy terminalu LNG.
3. Statek pożarniczy, prowadzący asystę zbiornikowca zacumowanego przy terminalu LNG, pozostaje w stanie natychmiastowej gotowości do podjęcia akcji gaśniczej w pobliżu zbiornikowca na akwenu Portu Zewnętrznego w Świnoujściu.
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.
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.

§ 183.

Zasady warunkujące uzyskanie zgody na wejście do portu lub wyjście z portu zbiornikowca LNG, korzystającego z Portu Zewnętrznego w Świnoujściu:

- 1) długość całkowita zbiornikowca LNG nie może przekraczać 320 m, szerokość całkowita 51 m, a zanurzenie dla wody słodkiej 12,5 m;
- 2) wejście zbiornikowca LNG wchodzącego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu po raz pierwszy, dopuszcza się tylko w porze dziennej;
- 3) w celu uzyskania zgody na wejście do portu lub wyjście z portu, kapitan zbiornikowca LNG winien wraz z pilotem dokonać sprawdzenia gotowości statku

według listy kontrolnej, stanowiącej załącznik nr 9 do zarządzenia i powiadomić o wynikach sprawdzenia VTS:

- a) przed wykonaniem zwrotu przy pławie "N-2" na torze podejściowym,
 - b) przed odcumowaniem statku;
- 4) dane hydro-meteorologiczne limitujące udzielenie zgody na wejście zbiornikowca LNG do portu lub wyjście z portu pobierane są ze stacji pomiarowej, usytuowanej na stawach "11-12" na torze podejściowym. W przypadku awarii tej stacji, VTS określa dane hydro-meteorologiczne w oparciu o inne dostępne urządzenia zainstalowane w rejonie portu zewnętrznego;
- 5) VTS może udzielić zgody na wejście do portu zbiornikowca LNG, o ile:
- a) maksymalna prędkość wiatru nie przekracza 12,5 m/s,
 - b) wysokość fali nie przekracza 1,2 m,
 - c) widzialność jest nie mniejsza niż 1 Mm,
 - d) prędkość prądu na akwenie manewrowym pomiędzy główkami portu a parą pław "15-16" nie przekracza 0,5 węzła (za równoważny pomiar uważa się prędkość 1,5 węzła wskazywaną przez miernik usytuowany na torze wodnym Świnoujście - Szczecin, na wysokości Falochronu Centralnego),
 - 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".
 - f) dyspozytor terminalu zgłosi na kanale 12 VHF gotowość do przyjęcia zbiornikowca,
 - g) firma holownicza obsługująca zbiornikowiec zgłosi na kanale 12 VHF gotowość, skład jednostek i deklarację sprawności holowników,
 - h) prognoza pogody na czas manewru wejścia zbiornikowca do portu, nie przewiduje gwałtownego pogorszenia warunków;
- 6) kapitan zbiornikowca LNG lub pilot w jego imieniu raportuje do VTS minięcie pary pław "5-6" na torze podejściowym do portu Świnoujście w celu otrzymania zgody na kontynuowanie wejścia do portu. VTS udziela takiej zgody, o ile:
- a) prędkość wiatru nie przekracza 12,5 m/s,
 - b) wysokość fali nie przekracza 1,5 m,
 - 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,
 - d) widzialność na torach podejściowych od pary staw "11-12" i w porcie jest nie mniejsza niż 1,5 Mm;
- 7) VTS może udzielić zgody na wyjście z portu zbiornikowca LNG, o ile:
- a) maksymalna prędkość wiatru nie przekracza 12,5 m/s,
 - b) wysokość fali nie przekracza 1,5 m,

- c) widzialność jest nie mniejsza niż 1,5 Mm,
- d) prędkość prądu na akwenu manewrowym pomiędzy główkami portu a parą pław "15-16" nie przekracza 0,5 węzła (za równoważny pomiar uważa się prędkość 1,5 węzła wskazywaną przez miernik usytuowany na torze wodnym Świnoujście - Szczecin, na wysokości Falochronu Centralnego),
- e) dyspozytor terminalu zgłosi na kanale 12 VHF gotowość do odcumowania zbiornikowca,
- f) firma holownicza obsługująca zbiornikowiec zgłosi na kanale 12 VHF gotowość, skład jednostek i deklarację sprawności holowników,
- g) prognoza pogody na czas manewru wyjścia zbiornikowca z portu nie przewiduje gwałtownego pogorszenia warunków.

§ 184.

1. Postanowienia niniejszego paragrafu w żadnym wypadku nie ograniczają stosowania prawidła m.p.z.z.m. dotyczącego szybkości bezpiecznej.
2. Maksymalne, dopuszczalne szybkości zbiornikowca LNG wchodzącego do portu, na poszczególnych odcinkach toru podejściowego oraz w obszarze VTS na Zatoce Pomorskiej określa poniższa tabela:

Lp.	Odcinek toru wodnego	Szybkość maksymalna w węzłach
1	od pławy "N-1" do pary pław "9-10"	10
2	od pary pław "9-10" do pary pław "15-16"	8
3	od pary pław "15-16" i na akwenu portu zewnętrznego	4

3. Maksymalna, dopuszczalna szybkość zbiornikowca LNG w balaście, wychodzącego z portu Świnoujście, w obszarze redy i na torze podejściowym, po minięciu pary pław "15-16" wynosi 12 węzłów.
4. Wykorzystując system dynamicznego określania rezerwy wody pod stępką, VTS może nakazać utrzymanie innej szybkości maksymalnej niż określona w ust. 2.

§ 185.

1. Zbiornikowce LNG zawijające do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu:
 - 1) wchodzące do portu;
 - 2) wychodzące z portu, na odcinku od nabrzeża do pary pław "13-14",
 – zobowiązane są do korzystania z usług dwóch pilotów.
2. Zbiornikowce:
 - 1) wychodzące z portu, od pary pław "13-14" do czasu wyjścia z obszaru redy, minięcia pławy "N -1" lub wejścia na kotwiczowisko Nr 3;
 - 2) kotwiczące na awaryjnym akwenu manewrowym;
 - 3) w czasie postoju przy terminalu LNG,
 zobowiązane są do korzystania z usług jednego pilota.

§ 186.

Zbiornikowce LNG wchodzące do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu winny być obsadzone pilotem:

- 1) na kotwiczowisku Nr 3 - od miejsca postoju zbiornikowca;
- 2) w drodze - od miejsca w rejonie pławy "N-1",
do zacumowania przy terminalu LNG.

§ 187.

1. Siła uciągu holownika winna być potwierdzona dokumentem wydanym przez towarzystwo klasyfikacyjne.
2. Holowniki obsługujące zbiornikowce LNG winny posiadać klasę upoważniającą do obsługi statków przewożących ładunki o temperaturze zapłonu nieprzekraczającej 60 °C.
3. Bez względu na wymogi towarzystwa klasyfikacyjnego, nadającego klasę upoważniającą do obsługi statków przewożących ładunki o temperaturze zapłonu nieprzekraczającej 60 °C, holownik winien być wyposażony w:
 - 1) system automatycznej regulacji napięcia liny holowniczej;
 - 2) odbijacze mocowane do odbojnicy wokół całego kadłuba przy użyciu mocowań syntetycznych;
 - 3) przeciwwybuchowe oprawy oświetleniowe w systemach oświetleniowych na pokładach zewnętrznych;
 - 4) system wykrywcy metanu w atmosferze zainstalowany na pokładzie zewnętrznym;
 - 5) tłumiki iskier w przewodach spalinowych;
 - 6) system zraszania odbijaczy dziobowych.
4. Holowniki prowadzące asystę zbiornikowca na torach podejściowych oraz podczas postoju zbiornikowca przy terminalu LNG, poza elementami wyposażenia obowiązkowego, wymienionego w ust. 3, winny być wyposażone w system kurtyny wodnej dla obrony własnej.
5. Elementy wyposażenia obowiązkowego wymienione w ust. 3 i 4 muszą spełniać wymogi techniczne uznanego towarzystwa klasyfikacyjnego, co winno być potwierdzone w dokumentach klasyfikacyjnych holownika.
6. Holowniki świadczące usługi zbiornikowcom LNG winny być wyposażone w napęd azymutalny lub cykloidalny (Voith-Schneidera).

§ 188.

1. Podczas wejścia lub wyjścia zbiornikowca LNG oraz manewrów na akwenu Portu Zewnętrznego w Świnoujściu obowiązuje asysta co najmniej czterech holowników. Dwa holowniki powinny posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 80 ton każdy, a pozostałe dwa – nie mniejszą niż 45 ton każdy.
2. Podczas postoju zbiornikowca LNG przy terminalu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu, zbiornikowiec ma obowiązek posiadać asystę co najmniej dwóch holowników o łącznej sile uciągu nie mniejszej, niż 160 ton. Jeden z użytych holowników powinien posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 80 ton.

§ 188a.

1. W przypadku braku dostępności składu asysty holowniczej określonej w § 188, dopuszcza się zastosowanie innego składu asysty holowniczej, o ile spełnione będą łącznie następujące warunki:

- 1) skład asysty obejmuje co najmniej cztery holowniki z napędem azymutalnym lub cykloidalnym;
- 2) dwa holowniki prowadzące asystę aktywną muszą posiadać siłę uciągu nie mniejszej niż 60 ton każdy;
- 3) łączna siła uciągu holowników wchodzących w skład asysty holowniczej nie może być mniejsza niż 240 ton.

2. Przy sile wiatru 10 m/s lub powyżej, decyzję o zastosowaniu asysty holowniczej, o której mowa w ust.1, podejmuje kapitan statku w porozumieniu z pilotem.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 i ust. 2, kapitan statku informuje kapitanat portu o zastosowanym składzie asysty holowniczej.

§ 189.

1. Asysta holownicza zbiornikowca LNG wchodzącego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, powinna przebiegać następująco:

1) na odcinku toru podejściowego, od pozycji oddalonej 1 Mm na północ, od pary pław "5-6" oraz podczas postoju awaryjnego na awaryjnym akwenu manewrowym należy użyć jednego holownika o sile uciągu minimum 80 ton, prowadzącego asystę aktywną z zamocowanym holem rufowym;

2) na odcinku toru podejściowego, od pary pław "13-14", należy użyć dwóch holowników o sile uciągu minimum 80 ton każdy, prowadzących asystę aktywną z zamocowanym holem rufowym i dziobowym;

3) od pary pław "15-16" należy użyć czterech holowników, w tym dwóch holowników prowadzących asystę holowniczą w sposób określony w pkt 2 oraz pozostałych holowników prowadzących asystę w sposób, jaki zadysponuje pilot w porozumieniu z kapitanem zbiornikowca.

2. Asysta holownicza zbiornikowca LNG wychodzącego z Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, obowiązuje w składzie :

1) określonym w § 188 ust. 1 – do pary pław "15-16";

2) jednego holownika o sile uciągu minimum 80 ton - do pary pław „9-10" na torze podejściowym oraz podczas postoju awaryjnego na awaryjnym akwenu manewrowym;

- oraz w sposobie wykonania, jaki zadysponuje pilot w porozumieniu z kapitanem zbiornikowca.

Rozdział XIII

Przepisy końcowe

§ 190.

Tracą moc:

- 1) zarządzenie Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17 września 2002 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 67, poz. 1429, z 2003 r. Nr 30, poz. 430, Nr 74, poz. 1301 i Nr 113, poz. 1936, z 2004 r. Nr 32, poz. 597, z 2005 r. Nr 1, poz. 3, Nr 9, poz. 154, Nr 56, poz. 1276 i Nr 115, poz. 2483, z 2006 r. Nr 45, poz. 806 oraz z 2008 r. Nr 71, poz. 1558);

2) zarządzenie Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 25 lipca 2005 r. zmieniające zarządzenie w sprawie zmiany przepisów portowych (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 60, poz. 1331).

§ 191.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2018 r.

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK Nr 1 OBSZAR VTS ŚWINOUJŚCIE

Obszar VTS Świnoujście wyznaczają linie proste i linia brzegu między pozycjami geograficznymi oraz akweny wymienione w poniższej tabeli:

L.p.	Pozycje na mapie i akweny	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1	granica polsko - niemiecka (Zatoka Pomorska) na linii brzegu	53°55.7'N	14°13.6'E
2	punkt wyznaczający granicę redy	53°59.3'N	14°14.5'E
3	pozycja	54°07,6' N	14°12,1'E
4	punkt wyznaczający granicę redy	54°07,6' N	14°16,8'E
5	pozycja na linii brzegu	53°54,6'N	14°20,2' E
6	odcinek toru wodnego Świnoujście -Szczecin do II Bramy Torowej, akweny: Port Świnoujście i Kanał Piastowski	-	-

ZAŁĄCZNIK Nr 2 OBSZAR VTS SZCZECIN

Obszar VTS Szczecin wyznaczają linie proste oraz linia brzegu, łączące pozycje na Zalewie Szczecińskim i Roztoce Odrzańskiej od I Bramy Torowej do przyczółków brzegowych rurociągu gazowego Odolany na Roztoce Odrzańskiej oraz akweny wymienione w poniższej tabeli:

L.p.	Pozycje na mapie i akweny	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1.	zachodni przyczółek gazociągu Odolany	53° 36,3'N	14° 34,3'E
2.	linia brzegu do punktu na wysokości miejscowości Podgrodzie	53° 44,4' N	14° 18,5'E
3.	pława mielizniana "MO-S"	53° 47,0'N	14° 18,5'E
4.	zachodnia stawa I Bramy Torowej	53° 48,5'N	14° 20,4' E
5	zachodnia stawa II Bramy Torowej	53° 45,6'N	14° 24,1'E

6	wschodnia stawa II Bramy Torowej	53° 45,7' N	14° 24,3' E
7.	wschodnia stawa I Bramy Torowej	53° 48,6'N	14° 20,5'E
8.	plawa mielizniana "KW-S"	53° 47,6' N	14° 24,7' E
9.	plawa torowa "MC"	53° 44,8' N	14° 28,6' E
10.	pozycja linii brzegu na wysokości miejscowości Kopice	53° 42,1' N	14° 32,4' E
11	linia brzegu do wschodniego przyczółka gazociągu Odolany	53° 36,3'N	14° 35,8'E
12.	rzeka Odra od przyczółków brzegowych gazociągu Odolany obejmująca Szeroki Nurt, Wąski Nurt, Domiążę, Ciasny Nurt, Iński Nurt do wschodniej granicy kotwiczowiska	-	-
13.	odcinek toru wodnego Świnoujście - Szczecin wzdłuż wysp Dębina i Radolin do dalby "80" (Dok Nr 5)	-	-
14.	akweny Portu Szczecin	-	-

ZAŁĄCZNIK Nr 3

SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY W OBSZARZE VTS ŚWINOUJŚCIE

1. Sygnał wywoławczy: **Świnoujście Traffic**.
2. Kanaly: **12 UKF, 70 UKF DSC kod 002610800**
3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów, punkty meldunkowe oraz rodzaj przekazywanej przez statek informacji określa poniższa tabela:

Rodzaj raportu	Zasady zgłaszania raportów i punkty meldunkowe	Rodzaj przekazywanej informacji
Plan podróży	2 godz. przed miejscem brania pilota dla statków biorących pilota	A, C albo D, H, O, J, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	15 minut przed wejściem w obszar VTS-dla statków nie biorących pilota	A, C albo D, H, O, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (za wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i nie biorących pilota (za wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
Raport o pozycji	15 minut przed wejściem w obszar VTS-dla statków biorących pilota	A1, D, L
	w momencie wyjścia z obszaru VTS	A1, D
	w momencie wzięcia lub zdania pilota	A1, D, X - czas obsadzenia pilotem i jego nazwisko

	w momencie zejścia z toru wodnego i przed wejściem na tor wodny	A1,D
	po rzuceniu kotwicy	A1, C lub D. X- czas rzucenia kotwicy
	15 minut przed podniesieniem kotwicy	A1, X - prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	po podniesieniu kotwicy	A1, X - czas podniesienia kotwicy
	trawers głowicy falochronu wschodniego	A1, D
	15 minut przed odcumowaniem (za wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X - nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	przed odcumowaniem, zestawy pchane i statki żeglugi śródlądowej	A1, D, O, J, I, P, W, Y (o ile wychodzą z portu)
	w momencie zacumowania przy nabrzeżu w porcie Świnoujście	A1, D, X - aktualny czas zacumowania (ATA), liczba i nazwy holowników
	trawers I Bramy Torowej dla statków płynących z/na Zalew Szczeciński nie korzystających z toru wodnego Świnoujście - Szczecin na Zalewie Szczecińskim	A1,D
	trawers II Bramy Torowej	A1, D
	w momencie odcumowania (za wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X - aktualny czas odcumowania (ATD)
Raport Specjalny	składa statek, który zauważył zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, zagrożenie życia i/lub czystość środowiska morskiego	A1, C lub D, Q

Legenda:

A - nazwa statku, sygnał wywoławczy, bandera, numer IMO,

A1 - nazwa statku i sygnał wywoławczy,

C - pozycja statku (szerokość i długość geograficzna),

D - pozycja statku względem obiektów stałych,

H - miejsc wejścia w obszar VTS,

O - zanurzenie maksymalne w wodzie słodkiej,

J - czas przybycia do miejsca obsadzania pilotem PILOT-1, PILOT-2, PILOT-3, (ETA),

lub czy statek zamawia pilota, G - ostatni port zawinięcia,

1 - port przeznaczenia,

K - pozycja wyjścia z obszaru VTS

P - rodzaj i ilość ładunków niebezpiecznych,

Q - okoliczności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i czystość środowiska

morskiego,

L - planowana trasa przebiegu, T - nazwa agenta,

U - długość całkowita, szerokość całkowita, pojemność GT, typ statku, W - liczba pasażerów na statku

X - inne informacje, w tym: czas rzucenia kotwicy, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu po wybraniu kotwicy, czas podniesienia kotwicy, czas zacumowania, czas

odcumowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników.

Y - ilość załogi

ZAŁĄCZNIK Nr 4

SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY W OBSZARZE VTS SZCZECIN

1. Wywołanie - **Szczecin Traffic**.

2. Kanały - **69 UKF**.

3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów i przekazywania informacji przez statek określają poniższe tabele:

Rodzaj raportu	Zasady zgłaszania raportów i punkty meldunkowe	Rodzaj przekazywanej informacji
Plan podróży	2 godz. przed miejscem brania pilota dla statków biorących pilota	A, C albo D, H, O, J, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	15 minut przed wejściem w obszar VTS-dla statków nie biorących pilota	A, C albo D, H, O, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (za wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i nie biorących pilota (za wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
Raport o pozycji	15 minut przed wejściem w obszar VTS dla statków biorących pilota	A1, D, L
	w momencie wyjścia z obszaru VTS	A1, D
	w momencie wzięcia lub zdania pilota	A1, D, X - czas obsadzenia pilotem i jego nazwisko
	w momencie zejścia z toru wodnego i przed wejściem na tor wodny	A1, D
	po rzuceniu kotwicy	A1, C lub D. X - czas rzucenia kotwicy
	15 minut przed podniesieniem kotwicy	A1, X - prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	po podniesieniu kotwicy	A1, X - czas podniesienia kotwicy

	trawers II Bramy Torowej	A1, D
	trawers IV Bramy Torowej	A1, D
	trawers Doku Nr 5	A1, D
	w momencie odcumowania (za wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X - aktualny czas odcumowania (ATD), nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników
	zestawy pchane i statki żeglugi śródlądowej przed odcumowaniem	A1, D, O, J, I, P, W, Y (o ile wychodzą z portu)
	po wyjściu z portu Stepnica, Police Port Barkowy i Trzebież	A1, D
	w momencie zacumowania przy nabrzeżu w porcie Szczecin, Police, Stepnica, Trzebież	A1, D, X - aktualny czas zacumowania (ATA), liczba i nazwy holowników
Raport Specjalny	składa statek, który zauważył zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, zagrożenie życia i/lub czystość środowiska morskiego	AI, C lub D, Q

Legenda:

A - nazwa statku, sygnał wywoławczy, bandera, numer IMO,

A1 - nazwa statku i sygnał wywoławczy,

C - pozycja statku (szerokość i długość geograficzna),

D - pozycja statku względem obiektów stałych,

H - miejsc wejścia w obszar VTS,

O - zanurzenie maksymalne w wodzie słodkiej, G - ostatni port zawinięcia,

J - czas przybycia do miejsca obsadzenia pilotem lub czy statek zamawia pilota,

I - port przeznaczenia,

K - pozycja wyjścia z obszaru VTS

P - rodzaj i ilość ładunków niebezpiecznych,

Q - okoliczności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i czystość środowiska morskiego,

L - planowana trasa przejścia, T - nazwa agenta,

U - długość całkowita, szerokość całkowita, pojemność GT, typ statku, W - liczba pasażerów na statku,

X - inne informacje w tym: czas rzucenia kotwicy, prośba o zgodę na włączenie się do

ruchu po wybraniu kotwicy, czas podniesienia kotwicy, czas zacumowania, czas odcumowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników.

Y - ilość załogi

ZAŁĄCZNIK Nr 5

INSTRUKCJA ŁĄCZNOŚCI

Na potrzeby ruchu statków i operacji portowych należy przestrzegać następujących zasad:

1. Obszar VTS Świnoujście:

- 1) kanał roboczy: 12 UKF, 70 UKF DSC kod 002610800;
- 2) wywołanie: Świnoujście Traffic;
- 3) obszar: reda, port Świnoujście oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin do II Bramy Torowej;
- 4) cel: kontakt operatora VTS z jednostkami w ruchu lub zamierzającymi włączyć się do ruchu;
- 5) kanał 12 UKF służy wyłącznie do porozumiewania się pomiędzy VTS i statkiem;
- 6) dla korespondencji pomiędzy podmiotami lądowymi a operatorem VTS w sprawach ruchu statków na torze oraz ich cumowania należy wykorzystywać łączność telefoniczną;
- 7) przedsiębiorcy mogą wyznaczać inne kanały wywoławcze dla swoich celów w ramach przyznanych częstotliwości;
- 8) uzgodnień pomiędzy statkiem i VTS, wymagających dłuższego czasu, należy dokonywać na kanale 18 UKF.

2. Obszar VTS Szczecin:

- 1) kanał roboczy: 69 UKF;
- 2) wywołanie: Szczecin Traffic;
- 3) obszar: obszar VTS na Zalewie Szczecińskim, Rozтока Odrzańska, porty w Policach i Szczecinie oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin od II Bramy Torowej;
- 4) cel: kontakt operatora VTS z jednostkami w ruchu lub zamierzającymi włączyć się do ruchu;
- 5) kanał 69 UKF służy wyłącznie do porozumiewania się pomiędzy VTS i statkiem;
- 6) dla korespondencji pomiędzy podmiotami lądowymi a operatorem VTS w sprawach ruchu statków na torze oraz ich cumowania należy wykorzystywać łączność telefoniczną;
- 7) przedsiębiorcy mogą wyznaczać inne kanały wywoławcze dla swoich celów w ramach przyznanych częstotliwości;
- 8) uzgodnień pomiędzy statkiem i VTS wymagających dłuższego czasu, należy dokonywać na kanale 20 UKF.

3. Obszar portów do wykonywania usług cumowania i odcumowania statków:

- 1) kanał roboczy: 17 UKF;
- 2) obszar: obszary portów włącznie ze stoczniami;
- 3) cel: utrzymywanie łączności pomiędzy kapitanem statku - pilotem, holownikiem, zespołem cumowników na nabrzeżu lub doku oraz bosmanem nabrzeża;

4) w przypadku większej liczby jednoczesnych cumowań, odcumowań i dokowań, do łączności między statkiem a holownikami lub innymi jednostkami pływającymi biorącymi udział w manewrach, należy korzystać z kanałów 08 lub 06 UKF na zasadach określonych w regulaminie radiokomunikacyjnym, przy zastosowaniu następujących ograniczeń:

a) moc nadawania winna być zredukowana do 1 W,

b) łączność winna być natychmiastowo przerwana i przeniesiona na inny kanał UKF z chwilą otrzymania informacji, że korzystanie z kanału 06 UKF zakłóca łączność w toczącej się akcji ratowniczej prowadzonej z użyciem statków powietrznych.

4. Obszar działania stacji pilotów Szczecin i Świnoujście, do wykonywania usług pilotowych:

1) kanał roboczy: 68 UKF;

2) obszar: porty rejonu Zalewu Szczecińskiego i Roztoki Odrzańskiej oraz obszary portów Świnoujście, Police i Szczecin;

3) cel: zamawianie i koordynowanie usług pilotowych.

5. Obszar pozostałych portów i przystani, niewymienionych w ust. 1 i 2:

1) kanał wywołania: 71 UKF;

2) kanał roboczy: 71 UKF;

3) cel: na potrzeby ruchu statków, w tym nawiązania łączności pomiędzy kapitanatem (bosmanatem) a jednostkami wchodzącymi lub wychodzącymi z portu.

6. Dla uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu statków nie korzystających z VTS oraz korespondencji z kapitanatem portu należy posługiwać się środkami łączności określonymi w pkt 4 oraz przestrzegać następujących zasad:

1) jednostki inne niż kutry i łodzie rybackie oraz jednostki sportowe i rekreacyjne, w celu uzyskania zezwolenia na wejście do portu lub wyjście z portu powinny 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) kutry i łodzie rybackie realizują wymóg uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu dokonując zgłoszenia zgodnie z wymogami § 18 ust. 3 i 4;

3) jednostki sportowe i rekreacyjne realizują wymóg uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu przez wpis w rejestrze wejść i wyjść przystani, z której korzystają lub gdy korzystają z przystani morskiej lub innego miejsca postoju, w których nie prowadzi się całodobowej służby dyżurnej, przez zgłoszenie za pomocą Telefonicznego Automatu Zgłoszeniowego, udostępniając następujące dane:

a) nazwę lub numer rejestracyjny jednostki,

b) banderę,

c) liczbę osób na pokładzie,

d) miejsce lub port rozpoczęcia żeglugi oraz miejsce zacumowania - na wejściu lub miejsce rozpoczęcia żeglugi oraz port lub miejsce przeznaczenia - na wyjściu;
4) środki łączności w portach prowadzących całodobową służbę dyżurną kapitanatu portu:

a) **Świnoujście:**

– Nr tel. Oficer Dyżurny Portu: 91 4403 391, Bosman Portu: 91 4403 551,
– Kanał 74 UKF (wywołanie: KAPITANAT ŚWINOUJŚCIE),
– Kanał 10 UKF (wywołanie: BOSMANAT ŚWINOUJŚCIE),
– Automat zgłoszeniowy, nr tel. 91 4403 593 (dla realizacji wymogu określonego w ppkt 3, automat obsługuje jednostki w porcie Świnoujście, Morskiej Przystani Rybackiej w Międzyzdrojach, Morskiej Przystani Pasażerskiej w Międzyzdrojach oraz w portach, przystaniach lub innych miejscach postoju, usytuowanych: w Kanale Piastowskim, w Cieśninie Świna, na Jeziorze Wicko Wielkie i Wicko Małe),

b) **Dziwnów:**

– Nr tel. 91 381 3340,
– Kanał 10 UKF (wywołanie: KAPITANAT DZIWNÓW),
– Automat zgłoszeniowy, nr tel. 91 3221 799 (dla realizacji wymogu określonego w ppkt 3, automat obsługuje jednostki w portach Dziwnów, Kamień Pomorski, Mrzeżyno, Sierosław oraz w przystaniach lub innych miejscach postoju, usytuowanych: na Zalewie Kamieńskim i w Cieśninie Dziwna, na południe od portu Dziwnów, do mostu kolejowego w Wolinie),

c) **Trzebież:**

– Nr tel. 91 312 8346,
– Kanał 71 UKF (wywołanie: KAPITANAT TRZEBIEŻ),
– Automat zgłoszeniowy, nr tel. 91 4213 541 (dla realizacji wymogu określonego w ppkt 3, automat obsługuje jednostki w portach Trzebież, Nowe Warpno, Wolin, Stepnica oraz w przystaniach lub innych miejscach postoju, usytuowanych: na Zalewie Szczecińskim, w Cieśninie Dziwna, na południe od mostu Kolejowego w Wolinie i na Roztoce Odrzańskiej),

d) **Szczecin:**

– Nr tel. 91 4403 217,
– Kanał 11 UKF (wywołanie: KAPITANAT SZCZECIN),
– Automat zgłoszeniowy, nr tel. 91 4403 697." (dla realizacji wymogu określonego w ppkt 3, automat obsługuje jednostki w portach Szczecin i Police);

7. Na potrzeby łączności w relacji statek - statek, statki obowiązane są korzystać z następujących kanałów UKF:

- 1) kanał wywołania: kanał roboczy właściwego terytorialnie VTS lub portu;
- 2) kanał 13 UKF: do łączności w sprawach bezpieczeństwa nawigacji;
- 3) kanał 10 UKF: do łączności dla celów koordynacji w akcjach zanieczyszczenia wód portowych, pożarów, powodzi i ratownictwa lokalnego.

8. (uchylony).

9. Na potrzeby łączności w relacji statek - kontrahenci portów:

1) kanały robocze: według pozwoleń radiowych wydanych przez Urząd Komunikacji Elektronicznej dla kontrahentów portowych;

2) kanały będące w posiadaniu danego przedsiębiorstwa służą do wywołania i korespondencji pomiędzy dyspozytorem przedsiębiorstwa i jednostkami pływającymi.

10. Wykorzystanie kanałów UKF może odbywać się jedynie na podstawie aktualnego pozwolenia wydanego przez Urząd Komunikacji Elektronicznej.

ZAŁĄCZNIK Nr 6

uchylony

ZAŁĄCZNIK Nr 7

uchylony

ZAŁĄCZNIK Nr 8

GRANICE OBSZARÓW ŻEGLUGI PORTOWEJ (OBSZARY ZACIENIOWANE)

grafika

ZAŁĄCZNIK Nr 9

LISTA KONTROLNA GOTOWOŚCI ZBIORNIKOWCA LNG ZAWIJAJĄCEGO DO PORTU ZEWNĘTRZNEGO W ŚWINOUJŚCIU.

grafika

ZAŁĄCZNIK NR 10

OGRANICZENIA CUMOWANIA JEDNOSTEK W PORCIE KOŁOBRZEG PRZY MANEWRACH WEJŚCIA LUB WYJSCIA STATKÓW O DŁUGOŚCI POWYŻEJ 85 m LUB TRUDNO MANEWRUJĄCYCH

L. P.	DŁUGOŚĆ STATKU (LOA)	SZEROKOŚĆ STATKU	SIŁA WIATRU* (B)	2P	M	JW	W
1.	LOA ≤ 90 m	B ≤ 12 m	≤ 5 °	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKA POZOSTAJE PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE
2.	LOA ≤ 90 m	B ≤ 13 m	≤ 4 °	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKA POZOSTAJE PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE
3.	LOA ≤ 90 m	B ≤ 13 m	≤ 5 °	NABRZEŻE WOLNE (WEJŚCIE STATKU)	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE
				JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU (WYJŚCIE STATKU)			
4.	LOA ≤ 90 m	B ≤ 14 m	≤ 5 °	NABRZEŻE WOLNE (WEJŚCIE STATKU)	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE
				JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU (WYJŚCIE STATKU)			
5.	LOA ≤ 100 m	B ≤ 15 m	≤ 5 °	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE

2P - dotyczy 2 miejsc postojowych na nabrzeżu Pilotowym w części północnej

M - dotyczy pozostałej części nabrzeża Pilotowego

JW - dotyczy nabrzeża Węglowego - część północna pasażerska

W - dotyczy nabrzeża Węglowego - część południowa towarowa

* siła wiatru określona wg wskazań urządzeń pomiarowych w Bosmanacie Portu na 1 h przed obsadzeniem statku przez pilota

ZAŁĄCZNIK NR 11

OGROANICZENIA CUMOWANIA JEDNOSTEK W PORCIE KOŁOBRZEG PRZY MANEWRACH OBRACANIA STATKÓW O DŁUGOŚCI POWYŻEJ 85 m

L.P.	NABRZEŻE SZKOLNE	NABRZEŻE BARKOWSKIE	NABRZEŻE KOSZALIŃSKIE *	STATEK O DŁUGOŚCI (LOA)	SIŁA WIATRU (B)
1.	$B \leq 7 \text{ m}$	$B \leq 7 \text{ m}$	NABRZEŻE WOLNE	85 - 90 m	5°
2.	NABRZEŻE WOLNE	$7 \text{ m} < B \leq 15 \text{ m}$	NABRZEŻE WOLNE	85 - 90 m	5°
3.	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	90 - 100 m	5°

B - szerokość cumującej jednostki

* dotyczy wolnych 75 metrów nabrzeża w części zachodniej

