



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

---

Szczecin, dnia 30 września 2024 r.

Poz. 4389

### ZARZĄDZENIE NR 10 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

z dnia 27 września 2024 r.

#### **zmieniające zarządzenie Przepisy portowe**

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125 oraz 731) oraz art. 84 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2024 r. poz. 1068) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W zarządzeniu Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego poz. 2321 oraz 4769) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 ust 1 otrzymuje brzmienie:

„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 morskiego i utrzymania porządku na obszarze morskich portów i morskich przystani, położonych w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.”;

2) w § 3 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisy § 8 ust. 2, § 85, § 89, § 91, § 100, § 101, § 115, § 139, § 142 ust. 2, § 147 ust. 2, § 157 § 171 i § 202 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 działu II rozdziału 6.”;

3) w § 4:

a) pkt 34 otrzymuje brzmienie:

„34) zbiornikowcu LNG – oznacza to statek do przewozu skroplonego gazu ziemnego;”;

b) pkt 38 otrzymuje brzmienie:

„38) porze dziennej – oznacza to przedział czasu od 30 minut przed wschodem słońca do 30 minut po zachodzie słońca;”;

c) pkt 40 otrzymuje brzmienie:

„40) grupie wielkościowej – oznacza to grupę wielkościową statku określoną w § 94 ust. 2, gdzie parametr zanurzenia „T” ustala się dla wody słodkiej;”;

d) po pkt 40 dodaje się pkt 41 w brzmieniu:

„41) środowisku morskim - oznacza to wody morskie znajdujące się w obszarze, o którym mowa w § 1 ust. 1 i 2;”;

4) w § 6 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych w zakresie ochrony środowiska morskiego i utrzymania czystości na obszarach portowych w przypadku akwenu oraz ładunku, jeżeli występuje z niego bezpośrednie oddziaływanie na ten akwen, sprawuje także Wydział Środowiska Urzędu Morskiego w Szczecinie.”;

5) § 7 otrzymuje brzmienie:

„§ 7. 1. Wszystkie osoby korzystające z portów i urządzeń portowych zobowiązane są do zachowania porządku oraz przedsięwzięcia środków ostrożności dla zachowania bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, szkód wobec innych podmiotów oraz szkód w środowisku morskim.

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

6) w § 10:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Funkcjonariusz kapitanatu portu ma prawo wydawać polecenia mające na celu zapobieganie zagrożeniu życia i zdrowia ludzkiego, środowiska morskiego oraz niebezpieczeństwemu zagrażającym statkom, urządzeniom portowym i ładunkom oraz zwracania się, w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

7) w rozdziale 2 tytuł rozdziału otrzymuje brzmienie:

„Ochrona środowiska morskiego”;

8) w § 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zabrania się na obszarze portu emitowania zanieczyszczeń ze statku do atmosfery. Zakaz nie obejmuje emisji wynikającej z właściwej eksploatacji statku.”;

9) w § 16 dodaje się ust 8 w brzmieniu:

„8. Zabrania się w granicach portów stosowania systemów oczyszczania spalin z obiegiem otwartym.”;

10) w § 28 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kapitan portu może, na czas oznaczony, wprowadzić zakaz lub ograniczenie ruchu w porcie, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa żeglugi lub ochrona środowiska morskiego. Wprowadzane zakazy lub ograniczenia ruchu w porcie podaje się do wiadomości w postaci ostrzeżenia nawigacyjnego lub komunikatu kapitana portu.”;

11) po § 31 dodaje się § 31 a w brzmieniu:

„§ 31a. 1. Każdorazowe podjęcie prac polegających na całkowitym lub częściowym demontażu statków lub na zmianie parametrów użytkowych i technicznych istniejących statków nieobjętych rozporządzeniem PE i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE, wymaga zawiadomienia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z wyprzedzeniem co najmniej dwóch tygodni.

2. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1 zawiera:

- 1) nazwę i wielkość statku;
- 2) określenie armatora albo właściciela statku oraz dokumenty potwierdzające prawo własności lub dysponowania statkiem;
- 3) określenie daty rozpoczęcia i zakończenia prac;
- 4) określenie miejsca wykonywania prac (opis + mapa), wraz z informacją o prawie do dysponowania nieruchomością;

5) wyszczególnienie planowanych prac (opis metody „krok po kroku”, rodzaj używanego sprzętu, opis procedury usuwania paliwa, olejów, szlamów, ścieków, pozostałości ładunkowych i innych materiałów przed cięciem statku, sposób postępowania z powstającymi odpadami);

6) opis zabezpieczenia środowiska przed zanieczyszczeniami (sposoby zapobiegania zanieczyszczeniom i ich usuwania), oraz środki zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi;

7) uzasadnienie potrzeby dokonywania prac.

3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, w terminie 7 dni od dnia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1 określa warunki wykonywania prac określonych w ust. 1.”;

12) w § 32 skreśla się pkt 4;

13) w § 70 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Korespondencja, o której mowa w ust. 3, powinna być prowadzona na obowiązującej na danym obszarze częstotliwości VTS (kanale UKF), chyba że VTS zarządzi inaczej.”;

14) w § 78 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Operator VTS może udzielić zgody na manewry wzajemnego wyprzedzania się statków i zestawów holowanych z grupy wielkościowej 1 i 2 oraz statków z grupy wielkościowej 3. Manewr taki dozwolony jest tylko na odcinkach mijanki Zalew lub Police pod warunkiem uzgodnienia manewru przez pilotów, za zgodą kapitanów lub kierownika zestawu holowanego. W takiej sytuacji wyprzedzany statek lub zestaw holowany powinien zatrzymać się lub zredukować prędkość do sterownej do czasu zakończenia manewru wyprzedzania.”;

15) w § 81 ust. 3-7 otrzymują brzmienie:

„3. Statek nawigujący w obszarze redy lub portu w Świnoujściu, nie może zbliżać się do zbiornikowca LNG na odległość mniejszą niż:

1) 1 Mm, jeżeli zbiornikowiec LNG kotwiczony na kotwiczowisku Nr 3. Nie dotyczy to innych zbiornikowców LNG kotwiczonych w tym rejonie;

2) 0,5 Mm, jeżeli zbiornikowiec LNG kotwiczony w obszarze awaryjnego akwenu manewrowego w rejonie pary pław "5-6", na kotwiczowisku 2A, 2B lub kwarantannowym.

4. Statek nawigujący poza torami wodnymi nie może zbliżać się do zbiornikowca LNG na odległość mniejszą niż 0,5 Mm, jeżeli zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia lub torem wejściowym do portu zewnętrznego w Świnoujściu.

5. Statek nawigujący na torach wodnych nie może zbliżać się do zbiornikowca LNG na odległość mniejszą niż:

1) 2 Mm przed i 1 Mm za zbiornikowcem LNG, jeżeli zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia;

2) 4 Mm przed zbiornikowcem LNG, jeżeli zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia, na południe od pary pław "9-10”;

3) 1 Mm, jeżeli 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, może mijać się w obszarze VTS ze zbiornikowcem LNG podchodzącym torem podejściowym do Świnoujścia, o ile zachowana jest minimalna odległość 0,3 Mm.

7. Zabrania się statkom przecinającym tor podejściowy przejścia w odległości mniejszej niż 1,5 Mm przed dziobem i 0,5 Mm za rufą zbiornikowca LNG manewrującego torem podejściowym.”;

16) w § 86 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Zabrania się włączenia kotwic na akwenach portowych, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.”;

17) w § 94 ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin na południe od trawersu stawy Mielin N (5,4 km toru wodnego) dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki zgodnie z poniższą tabelą:

Lp	Odcinek TWSS	Kilometraż TWSS	Typ TWSS	Wzajemne mijanie się statków poszczególnych grup wielkościowych
1	Miwelin N - Paprotno	5,40 - 11,4	Zakole	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3
2	Kanał Piastowski	11,4 - 17,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 2/2, 2/3, 3/3
3	Zalew N	17,0 - 23,8	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 2/2, 2/3, 3/3
4	Mijanka Zalew II BT - III BT	23,8 - 28,8	Mijanka	0**, 1/2/3/4/5 *
5	Zalew S	28,8 - 41,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 2/2, 2/3, 3/3
6	Mieszany N	41,0 - 49,5	Zakole / Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3, 3/3
7	Mijanka Police	49,5 - 51,5	Mijanka	0/1/2/3/4 *
8	Mijanka Police - Inoujście	51,5 - 54,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3, 3/3
9	Inoujście - Orli Przesmyk	54,0 - 64,0	Zakole / Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3
10	Przekop Mieleński	64,0 - 67,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3***, 2/2

\*) wzajemne mijanie się statków ze wszystkich wskazanych grup wielkościowych

\*\*) wzajemne mijanie się ze statkami ze wszystkich grup wielkościowych

\*\*\*) statki z grupy wielkościowej 3 o maksymalnych parametrach do L-160 m, B-25 m, T – 9,5 m

2. Grupy wielkościowe statków określa poniższa tabela:

Grupa	LOA [m] ≤	B [m] ≤	T [m] ≤
0	Jednostki pomocnicze żeglugi portowej, bunkierki zaopatrujące statki w paliwo, jednostki pasażerskie żeglugiśródlądowej, szlandy, barki oraz pchacze z barką jednosegmentową		
1	100	15	4
2	120	20	6
3	160	25	9,5
4	200	30	11
5	240	32,3	11

3. Jeżeli przynajmniej jeden z parametrów wielkościowych opisanych w ust. 2 jest przekroczony, daną jednostkę zalicza się do wyższej grupy wielkościowej z wyłączeniem statków grupy wielkościowej 3, którym w sytuacji przekroczenia parametru długości lub szerokości (w granicach nieprzekraczających parametrów dla grupy wielkościowej 4), zezwala się na mijanie z innymi statkami zgodnie z tabelą w ust. 1, pod warunkiem że suma długości, szerokości oraz zanurzenia jednostek nie przekracza odpowiednio: 320m / 50m / 16m. Maksymalną prędkość tych statków podczas manewrów mijania ogranicza się do 8 w.”;

18) w § 95:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) statki grupy wielkościowej 3 z zanurzeniem 8 m i większym dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm. Jeżeli widzialność jest mniejsza niż 0,5 Mm, statki grupy wielkościowej 3 dopuszcza się do ruchu, o ile zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku z wyjątkiem Zalew Mijanka oraz Police Mijanka. Statki z grupy wielkościowej 3 z zanurzeniem poniżej 8 m dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0.3 Mm;”;

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) statki grupy wielkościowej 4 o zanurzeniu powyżej 9,5 m, dopuszcza się do ruchu również w porze nocnej, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin na północ od kilometra 51,5 (południowa granica Mijanki Police), przy zachowaniu warunku przejścia z jednym kierunkiem, o ile prędkość wiatru nie przekracza 60 B, prędkość prądu w Kanale Piastowskim nie przekracza 2 w, a widzialność jest nie mniejsza niż 2,0 Mm.”;

19) w § 102 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) statki manewrujące z obrotem, za wyjątkiem kontenerowców, o długości całkowitej powyżej 180 m i zanurzeniu powyżej 9.5 m wchodzące i wychodzące z portu w Szczecinie, na odcinku od miejsca obrotu do miejsca zacumowania i odwrotnie, dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej.”;

20) w § 128:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zbiornikowiec LNG o długości całkowitej powyżej 270 m zamierzający kotwiczyć w obszarze redy portu Świnoujście, powinien korzystać z kotwicowiska Nr 3.”,

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

„1a. Zbiornikowiec LNG o długości całkowitej do 270 m może korzystać odpowiednio z kotwicowiska 2B lub kwarantannowego – przy zanurzeniu nie przekraczającym 11,0 m, lub z kotwicowiska 2A - przy zanurzeniu nie przekraczającym 9,5 m.;

21) § 129 otrzymuje brzmienie:

„ § 129. 1. Zbiornikowce LNG wchodzące do portu zewnętrznego w Świnoujściu oraz wychodzące z tego portu zobowiązane są do korzystania z asysty jednostki eskortującej, wspomagającej bezpieczną nawigację torem podejściowym w zakresie:

a) na południe od pozycji pławy „N-2” do miejsca zacumowania i odwrotnie, w przypadku zbiornikowców o długości całkowitej powyżej 270 m lub zanurzeniu powyżej 11 m,

b) na południe od pozycji pław „5/6” do miejsca zacumowania i odwrotnie, w przypadku zbiornikowców o długości całkowitej powyżej 180 m lub zanurzeniu powyżej 9 m do 11 m.

2. Rolę jednostki eskortującej, o której mowa w ust.1 może pełnić:

a) jednostka Straży Granicznej, jeżeli asystuje w wejściu/wyjściu zbiornikowca,

b) holownik przewidziany składem wymaganej asysty holowniczej, operujący w sektorach dziobowych zbiornikowca,

c) inna zaangażowana do tego celu jednostka.

3. 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. O rozpoczęciu asysty, o której mowa w ust. 1 kierownik jednostki informuje VTS.”;

22) § 130 otrzymuje brzmienie:

„§ 130. 1. Zbiornikowce LNG zobowiązane są do korzystania z asysty statku pożarniczego przystosowanego do walki z pożarami na zbiornikowcach LNG.

2. Asysta, o której mowa w ust. 1, obowiązuje:

a) w czasie ruchu zbiornikowca LNG na torze podejściowym, od pary pław "15-16" do zacumowania w porcie zewnętrznym w Świnoujściu i odwrotnie,

b) podczas postoju zbiornikowca przy terminalu LNG.

3. Asysta o której mowa w ust. 2b nie dotyczy zbiornikowców LNG o długości do 180 m, które są objęte instalacją gaśniczą Terminalu LNG obejmującą odkryty pokład statku, na którym znajdują się instalacje służące do przeładunku LNG.

4. 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.

5. W przypadku postoju dwóch zbiornikowców przy terminalu LNG wymagana jest asysta jednego statku pożarniczego przystosowanego do walki z pożarami na zbiornikowcach LNG.

6. Rolę statku pożarniczego może pełnić holownik nie wchodzący w skład asysty holowniczej, o ile posiada klasę statku przeznaczoną do walki z pożarami na zbiornikowcach LNG oraz obsadzony jest dodatkowo załogą sekcji pożarniczej – ratowników Portowej Straży Pożarnej.”;

23) w § 131:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w celu uzyskania zgody na wejście do portu lub wyjście z portu, kapitan zbiornikowca LNG powinien potwierdzić sprawdzenie gotowości statku według listy kontrolnej, stanowiącej załącznik nr 7 i powiadomić o wynikach sprawdzenia VTS przed obsadzeniem statku pilotem oraz przed odcumowaniem statku;”

b) w pkt 4 lit b otrzymuje brzmienie:

„b) wysokość fali nie przekracza 1,2 m w przypadku zbiornikowców LNG o zanurzeniu 11 m i powyżej;”

c) w pkt 5 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) wysokość fali nie przekracza 1,5 m w przypadku zbiornikowców LNG o zanurzeniu 11 m i powyżej;”

d) w pkt 6 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) wysokość fali nie przekracza 1,5 m w przypadku zbiornikowców LNG o zanurzeniu 11 m i powyżej;”

24) w § 132:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Maksymalne dopuszczalne prędkości zbiornikowca LNG wchodzącego do portu i wychodzącego z portu, na poszczególnych odcinkach toru podejściowego oraz w obszarze VTS na Zatoce Pomorskiej określa poniższa tabela:

Lp	Odcinek toru wodnego	Prędkość maksymalna w węzłach		
		T > 11 m	11 m ≥ T ≥ 9,5 m	T < 9,5 m
1	od pławy "N-1" do pary pław "9-10"	10	12	12
2	od pary pław "9-10" do pary pław "15-16"	8	10	12
3	od pary pław "15-16" do ostrogi falochronu centralnego	6	6	6
4	od ostrogi falochronu centralnego do nabrzeża i odwrotnie	4	4	4

b) skreśla się ust. 3;

25) § 133 otrzymuje brzmienie:

„ § 133. 1. Zbiornikowce LNG o długości większej niż 270 m:

1) wchodzące do portu i wychodzące z portu zewnętrznego w Świnoujściu zobowiązane są do korzystania z usług dwóch pilotów;

2) w czasie postoju przy terminalu LNG oraz podczas kotwiczenia na awaryjnym akwenu manewrowym zobowiązane są do korzystania z usług jednego pilota.

2. Zbiornikowce LNG o długości do 270 m wchodzące do portu i wychodzące z portu zewnętrznego w Świnoujściu, kotwiczące na awaryjnym akwenu manewrowym oraz w czasie postoju przy terminalu LNG, zobowiązane są do korzystania z usług jednego pilota.

3. Zbiornikowce LNG o długości do 180 m, wyposażone w sprawny ster strumieniowy, podczas kotwiczenia na awaryjnym akwenu manewrowym lub postoju przy terminalu LNG, nie są zobowiązane do korzystania z usługi pilotowej.”;

26) § 134 otrzymuje brzmienie

„§ 134. Zbiornikowce LNG wchodzące do portu zewnętrznego w Świnoujściu powinny być obsadzone pilotem:

1) od pozycji pilotowej w rejonie pławy "N-1" dla zbiornikowców o zanurzeniu przekraczającym 11 m lub długości powyżej 270 m;

2) od pozycji pilotowej w rejonie pary pław „3 – 4” dla zbiornikowców o zanurzeniu większym niż 9 m do 11 m lub długości powyżej 180 m;

3) od pozycji pilotowej 2N dla zbiornikowców o zanurzeniu do 9 m i długości do 180 m.”;

27) po § 134 dodaje się § 134 a w brzmieniu:

„§ 134a. Usługa pilotowa dla zbiornikowców LNG wychodzących z portu zewnętrznego w Świnoujściu obowiązuje:

1) do pozycji pilotowej 2N dla zbiornikowców o zanurzeniu do 9 m i długości do 180 m;

2) do minięcia pary pław „5 – 6” dla zbiornikowców o zanurzeniu większym niż 9 m do 11 m lub długości powyżej 180 m;

3) do momentu wykonania zwrotu w rejonie pławy "N-2" dla zbiornikowców o zanurzeniu przekraczającym 11 m lub długości powyżej 270 m.”;

28) w § 135 ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

1) system automatycznego luzowania liny holowniczej;”;

29) § 136 otrzymuje brzmienie:

„§ 136. 1. Asysta holownicza zbiornikowca LNG powinna przebiegać w następujący sposób:

1) Podczas wejścia lub wyjścia zbiornikowca LNG oraz manewrów na akwenu portu zewnętrznego w Świnoujściu:

Lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciągu holowników (w tonach)
1	Poniżej 230	Zgodnie z załącznikiem nr 10	Zgodnie z załącznikiem nr 10
2	Od 230 do 270	4	180 *)
3	Powyżej 270	4	250 **) ***)

\*) dwa z użytych holowników powinny posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 45 ton każdy.

\*\*) dwa z użytych holowników powinny posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 80 ton każdy, a pozostałe dwa – nie mniejszą niż 45 ton każdy.

\*\*\*) przy sile wiatru do 10 m/s dopuszcza się zastosowanie asysty holowniczej o minimalnej łącznej sile uciągu 240 ton. Dwa z użytych holowników powinny posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 60 ton każdy.

2) Podczas postoju jednego zbiornikowca LNG przy Terminalu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu:

Lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciągu holowników (w tonach)
1	Powyżej 90	1	18
2	Powyżej 120	1	25
3	Powyżej 160	1	35
4	Powyżej 180	1	40
5	Powyżej 210	1	55

Lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciągu holowników (w tonach)
6	Powyżej 230	2	90 **)
7	Powyżej 270	2	160 *) ***)

\*) jeden z użytych holowników powinien posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 80 t.

\*\*) jeden z użytych holowników powinien posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 45 t.

\*\*\*) przy sile wiatru do 10 m/s dopuszcza się zastosowanie składu asysty holowniczej w składzie 2 holowników o sile uciągu nie mniejszej niż 60 ton każdy.

2. Podczas jednoczesnego postoju dwóch zbiornikowców przy terminalu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu wymagana całkowita asysta holowników powinna składać się z wymaganej asysty dla statku większego oraz potwierdzonej dostępności, w trybie godzinnej gotowości, większego z holowników przewidzianych składem asysty dla zbiornikowca mniejszego lub holownika o uciągu nie mniejszym niż 60 t w przypadku zbiornikowców o długości powyżej 270 m.

3. Jeden z holowników asystujących podczas postoju zbiornikowca LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu może zostać zadysponowany do uczestnictwa na czas manewrów do składu asysty innego zbiornikowca LNG wchodzącego do lub wychodzącego z portu zewnętrznego, w sposób o którym mowa w § 138.

4. Holownik, o którym mowa w ust. 3 może być zadysponowany do składu asysty holowniczej od pary pław „13 – 14” do zacumowania i odwrotnie.

5. Dostępność holownika, o którym mowa w ustępie 2 nie dotyczy zbiornikowców o długości poniżej 180 m.”;

30) w § 137:

a) skreśla się ust. 2,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, decyzję o składzie asysty holowniczej podejmuje kapitan statku po konsultacji z pilotem. Kapitan statku informuje kapitanat portu oraz VTS o zastosowanym składzie asysty holowniczej.”;

31) § 138 otrzymuje brzmienie:

„§ 138. 1. Asysta holownicza zbiornikowca LNG wchodzącego do portu zewnętrznego w Świnoujściu, powinna przebiegać następująco:

Lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Odcinek akwenu podejściowego		
		1 Mm na północ od pław „5-6 do pław „13 – 14”	Od pław „13 – 14” do pław „15 – 16	Od pław „15 – 16” do miejsca zacumowania
1	Poniżej 230	Nie dotyczy	Zgodnie z załącznikiem nr 10 w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	Zgodnie z załącznikiem nr 10 w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
2	Od 230 do 270	1 holownik min. 45 t**** (asysta aktywna – rufa)	2 holowniki min. 45 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa)	4 holowniki** : - 2 holowniki min. 45 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa) - 2 holowniki – w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
3	Powyżej 270	1 holownik	2 holowniki min. 80 t	4 holowniki** : - 2 holowniki min. 80 t każdy



Lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Odcinek akwenu podejściowego		
		1 Mm na północ od pław „5-6 do pław „13 – 14”	Od pław „13 – 14” do pław „15 – 16	Od pław „15 – 16” do miejsca zacumowania
		min. 80 t (asysta aktywna – rufa)	każdy (asysta aktywna – dziób i rufa)	(asysta aktywna – dziób i rufa) - 2 holowniki min 45 t każdy w sposób jaki w zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
4	Powyżej 270 *przy sile wiatru do 10m/s	1 holownik min. 60 t (asysta aktywna – rufa)	2 holowniki min. 60 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa)	4 holowniki *** : - 2 holowniki min. 60 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa), - 2 holowniki w sposób, w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca

\* patrz par. 137 ust. 1

\*\* minimalna łączna siła uciągu holowników zgodnie z tabelą w § 136 ust. 1

\*\*\* minimalna łączna siła uciągu holowników – 240 t.

\*\*\*\* nie dotyczy jeżeli zbiornikowiec zamierza podczas przejścia kotwiczyć na kotwicowisku 2A, 2B lub kwarantannowym.

2. Asysta holownicza zbiornikowca LNG wychodzącego z portu zewnętrznego w Świnoujściu, powinna przebiegać następująco :

Lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Odcinek akwenu podejściowego		
		Od miejsca zacumowania do pław „15 – 16”	Od pław „15 – 16” do pław „13 – 14”	Od pław „13 – 14” do 1 Mm na północ od pław „9-10” oraz podczas postępu awaryjnego na awaryjnym akwenu manewrowym
1	Poniżej 230	Zgodnie z załącznikiem nr 10 w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	Zgodnie z załącznikiem nr 10 w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	Nie dotyczy
2	Od 230 do 270	4 holowniki **: - 2 holowniki min. 45 t - 2 holowniki – w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	2 holowniki min. 45 t każdy, w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	1 holownik min. 45 t, w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
3	Powyżej 270	4 holowniki **: - 2 holowniki min. 80 t każdy - 2 holowniki min. 45 t każdy, w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	2 holowniki min. 80 t każdy, w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	1 holownik min. 80 t, w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
4	Powyżej 270 *przy sile wiatru do 10m/s	4 holowniki ***: - 2 holowniki min. 60 t każdy - 2 holowniki, w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	2 holowniki min. 60 t każdy, w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	1 holownik min. 60 t w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca

\*patrz par. 137 ust. 1

\*\* minimalna łączna siła uciągu holowników zgodnie z tabelą § 136 ust. 1

\*\*\* minimalna łączna siła uciągu holowników - 240 t.

32) w § 139 ust.1 pkt 13 otrzymuje brzmienie:

13) statki, których kapitanowie po raz pierwszy wchodzą do portów w Świnoujściu, Szczecinie, Policach oraz portów Zalewu Szczecińskiego, lub wychodzą z tych portów, chyba że złożą pisemne oświadczenie o niekorzystaniu z usług pilota i prześlą je drogą mailową do właściwego ze względu na obszar VTS (swinoujscietraffic@ums.gov.pl lub szczecintraffic@ums.gov.pl) lub złożą oświadczenie drogą radiową do właściwego ze względu na obszar VTS.”;

33) w § 156 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Dla statków o długości całkowitej powyżej 180 m wychodzących z portu w Świnoujściu asysta holowników świadczących usługę obowiązuje od miejsca odcumowania w porcie do czasu poinformowania VTS o gotowości statku do kontynuowania samodzielnej podróży, jednak nie przed minięciem pary pływ „15 – 16” lub od miejsca zacumowania w porcie do trawersu Kanału Mulnik w przypadku statków idących na południe.”;

34) skreśla się § 166;

35) w § 171 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki będące w budowie lub remoncie, statki - magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce, które nie są wyposażone w pachyły burtowe (sunken bits / recessed bits), obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i na rufie liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.”;

36) w § 175 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Każdy statek stojący w porcie przy nabrzeżu, zobowiązany jest rozpiąć siatkę ochronną pod pomostem lub trapem. Jeżeli istnieje taka potrzeba, użytkownik nabrzeża obowiązany jest podstawić pod trap odpowiedni ponton.”;

37) w § 192

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

b) skreśla się ust. 4;

38) w § 194 dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Użytkownik nabrzeża, na którym znajduje się punkt tankowania jednostek pływających benzyną, zobowiązany jest umieścić w widocznym miejscu odpowiednie oznaczenie słowne w języku polskim, angielskim i niemieckim, informujące o konieczności włączenia, po zatankowaniu, wentylacji komory silnika na co najmniej cztery minuty.”;

39) § 202 otrzymuje brzmienie:

„§ 202. Podczas przeładunku cieczy łatwopalnych luzem oraz skroplonych gazów palnych luzem, użytkownik terminalu przeładunkowego obowiązany jest zapewnić asystę statku pożarniczego w sytuacji, gdy statek nie jest objęty całkowicie ochroną stałej instalacji gaśniczej, znajdującej się na terminalu lub z uwagi na niekorzystne warunki hydrometeorologiczne, stała instalacja gaśnicza terminalu nie może zapewnić ochrony odkrytego pokładu statku.”.

**§ 2.** Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

**Wojciech Zdanowicz**