

**Zarządzenie porządkowe Nr 1**  
**Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie**  
**z dnia 20 maja 2003 r.**

**w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróżę próbną.**

Na podstawie art. 48 ustawy z dnia 21 marca 1991 r o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U.Nr 32, poz. 131, z 1994 r Nr 27, poz. 96, z 1995 r Nr 7, poz. 31 i Nr 47, poz. 243, z 1996 r. Nr 34, poz. 145, z 1997 r. Nr 111, poz. 726, z 1999 r. Nr 70, poz. 778, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268 i Nr 122, poz. 1321, z 2001 r. Nr 129, poz. 1441 i Nr 138, poz. 1546 oraz z 2002 r. Nr 166, poz. 1361) zarządza się, co następuje :

**Rozdział I**

**Przepisy ogólne.**

**§ 1. 1.** Przepisy niniejszego zarządzenia dotyczą statków morskich udających się w podróż próbną po budowie, przebudowie i remoncie w polskich stoczniach oraz innych statków, w stosunku do których przeprowadzenie prób jest konieczne, a które nie posiadają ważnych świadectw klasyfikacyjnych ani też ważnych dokumentów bezpieczeństwa.

2. Podróżą próbną jest podróż odbywana przez statki nie będące w eksploatacji, mająca na celu przeprowadzenie prób technicznych statku oraz jego mechanizmów, urządzeń i systemów.

3. Przepisy niniejszego zarządzenia nie mają zastosowania do jednostek pływających marynarki wojennej, straży granicznej, policji i statków sportowych.

4. W stosunku do morskich statków sportowych, udających się w podróż próbną, stosuje się obowiązujące przepisy w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych.

**§ 2. 1.** Odbycie podróży próbnej przez statki wymienione w § 1 ust.1 dozwolone jest jedynie tym statkom, które :

- 1) odpowiadają warunkom bezpieczeństwa, określonym niniejszym zarządzeniem;
- 2) posiadają ważną Kartę bezpieczeństwa na jednorazową podróż, zwaną dalej „kartą bezpieczeństwa”.

2. Statki budowane w polskich stoczniach, odbywające podróże próbne na wodach morskich, powinny być zarejestrowane w rejestrze statków w budowie we właściwej dla siedziby stoczni izbie morskiej lub we właściwym urzędzie morskim i posiadać na tę okoliczność odpowiedni dokument rejestracyjny.

3. Warunki hydrometeorologiczne, rejon żeglugi, czas trwania podróży próbnej oraz maksymalną ilość osób dopuszczonych do uczestnictwa w próbach, ustala każdorazowo Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie i określa je w karcie bezpieczeństwa.

§ 3. 1. Wniosek o wydanie karty bezpieczeństwa składa stocznia, zakład remontowy bądź właściciel lub armator statku na piśmie z podaniem rodzaju i nazwy statku, akwenu, na którym zamierza przeprowadzić próby, terminu odbycia prób, czasu trwania podróży próbnej.

2. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) pisemne stwierdzenie towarzystwa klasyfikacyjnego, pod nadzorem którego statek jest budowany, przebudowywany lub remontowany, że statek znajduje się we właściwym stanie technicznym, zgodnie z wymaganiami klasyfikatora i niniejszego zarządzenia zapewniającym bezpieczne odbycie podróży próbnej;
- 2) listę załogi statku z podaniem stanowisk i kwalifikacji oraz listę ratowników, a także listę osób biorących udział w próbach, a nie będących członkami załogi z podaniem funkcji tych osób.

3. Dla statków nowobudowanych do wniosku należy nadto dołączyć:

- 1) kompletne obliczenia stateczności i niezatapialności statku lub co najmniej obliczenia stateczności i niezatapialności dla stanów załadowania podczas podróży próbnej oraz protokół z próby przechyłów zgodnie z wymaganiami klasyfikatora;
- 2) zaświadczenie klasyfikatora z przeprowadzonych prób opuszczenia łodzi ratunkowych zgodnie z wymaganiami jego przepisów;
- 3) zatwierdzone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie plany na okres prób morskich:
  - a) rozmieszczenia środków ratunkowych,
  - b) ochrony przeciwpożarowej (obowiązuje dla prototypu statku nowobudowanego lub przebudowanego, odbywającego podróże próbne z personelem nie należącym do załogi statku o liczebności 12 osób i więcej);
- 4) plan ochrony przeciwpożarowej, zatwierdzony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie (obowiązuje dla prototypu statku nowobudowanego lub przebudowanego, odbywającego podróże próbne z personelem nie należącym do załogi statku o liczebności 12 osób i więcej);
- 5) kopie rozkładów i instrukcji alarmowych obejmujące wszystkich uczestników prób morskich.

4. W przypadku statków specjalnego przeznaczenia (np. okręty wojenne, statki sportowe), które nie były budowane, przebudowywane lub remontowane pod nadzorem klasyfikatora, zaświadczenie o zdatności do jednorazowej podróży wydają działy kontroli technicznej stoczni lub Polski Związek Żeglarski - zaświadczając, że statek został przygotowany i wyposażony zgodnie z wymogami niniejszego zarządzenia.

§ 4. 1. Przed wydaniem karty bezpieczeństwa, inspektorzy Urzędu Morskiego w Szczecinie przeprowadzają inspekcję w zakresie całokształtu bezpieczeństwa żeglugi, mającą na celu sprawdzenie, czy statek może bezpiecznie odbyć podróż próbną.

2. Wszelkie prace stoczniowe i porządkowe, zamocowanie środków ratunkowych we właściwych miejscach, rozmieszczenie sprzętu ochrony przeciwpożarowej oraz oznakowanie dróg ewakuacyjnych, powinny być zakończone przed przybyciem inspektorów.

3. W czasie przeprowadzania inspekcji, na pokładzie statku winny przebywać wyłącznie osoby udające się w podróż próbną i w tym czasie zabrania się przeprowadzać jakichkolwiek prac stoczniowych.

4. W czasie inspekcji kapitan statku lub jego zastępca winien przedłożyć inspektorom dokument klasyfikatora dopuszczający statek do odbycia prób, listę załogi z wymienionymi stanowiskami i kwalifikacjami oraz inne potrzebne dokumenty wymagane przez inspektorów, takie jak: książki lub karty odbioru potwierdzone przez dział kontroli technicznej, budowniczego oraz klasyfikatora, atesty na sprzęt dielektryczny, protokół z pomiaru ilości czynnika gaśniczego, atesty kotwic, łańcuchów kotwicznych, urządzeń do opuszczania środków ratunkowych i inne oraz dokument określający wyniki prób na uwięzi.

5. Wydanie karty bezpieczeństwa może nastąpić tylko w przypadku pozytywnego wyniku inspekcji, o której mowa w ust.1 oraz po złożeniu przez inspektora sanitarnego protokołu z przeprowadzonej inspekcji sanitarnej łącznie ze stwierdzeniem, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa dotyczącym zdrowotności i stanu sanitarnego.

6. Kartę bezpieczeństwa wydaje się na okres planowanej podróży próbnej. Ważność karty bezpieczeństwa może być przedłużona na następną podróż próbną tego samego statku, jeżeli:

- 1) ilość osób nie będzie większa niż w podróży poprzedniej;
- 2) nie nastąpiły zmiany w składzie załogi statku;
- 3) nie zajdą zasadnicze zmiany w zakresie wyposażenia w środki ratunkowe i w sprzęt ochrony przeciwpożarowej;
- 4) świadectwo klasyfikatora zachowuje ważność.

**§ 5. 1.** Przed wyjściem statku z portu, kapitan statku obowiązany jest okazać w kapitanacie portu kartę bezpieczeństwa, nadto dopełnić wszelkich czynności związanych ze zgłoszeniem wyjścia i wejścia statku w myśl obowiązujących przepisów portowych oraz przekroczenia granicy morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Funkcjonariusze kapitanatu portu upoważnieni są do przeprowadzania inspekcji kontrolnej przed wyjściem statku w próby.

**§ 6. 1.** Statek udający się w podróż próbną obowiązany jest prowadzić dziennik okrętowy, dziennik maszynowy oraz dziennik radiowy, według wzoru i w sposób określony w odrębnych przepisach, dotyczących prowadzenia dzienników okrętowych.

2. Na statkach nowobudowanych, ten sam egzemplarz dziennika okrętowego i maszynowego może być prowadzony na kolejnych statkach udających się w próby, aż do wyczerpania się ich objętości.

3. Na statkach wymienionych w ust.2, wszelkie zapisy dotyczące spraw związanych z ochroną środowiska morskiego winny być dokonywane w dzienniku maszynowym.

## Rozdział II

### Warunki techniczne, kwalifikujące statek do odbycia podróży próbnej.

§ 7. 1. Każdy statek udający się w podróż próbną powinien znajdować się we właściwym stanie technicznym, a w szczególności należy:

- 1) prace przy poszyciu kadłuba i pokładu głównego oraz grodziach wodoszczelnych, a także prace związane ze szczelnością kadłuba, pokładu, nadbudówek, pokładówek, szybu maszynowego oraz wszelkich innych zamknięć całkowicie zakończyć i przeprowadzić próby szczelności, zgodnie z wymogami klasyfikatora;
- 2) główną instalację napędową doprowadzić do stanu całkowitej gotowości i poddać próbom, zgodnie z wymaganiami przepisów klasyfikatora; kotły powinny być przyjęte do dozoru przez klasyfikatora, a wszystkie próby inspekcyjne wewnętrzne i zewnętrzne ukończone;
- 3) mechanizmy pomocnicze, urządzenia odwadniające, system paliwowy i balastowy, pompy, rurociągi, prądnice główne i awaryjne, pulpit sterowy nawigacyjny i maszynowy, skrzynki rozdzielcze urządzeń i mechanizmów oraz oświetlenia zasadniczego i awaryjnego, instalacje i urządzenia elektryczne sygnalizacyjne i awaryjne konieczne dla bezpiecznego odbycia prób, urządzenia służące ochronie środowiska - dostatecznie wypróbować i doprowadzić do pełnej gotowości do pracy;
- 4) prace przy urządzeniach sterowych głównych i awaryjnych - całkowicie ukończyć i urządzenia te wypróbować i doprowadzić do stanu gotowości zgodnie z wymaganiami klasyfikatora;
- 5) główne instalacje gaśnicze i wykrywcze pożaru oraz przenośny sprzęt pożarniczy winny odpowiadać przepisom instytucji klasyfikacyjnej oraz innym obowiązującym przepisom ich dotyczącym oraz winny być gotowe do natychmiastowego użycia, a załogę należy zapoznać z umiejscowieniem instalacji i rozmieszczeniem sprzętu oraz ich obsługą;
- 6) kotwice i windy kotwiczne - sprawdzić zgodnie z wymaganiami klasyfikatora oraz programem prób tych urządzeń na uwięzi;
- 7) telegrafy maszynowe, gwizdki, dzwon i gong - wypróbować pod względem ich sprawnego działania. Między mostkiem i przedziałem maszynowym oraz między mostkiem a pomieszczeniem maszyny sterowej, konieczne jest zainstalowanie sprawnie działającej łączności głosowej;
- 8) w wypadku zaniku napięcia na szynach rozdzielniczy głównej, następujące odbiorniki powinny być zasilane z akumulatorów lub awaryjnego agregatu prądotwórczego:
  - a) sygnalizacja alarmowa,
  - b) oświetlenie awaryjne,
  - c) tablica świateł nawigacyjnych,
  - d) sygnalizacja przeciwpożarowa,
  - e) oświetlenie kompasu magnetycznego,

- f) lampa ALDIS,
  - g) środki łączności radiowej,
  - h) podanie wody na pokład winno być zasilane albo z awaryjnego agregatu prądotwórczego, albo pompą pożarową, napędzaną silnikiem spalinowym,
  - i) innych urządzeń zasilanych energią elektryczną, przewidzianych do użycia w warunkach awaryjnych;
- 9) przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa, powinny być zainstalowane kurki kontrolne na rurach sondażowych zbiorników paliwowych;
- 10) stany izolacji w sieci podstawowej i oświetleniowej powinny być zgodne z normą; w czasie inspekcji należy okazać:
- a) aktualny MEGATEST,
  - b) protokół nastaw zabezpieczeń prądnic statkowych,
  - c) protokół nastaw automatyki statkowej,
  - d) atesty mierników elektrycznych.

2. Wyposażenie statku winno zapewnić bezpieczne odbycie podróży próbnej. Do zakresu wyposażenia statku należy:

- 1) zaopatrzenie w odpowiednią ilość bunkru, smarów, wody, urządzeń i materiałów technicznych oraz w komplet lin do cumowania i holowania;
- 2) magnetyczny kompas główny, posiadający oświetlenia awaryjne - kompensacji i określenia dewiacji kompasu należy dokonać nie później niż po wyjściu statku na redę;
- 3) wyposażenie statku w następujące środki ratunkowe:
  - a) łodzie ratunkowe i pneumatyczne tratwy ratunkowe w takiej ilości, aby tratwy te wraz z łodziami każdej burty zapewniały miejsce dla 100% osób znajdujących się na statku. Tratwy pneumatyczne winny zostać tak rozmieszczone, by można było je użyć z dowolnej burty. W przypadku gdy statek wyposażony jest w urządzenia do wodowania pneumatycznych tratw ratunkowych tak skonstruowanych, że mogą być wodowane tylko z określonej burty, każda ilość miejsc znajdująca się w tych tratwach zaliczona je odpowiednio do burty, z której tratwy te mogą być opuszczone na wodę,
  - b) łódź ratownicza - jeśli w warunkach eksploatacyjnych statek powinien być w nią wyposażony,
  - c) dodatkowe tratwy pneumatyczne tak ustawione, by można było je użyć z dowolnej burty o takiej łącznej pojemności, aby zapewniały miejsca dla 25 % osób znajdujących się na statku z tym, że ilość tratw nie może być mniejsza niż 2,
  - d) statek, który z przyczyn konstrukcyjnych lub ze względu na jego charakter nie zostanie wyposażony w łodzie ratunkowe podczas eksploatacji, albo zamontowane łodzie ratunkowe nie będą mogły być z różnych przyczyn użyte podczas podróży próbnej, może być wyposażony tylko w pneumatyczne tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej dla pomieszczenia 150 % osób znajdujących się na statku, przy czym ilość tratw nie może być mniejsza niż 2. W tym przypadku nie obowiązuje wyposażenie w tratwy pneumatyczne wymienione w lit. c),
  - e) statki, których jednostki ratunkowe są ustawione w miejscu oddalonym o więcej niż 100 m od dziobnicy lub rufy, niezależnie od tratw wyszczególnionych w lit. a), c), d), winny być wyposażone w dodatkową tratwę mogącą pomieścić co najmniej 6 osób,

- ustawioną tak daleko w przedniej i drugą tak daleko w tylnej części statku, jak to jest praktycznie wykonalne,
- f) jednostki ratunkowe powinny posiadać odpowiednie ważne atesty i świadectwa, a ich wyposażenie winno być zgodne z obowiązującymi przepisami,
  - g) każda łódź ratunkowa typu otwartego oraz każda łódź ratownicza winna być wyposażona w conajmniej 3 szt. ubrań ratunkowych lub 3 szt. środków ochrony cieplnej uznanego typu,
  - h) pneumatyczne tratwy ratunkowe winny być zamocowane zgodnie z wymogami, tzn. przy pomocy zwalniaka hydrostatycznego, haka odrzutnego i słabe go ogniwa,
  - i) w okolicy zamocowania jednostek ratunkowych należy zamontować trapy (sztormtrapy) lub siatki umożliwiające szybkie zejście do jednostek ratunkowych znajdujących się na wodzie;
- 4) koła ratunkowe wraz z wyposażeniem w ilości zgodnej z wymogami Konwencji SOLAS-74, jeśli statek w czasie eksploatacji będzie jej podlegał, lub zgodnie z wymaganiami przepisów wydanymi przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie;
  - 5) pasy ratunkowe dla każdej osoby znajdującej się na statku oraz dodatkowe pasy ratunkowe dla osób pełniących wachtę na mostku i w przedziale maszynowym;
  - 6) co najmniej jeden transponder radarowy jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien być w niego wyposażony;
  - 7) radar - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych winien w niego być wyposażony;
  - 8) odbiornik systemu NAVTEX - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych winien w niego być wyposażony;
  - 9) satelitarna radiopława awaryjna - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych winien w nią być wyposażony;
  - 10) przenośne radiotelefony VHF do łączności dwukierunkowej;
  - 11) odbiornik systemu GPS - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych winien być w te urządzenia wyposażony;
  - 12) 12 czerwonych rakiet spadochronowych z aktualnym terminem ważności;
  - 13) jeden komplet wyrzutni linki ratunkowej z aktualnym wyposażeniem pirotechnicznym - jeśli statek o długości 25 m i więcej odbywa próby w żegludze przybrzeżnej i na dalszych akwenach;
  - 14) w pomieszczeniach ogólnych oraz korytarzach należy wywiesić informacje odnośnie użycia i obsługi jednostek ratunkowych oraz sposobów zakładania ubrań ratunkowych i pasów ratunkowych;
  - 15) kompletne wyposażenie sygnałowo - nawigacyjne; latarnie sygnałowo – pozycyjne powinny spełniać wymagania międzynarodowej Konwencji COLREG - 72 oraz powinny posiadać ważne świadectwa;

- 16) komplet aktualnych map morskich i wydawnictw nawigacyjnych na zamierzony rejon prób;
- 17) apteczka typu zatwierdzonego przez Portowego Inspektora Sanitarnego;
- 18) zestaw sprzętu awaryjnego przewidzianego dla danego statku;
- 19) drogi ewakuacyjne ( ciągi ewakuacyjne ) na miejsca zbiórek i wyjścia awaryjne powinny być wyraźnie oznaczone na wszystkich pokładach.

§ 8. 1. W czasie podróży próbnej w obszarze morza A - 1 należy zapewnić łączność alarmową za pomocą stacjonarnego radiotelefonu VHF.

2. W czasie podróży próbnej w obszarze morza A – 2 należy zapewnić łączność alarmową za pomocą stacjonarnego radiotelefonu MF.

### **Rozdział III**

#### **Inne wymagania dotyczące bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego**

§ 9. 1. Ilość załogi i jej kwalifikacje dla bezpiecznego odbycia podróży próbnej ustala Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie na wniosek dyrektora stoczni, zakładu remontowego lub armatora.

2. Wszystkie osoby biorące udział w podróży próbnej i nie będące członkami załogi, winny posiadać podstawowe przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych oraz w zakresie zapobiegania i zwalczania pożarów, udokumentowane odpowiednim zaświadczeniem.

3. Z obowiązku przeszkolenia, o którym mowa w ust.3 zwolnione są osoby reprezentujące armatora oraz pracownicy instytucji klasyfikacyjnej, pod nadzorem której statek był budowany, przebudowywany lub remontowany.

4. Przeszkolenie, o którym mowa w ust.3 powinno być przeprowadzone przez uznane ośrodki szkoleniowe lub przez stoczniowe ośrodki szkoleniowe, uznane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie i według zatwierdzonego przez niego programu.

5. Niezależnie od wymogów określonych w ust.1 i 2, w skład załogi winien wejść:

- 1) radiooperator GMDSS wyznaczony wyłącznie do obsługi urządzeń radiowych;
- 2) oficer pożarnictwa z odbytą praktyką morską co najmniej w ilości 24 miesięcy, związanej z budową lub eksploatacją statku albo z walką z pożarami na statkach w portowych strażach pożarnych - wymóg ten dotyczy statków nowobudowanych i przebudowywanych o pojemności brutto 500 i powyżej.

§ 10. 1. Na dowódcę każdej łodzi ratunkowej i ratowniczej powinien być wyznaczony oficer pokładowy lub osoba posiadająca świadectwo ratownika oraz ich zastępca.

2. Łodzie ratunkowe muszą być obsadzone przez osoby posiadające świadectwo ratownika, których liczba dla każdej łodzi wynosi:

- 1) dwóch ratowników - przy dopuszczalnej ilości 41 osób w łodzi;
- 2) trzech ratowników - przy dopuszczalnej ilości od 42 do 61 osób w łodzi;
- 3) czterech ratowników - przy dopuszczalnej ilości od 62 do 85 osób w łodzi;
- 4) pięciu ratowników - przy dopuszczalnej ilości powyżej 85 osób w łodzi.

3. Na dowódcę każdej tratwy ratunkowej winna być wyznaczona osoba posiadająca świadectwo ratownika. Za zgodą Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie funkcję tę może pełnić osoba posiadająca świadectwo ukończenia przeszkolenia z indywidualnych technik ratunkowych.

4. Dla każdej łodzi motorowej winna być wyznaczona osoba posiadająca umiejętności w zakresie obsługi silnika spalinowego.

**§ 11. 1.** Przed udaniem się w podróż próbną winny być opracowane rozkłady alarmowe zgodnie z obowiązującymi w tym względzie przepisami (m.in. z uwzględnieniem obcokrajowców biorących udział w próbach) jak również winny być wyznaczone miejsca zbiórek.

2. Przed odcumowaniem statku w podróż próbną, winien być obowiązkowo przeprowadzony alarm próbny opuszczenia statku i przeciwpożarowy z udziałem wszystkich uczestników prób. Przeprowadzenie alarmów winno być odnotowane w dzienniku okrętowym.

**§ 12.** Przed udaniem się w podróż próbną wszelkie instrukcje dotyczące obsługi urządzeń statkowych powinny być wykonane w języku zrozumiałym dla załogi oraz pozostałych uczestników prób i rozmieszczone we właściwych miejscach.

**§ 13.** W zakresie ochrony środowiska morskiego statek nowobudowany winien spełniać następujące wymagania:

- 1) wody zaolejone i odpady olejowe winny być gromadzone na statku i po powrocie z prób zdane do urządzeń lądowych;
- 2) powinna być zapewniona możliwość gromadzenia ścieków na statku, które można zrzucić do morza po przekroczeniu odległości 12 Mm od lądu, przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) statek musi płynąć z szybkością nie mniejszą niż 4 węzły,
  - b) zrzutu ścieków należy dokonywać w umiarkowanym tempie;
- 3) śmieci należy składować na statku w pojemnikach i po powrocie zdać je na ląd;
- 4) posiadać zestaw środków do usuwania rozlewu oleju na pokładzie i przeszkolony w tym zakresie zespół ludzi.

**§ 14. 1.** W czasie poruszania się po obszarze nawigacyjnym portu, ilość holowników przydzielona do pomocy w manewrowaniu, powinna być dla bezpieczeństwa ruchu statku dostosowana



wana do jego wielkości, właściwości, stanu technicznego statku oraz warunków atmosferycznych i do lokalnych warunków nawigacyjnych.

2. Postanowienia ust.1 nie powinny naruszać obowiązujących przepisów portowych.

## **Rozdział IV**

### **Przepisy końcowe**

**§ 15.** W czasie podróży próbnych statków rybackich użycie włoka lub innych narzędzi połowów wymaga każdorazowo zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz właściwego inspektoratu ochrony rybołówstwa morskiego.

**§ 16. 1.** W podróży próbnej powinny uczestniczyć tylko osoby niezbędne do przeprowadzenia prób oraz związane z zabezpieczeniem technicznym statku.

2. Zabrania się zabierania w podróż próbną osób nieletnich.

**§ 17.** W uzasadnionych przypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może odstąpić od dopełnienia niektórych wymagań niniejszego zarządzenia, jeśli nie zostaną naruszone względy bezpieczeństwa żeglugi, bądź też może niektóre wymagania zaostrzyć.

**§ 18.** Traci moc zarządzenie porządkowe Nr 8 Dyrektora Naczelnego Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 20 lutego 1998 r w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne ( Dz. Urz.Woj. Szczecińskiego Nr 3, poz. 39)

**§ 19.** Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2003 r. i podlega opublikowaniu w drodze obwieszczeń wywieszonych w kapitanatach portów, bosmanatach portów i w siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz podlega podaniu do wiadomości w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Dyrektor  
Urzędu Morskiego w Szczecinie

Piotr Nowakowski