

Poradnik

(dla kapitanów statków nawigujących bez pilota morskiego na torze wodnym Świnoujście – Szczecin)

W poradniku zapisano, w uproszczony sposób, zasady ruchu obowiązujące na torze wodnym Świnoujście – Szczecin. Ujęto w nim wyciągi z *Przepisów portowych* oraz ważne informacje dotyczące topografii toru wodnego oraz nabrzeży.

Poradnik jest przeznaczony dla kapitana statku nawigującego bez pilota morskiego. Jednocześnie, zaleca się korzystanie z usług pilota kapitanom statków niepodlegających obowiązkowemu pilotażowi, którzy po raz pierwszy wchodzi/wychodzą do/z portów: Świnoujście, Szczecin, Police oraz portów Zalewu Szczecińskiego, a także w przypadku występowania trudnych warunków pogodowych.

Poradnik nie jest publikacją nawigacyjną i żadnej publikacji nawigacyjnej nie zastępuje, nie zwalnia też kapitana statku z obowiązku zapoznania się i stosowania obowiązujących przepisów.

Źródłem prawa w zakresie bezpieczeństwa żeglugi pozostają m.p.z.z.m. – przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. oraz Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego W Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. „Przepisy portowe”.

Kapitan statku odbywa żeglugę na własną odpowiedzialność.

Spis Treści

I. Tor wodny Świnoujście - Szczecin	3
II. Zasady ruchu	4
III. System VTS.....	6
IV. Baseny i nabrzeża.....	13
V. Użyteczne adresy i linki	16

I. Tor wodny Świnoujście - Szczecin

Tor wodny Świnoujście – Szczecin stanowi drogę morską dla 3 dużych portów: Świnoujście, Szczecin i Police oraz kilku małych, takich jak Stepnica i Trzebież.


Poprzez sieć torów bocznych rozmieszczonych na Zalewie Szczecińskim, stanowi on połączenie dla pozostałych małych portów polskich oraz portów niemieckich takich jak Greifswald, Lubmin, Peenemünde, Wolgast, Anklam, Ueckermünde.

Tor podejściowy Świnoujście – Szczecin od pławy N-1 do główek falochronu portu Świnoujście liczy sobie około 23 Nm.

Tor główny Świnoujście – Szczecin od główek falochronu portu Świnoujście w kierunku południowym do portu Szczecin liczy sobie 67,4 km. Szerokość techniczna toru wynosi 90 m (od 5,5 km do 67,4 km toru). Najczęściej używaną jednostką odległości w doniesieniu do toru głównego jest kilometr.

Schemat 1. Charakterystyczne pozycje geograficzne w odniesieniu do kilometrów toru.

0 km	Świnoujście entrance
2 km	Latarnia Świnoujście
3,5 km	Promy miejskie "Bielik", Terminal Ro-Ro
9 km	Promy miejskie "Karsibór"
16 km	BT I
23 km	BT II
30 km	BT III
37 km	BT IV
42 km	Stawa nr 24
46 km	Pława świetlna nr 33
51 km	Pława świetlna nr 37
55 km	Nabieżnik "Babina"
62 km	Dok nr 5
67 km	Pława świetlna nr 101



II. Zasady ruchu

Podejście do Świnoujścia

Wszystkie statki o zanurzeniu poniżej 10m powinny trzymać się na zachód od toru podejściowego(chyba, że uzyskały zgodę VTS na poruszanie się torem).

Statki podchodzące z kierunku wschodniego powinny przeciąć tor wodny i kontynuować podejście po zachodniej stronie toru(intencje przecięcia toru wodnego należy zgłosić do VTS). Przejście przez obszary kotwicowisk bez zgody VTS jest zabronione.

W rejonie redy portu Świnoujście dostępnych jest 6 kotwicowisk:

- 1A - maksymalne zanurzenie do 7.0m
- 1B - maksymalne zanurzenie do 6.0m
- 2A - maksymalne zanurzenie do 9.5m
- 2B - maksymalne zanurzenie do 11.0m
- Kwarantannowe - maksymalne zanurzenie do 11.0m
- 3 - maksymalne zanurzenie do 13.2m

W przypadku wejścia do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu zbiornikowca LNG, na podejściu do portu obowiązują dodatkowe restrykcje (Przepisy Portowe - §38).

Na torze głównym na 3,5 km usytuowana jest obrotnica dla statków Ro-Ro cumujących przy stanowiskach Terminala Promów Morskich w Świnoujściu. Każdorazowo VTS Świnoujście ustala warunki przejścia innych statków w tym rejonie. Godziny w których w tym miejscu występuje wzmożony ruch promów pasażerskich Ro-Ro: 0540 - 0640, 1200 – 1330, 1900 – 2000, 2230 – 2400 (informacji udziela VTS Świnoujście).

Około 1,5 km przed przeprawą promową Bielik i Karsibór (patrz Schemat 1), należy na kanale 12 UKF odpowiednio wywołać „promy Bieliki” lub „promy Karsibór” podając swoją nazwę i aktualną pozycję(kilometr toru wodnego).

Tor główny Świnoujście – Szczecin

Zasadniczo na torze głównym Świnoujście – Szczecin odbywa się ruch dwukierunkowy.

W odstępstwie od reguły, wprowadza się ruch jednokierunkowy na całym torze wodnym lub jego części w następujących przypadkach:

- dla statków ponadgabarytowych (szerokość ponad 30 m lub zanurzenie ponad 7,40 m),
- dla zbiornikowców przewożących ładunki niebezpieczne,
- dla zestawów pchanych i holowanych.

VTS może wyznaczyć akweny kotwicowisk 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.

Statki o zanurzeniu 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 wodnego.

Schemat 2. Kotwiczowiska i miejsca warunkowego mijania się statków (w odniesieniu do kilometrów toru).

0 km	
20 km	Para pław 3 - 4
22 km	Kotwiczowisko II BT
33 km	Para pław 7 - 8
34 km	Kotwiczowisko Wyspa Chełminek
47 km	Kotwiczowisko Raduń
54 km	Kotwiczowisko Iński Nurt
67 km	

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 – 42 km toru) 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, jednostek pomocniczych oraz statków, na których wyprzedzanie VTS udzielił zgody, dozwolone jest na całej długości toru wodnego.

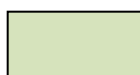
Schemat 3. Odcinki toru wodnego na których dozwolone jest wyprzedzanie statków(w odniesieniu do kilometrów toru).

0 km	
10 km	Zakręt Karsibór
35 km	Pół. cypel Wyspy Chełminek
42 km	Zakręt Mańków
54 km	Ina S
67 km	

Na torze wodnym Świnoujście - Szczecin obowiązują maksymalne dopuszczalne szybkości statku po wodzie, na poszczególnych odcinkach torów wodnych prowadzących do portów Świnoujście i Szczecin oraz w obszarze VTS.

Schemat 4. Maksymalna szybkość statku na poszczególnych odcinkach toru wodnego(w odniesieniu do kilometrów toru).

0 km	ŚWINOUJŚCIE ENTRANCE
16 km	I BT
36 km	Trawers Wyspy Chełminek
37 km	Para pław 13 - 14
45 km	Stawa Krępa Dolna
47,5 km	Stawa Raduń Górna
54 km	Iński Nurt
67 km	Pława świetlna nr 101



- maksymalna szybkość 8 w.



- maksymalna szybkość 12 w.

III. System VTS

System VTS Szczecin - Świnoujście podzielony jest na dwa obszary kompetencji, obsługiwane przez dwa centra.

Centrum VTS Świnoujście

- Lokalizacja: Punkt Obserwacyjny (wieża), Świnoujście
- Wywołanie: **Świnoujście Traffic**
- Częstotliwości robocze: **VHF 12** (główny wywołania i nasłuchu), VHF 70 (roboczy)
- Numery telefonów: +48 91 **44 03 390**,
- Adres elektroniczny: swinoujscietraffic@ums.gov.pl

Centrum VTS Szczecin

- Lokalizacja: Kapitanat Portu Szczecin, ul. Jana z Kolna 9, Szczecin
- Wywołanie: **Szczecin Traffic**
- Częstotliwości robocze: **VHF 69** (główny wywołania i nasłuchu), VHF 20 (roboczy)
- Numery telefonów: +48 91 **4403384**,
- Adres elektroniczny: szczecintraffic@ums.gov.pl

Korzystanie z systemu VTS jest obowiązkowe dla statków o długości całkowitej 20 m i więcej.

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

VTS prowadzi na obszarze swej właściwości następujące usługi:

1) serwis informacyjny (*Information Service*), 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) organizację ruchu statków (*Traffic Organization Service*), 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.

3) VTS nie prowadzi usługi asysty nawigacyjnej ani doradztwa nawigacyjnego.

4) VTS nie świadczy usług: zamawiania pilota, holowników lub cumowników

Każdy statek korzystający z VTS powinien prowadzić nasłuch na wyznaczonych częstotliwościach. Obowiązkiem statku jest odpowiadać bez zwłoki na wywołania VTS i porozumiewać się z operatorem w języku polskim albo angielskim.

Kapitan powinien tak wcześnie jak to jest możliwe informować VTS o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na podejmowane przez VTS działania, w szczególności o:

- ofiarach wypadków morskich;
- 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;
- każdej sytuacji mogącej doprowadzić do zanieczyszczenia wód lub wybrzeża, takiej jak zrzut lub zagrożenie zrzutem do morza produktów zanieczyszczających;
- awariach względnie nieprawidłowościach działania oznakowania nawigacyjnego;
- wszelkich warunkach mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi;
- niewłaściwie działającym wyposażeniu statkowym, mogącym mieć wpływ na bezpieczną nawigację;
- sytuacjach podlegających zgłoszeniu w związku z przewozem ładunków niebezpiecznych;
- wszelkich niebezpiecznych warunkach, w których statek zmuszony jest manewrować;
- wszelkich, zauważonych na powierzchni morza plamach, zanieczyszczeniach oraz dryfujących obiektach lub opakowaniach.

Każdy statek zbliżający się do obszaru VTS lub nawigujący w obszarze VTS ma obowiązek, zgodnie z systemem meldunkowym, obowiązującym w obszarach VTS Świnoujście oraz VTS

Szczecin składać następujące raporty (System meldunkowy w załączeniu na str. 9-11):

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

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;
- 5) wskazać miejsca mijania się statków;
- 6) skierować statek na kotwiczowisko (w tym na torze wodnym);
- 7) nakazać użycie holownika w przypadku awarii lub zatrzymania w lodach;
- 8) ustanowić jeden kierunek ruchu na torze wodnym;
- 9) nakazać każdemu statkowi korzystanie z usług pilota, jeżeli uzna, że wymagają tego warunki bezpieczeństwa żeglugi.

SYSTEM MELDUNKOWY - OBSZAR VTS ŚWINOUJŚCIE

1. Wywołanie: **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 zauważy zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, zagrożenie życia i/lub czystość środowiska morskiego	A1, C lub D, Q

SYSTEM MELDUNKOWY - OBSZAR VTS SZCZECIN

1. Wywołanie: **Szczecin Traffic**.

2. Kanały: **69 UKF**.

3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów i przekazywania informacji przez statek 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 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 zauważy 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 - miejsce 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

Schemat 5. Miejsca składania raportu o pozycji(w odniesieniu do kilometrów toru)

0 km	Swinoujście entrance (punkt raportowy)
23 km	BT II (punkt raportowy)
37 km	BT IV (punkt raportowy)
62 km	Dok nr 5 (punkt raportowy)

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 przyznaných 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, Rostoka 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 przyznaných 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.

IV. Baseny i nabrzeża

Kompleks portów Świnoujście, Szczecin dysponuje bardzo różnorodną i rozbudowaną infrastrukturą basenów portowych i nabrzeży. Różnią się one parametrami technicznymi jak i skalą trudności, podczas manewrów zacumowania i odcumowania. Część nabrzeży leży w bezpośrednim sąsiedztwie toru wodnego, ruch statków korzystających z toru wodnego może mieć wpływ na manewry i zacumowanie statku. Pełną informację na temat warunków technicznych nabrzeży można uzyskać pod elektronicznym adresem: http://www.ums.gov.pl/nawigacyjne/ost/zanurzenia_Sw.pdf.

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

Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach, falochronach i innych urządzeniach portowych wyznacza właściwy użytkownik w uzgodnieniu z kapitanatem portu.

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

W sprawach związanych z cumowaniem i postojem, kapitan statku kontaktuje się z przedstawicielem odpowiedniej Służby Dyżurnej Kapitanatu Portu.

Port Świnoujście

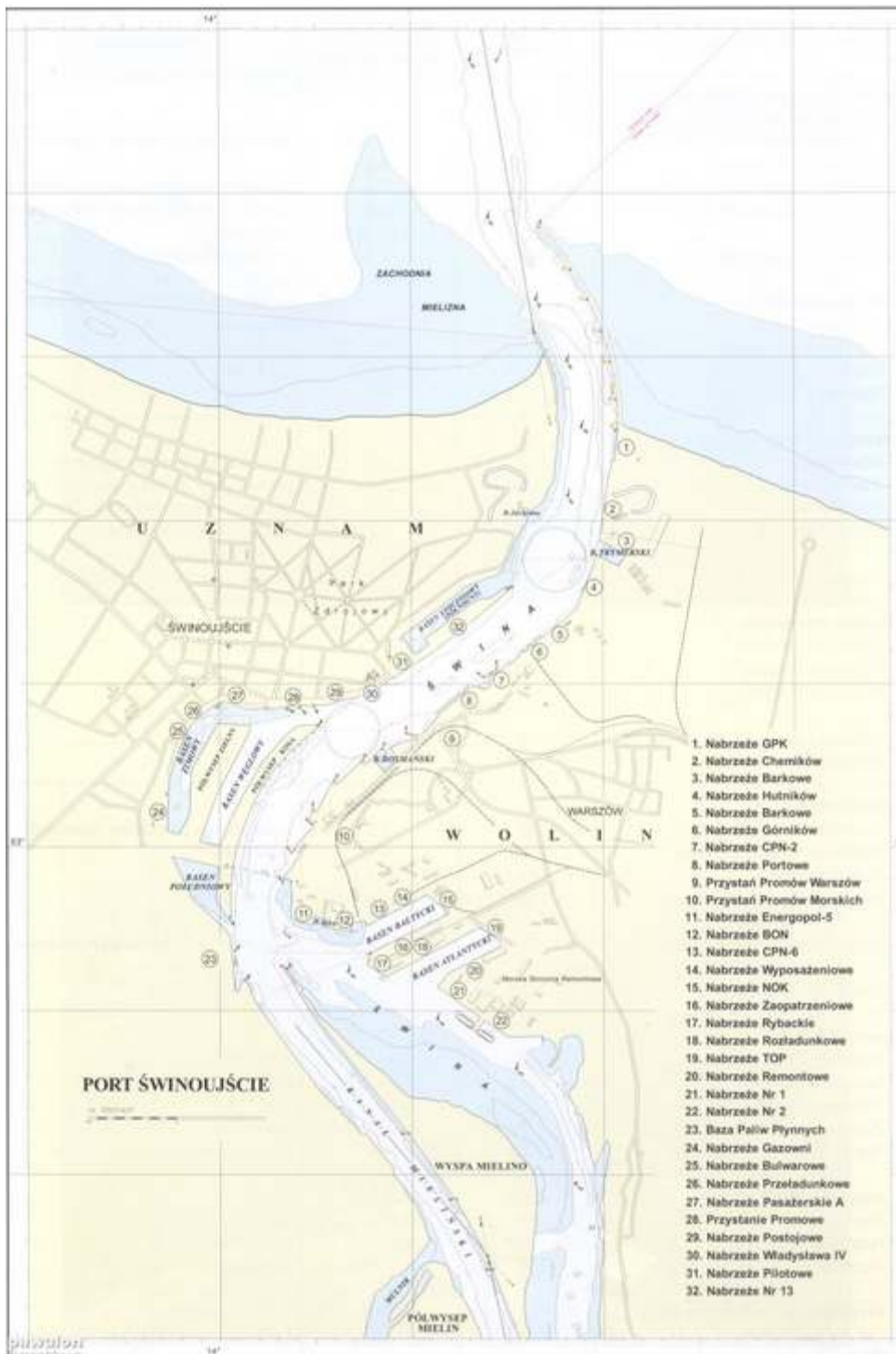
- Nr tel. Oficer Dyżurny Portu: 91 4403 391, Bosman Portu: 91 4403 551,
- Kanał 74 UKF (wywołanie: KAPITANAT ŚWINOUJŚCIE),
- Kanał 10 UKF (wywołanie: BOSMANAT ŚWINOUJŚCIE),

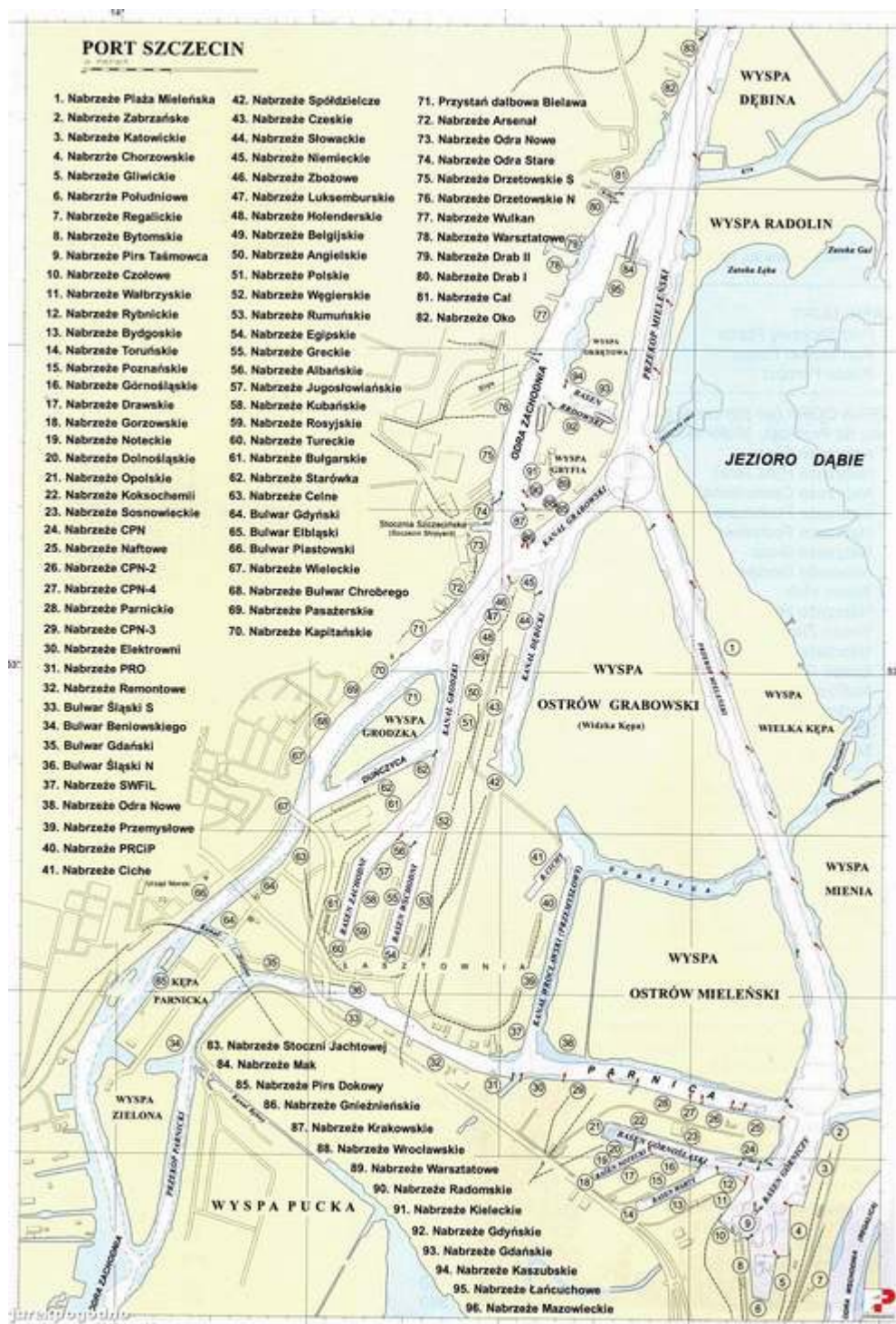
Port Police, Szczecin

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

Port Trzebież, Stepnica

- Nr tel. 91 312 83 46 (Trzebież, Stepnica)
- Nr tel. 91 418 84 27 (Stepnica)
- Kanał 71 UKF (wywołanie: KAPITANAT TRZEBIEŻ)
- Kanał 71 UKF (wywołanie: BOSMANAT STEPnica)





V. Użyteczne adresy i linki

1. Wykaz bezpiecznych zanurzeń(przy nabrzeżach):
http://www.ums.gov.pl/nawigacyjne/ost/zanurzenia_Sw.pdf
2. Przepisy Portowe:
http://www.ums.gov.pl/po/2013/Zarz_3_2013.pdf
3. Mapa nabrzeży:
http://port.szczecin.pl/files/port/PORT_HANDBOOK_2016-2017_1.pdf
4. Stacja pilotów
<https://szczecinpilot.pl>