

PRZEPISY PORTOWE
SPIS TREŚCI

Rozdział I.	Przepisy ogólne	§ 1 - 12
Rozdział II.	Zgłoszenia statków, system meldunkowy	§ 13 - 22
Rozdział III.	Korzystanie z systemu VTS	§ 23 - 29
Rozdział IV.	Zasady ruchu statków	§ 30 - 69
Rozdział V.	Światła, znaki i sygnały statków	§ 70 - 78
Rozdział VI.	Pilotaż	§ 79 - 90
Rozdział VII.	Holowanie i obsługa holownicza	§ 91 - 106
Rozdział VIII.	Cumowanie i porządek postoju statków	§107 – 134
Rozdział IX.	Nabrzeża i przystanie	§135 – 143
Rozdział X.	Przeładunek i składowanie towarów	§144 – 157
Rozdział XI.	Utrzymanie porządku i ochrona środowiska	§158 - 174
Rozdział XII.	Przepisy końcowe	§175 - 176

Załączniki:

Załącznik nr 1. Granice obszaru VTS Świnoujście.

Załącznik nr 2. Granice obszaru VTS Szczecin.

Załącznik nr 3. System meldunkowy w obszarze VTS Świnoujście.

Załącznik nr 4. System meldunkowy w obszarze VTS Szczecin.

Załącznik nr 5. Zgłoszenie ogólne wejścia/wyjścia statku do/z portu.

Załącznik nr 6. Manifest ładunków niebezpiecznych.

Załącznik nr 7. Instrukcja łączności.

Załącznik nr 8. Tabela dopuszczalnych zanurzeń statków o długości powyżej 160 m wchodzących do portu w Szczecinie i Policach.

ZARZĄDZENIE NR 4
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 17 września 2002 r.

Przepisy portowe

Na podstawie art. 37 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109 poz. 1156) 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 zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani, kotwicowisk, położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi.

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 zapobiegania zderzeniom 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 chemikalii 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 statków Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

§ 5. W rozumieniu niniejszego zarządzenia poniższe określenia oznaczają:

- a) obszar portu morskiego - obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym, zwany dalej portem oraz zewnętrzny obszar wodny, zwany dalej redą;
- b) kotwicowisko - obszar wodny wyznaczony jako miejsce oczekiwania statku na wejście do portu;
- c) 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);
- d) Konwencja Helsińska 92 - przepisy konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego 1992, sporządzonej w Helsinkach 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346, 347);

- e) Konwencja MARPOL 73/78 - przepisy międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV i V oraz Protokół dotyczący tej konwencji wraz z załącznikiem I sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101, 102);
- f) 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; z 1997 r. Nr 47 poz. 300);
- g) IMDG Code – międzynarodowy kod przewozu materiałów niebezpiecznych w formie opakowanej drogą morską, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;
- h) BC Code – kodeks bezpiecznego postępowania dla stałych ładunków masowych;
- i) IBC Code – międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem;
- j) IGC Code – międzynarodowy kodeks gazowców;
- k) 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;
- l) użytkownik - osoby fizyczne, prawne lub jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej, władające nieruchomościami jak właściciel, współwłaściciel, użytkownik wieczysty lub posiadające nieruchomości w zarządzie trwałym, użytkowaniu albo władające nieruchomością na podstawie innego tytułu prawnego;
- m) tor wodny – część drogi wodnej o określonej głębokości i opublikowanej w wydawnictwach nawigacyjnych;
- n) tor wodny Świnoujście – Szczecin – odpowiednio oznakowaną drogę wodną o określonej głębokości, łączącą port Świnoujście z portem Szczecin, biegnącą od główek falochronu w Świnoujściu (km 0,0), Kanałem Piastowskim, przez Zalew Szczeciński i Roztokę Odrzańską, dalej rzeką Odra i Przekopem Mieleńskim do trawersu północnego narożnika Nabrzeża Katowickiego w porcie Szczecin (km 67,8).
- o) 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 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177);
- p) ładunki niebezpieczne:
 - ładunki niebezpieczne według IMDG Code,
 - ładunki niebezpieczne luzem: oleje wymienione w Załączniku I Konwencji MARPOL 73/78, ładunki chemiczne wymienione w Załączniku II Konwencji MARPOL 73/78, skroplone gazy węglowodorowe i ciekłe gazy chemiczne według IGC Code;
- q) ciecze łatwo palne – ciecze, które stanowią ładunek, a których temperatura zapłonu wynosi 60 °C i poniżej według próby w tyglu zamkniętym;
- r) przedsiębiorstwo armatorskie - właściciel, operator statku lub jakakolwiek organizacja, osoba taka jak zarządca albo czarterujący, która przyjęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która po przyjęciu tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć wszelkie obowiązki i pełny zakres odpowiedzialności przewidziane w ISM Code;
- s) ISM Code - międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom, uchwalony przez IMO rezolucją A.741(18);
- t) holownik – każdy statek zajęty holowaniem innego statku;
- u) System Kontroli Ruchu Statków (Vessel Traffic System) zwany w skrócie VTS - system zarządzania i kontroli ruchu statków ustanowiony i zarządzany przez Dyrektora Urzędu

Morskiego w Szczecinie, obowiązujący na obszarze od redy w morzu do portu w Świnoujściu, na torze wodnym Świnoujście - Szczecin, w portach Szczecin, Police i Świnoujście;

- v) żegluga portowa - żegluga w obrębie portów (z wyłączeniem kotwiczowisk i obszarów leżących na Zatoce Pomorskiej), łącznie z Kanałem Piastowskim, Roztoką Odrzańską i Zalewem Kamińskim. Granicą między Roztoką Odrzańską a Zalewem Szczecińskim jest linia przechodząca przez obie stawy IV Bramy Torowej;
- w) żegluga osłonięta – żegluga po Zalewie Szczecińskim;
- x) obszar VTS - obszar geograficzny, którego granice zdefiniowano w załączniku nr 1 i 2 do zarządzenia, obejmujący określony obszar operowania VTS;

§ 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.

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 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, lub innego upoważnionego pracownika urzędu morskiego, 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. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu, każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż.

3. 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, porządku portowego i ochrony środowiska są natychmiast wykonalne, chyba że termin ich realizacji został wyraźnie określony.

§ 12. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku jest kapitan (kierownik) statku, a przez użytkownika - dyrektor albo kierownik właściwego działu służby.

Rozdział II

Zgłoszenia statków, system meldunkowy

§ 13.1. Każdy statek o długości 20 m i więcej, nie może wejść do portu, uprawiać żeglugi w jego obszarze ani wyjść z portu bez zezwolenia kapitanatu portu lub bez zezwolenia VTS w portach, w których system ten obowiązuje.

2. W celu uzyskania zezwolenia o którym mowa w ust. 1., statek powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu lub z VTS tam, gdzie system ten obowiązuje.

§ 14.1. Kapitan każdego statku przed wejściem lub wyjściem z portu powinien zgłosić statek do kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, podając jednocześnie plan podróży określony w systemie meldunkowym, stanowiącym odpowiednio załącznik nr 3 i 4 do zarządzenia.

2. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien niezwłocznie po przybyciu statku do portu oraz przed jego wyjściem z portu złożyć w kapitanacie portu pisemne zgłoszenia wejścia lub wyjścia statku z portu, według wzoru IMO stanowiącego załącznik nr 5 do zarządzenia, chyba, że kapitan portu zarządzi inny termin składania zgłoszeń, mając na uwadze właściwe funkcjonowanie służb portowych.

3. Wraz z pisemnym zgłoszeniem wejścia lub wyjścia statku przewożącego ładunki niebezpieczne według IMDG Code, należy przedłożyć oryginał manifestu ładunków niebezpiecznych według wzoru IMO, stanowiącego załącznik nr 6 do zarządzenia.

§ 15.1. Kapitan statku przewożącego ładunki niebezpieczne, ciecze łatwo palne lub nie odgazowanego po ich przewozie, albo jego upoważniony przedstawiciel, z wyprzedzeniem co najmniej na 24-godziny przed spodziewanym wejściem do portu powinien niezależnie od zgłoszenia, o którym mowa w § 14 ust. 1 dokonać zgłoszenia statku do kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, podając jednocześnie plan podróży, określony w systemie meldunkowym, stanowiącym odpowiednio załącznik nr 3 i 4 do zarządzenia.

2. Jeżeli czas przejścia statku z ostatniego portu jest krótszy niż 24-godziny zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 należy dokonać natychmiast po wyjściu z ostatniego portu.

3. Kapitan statku przewożącego ładunki niebezpieczne według IMDG Code, albo jego upoważniony przedstawiciel wraz ze zgłoszeniem, o którym mowa w ust. 1. lub 2, powinien przedłożyć kopię manifestu ładunków niebezpiecznych według wzoru IMO, stanowiącego załącznik nr 6 do zarządzenia.

4. Zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1. należy również dokonać przed wyjściem statku z portu z wyprzedzeniem co najmniej 4-godzinnym.

§ 16.1. Kierownicy statków, w szczególności jednostek sportowych, żeglugi śródlądowej oraz kutrów i łodzi rybackich, obowiązani są przed rozpoczęciem żeglugi oraz wyjściem z portu lub przystani w morze, zapoznać się z aktualnymi warunkami pogodowymi i aktualną prognozą meteorologiczną, ogłoszoną w komunikatach radiowych, na najbliższy okres czasu (siła wiatru i stan morza).

2. Kierownicy statków wymienionych w ust. 1, podejmują decyzję o wyjściu z portu lub przystani w morze na podstawie posiadanych dokumentów bezpieczeństwa statków i warunków pogodowych. Przy zgłaszaniu wyjścia z portu lub przystani kierownicy kutrów i łodzi rybackich obowiązani są podać do kapitanatu (bosmanatu) portu informacje dotyczące planowanego akwenu połowowego i czasu powrotu.

3. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich w portach, w których nie ma całodobowej służby dyżurnej, obowiązani są informować o wyjściu i wejściu do portu oraz akwenu, w którym będą wykonywać połowy, a także przewidzianym czasie powrotu do portu przekazywać w sposób określony przez kapitanat (bosmanat) portu.

4. Kierownicy przystani dla jachtów i jednostek sportowych lub ich upoważnieni przedstawiciele, zobowiązani są prowadzić rejestr wejść i wyjść tych jednostek. Obowiązek wpisu do rejestru informacji związanych z bezpieczeństwem żeglugi jednostki, ze szczególnym uwzględnieniem czasu wyjścia, liczby osób, planowanego rejonu żeglugi i czasu powrotu, spoczywa na kierownikach jachtów i jednostek sportowych.

5. W morskich przystaniach rybackich, kierownicy łodzi rybackich obowiązani są prowadzić rejestr wejść i wyjść 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 na morze mogą zostać poddane kontroli przez kapitanat (bosmanat) portu.

§ 17.1. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, służby celnej, urzędu morskiego i dozorcze bez względu na długość, zwolnione są od obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w § 14 ust. 1 i 2, uzyskania zezwolenia na wejście do portu, uprawianie żeglugi w jego obszarze i wyjście z portu, a także od stosowania się do systemów meldunkowych, określonych w załącznikach nr 3 i 4 do zarządzenia.

2. Jednostki wymienione w ust. 1, o długości 20 m i większej, powinny jednak zgłaszać drogą radiową UKF, do kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, każdorazowe wejście i wyjście z portu.

3. Od obowiązku składania pisemnych zgłoszeń wejścia i wyjścia z portu zwolnione są statki morskie nie przeznaczone do przewozu ładunków, uprawiające żeglugę krajową.

§ 18. Zabrania się wejścia i wyjścia z portu statkom załadowanym powyżej dopuszczalnych, określonych certyfikatem, granic zanurzenia statku.

§ 19.1. Statek nie może wejść do portu, uprawiać żeglugi w jego obszarze ani wyjść z portu bez zezwolenia kapitana portu, jeżeli istnieje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności gdy:

- a) przewozi ładunki niebezpieczne albo ciecze łatwo palne, bądź jest nieodgazowany po ich przewozie,
- b) holuje wraki,
- c) holuje jednostki bez własnego napędu o długości powyżej 50 m,
- d) posiada przecieki kadłuba, albo na którym w czasie podróży miał miejsce pożar,

- e) jest nadmiernie przegłębiany lub wykazuje niebezpieczny przechył,
- f) z powodu doznanych uszkodzeń spowodować może zanieczyszczenie środowiska,
- g) nie posiada świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinien je posiadać.

2. Wymienione w ust.1 statki przed przybyciem na redę (kotwiczowisko) lub rozpoczęciem żeglugi powinny zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

3. Warunki wejścia do portu statków, o których mowa w ust. 1 lit. b) – g) każdorazowo określa kapitan portu.

§ 20.1. Zabrania się wyjścia z portu:

- a) statkom załadowanym ponad dopuszczalne zanurzenie przy nabrzeżu lub wykazującym niebezpieczny przechył,
- b) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa,
- c) statkom, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumentach bezpieczeństwa,
- d) statkom, których zatrzymanie zarządzono orzeczeniem sądu,
- e) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitanatu portu,
- f) statkom, których zatrzymanie zarządzono na wniosek Straży Granicznej lub służby celnej,
- g) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych,
- h) statkom, które nie zdały w porcie nieczystości, o których mowa w § 168 ust. 3 - 6, o ile taki obowiązek wynika z przepisów o ochronie środowiska;
- i) statkom, na których kapitan, (kierownik) ma z jakichkolwiek powodów ograniczoną zdolność osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku.

2. W przypadku, gdy statek doznał awarii, kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przed wyjściem statku z portu obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu odpowiedni dokument wraz z jego kopią lub uwierzytelnionym odpisem stwierdzającym, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywrócić.

§ 21.1. Statki przewożące więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie mogą wyjść z portu ani wejść do portu, jeżeli nie posiadają certyfikatu zabezpieczenia finansowego dla statków przewożących olej.

2. Statki o których mowa w ust.1 powinny przed wejściem albo wyjściem z portu zgłosić do kapitanatu portu datę ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego.

§ 22. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej i sanitarnej, o ile taka odprawa jest wymagana odrębnymi przepisami.

Rozdział III

Korzystanie z systemu VTS

§ 23. Korzystanie z systemu VTS, z zastrzeżeniem § 17, jest obowiązkowe dla następujących statków, znajdujących się lub zamierzających wejść w obszary VTS, określone w załącznikach nr 1 i 2 do zarządzenia:

- 1) każdego statku z własnym napędem lub zespołu holowniczego albo pchanego o długości całkowitej 20 m i więcej - w czasie kiedy nawiguje,
- 2) każdego statku z ładunkiem niebezpiecznym,
- 3) każdego statku uprawnionego do zarobkowego przewozu pasażerów - w czasie ich przewozu.

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

§ 25. 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.

§ 26.1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego VTS informuje o warunkach panujących na obszarze VTS, a w szczególności o:

- a) wszelkich niebezpieczeństwach,
- b) skupiskach statków,
- c) natężeniu ruchu,
- d) 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 kotwicowisk,

2. VTS organizuje ruch statków oraz prowadzi jego nadzór i kontrolę polegającą w szczególności na:

- a) planowaniu ruchu statków na obszarze VTS,
- b) wyznaczaniu czasu wejścia lub wyjścia statków z określonych obszarów VTS,
- c) wyznaczaniu punktów meldunkowych i procedur zachowania się,
- d) nakładaniu na statki wymagań, dotyczących harmonogramu przejścia torem wodnym.

3. Informacje, o których mowa w ust. 1 są nadawane o określonym czasie lub kiedy VTS uzna to za celowe, albo na życzenie statku znajdującego się lub zamierzającego wejść w obszar VTS.

§ 27.1. Każdy statek korzystający z VTS, powinien prowadzić nasłuch na wyznaczonych częstotliwościach, określonych w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 7 do zarządzenia. Obowiązkiem statku jest odpowiadać bez zwłoki na wywołania VTS i porozumiewać się z operatorem w języku polskim albo angielskim.

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

- 1) o ofiarach wypadków morskich,
- 2) o udziale w kolizjach zarówno z obiektami stałymi jak i pływającymi,
- 3) o przypadkach zanieczyszczenia środowiska morskiego,
- 4) o awariach względnie nieprawidłowościach działania oznakowania nawigacyjnego,
- 5) o wszelkich warunkach mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi,
- 6) o niewłaściwie działającym wyposażeniu statkowym, mogącym mieć wpływ na bezpieczną nawigację,

- 7) o sytuacjach podlegających zgłoszeniu w związku z przewozem ładunków niebezpiecznych,
- 8) o wszelkich niebezpiecznych warunkach, w których statek zmuszony jest manewrować.

§ 28.1. Każdy statek, o którym mowa w § 23 i § 25, zbliżający się do obszaru VTS lub nawigujący w obszarze VTS ma obowiązek, zgodnie z systemem meldunkowym obowiązującym w obszarach VTS Świnoujście i 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.

§ 29.1. 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) 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 7 do zarządzenia.

Rozdział IV

Zasady ruchu statków

§ 30. Statek zamierzający wejść do portu Świnoujście z Zatoki Pomorskiej, o ile nie może mijać się ze statkiem wychodzącym z portu Świnoujście, powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu chyba, że kapitanat portu lub VTS zarządzi inaczej.

§ 31. 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 przepisy portowe lub zasady ruchu dla danego akwenu stanowią inaczej.

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

2. Ruch jednostek pod żaglami na torach wodnych, kotwicowiskach i obszarach wód portowych dozwolony jest wyłącznie w dzień i przy widzialności powyżej 5 kabli (926 m).

§ 33. Statki wykonujące kalibrację radionamiernika lub kompensację i określanie dewiacji kompasów magnetycznych na redzie, kotwicowiskach i torach wodnych nie korzystają z żadnych przywilejów w zakresie prawa drogi. Osoby kierujące tymi statkami winny mieć na uwadze, że statki te nie mogą stanowić przeszkody dla innych statków korzystających z toru wodnego, redy i kotwicowisk.

§ 34.1. Dla statków i zestawów o długości całkowitej 20 m i większej, żegluga przy widzialności poniżej 1 Mm (1852 m) dozwolona jest, o ile posiadają one sprawny radar.

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

§ 35. Zabrania się statkom idącym po torach wodnych w szyku jeden za drugim, zbliżania się do siebie na odległość mniejszą niż 2 kable (370 m). Zakaz ten nie dotyczy statków odbywających żeglugę w lodach oraz statków, które uzyskały zgodę na wyprzedzanie.

§ 36. Wyprzedzanie statków na torze wodnym Szczecin - Świnoujście dozwolone jest tylko na odcinku od Karsiboru (10,0 km toru) do północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km toru) oraz od zakrętu Mańków (trawers stawy Mańków Dolna - 43,0 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. Powyższe postanowienie nie dotyczy jednostek pasażerskich żeglugi osłoniętej.

§ 37.1. Statek, który zamierza przeciąć tor wodny, powinien ustąpić z drogi statkowi, który może bezpiecznie nawigować wzdłuż toru wodnego.

2. Statek nawigujący na torze wodnym innym, niż tor wodny Świnoujście – Szczecin, powinien ustąpić z drogi statkowi o długości 20 m i większej nawigującemu na torze wodnym Świnoujście – Szczecin, chyba że VTS zarządzi inaczej lub statki uzgodnią droga radiową inny sposób mijania.

3. Przecinanie kursu przed dziobem statku płynącego wzdłuż toru wodnego może odbywać się tylko za zgodą tego statku i w odległości nie mniejszej niż 5 kabli (926 m).

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

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

§ 40. 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.

§ 41.1. 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:

- a) "otwarte przejście" są dwa zielone światła stałe, umieszczone w linii poziomej,
- b) "zamknięte przejście" są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej,
- c) "przygotowanie przejścia do otwarcia" są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa zielone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi,

d) "przygotowanie przejścia do zamknięcia" są dwa zielone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa czerwone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi.

4. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty pokazywane są dwa czerwone światła pulsujące umieszczone w linii poziomej.

5. Do czasu otrzymania sygnału wolnego przejścia, statek nie powinien zbliżyć się do mostu na odległość mniejszą niż 100 m.

§ 42. 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 wytyczonej tablicami ostrzegawczymi.

§ 43.1. Miejsce kotwiczenia statku wyznacza kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

2. Maksymalne dopuszczalne zanurzenie statków na kotwiczowiskach redy portu Świnoujście, określa poniższa tabela:

Nazwa kotwiczowiska	Maksymalne zanurzenie
1A	7,0m
1B	6,0m
2A	9,5m
2B	11,0m
Kwarantannowe	11,0m
3	12,8m

§ 44.1. 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.

4. Statek zmuszony do zakotwiczenia na torze wodnym powinien w miarę możliwości unikać kotwiczenia w linii nabieżnika i światła sektorowych oraz niezwłocznie powiadomić kapitanat portu 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, 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 tego rodzaju 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.

§ 45.1. Zespoły holownicze, w skład których wchodzi obiekty holowane o długości 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, określające warunki, na jakich mogą uprawiać żeglugę na tych akwenach.

2. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej lub pchanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

3. Jednoczesne holowanie i pchanie jednostek pływających na obszarze wód morskich jest zabronione.

§ 46.1. Maksymalna długość zestawów pchanych żeglugi śródlądowej, portowej i ostoniętej, poruszających się po morskich wodach wewnętrznych nie może przekraczać 156 m przy szerokości do 11,45 m lub nie może przekraczać 140 m i szerokości dwóch barek.

2. Wielkość zestawów pchanych udających się z portu Trzebież przez Zalew Szczeciński do Niemiec, nie może przekraczać 175 m długości całkowitej i szerokości łącznej dwóch barek.

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

4. Pchanie barek w żegludze portowej dozwolone jest przy sile wiatru do 9°B dla barek załadowanych i do 7°B dla barek pustych. Za barcę pustą uważa się barcę, 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.

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

§ 48.1. Na odcinku rzeki Odry, między stoczną produkcyjną a wyspami Dolno-Okrętową i Górno-Okrętową w Szczecinie, ruch statków jest zamknięty. W wyjątkowych przypadkach zezwolenia na otwarcie ruchu udziela kapitanat portu.

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

3. Na odcinku kanału Duńczyca wzdłuż nabrzeża Starówka w Szczecinie obowiązuje ruch jednokierunkowy w górę rzeki. Kapitanat portu może wyrazić zgodę na ruch jednostek w dół rzeki, przy zachowaniu zasady ruchu jednokierunkowego.

§ 49.1. Statki przewożące ładunki niebezpieczne:

- a) klasy 1.1, 1.2, 1.3 oraz klasy 2.1 i 2.3 IMDG Code w ilościach powyżej 1 tony, a na statku pasażerskim powyżej 100 kg,
- b) gazy skroplone luzem według IGC Code albo nieodgazowane po ich przewozie,
- c) ciecze łatwo palne luzem albo nieodgazowane po ich przewozie,

nie mogą mijać się z innymi statkami w obszarach portów oraz na torze wodnym od pary pław 7-8 na Zatoce Pomorskiej do zakrętu Karsibór (10,5 km) i od Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S) do portu w Szczecinie, za wyjątkiem jednostek żeglugi portowej i śródlądowej.

2. Ruch jednostek żeglugi portowej i śródlądowej w czasie mijania, powinien być podporządkowany ruchowi statku przewożącego ładunek niebezpieczny. Jednostki żeglugi portowej i śródlądowej podczas mijania powinny zmniejszyć szybkość do sterownej z możliwością zatrzymania włącznie i umożliwić bezpieczne przejście statku przewożącego ładunek niebezpieczny.

§ 50. Z zastrzeżeniem § 49:

1.

a) Na odcinku toru wodnego prowadzącego z redy do portu w Świnoujściu od pary pław Nr 1-2:

"1" - Szer. = $54^{\circ} 02,4' N$ Dług. = $014^{\circ} 14,7' E$

"2" - Szer. = $54^{\circ} 02,4' N$ Dług. = $014^{\circ} 14,9' E$

do pary pław Nr 7 - 8:

"7" - Szer. = $53^{\circ} 56,5' N$ Dług. = $014^{\circ} 16,4' E$

"8" - Szer. = $53^{\circ} 56,5' N$ Dług. = $014^{\circ} 16,6' E$

dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o zanurzeniu do 9,15 m.

b) Na odcinku toru wodnego, wymienionym w ust. 1 lit. a) 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.

a) Na odcinku toru wodnego: od pary pław Nr 7 - 8 (współrzędne geograficzne jak w ust. 1 lit. a) do Orlego Przesmyku (63,0 km) w Szczecinie, dozwolony jest ruch dwukierunkowy dla statków o zanurzeniu do 7,40 m, pod warunkiem, że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 320 m,

b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 2 lit. a) 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.

a) W stosunku do postanowień ust. 2 ograniczenie ruchu dwukierunkowego następuje na odcinku: od pary pław Nr 7 - 8:

"7" - Szer. = $53^{\circ} 56,5' N$ Dług. = $014^{\circ} 16,4' E$

"8" - Szer. = $53^{\circ} 56,5' N$ Dług. = $014^{\circ} 16,6' E$

do pławy "D" - Szer. = $53^{\circ} 55,3' N$ Dług. = $014^{\circ} 16,9' E$

Na tym odcinku 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.

b) W stosunku do postanowień ust. 2 rozszerzenie zakresu ruchu dwukierunkowego następuje na odcinku od pławy "D" - Szer. = $53^{\circ} 55,3' N$ Dług. = $014^{\circ} 16,9' E$ do północnego cypla półwyspu Kosa (3,7 km). Na tym odcinku:

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

- statki o zanurzeniu do 7,40 m mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu do 9,50 m, pod warunkiem, że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 320 m.

c) W stosunku do postanowień ust. 2 ograniczenie ruchu dwukierunkowego następuje na odcinku od północnego cypla półwyspu Kosa (3,7 km) do zakrętu Karsibór (10,5 km). Na tym odcinku statki o długości całkowitej powyżej 160 m lub zanurzeniu powyżej 7,40 m mogą być mijane przez statki o długości całkowitej do 120 m i zanurzeniu do 6,10 m.

d) W stosunku do postanowień ust. 2 rozszerzenie zakresu ruchu dwukierunkowego następuje na niżej wymienionych odcinkach toru wodnego:

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

– od zakrętu Mańków (trawers stawy Mańków Dolna) do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S).

Na powyższych odcinkach toru wodnego 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.

- a) Na odcinku toru wodnego od Orlego Przesmyku do Basenu Górniczego w Szczecinie, 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 m z zastrzeżeniem ust. 4 lit. c).
- b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 4 lit. a) statki o zanurzeniu do 7,40 m i długości całkowitej do 160 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 5,50 m i długości całkowitej do 80 m.
- c) Przepis ust. 4 lit. a) nie ma zastosowania w stosunku do dźwigów pływających, statków żeglugi śródlądowej pchanych więcej niż jednosegmentowych oraz holowanych, które nie mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu większym niż 7,40 m lub długości całkowitej większej niż 160 m.

5. W uzasadnionych przypadkach właściwy terytorialnie kapitan portu może określić zasady ruchu statków na poszczególnych odcinkach toru wodnego w sposób odmienny od ustaleń zawartych w ust. 1 - 4.

§ 51. Statki, które z uwagi na ich zanurzenie lub charakter przewożonego ładunku nie mogą mijać się z innymi statkami na torze wodnym Świnoujście - Szczecin, korzystają z mijanek i kotwicowisk wyznaczonych przez kapitanat portu lub VTS.

§ 52. 1. Z toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na całej jego długości, korzystają statki i zestawy pchane lub holowane o zanurzeniu przekraczającym 3 m.

2. Statki i zestawy pchane lub holowane o zanurzeniu do 3 m korzystają z toru wodnego Świnoujście - Szczecin za wyjątkiem:

- a) odcinka toru wodnego na Zalewie Szczecińskim między parami pław 1-2 i 9-10. Na tym odcinku jednostki obowiązane są poruszać się poza torem wodnym w pasie o szerokości 200 m; płynące w kierunku N - na wschód od linii czerwonych pław; płynące w kierunku S - na zachód od linii zielonych pław wyznaczających tor wodny Świnoujście - Szczecin,
- b) odcinka toru wodnego Szeroki Nurt. Żegluga jednostek w tym rejonie powinna odbywać się Wąskim Nurtem (Kanałem Polickim).

3. Operator VTS Szczecin może wyrazić zgodę na odbywanie żeglugi przez statki i zestawy wymienione w ust.2, na całej długości toru wodnego Szczecin – Świnoujście, jeżeli pozwalają na to warunki atmosferyczne i natężenie ruchu na torze wodnym.

§ 53. 1. Statki wchodzące do portu w Świnoujściu i wychodzące z tego portu nie mogą przekraczać 260 m długości całkowitej, 42 m szerokości i 12,80 m zanurzenia dla wody słodkiej i dla stanu wody nie mniejszego od 480 na łatach pomiarowych w porcie.

2. Wyjście z obrotu lub wejście statków o długości przekraczającej 240 m dopuszcza się tylko w porze dziennej, na warunkach określonych przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów.

3. Wyjście bez obrotu statków o długości przekraczającej 240 m dopuszcza się także w porze nocnej, na warunkach określonych przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów.

4. Wejście statków o długości całkowitej od 220 m do 240 m w sytuacji wystąpienia prądu o szybkości powyżej 0,5 węzła, dozwolone jest jedynie na warunkach określonych przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów.

§ 54.1. Długość całkowita statków wchodzących i wychodzących z portu Szczecin i portu morskiego Police nie może przekraczać 215 m, a szerokość całkowita 31 m.

2. Zanurzenie statków wchodzących i wychodzących z portu Szczecin i portu morskiego Police nie może przekraczać 9,15 m przy długości całkowitej do 160 m.

3. Wzajemny stosunek dopuszczalnych długości, szerokości i zanurzenia dla statków o długości ponad 160 m określa tabela, stanowiąca załącznik nr 8 do zarządzenia.

4. Statki, których załadunek jest przewidziane do zanurzenia określonego w ust. 2 i 3, winny być zgłoszone do właściwego terytorialnie kapitanatu portu lub VTS co najmniej na 12 godzin przed zakończeniem załadunku w Szczecinie lub odładowania w Świnoujściu.

5. Statki o długości od 180 do 200 m dopuszcza się do ruchu w porze nocnej, każdorazowo na warunkach określonych przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów i przy widzialności nie mniejszej niż 2 Mm.

6. Statki o długości ponad 200 m lub zanurzeniu przekraczającym 9,00 m dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej, przy widzialności nie mniejszej niż 2 Mm.

§ 55. W porcie barkowym Police obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość statków mogących zawijać do portu - 120m,
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Szczecin,
- 3) obracanie statku może odbywać się wyłącznie z pilotem,
- 4) podczas obracania statku o długości większej niż 85 m, na przeciwległym nabrzeżu nie może znajdować się żadna inna jednostka pływająca.

§ 56. W porcie Trzebież obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość statków mogących zawijać do portu wynosi 90 m, a maksymalna szerokość – 20 m,
- 2) 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,
- 3) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej,
- 4) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Trzebież,
- 5) warunki wejścia i wyjścia z portu statków o długości ponad 75 m lub szerokości ponad 13 m oraz wszystkich statków przy sile wiatru powyżej 6°B, każdorazowo określa Kapitan Portu Trzebież.

§ 57. W porcie Stepnica obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość statków mogących zawijać do portu wynosi 75 m, a maksymalna szerokość – 13m,
- 2) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej,
- 3) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Szczecin,
- 4) warunki wejścia i wyjścia z portu statków o długości ponad 60 m lub szerokości ponad 11 m oraz wszystkich statków przy sile wiatru powyżej 5°B, każdorazowo określa Kapitan Portu Trzebież.

§ 58. W porcie Nowe Warpno obowiązują następujące zasady ruchu statków cumujących przy Nabrzeżu Przemysłowym (odpraw granicznych):

- 1) maksymalna długość statków mogących zawijać do portu wynosi 40 m, a maksymalna szerokość – 8 m,

- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Nowe Warpno,
- 3) żegluga może odbywać się wyłącznie cyklicznie w odstępach nie mniejszych niż 30 minutowych w porze dziennej,
- 4) wejście i wyjście statków z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm,
- 5) warunki żeglugi przy sile wiatru powyżej 6°B każdorazowo określa Bosman Portu Nowe Warpno.
- 6) łączna moc maszyn statku nie może przekraczać 300 kW,

§ 59. W porcie Wolin obowiązują następujące zasady ruchu statków:

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

§ 60. W porcie Dziwnów obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość statków mogących zawijać do portu wynosi 60 m, a maksymalna szerokość – 11,5 m,
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Dziwnów,
- 3) w zależności od warunków żeglugi kapitan portu może nakazać wejście lub wyjście statku w asyście radaru brzegowego,
- 4) wejście i wyjście z portu dozwolone jest dla stanu morza do 5°B,
- 5) warunki wejścia i wyjścia z portu statków przy sile wiatru powyżej 8°B, każdorazowo określa Kapitan Portu Dziwnów.

§ 61. W porcie Mrzeżyno obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość statków mogących zawijać do portu wynosi 12 m, a maksymalna szerokość – 4 m,
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Mrzeżyno,
- 3) wejście i wyjście z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 2 Mm oraz dla siły wiatru do 3°B i stanu morza do 2°B.

§ 62. W porcie Kamień Pomorski obowiązują następujące zasady ruchu statków:

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

§ 63.1. 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 § 53 - § 62. W takiej sytuacji kapitan portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, każdorazowo określa warunki uprawiania żeglugi przez statek.

2. Kapitan portu może ograniczyć ruch statków o parametrach zbliżonych do maksymalnych, określonych w § 53 – § 62, w zależności od warunków hydrometeorologicznych i nawigacyjnych.

3. Przy stanie wody w porcie poniżej 500 na łacie pomiarowej, dopuszczalne zanurzenia zmniejsza się o poprawkę będącą aktualną różnicą stanu wody wyrażoną w centymetrach.

4. 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.

§ 64.1. 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 falowania wody.

3. Maksymalne, dopuszczalne szybkości na poszczególnych odcinkach toru wodnego Szczecin - Świnoujście określa poniższa tabela:

Lp.	Odcinek toru wodnego	Szybkość maksymalna w węzłach
1.	od kotwiczowiska w morzu do pary pław nr 7-8	12
2.	od pary pław nr 7-8 do Bramy Torowej nr 1	8
3.	od Bramy Torowej nr 1 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 do portu w Szczecinie oraz na akwenach portu	8

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

5. W portach i przystaniach rybackich oraz na torach wodnych prowadzących do nich, szybkość statków nie może przekraczać 5 węzłów.

6. Przy wyprzedzaniu statek, który godzi się na wyprzedzenie, winien zredukować szybkość do granic sterowności, 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 Nr 7-8. Jednostki te są jednak obowiązane do zachowania należytej ostrożności i bezpiecznej odległości od wyprzedzanych i wymijanych statków.

8. Przy mijaniu przez statki:

- a) statków stojących na kotwicy, pracujących pogłębiarek oraz statków hydrograficznych, należy szybkość statku zredukować do takiej, która nie powoduje falowania wody,
- b) 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 właściwy terytorialnie kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

§ 65. Jednostki takie jak wodoloty, poduszkowce, katamarany, które ze względu na charakter eksploatacji, zamierzają na obszarze portów, przystani, kotwiczowisk i torów wodnych uprawiać żeglugę z szybkościami większymi aniżeli określone w § 64 ust. 3, obowiązane są posiadać zezwolenie na uprawianie tej żeglugi wydane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 66. Ograniczenia szybkości określone w § 64 nie mają zastosowania do statków Straży Granicznej, Policji, służby celnej, urzędów morskich, dozorczych i pilotowych oraz statków podążających do akcji ratowniczej. Statki udające się do akcji ratowniczej powinny zgłosić fakt przekroczenia szybkości do właściwego terytorialnie kapitanatu portu lub operatorowi VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

§ 67. 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. 23.00 a 05.00 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.

§ 68. W okresie zimowym portowa żegluga promowa objęta jest podczas akcji przeciwlodowej pomocą lodołamaczy w każdym przypadku, kiedy zajdzie tego potrzeba. Przewóz pasażerów innymi jednostkami niż promowe lub pasażerskie ze względu na warunki lodowe jest surowo zabroniony.

§ 69. 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

§ 70. 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.

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

§ 72.1. Statki w drodze:

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

2) od trawersu północnego cypla półwyspu Kosa w Świnoujściu do portu w Szczecinie i Policach oraz w porcie Szczecin i Police o zanurzeniu ponad 7,40 m lub długości 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 Świnoujście - Szczecin powinien, oprócz światel 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, skąd będzie najlepiej widoczna, a w nocy oprócz światel przepisanych w m.p.z.z.m. światło żółte błyskowe nad przednim światłem masztowym o charakterystyce od 15 do 60 błysków na minutę.

§ 73. Statki przewożące ładunki niebezpieczne, o których mowa w § 49 ust.1, powinny oprócz światel i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:

- a) światło czerwone, widoczne dookoła widnokregu,
- b) dodatkowo w dzień flagę "B" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

§ 74.1. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, służby celnej, urzędu morskiego, służby SAR i dozorczej, gdy pełnią służbę, mogą w celu zwrócenia na siebie uwagi oprócz światel i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać:

- a) światło niebieskie błyskowe lub stałe widoczne dookoła widnokregu,
- b) dodatkowo w dzień flagę służbową, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

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

§ 75.1. 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 światel 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.

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

§ 77. W określonych niżej sytuacjach statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

- a) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (.-.),
- b) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, dwa długie, jeden krótki (---),
- c) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (-...-),
- d) dla wezwania o włączenie UKF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (-.-).

§ 78.1. Na obszarze VTS Świnoujście, statki zbliżające się do punktów przepraw promowych, powinny nadać na kanale roboczym UKF dla danego VTS, 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 Karsibórz - komunikat kierowany do promów przeprawy w Karsiborzu,
 - b) na trawersie światła Mielin N, w celu ostrzeżenia promów miejskich w Świnoujściu - komunikat kierowany do promów miejskich w Świnoujściu.

2. Na obszarze VTS Szczecin, statki powinny nadać na kanale roboczym UKF dla VTS, 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,
 - c) na trawersie nabrzeża Zbożowego, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do Orlego Przesmyku,
 - d) na trawersie Plaży Mieleńskiej, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do Orlego Przesmyku.

3. Jednostki zamierzające wejść na lub przecinać tor wodny Świnoujście - Szczecin, obowiązane są nadać komunikat ostrzegawczy, adresowany do wszystkich statków na kanale roboczym VTS.

4. Barki lub zestawy barkowe, zbliżające się do toru wodnego Świnoujście - Szczecin z kierunków zasłoniętych powinny nadać komunikat ostrzegawczy na kanale roboczym VTS, adresowany do wszystkich statków.

Rozdział VI

Pilotaż

§ 79.1. Do korzystania z usług pilota, z zastrzeżeniem ust. 2, obowiązane są:

- a) statki oraz zestawy pchane lub holowane w porcie Świnoujście, o długości całkowitej 60 m i większej, za wyjątkiem statków cumujących w basenach Bałtyckim i Atlantyckim oraz Morskiej Stoczni Remontowej, które obowiązane są do korzystania z usług pilota, bez względu na ich długość całkowitą,
- b) statki oraz zestawy pchane lub holowane w porcie Szczecin lub Police, o długości całkowitej 50 m i większej,

- c) statki oraz zestawy pchane lub holowane w portach innych, niż wymienione w lit. a) i b) o długości całkowitej 40 m i większej,
- d) statki, bez względu na długość, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności statki wymienione w § 19, ust.1 niniejszego zarządzenia,
- e) statki pasażerskie bez względu na długość.

2. Zwolnione z obowiązku korzystania z usług pilota są:

- a) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, służby celnej, urzędu morskigo, polskiej służby SAR i dozorcze,
- b) statki, których kapitanowie posiadają zwolnienie z obowiązku korzystania z usług pilota wydane na podstawie odrębnych przepisów, w ramach posiadanego zwolnienia,
- c) statki, których kapitanowie posiadają dyplom pilota morskigo i ważne uprawnienia pilotowe wydane przez Dyrektora Urzędu Morskigo w Szczecinie, w ramach posiadanych uprawnień,
- d) statki żeglugi śródlądowej, inne niż pasażerskie oraz przewożące ładunki niebezpieczne lub ciecze łatwo palne albo nieodgazowane po ich przewozie, których kapitanowie posiadają patent uprawniający do żeglugi po wodach morskich, wydany zgodnie z przepisami o kwalifikacjach załóg w żegludze śródlądowej, lub posiadają dyplom oficera pokładowego statku morskigo.

3. Zasady i warunki uzyskania zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

4. Kapitan portu może nakazać każdemu statkowi korzystanie z usług pilota jeżeli uzna, że wymagają tego warunki bezpieczeństwa żeglugi.

§ 80. 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.

§ 81.1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego kwalifikacje i uprawnienia zawodowe określone w przepisach odrębnych.

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. Kapitan portu może zezwolić na pilotowanie przez oficera Polskiej Marynarki Wojennej okrętu wojennego o obcej przynależności państwowej, którego długość nie przekracza 85 m, wchodzącego do portu w Świnoujściu.

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

§ 83.1. Zamówienia pilota dokonuje kapitan statku lub jego agent w stacji pilotów:

- 1) dla statków wchodzących do portu na co najmniej 4 godziny przed obsadzeniem statku pilotem,
- 2) dla statków wychodzących z portu na co najmniej 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-2 albo Pilot-3, zgodnie z rejonami określonymi w § 84.

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 miejscami pracy pogłębiarek na torze wodnym Świnoujście-Szczecin oraz w portach Świnoujście, Szczecin i Police,
- 4) zmianami w oznakowaniu nawigacyjnym.

§ 84.1. 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 maksymalnym zanurzeniem w zakresie od 11,0m do 12,8m,
- 2) "Pilot-2" – przy pławach 1-2 dla statków z maksymalnym zanurzeniem w zakresie od 7,0m do 11,0m,
- 3) "Pilot-1" – przy pławach 5-6 dla statków z maksymalnym zanurzeniem poniżej 7,0m,
- 4) od miejsca postoju statków na kotwiczowiskach,
- 5) przy pławie TW-1 w rejonie II Bramy Torowej, do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

3. W uzasadnionych wypadkach 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 to powodować utrudnień w ruchu innych jednostek.

4. Pilot który zamierza obsadzić lub zejść ze statku w innym miejscu niż określone w ust. 2, może dokonać tego tylko w porozumieniu z kapitanem statku oraz ma obowiązek:

- a) zapoznać kapitana statku z warunkami żeglugi na danym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństw nawigacyjnych i ruchu innych jednostek;
- b) udzielić kapitanowi statku wszelkich informacji koniecznych dla bezpiecznej żeglugi statkiem;
- c) powiadomić o powodach i pozycji obsadzenia lub zejścia ze statku właściwy kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

§ 85. 1. Statki o długości całkowitej powyżej 140 m, wchodzące do portu i wychodzące z portu Szczecin, podlegają obowiązkowemu obsadzeniu przez pilota portowego.

2. Statki o długości całkowitej powyżej 160 m, wchodzące do portu i wychodzące z portu Police, podlegają obowiązkowemu obsadzeniu przez pilota portowego, z zastrzeżeniem ust. 4.

3. Kapitan portu może rozciągnąć obowiązek obsadzenia pilotem portowym na statki i zespoły holownicze inne, niż określone w ust. 1 i 2.

4. Kapitan portu może, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów zwolnić statek, o którym mowa w ust.2, wychodzący z portu Police, z obowiązku obsadzenia pilotem portowym, o ile zachowane zostaną zasady bezpieczeństwa żeglugi.

5. Statki przybywające z portu Szczecin lub Police i cumujące w porcie Świnoujście podlegają obowiązkowemu obsadzeniu przez pilota portowego, o ile długość całkowita statku przekracza 100 m, z wyjątkiem statków cumujących w basenach Bałtyckim i Atlantyckim oraz Morskiej Stoczni Remontowej, które winny być obsadzone przez pilota portowego, bez względu na ich długość całkowitą.

6. Statki odcumowujące w porcie Świnoujście i udające się do Szczecina lub Polic podlegają obowiązkowemu obsadzeniu przez pilota portowego, o ile długość całkowita statku przekracza 160 m lub zanurzenie jest większe niż 9,00 m.

7. Miejsce obsadzenia statku przez pilota portowego ustala szef pilotów.

§ 86.1. 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, tam gdzie system ten obowiązuje, może zezwolić na użycie holownika do przewozu pilota.

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

§ 87.1. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałoby to naruszenie przepisów portowych, albo że statek nie jest zdalny do żeglugi.

2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do 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. Każdorazowo przed wejściem na statek pilot obowiązany jest do odczytania aktualnego zanurzenia statku i powiadomienia o tym kapitanatu portu lub VTS.

§ 88. Statek, który w myśl przepisów niniejszego zarządzenia obowiązany jest do korzystania z usług pilota, może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju w porcie tylko przez przeciąganie się na linach wzdłuż tego samego wolnego nabrzeża, o ile uzyska na to zgodę kapitanatu portu.

§ 89.1. W przypadku wstrzymania wychodzenia statków pilotowych w morze ze względu na warunki sztormowe, 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 lub VTS na kanale roboczym UKF, podczas ruchu na torze wodnym.

2. W przypadku dysponowania przez port wolnym miejscem przy nabrzeżu postojowym, na wniosek kapitana statku, który nie decyduje się na wyjście z portu bez pilota w warunkach sztormowych, należy umożliwić mu zacumowanie i postój statku w celu przeczekania na poprawę pogody.

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

Rozdział VII

Holowanie i obsługa holownicza

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

§ 92. Wykonywanie usług holowniczych przez statki do tego nieprzeznaczone, bez zgody kapitana portu jest zabronione, z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 93.1. 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 o największej mocy maszyn.

§ 94. 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.

§ 95.1. 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.

§ 96. Uciąg na haku holownika powinien odpowiadać wielkości holowanego statku, istniejącym okolicznościom i warunkom holowania.

§ 97. 1. W portach Szczecin, Police i Świnoujście, z zastrzeżeniem ust. 2, obowiązane są korzystać z pomocy:

1) jednego holownika:

- a) statki o długości całkowitej powyżej 90m do 120m,
- b) statki o długości całkowitej od 75m do 90m w porcie Szczecin manewrujące z obrotem w kanale Dębickim, na rzekach Parnicy i Regalicy, w basenach: Wschodnim, Zachodnim, Warty, Noteckim, wzdłuż nabrzeży Starówka i Węgierskie,
- c) statki bez własnego napędu o długości całkowitej poniżej 60m,

2) dwóch holowników:

- a) statki o długości całkowitej powyżej 120m do 160m,
- b) statki na wyjściu bez obrotu, o długości całkowitej od 160m do 180m,
- c) statki bez własnego napędu o długości całkowitej od 60m do 120m,

3) trzech holowników:

- a) statki na wejściu oraz statki na wyjściu z obrotem, o długości całkowitej powyżej 160m do 180m,
- b) statki na wyjściu bez obrotu, o długości całkowitej powyżej 180m do 220m,
- c) statki bez własnego napędu o długości całkowitej powyżej 120m do 160m,

4) czterech holowników:

- a) statki na wejściu oraz statki na wyjściu z obrotem, o długości całkowitej powyżej 180m do 220m,
- b) statki o długości całkowitej ponad 220m,
- c) statki bez własnego napędu o długości całkowitej powyżej 160m.

2. W porcie Świnoujście w basenach Bałtyckim i Atlantyckim oraz Morskiej Stoczni Remontowej, obowiązane są korzystać z pomocy:

- 1) jednego holownika – statki o długości całkowitej od 75m do 95m,
- 2) dwóch holowników – statki o długości całkowitej powyżej 95m do 140m,
- 3) trzech holowników – statki o długości całkowitej powyżej 140m do 160m,
- 4) czterech holowników - - statki o długości całkowitej powyżej 160m.

3. Obowiązek określony w ust. 1 i 2 może ulec zmianie, o ile co innego wynika z instrukcji nawigacyjnej opracowanej dla danego nabrzeża lub rejonu portowego, uzgodnionej i zatwierdzonej przez kapitana portu.

4. Kapitan portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, może wyrazić zgodę na zmniejszenie liczby holowników, określonej w ust. 1 i 2, w przypadku posiadania przez nie napędu azymutalnego lub cykloidalnego i odpowiedniego uciągu w stosunku do wielkości statku.

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

6. W porcie Świnoujście, statki o długości całkowitej powyżej 160 m, obowiązane są przyjmować hol podany z holownika.

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

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

§ 99. Ilość holowników określona w § 97 i § 98 nie dotyczy jednostek żeglugi śródlądowej, portowej i osłoniętej. Liczba holowników lub pchaczy oraz zdolności manewrowe tych jednostek muszą zapewniać ich bezpieczne manewrowanie.

§ 100.1. Korzystanie z usług holowniczych w porcie Szczecin stosownie do zasad określonych w § 97 obowiązuje:

- 1) statki o długości do 120 m - od wejścia do Przekopu Mieleńskiego (rzeka Święta) do miejsca zacumowania i odwrotnie,
- 2) statki o długości ponad 120 m zdążające do nabrzeży i basenów leżących na południe od nabrzeża Huk - od nabrzeża Kra do miejsca zacumowania i odwrotnie,
- 3) statki zdążające do nabrzeży przy rzece Odra na północ od nabrzeża Huk - od trawersu południowego cypla wyspy Żurawiej do miejsca zacumowania i odwrotnie.

2. Korzystanie z usług holowniczych w porcie Police stosownie do zasad określonych w § 97 obowiązuje:

- 1) statki o długości powyżej 120 m cumujące w porcie morskim Police – od trawersu stawy Krępa Górna do miejsca zacumowania i odwrotnie,
- 2) statki o długości do 120 m - w odległości 1500 metrów od miejsca cumowania i odwrotnie.

3. Korzystanie z usług holowniczych w porcie Świnoujście stosownie do zasad określonych w § 97 obowiązuje:

- 1) statki o długości do 100 m - w odległości 1500 metrów od miejsca cumowania i odwrotnie,
- 2) statki o długości od 100 m do 150 m wchodzące do portu od strony morza - od wschodniej główki falochronu do miejsca zacumowania i odwrotnie, a wchodzące do portu od strony Zalewu Szczecińskiego - od 8 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin,
- 3) statki o długości ponad 150 m wchodzące do portu od strony morza - 2 Mm przed główką wschodniego falochronu do miejsca zacumowania w porcie i odwrotnie, a wchodzące do portu od strony Zalewu Szczecińskiego - od 8 km toru wodnego Świnoujście - Szczecin.

§ 101.1. Kapitan portu może zwolnić statek na określony czas oraz akwen portu od obowiązku korzystania z usług holowniczych lub zezwolić na użycie mniejszej liczby holowników, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeżeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie i porządkowi portowemu.

2. Kapitan portu może nakazać użycie przez statek holownika lub większej liczby holowników, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

§ 102. Kapitan portu może nakazać statkom o długości całkowitej ponad 180 m korzystanie z asysty holownika podczas przejścia torem wodnym Świnoujście - Szczecin jeżeli uzna, że wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

§ 103. 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 7 do zarządzenia.

§ 104. 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.

§ 105.1. Statki nowowypudowane, 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 od 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, ster strumieniowy pracują bezawaryjnie.

3. Statki po remoncie urządzeń napędowych lub sterowych w porcie Szczecin i nie będące po próbach tych urządzeń, obowiązane są do korzystania z asysty jednego holownika od miejsca zacumowania do trawersu Portu Morskiego w Policach.

4. Statki po remoncie urządzeń napędowych lub sterowych w porcie Police i nie będące po próbach tych urządzeń, obowiązane są do korzystania z asysty jednego holownika od miejsca zacumowania do IV Bramy Torowej.

5. Statki po remoncie urządzeń napędowych lub sterowych w porcie Świnoujście i nie będące po próbach tych urządzeń, obowiązane są do korzystania z asysty jednego holownika 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.

§ 106.1. Holowanie statków bez własnego napędu może odbywać się w porze dziennej i przy sile wiatru do 6°B. Przy dobrych warunkach nawigacyjnych kapitan portu może w drodze wyjątku zezwolić na holowanie również w nocy.

2. Dokowanie i wydokowanie statków dozwolone jest w dzień i przy sile wiatru do 5°B. W przypadkach szczególnych przy dobrych warunkach atmosferycznych kapitan portu może zezwolić na dokowanie lub wydokowanie statków 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 i przy sile wiatru do 5°B.

Rozdział VIII

Cumowanie i porządek postoju statków

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

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

Manewr	Długość 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 być ubrani w kaski i kamizelki w kolorze pomarańczowym lub innym ostrzegawczym.

3. Pracą cumowników podczas manewrów cumowania lub odcumowania statku kieruje dysponent nabrzeża wyposażony w środki łączności ze statkiem, który wyznacza miejsce postoju statku, zgodnie z § 118 ust.1 niniejszego zarządzenia.

4. Każdy cumownik powinien posiadać stosowne przeszkolenie z zakresu wykonywanych czynności oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, potwierdzone odpowiednim dokumentem.

§ 109.1. 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.

§ 110.1. 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 lub nieodgazowanego po ich przewozie należy używać lin bezpiecznych, nie powodujących iskrzenia.

3. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.

4. Na cumach powinny być obowiązkowo założone tarcze przeciw szczyrom.

§ 111.1. Cummy 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.

§ 112. Statki przewożące ładunki niebezpieczne luzem lub ciecze łatwo palne albo nieodgazowane po ich przewozie, mogą cumować tylko przy nabrzeżach do tego przeznaczonych.

§ 113.1. Z wyjątkiem lin holowniczych - 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 każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu.

2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej i lin cumowniczych, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona:

- a) w dzień: dwiema flagami czerwonymi,
- b) 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.

§ 114. 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.

§ 115.1. Przy cumowaniu lub odcumowaniu statku od dalb należy używać motorówki cumowniczej.

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

§ 116.1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawiania jednego statku przy burcie drugiego, to można tego dokonać tylko za zgodą kapitana portu.

2. Zabrania się dostawiania do burty statku mniejszego, statku o znacznie większych gabarytach.

§ 117.1. Statki będące w budowie, remoncie, statki - magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze łatwo palne, 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.

§ 118.1. 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:

- a) w dzień: pomarańczowej chorągiewki o wymiarach 50cm x 50 cm,
- b) w nocy: pomarańczowego światła.

2. Nabrzeże wyłączone 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. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.

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

5. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, służby celnej, urzędu morskiego i dozorcze mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu, bez względu na to, do kogo one należą.

6. 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.

7. Bez zgody kapitanatu portu statki nie mogą być zacumowane w taki sposób, by wystawały poza linię cumowniczą nabrzeża.

§ 119.1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek powinien przygotować miejsce postoju statku.

2. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmienić bez zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statków wzdłuż nabrzeża.

§ 120. 1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należyście umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). 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 powinno być w porze nocnej prawidłowo oświetlone a podczas gołoledzi zabezpieczone przed poślizgiem.

4. Po usunięciu połączenia, 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.

§ 121.1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być odpowiedniej konstrukcji, oporęczone dwustronnie i zabezpieczone 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 oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką ochronną.

4. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.

5. Jednocześnie, dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust. 3 jest zabroniony z wyjątkiem przypadków przystosowania ich do takiego ruchu.

§ 122.1. Jakikolwiek 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. 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.

§ 123.1. W czasie postoju w porcie statek powinien być obsadzony wystarczającą ilością kwalifikowanej załogi dla zapewnienia bezpiecznego postoju.

2. W zależności od charakteru i budowy statku oraz jego miejsca postoju, statek bądź grupa statków mogą być nadzorowane przez jedną osobę, jeżeli to nie będzie stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi i zostanie uzgodnione z kapitanem portu. Wniosek w powyższej sprawie wraz z uzasadnieniem składa przedsiębiorstwo armatorskie.

3. Za ustanowienie właściwego dozoru odpowiedzialni są kapitan statku lub przedsiębiorstwo armatorskie.

4. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może również zezwolić na postój statku bez nadzoru, o którym mowa w ust. 2. Wniosek o zezwolenie wraz z uzasadnieniem składa kapitan statku lub przedsiębiorstwo armatorskie.

§ 124. Remonty statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego, z wyjątkiem nabrzeży stoczniowych, mogą być wykonywane wyłącznie za zezwoleniem kapitana portu.

§ 125. Dokonywanie fumigacji dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek poddany fumigacji powinien podnieść sygnał "VE" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

§ 126.1. 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 oraz przystani dalbowej na rzece Odra - 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 szerszym niż 28 m po uprzednim wyrażeniu zgody przez kapitana portu.

3. W wyjątkowych przypadkach, kapitan portu może wyrazić zgodę na zajęcie przez statek pasa wody szerszego niż to określa ust. 1.

§ 127.1. 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.

§ 128.1. 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 tylko na stacjach prób. W innych miejscach próby maszyn dozwolone są tylko po uzyskaniu zgody użytkownika nabrzeża i kapitana portu. Rozpoczęcie i zakończenie prób podlega obowiązkowi zgłoszenia w kapitanacie portu.

3. Podczas prób maszyn na mostku powinien znajdować się oficer pokładowy na cały okres trwania prób. Do jego obowiązków należy ciągła obserwacja przyległego akwenu, nasłuch na kanale UKF uzgodnionym z kapitanatem portu, 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, skąd będą najlepiej widoczne:

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

5. Na użytkownikach stacji prób spoczywa obowiązek dopilnowania, ażeby wymogi określone w ust. 2 były przestrzegane. Przed rozpoczęciem prób użytkownicy powinni udzielić kapitanom (kierownikom) statków pełnych informacji o obowiązkach ciężących na statkach odbywających próby maszyn.

§ 129.1. Każdorazowe rozpoczęcie i zakończenie prób napędu głównego statku na stacji prób wymaga zgłoszenia do kapitanatu portu.

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 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.

4. Po zwodowaniu statku stocznia zobowiązana jest w trybie natychmiastowym usunąć z kanału 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.

§ 130. Wchodzenie z nabrzeża na prom i odwrotnie oraz wszelki ruch pojazdów korzystających z przewozów promowych może odbywać się dopiero po całkowitym

zaczumowaniu przez prom do nabrzeża i wyrażeniu na to zgody przez kapitana promu lub wyznaczonego przez niego zastępcę pełniącego służbę na pokładzie.

§ 131. Przy widzialności mniejszej niż 5 kabli (926 m) każde odcumowanie promu portowego musi być uprzednio uzgodnione z właściwym terytorialnie kapitanatem portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

§ 132.1. Na statkach przewożących pasażerów w liczbie powyżej 12 osób powinny być w widocznym miejscu wystawione tablice informacyjne o nakazach i zakazach obowiązujących pasażerów w czasie przebywania na tych statkach.

2. W pomieszczeniach pasażerskich na promach powinny znajdować się rozkłady obowiązujących alarmów oraz instrukcje opisowo-wizualne użycia sprzętu ratunkowego.

§ 133.1. Odprawy statków odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu 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.

§ 134.1. W porcie Świnoujście odprawy graniczno-celne statków pasażerskich uprawiających regularną żeglugę pomiędzy portem Świnoujście i portami innych państw dokonywane są w następujących miejscach :

1) nabrzeże Bazy Promowej w Świnoujściu dla:

a) promów morskich bez względu na kierunek wejścia lub wyjścia z portu,

b) statków pasażerskich wychodzących lub wchodzących do Świnoujścia z portów niemieckich od strony Zalewu Szczecińskiego,

2) nabrzeża zewnętrzne Basenu Północnego dla statków pasażerskich wychodzących i wchodzących od strony Morza Bałtyckiego, z wyłączeniem promów morskich.

Rozdział IX

Nabrzeża i przystanie

§ 135.1. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji powinien posiadać:

a) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 40m wzdłuż całego nabrzeża i umocniony pas dna został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne;

b) plan sondażowy w skali 1:1000 sporządzony lub zatwierdzony przez właściwy urząd morski albo Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w Gdyni;

c) atest stwierdzający, że w pasie od osi toru do nabrzeża lub krawędzi umocnienia dna na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych;

d) opinię rzeczoznawcy dotyczącą stanu technicznego urządzeń cumowniczych.

2. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i badania czystości dna akwenów przylegających do nabrzeży i przystani portowych niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i badań określają przepisy prawa budowlanego.

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 przepisów prawa budowlanego, o ile tego będą wymagały względy bezpieczeństwa żeglugi.

4. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należyтым stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych, drabinek wyłazowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane bezzwłocznie. Na żądanie kapitanatu portu użytkownicy obowiązani są przedstawić atesty okresowego badania wytrzymałości urządzeń cumowniczych i odbojowych.

§ 136. Wszystkie linie cumownicze, w portach i przystaniach, w porze nocnej oraz w warunkach ograniczonej widzialności winny być oświetlone.

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

§ 138.1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów lub innych budowli hydrotechnicznych graniczących z akwenami, użytkownik obowiązany jest rozmieścić sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutka 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. Użytkownicy obowiązani są sporządzić plan rozmieszczenia sprzętu ratunkowego oraz przedstawić go kapitanowi portu do zatwierdzenia.

3. Kapitan portu może zwolnić użytkownika od obowiązku wynikającego z ust. 1., o ile budowla hydrotechniczna jest wyposażona w konstrukcje zabezpieczającą przed wpadnięciem osób do wody.

§ 139.1. Nabrzeża i przystanie należy wyposażyć:

- 1) w dostateczną ilość pachołów cumowniczych, umożliwiających prawidłowe i łatwe cumowanie statków,
- 2) w odbojnice zabezpieczające statki i nabrzeża oraz przystanie przed uszkodzeniem w czasie wykonywania normalnych manewrów cumowniczych.

2. Przystanie promowe i pasażerskie należy dodatkowo wyposażyć:

- 1) w specjalne ruchome urządzenia służące do wyrównywania poziomu nabrzeża z poziomem pokładu promu na jazdach przeznaczonych dla pojazdów kołowych,
- 2) w specjalne ruchome schodnie przeznaczone wyłącznie do komunikacji osobowej pomiędzy przystanią i promem; schodnie te winny być zabezpieczone zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz posiadać świadectwo prób technicznych, wydane przez uprawnioną instytucję,
- 3) w radiowęzły z odpowiednią ilością głośników, umożliwiające kierownictwu przystani przekazywanie informacji pasażerom na terenie całej przystani.

§ 140. Przejścia na przystaniach promowych i pasażerskich dla pasażerów wchodzących i schodzących z promów i statków pasażerskich 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.

§ 141. Na przystaniach promowych i pasażerskich należy wystawić w widocznym miejscu specjalne tablice informacyjne zawierające oprócz rozkładu ruchu promów lub statków pasażerskich, warunki dotyczące przewozu pasażerów i pojazdów.

§ 142. Użytkownik przystani promowej lub pasażerskiej odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo ludzi i porządek na przystaniach. W tym celu obowiązany jest utrzymywać własną służbę porządkową.

§ 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 użytkowania nabrzeża w sposób niezgodny z określonym w dokumentach technicznych nabrzeża.

3. Przekraczanie przez statek dopuszczalnego zanurzenia określonego dla danego miejsca w porcie jest zabronione.

4. W uzasadnionych wypadkach, kapitan portu może wyrazić zgodę na inny sposób użytkowania nabrzeża niż określony w dokumentach, jeżeli uzna, że nie zagraża to bezpieczeństwu postoju statku i porządkowi portowemu.

Rozdział X

Przeładunek i składowanie towarów

§ 144.1. Przeładunek towarów w obrocie morskim powinien odbywać się w miejscach do tego celu przeznaczonych.

2. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitana portu i w miejscach wyraźnie wskazanych.

§ 145.1. Przeładunek powinien być zabezpieczony przed przesypywaniem się i wypadaniem towarów do wody, na nabrzeża oraz przed pyleniem.

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

§ 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 wskazującego 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 nie przeznaczonych;
- 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 2m. Odstęp pomiędzy składowanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi powinien wynosić co najmniej 1,5m.

3. Użytkownik nabrzeża lub pomostów 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 1,20m 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 z wyjątkiem bunkrowania oraz wszelkich innych olejów luzem, statek powinien być otoczony zaporą przeciwoleją 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 przeciwolejącej. Jednakże baza przeładunkowa powinna zabezpieczyć natychmiastową gotowość jej użycia w razie powstania zanieczyszczenia.

2. Takie same wymagania obowiązują przy przeładunkach substancji chemicznych luzem, lżejszych od wody i nierozpuszczalnych w wodzie.

3. Przy przeładunkach niebezpiecznych substancji luzem, warunki każdorazowo określa kapitan portu.

4. W uzasadnionych przypadkach, kiedy rozstawienie zapory przeciwolejącej 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 w miejscu 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 paliwa z cysterny na statek 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, według wzoru zatwierdzonego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, stanowiącą potwierdzenie spełnienia warunków bezpieczeństwa w trakcie operacji. 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.

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.

§ 150. Rozpoczęcie i zakończenie przeładunku ładunków niebezpiecznych należy zgłosić do właściwego terytorialnie kapitanatu portu.

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

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

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

§ 153. 1. Przeładunek ładunków niebezpiecznych powinien odbywać się zgodnie z instrukcją bezpiecznej obsługi, sporządzoną przez przeładowcę i zatwierdzoną przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

2. Instrukcja, o której mowa w ust. 1 powinna w szczególności określać 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 materiałów niebezpiecznych powinni posiadać odpowiednie szkolenie stanowiskowe, uwzględniające rodzaje zagrożeń, zasady przeładunku oraz obchodzenia się z ładunkiem niebezpiecznym. 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.

§ 154. 1. Każdy statek, na którym ma odbywać się przeładunek ładunków niebezpiecznych, przed rozpoczęciem przeładunku podlega kontroli dokonywanej przez 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 być sporządzona według wzoru zatwierdzonego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie i stanowić w szczególności potwierdzenie spełnienia warunków bezpieczeństwa w zakresie stanu jednostki, terminalu lub nabrzeża, 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.

§ 155. 1. Przeładunek i składowanie ładunków niebezpiecznych klasy 1.1, 1.2, 1.3 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 kapitana 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.

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

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

§ 157. 1. Odgazowanie zbiornikowca na obszarze portu jest zabronione.

2. Operacje mycia zbiorników zbiornikowców na obszarze portu powinny być każdorazowo uzgadniane z kapitanem portu.

Rozdział XI

Utrzymanie porządku i ochrona środowiska

§ 158. Zabrania się na obszarze portu:

- 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;
- 8) chodzenia i jeżdżenia po lodzie;
- 9) przebywania osób w stanie nietrzeźwości;
- 10) kąpieli;
- 11) polowań;

- 12) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje;
- 13) zatapiania sieci i sprzętu rybackiego.

§ 159.1. Zabrania się bez zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie:

- a) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np. kabli, rurociągów wodnokanalizacyjnych lub gazowych;
- b) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach;
- c) złomowania statków ;
- d) przetrzymywania jednostek wycofanych z eksploatacji;
- e) ustawiania pali do cumowania na wodzie i lądzie;

2. Wniosek o zezwolenie w sprawach określonych w ust. 1 powinien zawierać przewidziane prawem dokumenty.

§ 160.1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:

- a) zatapiania doków;
- b) wykonywania prac hydrotechnicznych;
- c) wykonywania prób stateczności statku;
- d) składowania wraków i złomu na nabrzeżach;
- e) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu;
- f) wydobywania przedmiotów zatopionych i nurkowania;
- g) urządzania imprez sportowych oraz rozrywkowych na wodzie;
- h) uprawiania sportu wioślarskiego;
- i) opuszczania na wodę łodzi ze statków;
- j) piaskowania, skrobienia i malowania zewnętrznych części kadłuba statku;
- k) pozostawiania urządzeń przeładunkowych wystających na wodę poza obrys statku;
- l) rozpinania i suszenia sieci rybackich.

2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, lit.f) nie dotyczy przypadków określonych w § 161 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 lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

§ 161.1. 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.

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.

§ 162. Dokonywanie połowów oraz wystawianie sprzętu rybackiego dozwolone jest poza granicami portów, w odległości nie mniejszej niż 200 m od granic toru wodnego Świnoujście – Szczecin oraz w odległości nie mniejszej jak 150 m od osi pozostałych torów wodnych, granic redy lub kotwiczowiska.

§ 163. 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:

- a) w czasie sztormowej pogody;
- b) w sytuacji szczególnie wysokiego lub niskiego stanu wody;
- c) w czasie mgły i ograniczonej widzialności;
- d) w czasie akcji ratowniczych i akcji usuwania skutków zanieczyszczeń.

2. O ograniczeniu lub zamknięciu ruchu kapitan portu zawiadamia zainteresowanych.

3. Jeżeli ograniczenie lub zamknięcie ruchu dotyczy nabrzeży, pomostów lub przystani, do ich użytkowników należy obowiązek wykonania i rozmieszczenia tablic informacyjnych i znaków ostrzegawczych.

§ 164. Kapitan portu może zarządzić usunięcie statku z portu lub zmianę jego miejsca postoju, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo żeglugi, porządek portowy lub potrzeba zapewnienia prawidłowej eksploatacji portu.

§ 165.1. 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.

§ 166.1. Nieczystości powinny być składane do odpowiednich pojemników.

2. Pojemniki na nieczystości powinny być szczelnie zamykane.

3. Pojemniki do gromadzenia nieczystości powinny być w porę opróżniane, a ich otoczenie stale utrzymywane w porządku i czystości.

4. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych oraz odpadów pochodzących z oczyszczania zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

§ 167.1. 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.

§ 168.1. 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 ładunkowych 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 Mm od najbliższego lądu.

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

a) do pojemników ustawionych na nabrzeżach portowych;

b) na środki transportu podstawione pod burtę.

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.

§ 169. 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 zapłombować zawory systemu zenzowego na okres przebywania statku w porcie.

§ 170. Usunięcie do morza urobku uzyskanego przy pogłębianiu akwenów portowych może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

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

§ 172. Próby syren okrętowych na obszarze portu mogą odbywać się wyłącznie w godzinach 15.00 -17.00 za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu.

§ 173.1. 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 w zależności od potrzeb – służby SAR, Portową Służbę Ratowniczą lub Państwową Straż Pożarną.

§ 174.1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (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, uzasadnionych wypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zwolnić z obowiązku oznakowania trasy kabli i rurociągów.

Rozdział XII

Przepisy końcowe

§ 175. Traci moc zarządzenie porządkowe nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 28 kwietnia 2000 r. Przepisy portowe (Dz. Urz.Woj. Zachodniopomorskiego Nr 20, poz. 227, z 2001 r. Nr 12, poz.239 i z 2002 r. Nr 12, poz. 250).

§ 176. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Szczecinie

kpt. ż.w. inż. Piotr Nowakowski

OBSZAR VTS ŚWINOUJŚCIE

Obszar VTS Świnoujście wyznaczają linie proste oraz linie brzegowe, łączące pozycje na Zatoce Pomorskiej oraz akweny wymienione w poniższej tabeli:

L.p.	Pozycje na mapie i akweny	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1	granica polsko-niemiecka na linii brzegowej	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 brzegowej	53°54,6' N	14°20,2' E
6	odcinek toru wodnego Świnoujście – Szczecin od głowicy wschodniej falochronu do I Bramy Torowej	-	-
7	rzeka Świna od pławy "SW-2" do mostu drogowego na Starej Świnie w Karsiborze	-	-

OBSZAR VTS SZCZECIN

Obszar VTS Szczecin wyznaczają linie proste oraz linie brzegowe, 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 brzegowa 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.	wschodnia stawa I Bramy Torowej	53° 48,6' N	14° 20,5' E
6.	pława mielizniana "KW-S"	53° 47,6' N	14° 24,7' E
7.	pława torowa "MC"	53° 44,8' N	14° 28,6' E
8.	linia brzegowa na wysokości miejscowości Kopice	53° 42,1' N	14° 32,4' E
9.	wschodni przyczółek gazociągu Odolany (linia brzegowa)	53° 36,3' N	14° 35,8' E
10.	rzeka Odra od przyczółków brzegowych gazociągu Odolany obejmująca Szeroki Nurt, Wąski Nurt, Domiążę, Ciasny Nurt, Iński Nurt do wschodniej granicy kotwiczowiska	-	-
11.	odcinek toru wodnego Świnoujście-Szczecin wzdłuż wysp Dębina i Radolin do dalby "80" (Doku Nr 5)	-	-

SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY W OBSZARZE VTS ŚWINOUJŚCIE

1. Sygnał wywoławczy: **Świnoujście Traffic**.
2. Kanały: **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
	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
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W
	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i nie biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W
Raport o pozycji	15 min 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 wschodniego falochronu wejścia do portu w Świnoujściu	A1, D
Raport o pozycji	statki żeglugi śródlądowej przed odcumowaniem	A1, D, O, J, I, P, W
	zacamowanie przy nabrzeżu w porcie Świnoujście	A1, D,X – czas zacamowania, liczba i nazwy holowników
	trawers I Bramy Torowej dla statków idących z Zalewu Szczecińskiego	A1, D
Raport Specjalny	składa statek, który zauważy zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi 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,
- J - czas przybycia do miejsca obsadzania pilotem PILOT-1, PILOT-2, PILOT-3, (ETA),
lub czy statek zamawia pilota,
- G - ostatni port zawinięcia,
- 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, 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, nazwisko pilota,
liczba i nazwy holowników.

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
	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
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W
	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i nie biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W
Raport o pozycji	15 min 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 I Bramy Torowej dla statków idących w stronę Zalewu Szczecińskiego	A1, D
	trawers IV Bramy Torowej	A1, D
	trawers Doku Nr 5	A1, D
Raport o pozycji	w momencie odcumowania (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X – nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników
	statki żeglugi śródlądowej przed odcumowaniem	A1, D, O, J, I, P, W
	po wyjściu z portu Stepnica, Police Port Barkowy i Trzebież	A1, D
	zacamowanie przy nabrzeżu w porcie Szczecin, Stepnica, Trzebież	A1, D,X – czas zacamowania, liczba i nazwy holowników
Raport Specjalny	składa statek, który zauważy zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi 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, 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, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników.

Załącznik nr 5 do zarządzenia nr 4
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 17 września 2002r.

ZGŁOSZENIE WEJŚCIA/WYJŚCIA DO /Z PORTU
ZGŁOSZENIE OGÓLNE (wg IMO)
IMO GENERAL DECLARATION

		<input type="checkbox"/> Przybycie <i>Arrival</i>	<input type="checkbox"/> Wyjście <i>Departure</i>
1. Nazwa i rodzaj statku <i>Name and description of ship</i>		2. Port przybycia/wyjścia <i>Port of arrival/departure</i>	
3. Data/czas przybycia/wyjścia <i>Date/time of arrival/departure</i>		4. Bandera <i>Nationality of ship</i>	
5. Nazwisko kapitana <i>Name of master</i>		6. Port skąd przybył/port przeznaczenia <i>Port arrived from/Port of destination</i>	
7. Certyfikat okrętowy (Port; data; numer) <i>Certificate of registry (Port; date; number)</i>		8. Nazwa i adres agenta statku <i>Name and address of ship's agent</i>	
9. Tonaż brutto <i>Gross tonnage</i>	10. Tonaż netto <i>Net tonnage</i>	11. Pozycja statku w porcie (nabrzeże lub stanowisko) <i>Position of the ship in the port (berth or station)</i>	
12. Krótkie dane dotyczące podróży (poprzednie i kolejne porty zawinięcia, podkreślić gdzie pozostały ładunek będzie wyladowany) <i>Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)</i>			
13. Krótki opis ładunku: ilość i rodzaj <i>Brief description of the cargo</i>			
14. Ilość załogi (z kapitanem) <i>Number of crew (incl. Master)</i>	15. Ilość pasażerów <i>Number of passengers</i>	16. Uwagi <i>Remarks</i>	
Załączone dokumenty (podać ilość kopii) <i>Attached documents (indicate number of copies)</i>			
17. Deklaracja ładunkowa <i>Cargo Declaration</i>	18. Deklaracja celna <i>Ship's Stores Declaration</i>		
19. Lista załogi <i>Crew List</i>	20. Lista pasażerów <i>Passenger List</i>	21. Data i podpis kapitana, uprawnionego agenta lub oficera <i>Date and signature by master, authorized agent or officer</i>	
22. Deklaracja zasobów posiadanych przez załogę <i>Crew's Effects Declaration</i>	23. Deklaracja morska o stanie zdrowia <i>Maritime Declaration of Health</i>		

Do zapisów urzędowych
For official use

ZAŁĄCZNIK nr 6
MANIFEST ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH
(IMO/FAL) DANGEROUS GOODS MANIFEST – [patrz dodatkowy plik](#)

INSTRUKCJA ŁĄCZNOŚCI

1. Na potrzeby ruchu, statki obowiązane są przestrzegać następujących zasad:

- 1) Obszar VTS Świnoujście:
 - a) kanał roboczy: 12 UKF, 70 UKF DSC kod 002610800,
 - b) wywołanie: Świnoujście Traffic,
 - c) obszar: reda od pławy N-4, port w Świnoujściu, oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin od główek wejściowych do I Bramy Torowej,
 - d) cel: kontakt operatora VTS z jednostkami w ruchu lub zamierzającymi włączyć się do ruchu,
 - e) kanał 12 UKF służy wyłącznie do porozumiewania się pomiędzy VTS i statkiem,
 - f) uzgodnień w sprawie ruchu statków na torze wodnym, oraz w sprawach ich cumowania podmioty lądowe winny dokonywać telefonicznie przez operatora systemu VTS,
 - g) przedsiębiorcy mogą wyznaczać inne kanały wywoławcze dla swoich celów w ramach przyznaných częstotliwości,
 - h) uzgodnień pomiędzy statkiem i VTS, wymagających dłuższego czasu, należy dokonywać na kanale 18 UKF.
- 2) Obszar VTS Szczecin:
 - a) kanał roboczy: 69 UKF,
 - b) wywołanie: Szczecin Traffic,
 - c) obszar: część Zalewu Szczecińskiego, Rostoka Odrzańska, porty w Policach i Szczecinie oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin od I Bramy Torowej do Doku Nr 5,
 - d) cel: kontakt operatora VTS z jednostkami w ruchu lub zamierzającymi włączyć się do ruchu,
 - e) kanał 69 UKF służy wyłącznie do porozumiewania się pomiędzy VTS i statkiem,
 - f) w sprawach dotyczących wywołania obowiązują zasady zgodne z ust. 1, pkt 1) lit. f, g,
 - g) uzgodnień pomiędzy statkiem i VTS wymagających dłuższego czasu, należy dokonywać na kanale 20 UKF.

2. Na potrzeby ruchu portowego na obszarze portów Świnoujście, Police i Szczecin, statki obowiązane są korzystać z następujących kanałów:

- 1) do wykonywania usług cumowania i odcumowania:
 - a) kanał roboczy: 17 UKF,
 - b) obszar: obszary portów handlowych wyłącznie ze stoczną produkcyjną i stoczniami remontowymi,
 - c) cel: utrzymywanie łączności pomiędzy pilotem, holownikiem, dysponentem nabrzeża (doku), bosmanem nabrzeża oraz cumownikiem,
 - d) w przypadku większej liczby cumowań, odcumowań, dokowań, do łączności między statkiem a holownikami lub innymi jednostkami pływającymi biorącymi udział w manewrach, należy wykorzystywać kanały 08 i 06 UKF na zasadach określonych w regulaminie radiokomunikacyjnym,
 - e) każdy statek podczas cumowania, obowiązany jest do prowadzenia dodatkowego nasłuchu na kanale, właściwego terytorialnie VTS.
- 2) do wykonywania usług pilotowych na obszarze działania stacji pilotów Świnoujście i Szczecin:
 - a) kanał roboczy: 68 UKF,
 - b) obszar: porty rejonu Zalewu Szczecińskiego i Rostoki Odrzańskiej oraz obszary portów Świnoujście, Police i Szczecin,
 - c) cel: zamawianie i koordynowanie usług pilotowych.

3. Na potrzeby ruchu statków i ruchu portowego na obszarze pozostałych portów i przystani, nie wymienionych w ust. 1 i 2, statki obowiązane są korzystać z następujących kanałów UKF:

- a) kanał wywołania: 71 UKF,
- b) kanał roboczy: 71 UKF,
- c) cel: nawiązanie łączności pomiędzy kapitanatem (bosmanatem) a jednostkami wchodzącymi lub wychodzącymi z portu,
- d) jednostki zamierzające przekroczyć granicę polsko-niemiecką w rejonie portu Nowe Warpno powinny nawiązać łączność ze Strażą Graniczną na kanale 71 UKF (przy mocy zredukowanej do 1 Wata).

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

- a) kanał wywołania: kanał roboczy właściwego terytorialnie VTS,

- b) kanał 13 UKF: do łączności w sprawach bezpieczeństwa nawigacji,
 - c) kanał 10 UKF: do łączności dla celów koordynacji w akcjach zanieczyszczenia wód portowych, pożarów, powodzi i ratownictwa lokalnego.
5. Do wykonywania usług cumowniczych przez dysponentów nabrzeży i doków oraz cumowników na obszarze portów Świnoujście, Police i Szczecin należy korzystać z kanałów określonych w ust. 2, pkt. 1).
6. Na potrzeby łączności w relacji statek-kontrahenci portów, należy korzystać z następujących kanałów UKF:
- a) kanały robocze: według zezwoleń URT dla kontrahentów portowych,
 - b) kanały będące w posiadaniu danego przedsiębiorstwa: służą do wywołania i korespondencji pomiędzy dyspozytorem przedsiębiorstwa i jego jednostkami pływającymi.
7. Wykorzystanie kanałów UKF może odbywać się jedynie na podstawie aktualnego zezwolenia wydanego przez Urząd Regulacji Telekomunikacji.

**TABELA DOPUSZCZALNYCH ZANURZEŃ STATKÓW O DŁUGOŚCI
CAŁKOWITEJ POWYŻEJ 160 m WCHODZĄCYCH DO PORTU W
SZCZECINIE I POLICACH**

Długość całkowita statku w metrach	Szerokość statku w metrach						
	do 25,00	25,01-26,00	26,01-27,00	27,01-28,00	28,01-29,00	29,01-30,00	30,01-31,00
	Maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej						
160	9,15	9,15	9,15	9,15	9,15	9,15	9,15
161	9,14	9,14	9,14	9,14	9,14	9,13	9,13
162	9,13	9,13	9,12	9,12	9,12	9,11	9,11
163	9,12	9,11	9,11	9,10	9,09	9,08	9,08
164	9,11	9,10	9,09	9,08	9,07	9,06	9,05
165	9,10	9,08	9,07	9,06	9,04	9,03	9,02
166	9,09	9,07	9,05	9,04	9,02	9,00	8,99
167	9,08	9,06	9,04	9,02	9,00	8,98	8,96
168	9,07	9,04	9,02	9,00	8,97	8,95	8,93
169	9,06	9,03	9,00	8,98	8,95	8,92	8,90
170	9,05	9,02	8,99	8,96	8,93	8,90	8,87
171	9,04	9,00	8,97	8,94	8,90	8,87	8,84
172	9,03	8,99	8,95	8,92	8,88	8,84	8,81
173	9,02	8,98	8,94	8,90	8,86	8,82	8,78
174	9,01	8,96	8,92	8,88	8,83	8,79	8,75
175	9,00	8,95	8,90	8,86	8,81	8,76	8,72
176	8,99	8,94	8,89	8,84	8,79	8,74	8,69
177	8,97	8,92	8,87	8,82	8,77	8,72	8,67
178	8,95	8,90	8,85	8,80	8,75	8,70	8,65
179	8,93	8,88	8,83	8,78	8,73	8,68	8,63
180	8,91	8,86	8,81	8,76	8,71	8,66	8,61
181	8,89	8,84	8,79	8,74	8,69	8,64	8,59
182	8,87	8,82	8,77	8,72	8,67	8,62	8,57
183	8,85	8,80	8,75	8,70	8,65	8,60	8,55
184	8,82	8,77	8,72	8,67	8,62	8,57	8,52
185	8,79	8,74	8,69	8,64	8,59	8,54	8,49
186	8,76	8,71	8,66	8,61	8,56	8,51	8,46
187	8,75	8,70	8,65	8,60	8,55	8,50	8,45
188	8,74	8,69	8,64	8,59	8,54	8,49	8,44
189	8,73	8,68	8,63	8,58	8,53	8,48	8,43
190	8,72	8,67	8,62	8,57	8,52	8,47	8,42
191	8,71	8,66	8,61	8,56	8,51	8,46	8,41
192	8,69	8,64	8,59	8,54	8,49	8,44	8,39
193	8,67	8,62	8,57	8,52	8,47	8,42	8,37
194	8,65	8,60	8,55	8,50	8,45	8,40	8,35
195	8,63	8,58	8,53	8,48	8,43	8,38	8,33
196	8,61	8,56	8,51	8,46	8,41	8,36	8,31
197	8,60	8,55	8,50	8,45	8,40	8,35	8,30
198	8,59	8,54	8,49	8,44	8,39	8,34	8,29

199	8,58	8,53	8,48	8,43	8,38	8,33	8,28
200	8,57	8,52	8,47	8,42	8,37	8,32	8,27
201	8,56	8,51	8,46	8,41	8,36	8,31	8,26
202	8,55	8,50	8,45	8,40	8,35	8,30	8,25
203	8,54	8,49	8,44	8,39	8,34	8,29	8,24
204	8,53	8,48	8,43	8,38	8,33	8,28	8,23
205	8,52	8,47	8,42	8,37	8,32	8,27	8,22
206	8,51	8,46	8,41	8,36	8,31	8,26	8,21
207	8,50	8,45	8,40	8,35	8,30	8,25	8,20
208	8,49	8,44	8,39	8,34	8,29	8,24	8,19
209	8,48	8,43	8,38	8,33	8,27	8,22	8,17
210	8,46	8,41	8,36	8,31	8,25	8,20	8,15
211	8,45	8,40	8,35	8,30	8,24	8,19	8,14
212	8,44	8,39	8,34	8,29	8,23	8,18	8,13
213	8,43	8,38	8,33	8,28	8,22	8,17	8,12
214	8,42	8,37	8,32	8,27	8,21	8,16	8,11
215	8,40	8,35	8,30	8,25	8,20	8,15	8,10

PRZEPISY PORTOWE

**Zarządzenie Nr 4
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 17 września 2002 r.**

**Opublikowano w Dzienniku Urzędowym
Województwa Zachodniopomorskiego
Nr 67, poz. 1429 z dnia 24 września 2002 r.**