

Zarządzenie Nr 1
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 15 marca 2006 r.
w sprawie zmiany przepisów portowych

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 i Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005r. nr 203 poz. 1683) oraz art. 37 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i 899, Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005r. Nr 155 poz. 1298 i Nr 203 poz.1683) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17 września 2002r. Przepisy Portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 67, poz. 1429, z 2003r. Nr 30, poz. 430, Nr 74, poz. 1301 i Nr 113, poz. 1936, z 2004r., Nr 32, poz. 597 oraz z 2005 Nr 1, poz. 3, Nr 9, poz. 154, Nr 56, poz. 1276, Nr 60, poz. 1331 i nr 115 poz. 2483) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 5:

a) lit. m-n otrzymują brzmienie:

„m) tor wodny – część drogi wodnej o określonej głębokości oraz szerokości i opublikowanej w wydawnictwach nawigacyjnych,

n) tor wodny Świnoujście – Szczecin – odpowiednio oznakowaną drogę wodną o określonej głębokości oraz szerokości, 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).”,

b) lit. u otrzymuje brzmienie:

„u) System Kontroli Ruchu Statków (Vessel Traffic Services) 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;”,

c) po lit. zc dodaje się lit. zd i ze w brzmieniu:

„zd) Kodeks ISPS - Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych.

ze) nabrzeże-oznacza każdą budowlę hydrotechniczną służącą do cumowania i postoju statków”;

2) § 14 otrzymuje brzmienie:

„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 każdego statku lub jego upoważniony przedstawiciel, obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, zgłoszenie wstępne wejścia statku do portu, które powinno zawierać:
 - a) nazwę statku, jego sygnał wywoławczy i numer IMO,
 - b) poprzedni kraj i port zawinięcia,
 - c) port przeznaczenia,
 - d) spodziewany czas przybycia do portu przeznaczenia lub miejsca obsadzania statku pilotem (ETA) oraz przewidywany czas wyjścia z tego portu (ETD),
 - e) liczbę osób na statku.Do zgłoszenia wstępnego powinny być dołączone następujące informacje o ochronie:
 - a) czy statek posiada ważny Międzynarodowe Certyfikat Ochrony Statku?
 - b) jaki jest aktualny Statkowy Poziom Ochrony?
 - c) czy podczas ostatnich 10 zawinięć statek miał poziom ochrony wyższy niż 1?
 - d) czy podczas ostatnich 10 zawinięć podejmowane były specjalne środki ochrony statku ?
 - e) czy zgłaszane są podczas obecnej podróży dodatkowe informacje związane z ochroną ?
3. Zgłoszenie wstępne, o którym mowa w ust. 2 powinno być złożone najpóźniej 24 godziny przed wejściem statku do portu przeznaczenia lub przed przybyciem do miejsca obsadzenia statku pilotem, a jeśli podróż statku trwa krócej niż 24 godziny, niezwłocznie po wyjściu statku z ostatniego portu. Jeśli port przeznaczenia nie jest znany, zgłoszenia tego należy dokonać niezwłocznie, gdy kapitan statku uzyska informację o porcie przeznaczenia
4. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien niezwłocznie, lecz nie później niż w ciągu 24 godzin po przybyciu statku do portu, złożyć w kapitanacie portu:
 - a) zgłoszenie wejścia do portu - na formularzu 1 IMO FAL, którego wzór załącznik Nr 5 do zarządzenia,
 - b) listę pasażerów, w przypadku statków przewożących do 12 pasażerów – na formularzu 6 IMO FAL, którego wzór określa załącznik Nr 10 do zarządzenia,
 - c) zgłoszenie rzeczy osobistych załogi - na formularzu 4 IMO FAL, którego wzór określa załącznik Nr 11 do zarządzenia,
 - d) zgłoszenie zapasów statkowych - na formularzu 3 IMO FAL, którego wzór określa załącznik Nr 12 do zarządzenia,
 - e) listę załogi - na formularzu 5 IMO FAL, którego wzór określa załącznik Nr 13 do zarządzenia, manifest
 - f) ładunkowy – na formularzu 2 IMO FAL, którego wzór określa załącznik Nr 14 do zarządzenia,
 - g) deklarację o odpadach, której wzór określają odrębne przepisy,
 - h) formularz ewidencyjny w transporcie morskim, którego wzór określają odrębne przepisy.

5. Jeśli postój statku w porcie trwa krócej niż 24 godziny, dokumenty wymienione w ust.4 powinny być złożone przed wyjściem statku z portu.
6. W przypadku obcych statków morskich będą akceptowane formularze zgodnie z załącznikami Nr 5-6 i Nr 10-14 do zarządzenia, sporządzone w jednym języku oraz również te nie zawierające odnośników o treści „dotyczy służb innych niż administracja morską” w rubrykach 17, 18 i 22 załącznika Nr 5 do zarządzenia.
7. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien przed wyjściem statku z portu złożyć w kapitanacie portu:
 - a) zgłoszenie wyjścia z portu - na formularzu 1 IMO FAL, którego wzór określa załącznik Nr 5 do zarządzenia,
 - b) listę pasażerów, w przypadku statków przewożących do 12 pasażerów – na formularzu 6 IMO FAL, którego wzór określa załącznik Nr 10 do zarządzenia,
 - c) listę załogi - na formularzu 5 IMO FAL, którego wzór określa załącznik Nr 13 do zarządzenia,
 - d) manifest ładunkowy – na formularzu 2 IMO FAL, którego wzór określa załącznik Nr 14 do zarządzenia,
 - e) formularz ewidencyjny w transporcie morskim, którego wzór określają odrębne przepisy.
8. W przypadku obcych statków morskich będą akceptowane formularze zgodnie z załącznikami Nr 5-6 i Nr 10-14 do zarządzenia, sporządzone w jednym języku oraz również te nie zawierające odnośników o treści „dotyczy służb innych niż administracja morską” w rubrykach 17, 18 i 22 załącznika Nr 5 do zarządzenia.
9. Dokumenty i informacje wymienione w ust. 2, ust.4 i ust.7 powinny być złożone do kapitanatu portu za pomocą systemu PHICS.
10. W przypadku gdy nie ma dostępu do systemu PHICS, dokumenty wymienione w ust.4 i ust.7, powinny być przesłane do kapitanatu portu w formie pisemnej.
11. W przypadku składania dokumentów i informacji za pomocą systemu PHICS, kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel, dodatkowo dokumenty wymienione w ust.4 i ust.5 obowiązany jest przesłać do kapitanatu portu w formie pisemnej w czasie nie dłuższym niż 7 dni od przybycia lub wyjścia statku z portu.”;

3) §14a otrzymuje brzmienie:

„§14a. Kapitan statku pasażerskiego lub jego upoważniony przedstawiciel powinien dokonywać rejestracji ruchu pasażerskiego za pomocą systemu PHICS. W przypadku, gdy system PHICS nie funkcjonuje, obowiązku rejestracji należy dokonać poprzez przesłanie informacji o pasażerach do kapitanatu portu, wraz ze zgłoszeniem wstępnym, o którym mowa w § 14 ust. 2.”;

4) w § 43 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

Nazwa kotwiczowiska	Maksymalne zanurzenie
1A	7,0 m
1B	6,0 m
2A	9,5 m
2B	11,0 m
Kwarantannowe	11,0 m
3	13,2 m

5) w §45 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zespoły holownicze, w skład których wchodzi obiekty holowane o długości powyżej 50m przed rozpoczęciem żeglugi na obszarze portu, wejściem z morza do portu oraz wejściem na tor wodny obowiązane są posiadać zezwolenie kapitana portu. W celu uzyskania takiego zezwolenia kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien przedłożyć plan holowania określający sposób holowania, ilość i rodzaj użytych holowników, przewidywany czas przejścia .”;

6) w § 49 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statek przewożący ładunki niebezpieczne:

- a) klasy 1 (za wyjątkiem klasy 1.4 S) według IMDG Code, w ilościach powyżej 1000 kg,
- b) oleje luzem, według aneksu I Konwencji MARPOL 73/78, w ilości większej niż 2000 ton,
- c) gazy luzem, według IGC Code,
- d) chemikalia płynne luzem o kategorii szkodliwości A i B, wymienione w IBC Code,
- e) statek zbiornikowiec przewożący ciecze łatwopalne oraz nieodgazowany po przewozie cieczy i gazów łatwopalnych, nie może mijać się z innymi statkami w obszarach portów oraz na torze wodnym od pary pływ 7-8 na Zatoce Pomorskiej do przeprawy Karsibór (9,5km) i od Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S) do portu w Szczecinie, za wyjątkiem jednostek żeglugi portowej i śródlądowej oraz statków zbiornikowców żeglugi portowej i osłoniętej czasowo uprawiających żeglugę międzynarodową.”;

7) w § 49a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do korzystania z asysty statku pożarniczego zobowiązane są następujące statki:

- 1) zbiornikowce przewożące ciecze łatwopalne o temperaturze zapłonu do 60°C oraz nieodgazowane po przewozie tych cieczy, za wyjątkiem statków zbiornikowców żeglugi portowej i osłoniętej czasowo uprawiających żeglugę międzynarodową.
- 2) zbiornikowce przewożące gazy palne oraz nieodgazowane po przewozie tych gazów.”;

8) w § 50 w ust. 4 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 4 lit. a) statki o zanurzeniu do 7,40m i długości całkowitej do 160m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 5,50m pod warunkiem, że suma ich długości nie przekracza 240m.”;

9) w § 54 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Statki o długości całkowitej od 180m do 200m dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2 Mm, a w porze nocnej każdorazowo za zgodą oraz na warunkach określonych przez kapitana portu po zasięgnięciu opinii szefa pilotów.”;

10) w § 58 uchyla się pkt 3;

11) § 85 otrzymuje brzmienie:

„§ 85.1. Obowiązkowej zmianie pilotów podlegają:

1) statki o długości całkowitej powyżej 140m, które przybywają z portu Szczecin lub portu morskiego Police i cumują w porcie Świnoujście oraz statki o długości całkowitej powyżej 100 m, które przybywają z portu Szczecin lub portu morskiego Police i cumują w Basenach Bałtyckim, Atlantyckim oraz Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu,

2) statki o długości całkowitej powyżej 140m wchodzące i wychodzące z portu Szczecin,

3) statki o długości całkowitej powyżej 160m wchodzące i wychodzące z portu morskiego Police,

4) statki odcumowujące ze Świnoujścia i udające się do Szczecina lub Police o ile długość całkowita statku przekracza 160m lub zanurzenie statku jest większe niż 9,00m. oraz statki o długości całkowitej powyżej 100 m odcumowujące z Basenów Bałtyckiego, Atlantyckiego oraz Morskiej Stoczni Remontowej i udające się do Szczecina lub Police.

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

3. Miejsce zmiany pilotów ustala szef pilotów.”;

12) w § 97:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W portach Szczecin, Police i Świnoujście minimalną ilość użytych holowników oraz ich minimalną łączną siłę uciągu, w zależności od długości całkowitej statku, określa poniższa tabela:

Długość całkowita statku (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciągu holowników (w tonach)
90 - 120	1	12
powyżej 120 – 140	1	30
powyżej 140 – 160	2	50

powyżej 160 – 180	2- w porcie Świnoujście 3- w portach Szczecin,Police	70
powyżej 180 – 210	3	80
powyżej 210 – 230	3	90
powyżej 230	4	110

b) dodaje się ustęp 1a w brzmieniu :

„1a. Statki o długości całkowitej od 75m do 90m manewrujące z obrotem w porcie Świnoujście w Basenie Atlantyckim, Bałtyckim i Morskiej Stoczni Remontowej oraz manewrujące z obrotem w porcie Szczecin w Basenach Wschodnim, Zachodnim, Warty, Noteckim, wzdłuż nabrzeży Starówka i Węgierskie, w kanale Dębickim oraz na rzece Parnica obowiązane są do korzystania z holownika jeżeli nie posiadają sprawnego steru strumieniowego.”;

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2.Dla statków o długości całkowitej powyżej 160m, co najmniej jeden z użytych holowników musi posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny, a w przypadku jego braku musi zostać użyty dodatkowy holownik w stosunku do ilości określonej w ust.1.”;

13) w § 100:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. O pozycji zwalniania holowników świadczących usługi dla statków wychodzących z portów Szczecin i Police oraz dla statków o długości całkowitej do 180 m wychodzących z portu Świnoujście decyduje kapitan statku po zasięgnięciu opinii pilota.”,

b) po ust. 4 dodaje się ust.5 w brzmieniu:

„ 5.Dla statków o długości całkowitej powyżej 180 m wychodzących z portu Świnoujście asysta holowników świadczących usługę obowiązuje od miejsca odcumowania w porcie do 2 Mm za główką wschodniego falochronu.”;

14) § 101 otrzymuje brzmienie:

„ §101.1. W szczególnie uzasadnionych przypadkach na wniosek kapitana statku, kapitan portu po zasięgnięciu opinii szefa pilotów 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 budzą zastrzeżeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie i porządkowi portowemu.

2. Kapitan portu na wniosek kapitana statku, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, może zwolnić statek na wyjściu bez obrotu z portów Szczecin, Police i Świnoujście z obowiązkowej asysty holownika, o której mowa w § 97 ust. 1, jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi

i porządkowi portowemu. Warunki wyjścia takiego statku określa kapitan portu.

3. W przypadku posiadania przez statek sprawnego steru strumieniowego, kapitan portu na wniosek kapitana statku, może zezwolić na zredukowanie uciążu na palu holowników użytych do obowiązkowej asysty zgodnie z § 97 ust. 1, według reguły 1 KM steru strumieniowego $\cong 0,01t$ uciążu na palu.”;

15) w § 135:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do użytkowania powinien posiadać:

- a) atest czystości dna stwierdzający, że pas dna o szerokości 50m 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 lub większej sporządzony lub zatwierdzony przez właściwy urząd morski albo Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w Gdyni, wykonany pasie dna o szerokości 50m wzdłuż całego nabrzeża;
- c) dokument dopuszczający urządzenia cumownicze do użytkowania, zgodny z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. nr 92 poz.881) lub w przypadku braku takiego dokumentu, ekspertyzę stanu technicznego urządzeń cumowniczych, wykonaną przez rzeczoznawcę.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należytym stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych, drabinek wyłazowych, oświetlenia 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.”;

16) § 136 otrzymuje brzmienie:

„§ 136.1. Wszystkie linie cumownicze, w portach i przystaniach, w porze nocnej oraz w porze ograniczonej widzialności winny być oświetlone. Oświetlenie powinno być koloru białego.

2. Punkty świetlne powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby nie utrudniać rozpoznawania świateł oznakowania nawigacyjnego, instalowanego w porcie i przystani morskiej oraz na jednostkach pływających, a także aby nie powodować oślepienia manewrujących na przyległym akwenie statków.

3. Źródła światła mogące utrudniać widoczność świateł nawigacyjnych w kierunku z jednostki pływającej na ląd muszą być:

- 1) oddalone od osi nabieżnika świetlnego i świateł nawigacyjnych,
- 2) przesłonięte od strony wody, w celu uniemożliwienia bezpośredniego padania promieni świetlnych poza linię cumowniczą lub odwodną krawędź budowli morskiej.”;

17) w § 139 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Nabrzeża i przystanie należy wyposażać:

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

2. Przystanie promowe i pasażerskie należy dodatkowo wyposażać:

- 1) w specjalne ruchome urządzenia służące do wyrównywania poziomu nabrzeża z poziomem pokładu promu na najazdach 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.”;

18) po § 174 dodaje się § 174a i 174b w brzmieniu;

”§174a.1. Morskie budowle hydrotechniczne powinny być od strony wody oznakowane znakami nawigacyjnymi. Wystawianie i utrzymanie oznakowania nawigacyjnego spoczywa na użytkowniku budowli.

2. Znaki nawigacyjne, o których mowa w ust. 1 powinny być zgodne z wymogami odrębnych przepisów, a ich umiejscowienie i kolor uzgodniony z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.

3. W uzasadnionych wypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zwolnić z obowiązku oznakowania, o którym mowa w ust.1.

§174b 1. Przejścia żeglugowe pod mostami powinny być oznakowane w porze dziennej i nocnej. Za utrzymanie oznakowania odpowiada właściciel obiektu.

2. Oznakowanie, o którym mowa w ust.1 powinno być zgodne z wymogami odrębnych przepisów i uzgodnione z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.”;

19) załącznik Nr 1 do zarządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku Nr 1 do niniejszego zarządzenia;

20) załącznik Nr 3 do zarządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku Nr 2 do niniejszego zarządzenia ;

21) załącznik Nr 4 do zarządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku Nr 3 do niniejszego zarządzenia;

22) po załączniku Nr 13 do zarządzenia dodaje się załącznik Nr 14 w brzmieniu określonym w załączniku Nr 4 do niniejszego zarządzenia.

- §2.1. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.
2. Przepis § 14 ust. 11 traci moc po upływie 6 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego zarządzenia .

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Szczecinie

Piotr Nowakowski

Załącznik Nr 1 do zarządzenia Nr 1
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 15 marca 2006r. (poz.)

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	cieśnina Świna od pławy „SW-2” do mostu drogowego na Starej Świnie w Karsiborze”	-	-

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, Y
	15minut przed wejściem w obszar VTS - dla statków nie biorących pilota	A, C albo D, H, O, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i nie biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
Raport o pozycji	15min 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
	15minut 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

	15 minut przed odcumowaniem (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X – nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
Raport o pozycji	statki żeglugi śródlądowej przed odcumowaniem	A1, D, O, J, I, P, W
	zaczumowanie przy nabrzeżu w porcie Świnoujście	A1, D, X – czas zaczumowania, 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 zaczumowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników,
- Y - ilość załogi.

Załącznik Nr 3 do zarządzenia Nr 1
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 15 marca 2006 r. (poz.)

SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY w OBSZARZE VTS SZCZECIN

1. Wywołanie - Szczecin Traffic.
2. Kanały - 69 UKF.
3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów i przekazywania informacji przez statek określają poniższe tabele:

Rodzaj raportu	Zasady zgłaszania raportów i punkty meldunkowe	Rodzaj przekazywanej informacji
Plan podróży	2 godz. przed miejscem brania pilota dla statków biorących pilota	A, C albo D, H, O, J, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	15 minut przed wejściem w obszar VTS dla statków nie biorących pilota	A, C albo D, H, O, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	2 godz. przed odcumowaniem dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
	1 godz. przed odcumowaniem dla statków zamierzających odcumować i nie biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
Raport o pozycji	15 minut przed wejściem w obszar VTS dla statków biorących pilota	A1, D, L
	w momencie wyjścia z obszaru VTS	A1, D
	w momencie wzięcia lub zdania pilota	A1, D, X – czas obsadzenia pilotem i jego nazwisko
	w momencie zejścia z toru wodnego i przed wejściem na tor wodny	A1, D
	po rzuceniu kotwicy	A1, C lub D. X – czas rzucenia kotwicy
	15 minut przed podniesieniem kotwicy	A1, X – prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	po podniesieniu kotwicy	A1, X – czas podniesienia kotwicy
	trawers I Bramy Torowej dla statków idących w stronę Zalewu Szczecińskiego	A1, D
	trawers IV Bramy Torowej	A1, D
trawers Doku Nr 5	A1, D	

	15 minut przed odcumowaniem (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X – nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	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 zacamowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników,
- Y - ilość załogi.

