



## **URZĄD MORSKI W SZCZECINIE**

Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel.: +48 91 4403400, 4403319 fax: +48 91 4344656, e-mail: sekretariat@ums.gov.pl

### **PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ DLA PORTU MORSKIEGO DŻWIRZYNO**

Opracowali:

Jolanta Malec  
Piotr Pryputniewicz  
Tomasz Capiński

KWIECIEŃ 2022

## SPIS TREŚCI

CZEŚĆ I: INFORMACJE OGÓLNE .....	4
Rozdział 1. Wprowadzenie .....	4
1.1. Podstawa prawna planu.....	4
1.2. Zakres planu.....	4
1.3. Obszar objęty planem. ....	4
1.4. Definicje.....	4
Rozdział 2. Zagrożenie zanieczyszczeniem wód portowych .....	5
2.1. Źródła zagrożeń.....	5
2.2. Rodzaje substancji stwarzających zagrożenie na obszarze objętym planem. ....	5
2.3. Obszary o szczególnym stopniu zagrożenia. ....	5
2.4. Obszary szczególnie chronione. ....	6
Rozdział 3. Kategorie rozlewów .....	6
I Rozlewy pochodzące ze statków. ....	6
II Rozlewy pochodzące ze źródeł lądowych.....	8
III Rozlewy pochodzące ze źródeł niezidentyfikowanych. ....	8
Rozdział 4. Zasady prowadzenia akcji usuwania zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach portowych.....	8
4.1. Odpowiedzialność za podjęcie akcji zwalczania zanieczyszczeń oraz zasady jej organizacji .....	8
4.2. Prowadzenie akcji zwalczania zanieczyszczeń olejowych. ....	8
Zasady zbierania oleju w strefie brzegowej.....	9
Zasady zbierania oleju w portach.....	9
Rozdział 5. Prowadzenie akcji zwalczania zanieczyszczeń na wodach portowych. ....	9
Rozdział 6. Wykrywanie sprawcy zanieczyszczenia .....	10
Rozdział 7. Finansowanie akcji zwalczania zanieczyszczeń .....	10
Rozdział 8. Aktualizacja planu i szkolenie.....	10
CZEŚĆ II: PLAN OPERACYJNY .....	11
Rozdział 1. Przyjmowanie informacji o zagrożeniu zanieczyszczeniem lub zanieczyszczeniu wód portowych .....	11
1.1. Źródła informacji o zanieczyszczeniach .....	11
1.2. Punkt alarmowo - dyspozycyjny .....	11
1.3. Treść zgłoszenia - meldunku .....	11
Rozdział 2. Wstępne rozpoznanie i ocena sytuacji .....	12
2.1. Zanieczyszczenia na obszarach portowych .....	12
2.2. Zanieczyszczenia morskich wód wewnętrznych poza obszarami portowymi.....	12
Rozdział 3. Powiadamianie.....	13
3.1. Rozlewy na obszarze portu.....	13
3.2. Rozlewy poza obszarem portu.....	13
3.3. Powiadamianie innych organów.....	13
Rozdział 4. Podjęcie akcji .....	13
4.1 Na obszarach portowych: sprawca zanieczyszczenia lub użytkownik portu. ....	13
4.2 Poza obszarami portowymi: sprawca zanieczyszczenia – kapitan statku oraz armator statku.....	14
Rozdział 5. Przebieg akcji zwalczania zanieczyszczeń na morskich wodach wewnętrznych .....	14
5.1. Operacyjne kierownictwo akcji zwalczania zanieczyszczeń .....	14
5.2. Organizacja i koordynacja akcji zwalczania zanieczyszczeń.....	15
5.3. Zespół koordynacyjno - informacyjny .....	15
Rozdział 6. Wykrywanie sprawcy / źródła zanieczyszczenia.....	15
DODATEK NR 1.....	17
INSTRUKCJA DLA BOSMANA DYŻURNEGO.....	17
BOSMANATU PORTU DŹWIRZYNO /.....	17

## Urząd Morski w Szczecinie

Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla Portu Morskiego Dźwirzyno

---

KAPITANATU PORTU KOŁOBRZEG .....	17
I. POSTANOWIENIA OGÓLNE .....	17
II. SZCZEGÓŁOWA INSTRUKCJA POSTĘPOWANIA.....	17
1. Źródła informacji .....	17
2. Punkt alarmowo – dyspozycyjny .....	17
3. Treść zgłoszenia - meldunku .....	18
4. Czynności bosmana dyżurnego Portu Kołobrzeg / Portu Dźwirzyno .....	18
5. Numery telefonów kontaktowych .....	19
Załącznik nr 1 .....	21
RAPORT O ZANIECZYSZCZENIU .....	21
DODATEK NR 2.....	23
WYKAZ SPRZĘTU PRZEZNACZONEGO DO USUWANIA ZANIECZYSZCZEŃ.....	23
DODATEK NR 3.....	25
MAPA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM .....	25
DODATEK NR 4.....	26
KARTA ZMIAN .....	26

## CZĘŚĆ I: INFORMACJE OGÓLNE

### Rozdział 1. Wprowadzenie

#### 1.1. Podstawa prawna planu

Plan opracowano na podstawie art. 23 b ustęp 1 *ustawy z dnia 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1955)*.

#### 1.2. Zakres planu

Plan dotyczy zanieczyszczeń wód portowych.

#### 1.3. Obszar objęty planem

Plan obejmuje obszar morskich wód wewnętrznych w granicach portu w Dźwirzynie.

#### 1.4. Definicje

**olej** - oznacza ropę naftową w każdej postaci, włączając w to surową ropę naftową, paliwo olejowe, szlam, odpadki olejowe oraz produkty rafinowane (inne niż produkty petrochemiczne, które są przedmiotem postanowień załącznika II do Konwencji MARPOL 73/78) i bez ograniczenia uniwersalności powyższej definicji, obejmuje substancje określone w Uzupelnieniu do Załącznika I Konwencji MARPOL.

**mieszanina oleista** - oznacza mieszaninę o jakiegokolwiek zawartości oleju.

**substancja szkodliwa** - oznacza jakąkolwiek substancję, która - jeżeli zostanie wprowadzona do morza - może spowodować powstanie niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzkiego albo zagrożenie dla żywych zasobów i życia w morzu, pogorszyć walory rekreacyjne lub też utrudniać inne zgodne z prawem użytkowanie morza, oraz jakąkolwiek substancję podlegającą kontroli na podstawie Konwencji MARPOL 73/78.

**zrzut** - w odniesieniu do substancji szkodliwych lub wycieków zawierających takie substancje, oznacza każde usunięcie takich substancji ze statku i obejmujące każde ich przedostanie się do morza, pozbycie, rozlewanie, cieknięcie, pompowanie, wydzielanie lub opróżnianie.

Zrzut nie obejmuje:

- zatapiania w rozumieniu Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzonej w Londynie dnia 13 listopada 1972 r.,
- usuwania szkodliwych substancji powstałych bezpośrednio w wyniku badań, eksploatacji i przetwarzania na morzu zasobów mineralnych dna morskiego,
- usuwania szkodliwych substancji dla celów prawnie uznanych badań naukowych, przypadków likwidacji zanieczyszczenia lub jego kontroli.

**statek** - oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu używaną w środowisku morskim i obejmuje wodoloty, poduszkowce, statki podwodne, urządzenia pływające oraz stałe, bądź pływające platformy.

**użytkownik portu** - podmiot gospodarczy zarządzający w zakresie eksploatacji akwenami, nabrzeżami bądź urządzeniami portowymi.

**tor wodny** - oznacza:

- 1) część drogi wodnej wyznaczoną przez:
  - stałe znaki nawigacyjne, oznaczone na mapach oraz pławy nawigacyjne,
  - głowice falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących do ochrony brzegów,
- 2) akwen między wysuniętymi falochronami,
- 3) akwen między brzegami rzek tam, gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.

**rozlew** - zanieczyszczenie wewnętrznych wód morskich olejami lub innymi płynnymi substancjami chemicznymi utrzymującymi się na powierzchni wody.

**zagrożenie środowiska** - sytuacja, która mogłaby wywołać zanieczyszczenie środowiska morskiego.

**nadzwyczajne zagrożenie środowiska** - zagrożenie ludzi i środowiska będące następstwem działania sił przyrody lub wypadków i katastrof spowodowanych rozwojem cywilizacyjnym.

**zanieczyszczenie** - wprowadzenie przez człowieka bezpośrednio lub pośrednio do środowiska substancji lub energii, powodującej takie szkodliwe skutki jak niebezpieczeństwo dla zdrowia ludzkiego, szkodliwość dla żywych zasobów i życia morskiego, przeszkodę w prawidłowym użytkowaniu wewnętrznych wód morskich włącznie z rybołówstwem, obniżenie jakości użytkowanej wody oraz zmniejszenie walorów estetycznych wód morskich.

## **Rozdział 2. Zagrożenie zanieczyszczeniem wód portowych**

### **2.1. Źródła zagrożeń**

Źródłem zagrożenia mogą być statki przebywające w porcie.

Zagrożeniem dla środowiska morskiego jest możliwość przedostania się ze statku do wód morskich oleju lub innych szkodliwych substancji chemicznych na skutek wypadku, awarii lub umyślnego zrzutu.

### **2.2. Rodzaje substancji stwarzających zagrożenie na obszarze objętym planem**

Na obszarze objętym planem występują następujące substancje mogące stanowić zagrożenie dla środowiska morskiego:

- zęzowe wody zaolejone ze statków morskich – 13 04 03,
- mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe – 13 02 05,
- paliwo do silników Diesla lub oleje gazowe – ONZ-UN 1202 (13 07 01)

### **2.3. Obszary o szczególnym stopniu zagrożenia**

Miejsca szczególnie narażone na zanieczyszczenie na terenie wewnętrznych wód morskich:

a) na obszarach portowych:

- miejsca przeładunku substancji szkodliwych (nabrzeża),
- tory wodne i obrotnice statków,
- kanały i baseny portowe o dużym natężeniu ruchu jednostek pływających.

b) poza obszarami portowymi:

- tor wodny,
- obrotnice statków,
- kotwiczowiska.

## 2.4. Obszary szczególnie chronione

Przez obszary szczególnie chronione rozumie się obszary cenne ze względu na wartości rekreacyjne, gospodarcze, przyrodnicze, estetyczne, widokowe, kulturowe lub inne (np. ujęcia wody pitnej, parki narodowe, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, pomniki przyrody, itd.). Są to tereny znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie lub na obszarze wewnętrznych wód morskich, które kierujący akcją zwalczania zanieczyszczeń powinni chronić przed zanieczyszczeniami w pierwszym rzędzie.

## Rozdział 3. Kategorie rozlewów

Klasyfikacja rozlewów jest niezbędna ze względu na konieczność określenia odpowiednich działań potrzebnych do zwalczania zanieczyszczeń w zależności od rodzaju rozlanej substancji oraz jej ilości, a także w celu określenia źródeł finansowania akcji w zależności od pochodzenia rozlewu.

Dla potrzeb niniejszego planu, w celu ułatwienia oceny rozlewu i stopnia zagrożenia dla środowiska, wyróżniono następujące kategorie rozlewów oleju lub innych szkodliwych substancji chemicznych pochodzących ze statków.

### I Rozlewy pochodzące ze statków

¶ **kat. A** - Drobne rozlewy oleju lub szkodliwych substancji chemicznych w ilości do 1 t.

Rozlewy tego rodzaju mogą powstać np. na skutek:

- awarii statku, np.:
  - pęknięcie instalacji hydraulicznej ładowni na pokładzie statku,
  - nieszczelności pochwy wału,
  - pęknięcia węża lub rurociągu podczas przeładunku oleju,
  - awarii innego rodzaju.
- celowego nielegalnego zrzutu odpadów olejowych lub innych substancji do wód morskich,
- niezamierzonego zrzutu oleju lub innych substancji do wód morskich, spowodowanego błędem lub zaniedbaniem,
- innych przyczyn.

Rozlewy tej kategorii możliwe są do likwidacji przy użyciu środków posiadanych przez sprawcę rozlewu, użytkownika nabrzeża lub jednostki usługowej, której powierzono usunięcie zanieczyszczenia.

Stopień zagrożenia dla środowiska zależy od charakteru rozlanej substancji. Rozlewy oleju oraz innych substancji uwzględnionych w Rozdz. 2.2 niniejszego planu, mieszczące się w tej kategorii nie narażają na szczególne trudności techniczne przy usuwaniu zanieczyszczeń oraz nie powodują nadzwyczajnego zagrożenia środowiska. Widoczne ślady zanieczyszczeń w sprzyjających warunkach hydrologicznych i klimatycznych mogą zniknąć samoistnie w okresie 2 - 7 dni na skutek rozpraszania się w toni wodnej i po powierzchni wody, parowania, tonięcia, itp.

Do organizowania i koordynacji akcji usuwania zanieczyszczeń wystarczający jest szczebel inspektora ochrony środowiska morskiego.

Rozlewy zaliczane do tej kategorii stanowiły większość rozlewów, które wydarzyły się do tej pory na morskich wodach wewnętrznych administrowanych przez Urząd Morski w Szczecinie.

**¶ kat. B** - Rozlewy oleju lub innych szkodliwych substancji chemicznych w ilości 1÷100 ton.

Rozlewy tego rodzaju mogą powstać np. na skutek:

- awarii instalacji przeładunkowej w czasie przeładunku oleju lub innych substancji chemicznych,
- wypadku, który spowodował uszkodzenie kadłuba, np. kolizji lub wejścia statku na mieliznę,
- celowego nielegalnego zrzutu odpadów za burtę,
- niezamierzonego, spowodowanego błędem lub zaniedbaniem zrzutu oleju lub innej substancji chemicznej do morskich wód wewnętrznych,
- zrzutu do morza oleju lub innej substancji chemicznej w celu ochrony bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu.

Do likwidacji rozlewów tej kategorii konieczne jest zaangażowanie znacznych sił i środków przekraczających najczęściej możliwości sprawcy zanieczyszczenia czy użytkownika nabrzeża, a w niektórych przypadkach przedsiębiorstw zajmujących się usługowo usuwaniem zanieczyszczeń z powierzchni wód. Konieczne jest zapewnienie odpowiedniej koordynacji akcji zwalczania zanieczyszczenia przy wykorzystaniu niezbędnych środków technicznych, zapewnienia środków transportu oraz urządzeń do magazynowania i utylizacji dużych ilości zebranych z powierzchni wody zanieczyszczeń.

Akcja wymaga stałego nadzoru ze strony administracji morskiej. Organizacja i koordynacja akcji zwalczania zanieczyszczeń może być prowadzona na szczeblu kapitana portu lub głównego inspektora ochrony środowiska morskiego.

Stopień zagrożenia zależy od charakteru rozlanej substancji. Skutki rozlewu są długotrwałe i dotyczą dużej przestrzeni (zatrucie ryb, ptaków, szkody w innych elementach środowiska, zagrożenie brzegów morskich, plaż i ich trwałe uszkodzenia). Mogą powstać zagrożenia miejsc szczególnie chronionych, np. tarlisk ryb, rezerwatów przyrody, itp.

Występuje możliwość powstania, trudności technicznych przy prowadzeniu akcji zwalczania zanieczyszczeń. Przyczynami mogą być brak odpowiedniej dostępnej ilości zbiorników do magazynowania zanieczyszczeń zebranych z powierzchni wody, niedostępność urządzeń o odpowiedniej wydajności zbierania, brak odpowiedniej ilości środków transportu itp.

**¶ kat. C** - Rozlewy oleju lub innych substancji chemicznych w ilości większej niż 100 ton.

Są to rozlewy katastrofalne, mające charakter "nadmierzającego zagrożenia środowiska".

Rozlewy o charakterze katastrofalnym mogą powstać na skutek:

- wypadku morskiego powodującego powstanie nieszczelności kadłuba statku,
- kolizji statków,
- wejścia statku na mieliznę,
- wybuchu na statku,
- zatonięcia statku,

- innych przyczyn.

Rozlewy te wymagają zaangażowania sił i środków wielu jednostek organizacyjnych, tj. przedsiębiorstw usługowych zajmujących się oczyszczaniem powierzchni wody, morskiej służby zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska, a w niektórych wypadkach wezwania sił i środków międzynarodowych.

Skutki rozlewów tej kategorii mają charakter katastrofy ekologicznej. Organizacja i koordynacja akcji prowadzona jest przez dyrektora urzędu morskiego. W przypadku zagrożenia brzegów morskich wojewoda podejmuje działania mające na celu przeciwdziałanie nadzwyczajnemu zagrożeniu środowiska.

## **II Rozlewy pochodzące ze źródeł lądowych**

**kat. A II** - Drobne rozlewy oleju lub szkodliwych substancji chemicznych w ilości do 1 t. powstające np. na skutek awarii, których źródłem mogą być cysterny, kanalizacja, zbiorniki, beczki zawierające substancje szkodliwe.

**kat. B II** - Rozlewy oleju lub innych szkodliwych substancji chemicznych w ilości 1÷100 ton. powstające np. w wyniku awarii zbiorników lub awarii podczas przepompowywania paliwa bądź innych substancji szkodliwych.

**kat. C II** - Rozlewy oleju lub innych substancji chemicznych w ilości większej niż 100 ton. powstające w wyniku np. uszkodzenia dużych zbiorników znajdujących nad wodami morskimi.

## **III Rozlewy pochodzące ze źródeł niezidentyfikowanych**

¶ **kat. A III** - napływające z prądem rzeki.

Zakłada się, że w przypadku rozlewów olejów i innych szkodliwych substancji chemicznych kat. B i C możliwa jest identyfikacja źródła zanieczyszczenia.

## **Rozdział 4. Zasady prowadzenia akcji usuwania zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach portowych**

### **4.1. Odpowiedzialność za podjęcie akcji zwalczania zanieczyszczeń oraz zasady jej organizacji**

Odpowiedzialność za podjęcie akcji zwalczania zanieczyszczeń oraz zasady jej organizacji regulują odpowiednie przepisy Rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 8 sierpnia 2017 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 216).

### **4.2. Prowadzenie akcji zwalczania zanieczyszczeń olejowych**

Do prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń olejowych należy wykorzystać następujący schemat postępowania:

1. zlokalizować i odgrodzić rozlew,
2. o ile to jest możliwe usunąć z miejsca rozlewu wszystkie jednostki pływające mogące utrudniać prowadzenie akcji zwalczania rozlewu,
3. ustawić zaporę tak by nie stworzyć problemów z odpompowywaniem mieszaniny wodno - olejowej, umożliwić spływanie oleju do miejsca jego zbierania,



4. w przypadku dużego rozlewu należy pamiętać o dodatkowych zaporach zabezpieczających szczególnie po stronie zawietrznej (kilka linii zapór),
5. zaporę należy holować z właściwą prędkością, tzn. taką, która nie spowoduje jej przerwania, bądź podtapiania,
6. w przypadku rozlewów ze statków należy ustawić zaporę tak by odległość zapory od statku była taka by olej nie wypływał poza zaporę. Zalecana jest długość zapory wynosząca przynajmniej 3 długości statku,
7. nie stosować zapór do rozlewów benzyny.

### **Zasady zbierania oleju w strefie brzegowej**

Strefa brzegowa - obszar wewnętrznych wód morskich rozpościerający się na szerokości od kilkudziesięciu do kilkuset metrów od linii brzegu. Cechą charakterystyczną tej strefy jest mała głębokość.

W strefie brzegowej stosuje się zapory i zbieracze pracujące przy małych głębokościach. W tej strefie często występują prądy równoległe do linii brzegowej, dlatego ustawienie zapór powinno być takie by odsuwały one olej od brzegu a jednocześnie kierowały go do zbieraczy.

W przypadku, gdyby zbieranie przy pomocy zapór i zbieraczy w strefie przybrzeżnej nie przyniosło rezultatu należy na piaszczystym brzegu rozłożyć folię z tworzywa sztucznego tak by jej krawędź była zanurzona w wodzie (należy ją zabezpieczyć przed skręcaniem przez fale). Suchą część folii posypać sorbentami. Z folii należy zbierać olej do zbiorników przy pomocy narzędzi ręcznych (łopaty, wiadra, grabie).

### **Zasady zbierania oleju w portach**

Wody portowe są akwenem, w skład którego wchodzi baseny oraz kanały. Jest to obszar, na którym raczej nie występuje duże falowanie, co ułatwia rozstawianie zapór oraz prowadzenie akcji zwalczania rozlewów.

Na wodach portowych akcję zwalczania rozlewów można podzielić na następujące etapy:

- a) usunięcie ze strefy zanieczyszczonej statków (nie usuwa się statków będących w centrum rozlewu, wskazane jest usunięcie pracowników tych statków oraz przerwanie wszelkich prac przeładunkowych w strefie zagrożenia), które mogłyby utrudniać prowadzenie akcji - w przypadku rozlewu niebezpiecznych substancji chemicznych lub zagrożenia wybuchem lub pożarem konieczna jest ewakuacja pracowników okolicznych użytkowników portu lub mieszkańców w pobliżu strefy zanieczyszczenia,
- b) zabezpieczenie rozlewu przed ewentualnym zapłonem,
- c) usuwanie oleju o największym zagęszczeniu frakcji olejowej (najgrubszej warstwie oleju),
- d) oczyszczanie miejsc trudnodostępnych zawierających znaczną ilość oleju,
- e) usunięcie pozostałych plam olejowych, czyszczenie urządzeń portowych, hydrotechnicznych, nabrzeży, statków.
- f) oczyszczenie sprzętu użytego w czasie akcji, zakończenie akcji.

## **Rozdział 5. Prowadzenie akcji zwalczania zanieczyszczeń na wodach portowych**

Akcję zwalczania zanieczyszczeń może prowadzić:

- a) na obszarach portowych:
  - statek przy wykorzystaniu środków własnych,
  - użytkownik portu przy wykorzystaniu środków własnych,

- Państwowa lub Ochotnicza Straż Pożarna,
- Służba SAR,
- inna jednostka usługowa.

b) poza obszarami portowymi:

- statek przy wykorzystaniu środków własnych,
- Państwowa lub Ochotnicza Straż Pożarna,
- Służba SAR,
- inna jednostka usługowa.

## **Rozdział 6. Wykrywanie sprawcy zanieczyszczenia**

Postępowanie administracyjne w sprawach zanieczyszczeń wód morskich przez statki prowadzi Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego.

Postępowania dowodowe w sprawach zanieczyszczeń morskich wód wewnętrznych pochodzących ze źródeł lądowych (z wyłączeniem zanieczyszczeń spowodowanych przez osoby fizyczne na obszarze portu) prowadzi Wojewódzka Inspekcja Ochrony Środowiska.

Postępowanie dowodowe w odniesieniu do statków należy prowadzić zgodnie z wymogami Kodeksu Postępowania Administracyjnego.

## **Rozdział 7. Finansowanie akcji zwalczania zanieczyszczeń**

Koszty akcji zwalczania zanieczyszczeń wód morskich spowodowanych przez statki pokrywa sprawca zanieczyszczenia. Kosztami usunięcia zanieczyszczeń obciążany jest armator statku.

W przypadku, jeżeli zidentyfikowanie sprawcy jest niemożliwe i nie istnieją przesłanki, że zanieczyszczenie pochodzi ze źródeł lądowych, koszty akcji usuwania zanieczyszczeń pochodzących ze statków pokrywa urząd morski.

Koszty prowadzenia akcji usuwania zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł lądowych w przypadku niemożności wskazania sprawcy zanieczyszczenia pokrywa urząd wojewódzki.

## **Rozdział 8. Aktualizacja planu i szkolenie**

Plan jest aktualizowany na bieżąco. Zmiany aktualizacyjne i uzupełnienia wprowadza do planu Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego. Konieczność dokonania zmian planu w części odnoszącej się do obszarów portowych zgłaszają do Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego kapitanowie portów.

Osoby funkcyjne wymienione w części operacyjnej planu (Część II) odbywają szkolenie z zakresu realizacji planu wedle zapotrzebowania. Szkolenie organizowane jest przez Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego we współpracy z kapitanami portów.

## CZĘŚĆ II: PLAN OPERACYJNY

### Rozdział 1. Przyjmowanie informacji o zagrożeniu zanieczyszczeniem lub zanieczyszczeniu wód portowych

#### 1.1. Źródła informacji o zanieczyszczeniach

Źródłem informacji o zanieczyszczeniu wód portowych lub o sytuacji w następstwie, której może dojść do zanieczyszczenia jest zgłoszenie-meldunek wniesiony przez:

- a) każdą osobę, która zaobserwowała, usłyszała lub w inny sposób powzięła wiadomość, że zostało zanieczyszczone środowisko morskie albo też zaistniała taka sytuacja, w następstwie której może dojść do zanieczyszczenia wód morskich substancjami ropopochodnymi lub innymi, mogącymi stanowić zagrożenie dla środowiska morskiego,
- b) osobę, która wykonując obowiązki służbowe, wydała polecenie usuwania do morza substancji szkodliwych z powodu bezpieczeństwa statku lub dla ratowania życia,
- c) kapitana statku uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,
- d) kapitana statku, na którym nastąpiło zdarzenie, powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego.

#### Uwaga:

Obowiązek informowania o zauważonych zanieczyszczeniach lub wypadkach mogących spowodować zanieczyszczenie wód morskich wynika z wymogów art. 11 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1955) oraz § 8 ust. 2 Zarządzenia Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. "Przepisy Portowe" (Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z 2013 r. poz. 2932; zm.: z 2014 r. poz. 242, z 2015 r. poz. 4533, z 2017 r. poz. 2099 z 2018 r. poz. 3443 oraz z 2019 r., poz. 1085 i poz. 3716, z 2020 r., poz. 4260).

#### 1.2. Punkt alarmowo - dyspozycyjny

Informacje o zanieczyszczeniu morskich wód wewnętrznych lub o sytuacji, w wyniku której może dojść do takiego zanieczyszczenia, przyjmowane są CAŁĄ DOBĘ w punkcie alarmowo – dyspozycyjnym w sprawach zanieczyszczeń wód portowych, przez bosmanów dyżurnych Kapitanatu Portu Kołobrzeg oraz w dni powszednie w godz. 07:00 – 15:00 przez bosmana dyżurnego Bosmanatu Portu Dźwirzyno.

Numery telefonów do punktu alarmowo - dyspozycyjnego oraz innych podmiotów, biorących udział w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń, znajdują się w "Instrukcji dla bosmana dyżurnego Bosmanatu Portu Dźwirzyno / Kapitanatu Portu Kołobrzeg dotyczącej trybu przyjmowania i postępowania ze zgłoszeniami o zanieczyszczeniu wód portowych" stanowiącej Dodatek nr 1 do niniejszego planu.

#### 1.3. Treść zgłoszenia – meldunku

Bosman dyżurny Portu Dźwirzyno / Portu Kołobrzeg, przyjmujący zgłoszenie - meldunek o zanieczyszczeniu wód morskich lub o zagrożeniu zanieczyszczeniem, zobowiązany jest do uzyskania od osoby zgłaszającej następujących informacji:

- a) imię i nazwisko oraz numer telefonu służbowego lub domowego, względnie adres zamieszkania osoby zgłaszającej lub miejsca pracy. W przypadku zgłoszenia dokonanego przez statek - nazwę statku, banderę, nazwisko i stanowisko służbowe osoby zgłaszającej,
- b) czas i miejsce zdarzenia,
- c) orientacyjną wielkość zanieczyszczenia powierzchni wody oraz ilość substancji wylanej do wody,
- d) nazwę i rodzaj jednostek pływających, znajdujących się w sąsiedztwie rozlewu,
- e) rodzaj zanieczyszczenia,
- f) dane o obiekcie, który spowodował zanieczyszczenie,
- g) warunki meteorologiczne w miejscu zdarzenia,
- h) kierunek i szybkość przemieszczania się plamy zanieczyszczającej powierzchnię wody.

Wyżej wymienione informacje powinny zostać zebrane w formie "Raportu o zanieczyszczeniu", zamieszczonego w „Instrukcji dla bosmana dyżurnego Bosmanatu Portu Dźwirzyno / Kapitanatu Portu Kołobrzeg dotyczącej trybu przyjmowania i postępowania ze zgłoszeniami o zanieczyszczeniu wód portowych”, stanowiącej Dodatek nr 1 do niniejszego planu.

## **Rozdział 2. Wstępne rozpoznanie i ocena sytuacji**

### **2.1. Zanieczyszczenia na obszarach portowych**

Bosman dyżurny Portu Dźwirzyno / Portu Kołobrzeg, po przyjęciu zgłoszenia dokonuje wstępnej oceny sytuacji.

W tym celu:

- a) potwierdza uzyskaną informację, poprzez porównanie jej z informacjami otrzymanymi z innych źródeł (jeżeli istnieje taka możliwość),
- b) powiadamia Kapitana Portu Kołobrzeg oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego.

Inspektor ochrony środowiska morskiego:

- a) udaje się osobiście na miejsce zanieczyszczenia,
- b) ocenia wielkość rozlewu i zagrożenie dla środowiska morskiego.

Przy ocenie należy dokonać klasyfikacji rozlewu zgodnie z wytycznymi Rozdziału 3 Części I niniejszego planu.

Jeżeli kontakt z inspektorem ochrony środowiska morskiego jest niemożliwy, obowiązek wykonania powyższych czynności spoczywa na Kapitanie Portu Kołobrzeg lub bosmanie dyżurnym.

### **2.2. Zanieczyszczenia morskich wód wewnętrznych poza obszarami portowymi**

Bosman dyżurny Portu Dźwirzyno / Portu Kołobrzeg po przyjęciu zgłoszenia, powiadamia Kapitana Portu Kołobrzeg oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Morskiego lub wskazany przez niego pracownik dokonuje rozpoznania i wstępnej oceny sytuacji.

W tym celu może podjąć następujące działania:

- a) dokonać oceny sytuacji na podstawie otrzymanych informacji (kontakt radiowy z jednostką biorącą udział w zdarzeniu lub sprawcą rozlewu, kontakt telefoniczny/e-mailowy z agentem statku),
- b) zwrócić się do Kapitana Portu Kołobrzeg z prośbą o wysłanie na miejsce zdarzenia jednostki pływającej Kapitanatu Portu Kołobrzeg, w celu przeprowadzenia zwiadu,
- c) zwrócić się do Straży Granicznej, o wysłanie jednostki, w celu przeprowadzenia zwiadu,
- d) zwrócić się do Służby SAR, o przeprowadzenie zwiadu,
- e) zwrócić się do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, o przeprowadzenie samolotem lotu patrolowego, nad miejscem zdarzenia.

### **Rozdział 3. Powiadamianie**

#### **3.1. Rozlewy na obszarze portu**

Bosman dyżurny po przyjęciu informacji i po dokonaniu wstępnej oceny sytuacji, powiadamia Kapitana Portu Kołobrzeg oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego.

Jeżeli rozlew pochodzi ze źródeł lądowych, Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego powiadamia Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska.

#### **3.2. Rozlewy poza obszarem portu**

Bosman dyżurny po przyjęciu informacji i po dokonaniu wstępnej oceny sytuacji, powiadamia Kapitana Portu Kołobrzeg oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Morskiego powiadamia Zastępcę Dyrektora ds. Inspekcji Morskiej Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Odpowiednie numery telefonów znajdują się w „Instrukcji dla bosmana dyżurnego Bosmanatu Portu Dźwirzyno / Kapitanatu Portu Kołobrzeg dotyczącej trybu przyjmowania i postępowania ze zgłoszeniami o zanieczyszczeniu wód portowych” stanowiącej Dodatek nr 1 do niniejszego planu.

#### **3.3. Powiadamianie innych organów**

W przypadku gdy z rodzaju i stopnia zagrożenia środowiska morskiego albo przebiegu działań zmierzających do zwalczania zanieczyszczenia morza wynika możliwość zanieczyszczenia brzegu morskiego lub zagrożenia życia lub zdrowia ludności w rejonie nadmorskim, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany powiadomić o tym niezwłocznie właściwego wojewodę, właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska w celu podjęcia przez nich odpowiednich działań zapobiegawczych na lądzie.

### **Rozdział 4. Podjęcie akcji**

Do podjęcia akcji w celu zapobiegania, ograniczenia oraz usunięcia zanieczyszczeń środowiska morskiego zobowiązany jest:

#### **4.1 Na obszarach portowych: sprawca zanieczyszczenia lub użytkownik portu**

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.

#### **4.2 Poza obszarami portowymi: sprawca zanieczyszczenia – kapitan statku oraz armator statku**

Kapitan statku, który spowodował zagrożenie lub zanieczyszczenie morza, jest obowiązany podjąć w miarę posiadanych możliwości, natychmiastowe działania mające na celu w szczególności zatrzymanie wypływu szkodliwej substancji lub ograniczenie jego wielkości oraz przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się zanieczyszczenia.

Armator statku, który spowodował zagrożenie lub zanieczyszczenie morza, jest obowiązany do niezwłocznego podjęcia działań minimalizujących skutki zanieczyszczenia środowiska morskiego w szczególności przez usunięcie substancji powodującej zanieczyszczenie, wydobycie z wraku paliwa lub innej substancji szkodliwej dla środowiska morskiego oraz odszukanie i wydobycie z morza niebezpiecznych substancji przewożonych w opakowaniach.

W przypadku, gdy akcja nie została podjęta natychmiast przez obowiązane do tego osoby lub osoby takie nie są możliwe do zidentyfikowania lub podjęta akcja jest niewystarczająca należy:

a) na obszarach portowych:

W zależności od miejsca zanieczyszczenia oraz potrzeb technicznych i operacyjnych Inspektor Ochrony Środowiska Morskiego lub Kapitan Portu Kołobrzeg poleca rozpoczęcie akcji ratowniczej:

- Państwowej lub Ochotniczej Straży Pożarnej lub/i
- Służbie SAR lub/i
- innej jednostce usługowej.

b) poza obszarami portowymi:

W zależności od miejsca zanieczyszczenia oraz potrzeb technicznych i operacyjnych Zastępca Dyrektora ds. Inspekcji Morskiej Urzędu Morskiego w Szczecinie, powiadomiony o sytuacji przez Inspektora Ochrony Środowiska Morskiego, poleca rozpoczęcie akcji Służbie SAR. W razie konieczności do akcji może być włączona inna jednostka usługowa.

#### Uwaga:

Funkcjonariusze kapitanatu portu nie polecają wykonania akcji usunięcia zanieczyszczeń, jeżeli z oceny sytuacji na miejscu zdarzenia wynika, że zanieczyszczenie nie nadaje się do zbierania (np. cienki film olejowy).

## **Rozdział 5. Przebieg akcji zwalczania zanieczyszczeń na morskich wodach wewnętrznych**

### **5.1. Operacyjne kierownictwo akcji zwalczania zanieczyszczeń**

Operacyjne kierownictwo akcji zwalczania zanieczyszczeń należy:

- a) na obszarze portu do kierownika jednostki specjalistycznej, któremu powierzono prowadzenie akcji,
- b) poza obszarami portowymi do dowodzącego akcją Służby SAR.

Akcja zwalczania zanieczyszczeń powinna być prowadzona zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale 4 Części I niniejszego planu.

## 5.2. Organizacja i koordynacja akcji zwalczania zanieczyszczeń

Organizacja, koordynacja i nadzór nad akcją zwalczania zanieczyszczeń na morskich wodach wewnętrznych należy:

- a) na obszarze portu do Kapitana Portu Kołobrzeg,
- b) poza obszarami portowymi do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie między innymi podejmuje decyzje dotyczące:

- wielkości sił i środków niezbędnych do prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń (w porozumieniu z kierownikiem operacyjnym akcji),
- powiadomienia wojewody, regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska,
- wezwania pomocy międzynarodowej,
- użycia środków dyspergujących,
- zakończenia akcji.

## 5.3. Zespół koordynacyjno - informacyjny

W przypadku rozlewów kategorii C, które nastąpiły na morskich wodach wewnętrznych poza obszarami portów, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie powołuje Zespół Koordynacyjno - Informacyjny Urzędu Morskiego w Szczecinie.

W skład zespołu wchodzi:

- Zastępca Dyrektora d/s Inspekcji Morskiej,
- Główny Inspektor Ochrony Środowiska Morskiego,
- Radca Prawny,
- Rzecznik Prasowy Urzędu Morskiego w Szczecinie.

## Rozdział 6. Wykrywanie sprawcy / źródła zanieczyszczenia

Niezależnie od kategorii rozlewu, dokonanie wstępnych czynności dochodzeniowych polegających na zabezpieczeniu dowodów na miejscu zanieczyszczenia należy do osób dokonujących wstępnego rozpoznania i oceny sytuacji tj.:

- a) na obszarze portu przeprowadzenie wstępnych czynności dochodzeniowych należy do Inspektora Ochrony Środowiska Morskiego lub do Kapitana Portu Kołobrzeg /bosmana dyżurnego,
- b) poza obszarem portu do Inspektora Ochrony Środowiska Morskiego.

Wstępne czynności dochodzeniowe polegają na:

- zebraniu informacji dotyczących:
  - ✓ nazwisk i adresów świadków, którzy obserwowali zanieczyszczenie,
  - ✓ nazw i bander oraz lokalizacji statków podejrzanych o dokonanie zanieczyszczenia,

## Urząd Morski w Szczecinie

Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla Portu Morskiego Dźwirzyno

---

- pobraniu próbek zanieczyszczeń z powierzchni wody oraz z potencjalnego źródła zanieczyszczenia,
- wykonaniu zdjęć fotograficznych i/lub filmu video z miejsca rozlewu,
- sporządzeniu protokołu z lustracji miejsca zdarzenia oraz o ile to możliwe, protokołu przesłuchania świadka/świadków zdarzenia.

Zebrany wstępny materiał dowodowy należy przekazać do Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego.

Postępowanie administracyjne w sprawie zanieczyszczenia wód morskich prowadzi Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego.

Statek podejrzany o dokonanie zanieczyszczenia może być poddany inspekcji. Inspekcję przeprowadzają Inspektorzy Ochrony Środowiska Morskiego. W zależności od potrzeb działania mogą zostać rozszerzone o wykonanie inspekcji przez inspektorów państwa bandery lub państwa portu.

Postępowania w sprawach zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł lądowych prowadzi Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie.



## DODATEK NR 1

### INSTRUKCJA DLA BOSMANA DYŻURNEGO BOSMANATU PORTU DŹWIRZYNO / KAPITANATU PORTU KOŁOBRZEG

dotycząca trybu przyjmowania i postępowania  
ze zgłoszeniami o zanieczyszczeniu wód portowych

#### I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Zakres niniejszej instrukcji określa zasady postępowania z uzyskanymi, przez bosmana dyżurnego Portu Dźwirzyno oraz Portu Kołobrzeg, informacjami o zanieczyszczeniu wód morskich lub o sytuacji mogącej stanowić zagrożenie dla środowiska morskiego.

#### II. SZCZEGÓŁOWA INSTRUKCJA POSTĘPOWANIA

##### 1. Źródła informacji

Źródłem informacji o zanieczyszczeniu morskich wód wewnętrznych lub o sytuacji, w następstwie której może dojść do zanieczyszczenia, jest zgłoszenie-meldunek wniesiony przez:

- a) każdą osobę, która zaobserwowała, usłyszała lub w inny sposób powzięła wiadomość, że zostało zanieczyszczone środowisko morskie albo też zaistniała taka sytuacja, w następstwie której może dojść do zanieczyszczenia wód morskich substancjami ropopochodnymi lub innymi, mogącymi stanowić zagrożenie dla środowiska morskiego,
- b) osobę, która wykonując obowiązki służbowe, wydała polecenie usuwania do morza substancji szkodliwych z powodu bezpieczeństwa statku lub dla ratowania życia,
- c) kapitana statku uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,
- d) kapitana statku, na którym nastąpiło zdarzenie, powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego.

##### Uwaga:

Obowiązek informowania o zauważonych zanieczyszczeniach lub wypadkach mogących spowodować zanieczyszczenie wód morskich wynika z wymogów art. 11 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1955) oraz § 8 ust. 2 Zarządzenia Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. "Przepisy Portowe" (Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z 2013 r. poz. 2932; zm.: z 2014 r. poz. 242, z 2015 r. poz. 4533, z 2017 r. poz. 2099 z 2018 r. poz. 3443 oraz z 2019 r., poz. 1085 i poz. 3716, z 2020 r., poz. 4260).

##### 2. Punkt alarmowo – dyspozycyjny

Informacje o zanieczyszczeniu wód portowych lub o sytuacji, w wyniku której może dojść do takiego zanieczyszczenia przyjmowane są przez całą dobę, w punkcie alarmowo-

dyspozycyjnym, przez bosmana dyżurnego Kapitanatu Portu Kołobrzeg oraz przez bosmana dyżurnego Bosmanatu Portu Dźwirzyno w dni powszednie w godz. 07:00 – 15:00.

### 3. Treść zgłoszenia - meldunku

Bosman dyżurny Portu Kołobrzeg / Portu Dźwirzyno, przyjmujący zgłoszenie - meldunek o zanieczyszczeniu wód portowych lub o zagrożeniu zanieczyszczeniem, zobowiązany jest do uzyskania od osoby zgłaszającej następujących informacji:

- i) imię i nazwisko oraz numer telefonu służbowego lub domowego, względnie adres zamieszkania osoby zgłaszającej lub miejsce pracy. W przypadku zgłoszenia dokonanego przez statek - nazwę statku, banderę, nazwisko i stanowisko służbowe osoby zgłaszającej,
- j) czas i miejsce zdarzenia,
- k) orientacyjną wielkość zanieczyszczenia powierzchni wody oraz ilość substancji wylanej do wody,
- l) nazwę i rodzaj jednostek pływających, znajdujących się w sąsiedztwie rozlewu,
- m) rodzaj zanieczyszczenia,
- n) dane o obiekcie, który spowodował zanieczyszczenie,
- o) warunki meteorologiczne w miejscu zdarzenia,
- p) kierunek i szybkość przemieszczania się plamy zanieczyszczającej powierzchnię wody.

Ww. informacje powinny zostać zebrane w formie "Raportu o zanieczyszczeniu" zamieszczonej w Załączniku nr 1 do niniejszej instrukcji.

### 4. Czynności bosmana dyżurnego Portu Kołobrzeg / Portu Dźwirzyno

- a) bosman dyżurny przyjmuje zgłoszenie o zanieczyszczeniu wód morskich oraz wypełnia "Raport o zanieczyszczeniu",
- b) jeżeli zanieczyszczenie ma miejsce na terenie wód portowych bosman dyżurny:
  - potwierdza uzyskaną informację poprzez porównanie jej z informacjami otrzymanymi z innych źródeł (w miarę możliwości),
  - powiadamia o zaistniałym zdarzeniu Kapitana Portu Kołobrzeg oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego,
- c) w przypadku braku kontaktu z Inspektorami Ochrony Środowiska Morskiego, bosman dyżurny udaje się osobiście na miejsce zanieczyszczenia, w celu oceny sytuacji i określenia stopnia zagrożenia oraz wykonuje, w miarę możliwości, następujące czynności:
  - kwalifikuje rozlew do odpowiedniej kategorii (zobacz Rozdział 3 Części I planu zwalczania zanieczyszczeń na morskich wodach wewnętrznych),
  - zbiera następujące informacje:
    - ✓ nazwiska i adresy świadków, którzy obserwowali zanieczyszczenie,
    - ✓ nazwy i bandery oraz lokalizację statków podejrzanych o dokonanie zanieczyszczenia,
  - pobiera próbki zanieczyszczeń z powierzchni wody,
  - wykonuje zdjęcia fotograficzne i/lub film video z miejsca rozlewu,
  - sporządza protokół z lustracji miejsca zdarzenia oraz o ile to możliwe, protokoły przesłuchania świadków,
  - przekazuje zebrany materiał dowodowy do Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego.
- d) po dokonaniu oceny uzyskanych informacji bosman dyżurny powiadamia, w zależności od kategorii rozlewu, odpowiednio:

## Urząd Morski w Szczecinie

Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla Portu Morskiego Dźwirzyno

- rozlew kat. A - Kapitana Portu Kołobrzeg oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego,
  - rozlew kat. B - Kapitana Portu Kołobrzeg oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego,
  - rozlew kat. C - Kapitana Portu Kołobrzeg, Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego oraz Zastępcę Dyrektora ds. Inspekcji Morskiej Urzędu Morskiego w Szczecinie.
- e) w przypadku gdy zachodzi podejrzenie, że powstałe zanieczyszczenie pochodzi ze źródeł lądowych bosman dyżurny powiadamia niezwłocznie Inspektorat ochrony Środowiska Morskiego, który z kolei zawiadamia Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska,
- f) w przypadku zanieczyszczenia wód morskich poza obszarami portowymi bosman dyżurny powiadamia Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego.

### Uwaga:

W szczególnych okolicznościach, jeżeli sytuacja wymaga natychmiastowego podjęcia akcji, a skontaktowanie się z wymienionymi powyżej osobami odpowiedzialnymi za podejmowanie decyzji jest w danej chwili niemożliwe bosman dyżurny kapitanatu portu jest upoważniony do zlecenia akcji zapobiegania zagrożeniu lub usuwania zanieczyszczeń na terenie portu Służbie SAR, Państwowej Straży Pożarnej, Ochotniczej Straży Pożarnej lub innej jednostce usługowej.

Bosman dyżurny zobowiązany jest do niezwłocznego poinformowania Kapitana Portu Kołobrzeg o dokonanym zleceniu.

### 5. Numery telefonów kontaktowych

1	Zastępca Dyrektora ds. Inspekcji Morskiej	91 44 03 402 605 680 370
2	Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego (UMS)	91 44 03 533 91 44 03 532 91 44 03 485 91 44 03 529
3	Inspektor Ochrony Środowiska Morskiego w Porcie Kołobrzeg	94 35 22 703 694 464 209
4	Główny Specjalista Zespół Ochrony Środowiska Morskiego w Słupsku (OŚ.III)	59 84 72 414
5	Kapitan Portu Kołobrzeg (UMS) Bosmanat Portu Kołobrzeg (UMS)	94 35 22 703 608 308 506 94 35 22 799 666 076 644
6	Bosman dyżurny Portu Dźwirzyno w dni powszednie w godz. 07:00 – 15:00 (UMS)	94 35 85 423 608 308 507
7	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska	91 44 05 800
8	BSR (SAR) w Porcie Kołobrzeg Statek ratowniczy Szkwał	94 35 23 314 94 35 22 020
9	Państwowa Straż Pożarna	998 94 35 51 444
10	Stanowisko Pracy ds. Zarządzania Kryzysowego w Gminie Kołobrzeg	94 35 30 445 795 124 571

## Urząd Morski w Szczecinie

Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla Portu Morskiego Dźwirzyno

---

11	Ship-Service Szczecin	693 719 893 601 795 813 605 073 140 601 707 981
12	Usługi Portowe, Obsługa Kutrów, Anna Dzwonek-Żytka i Michał Żytka	602 449 245 602 101 903

Ponadto istnieje możliwość kontaktu z bosmanem dyżurnym Kapitanatu Portu w Kołobrzegu przy użyciu radiotelefonu na kanale 12 lub 16 UKF.

**Załącznik nr 1**

**RAPORT O ZANIECZYSZCZENIU**

1. Data zgłoszenia ..... Godz. ....

2. Dane osoby powiadamiającej o zanieczyszczeniu

a. Nazwisko .....

b. Imię .....

c. Stanowisko .....

d. Telefon .....

e. Inne .....

3. Pozycja / miejsce zanieczyszczenia .....

a. Wody portowe  b. Polskie obszary morskie poza wodami portowymi

c. Obszar lądowy  d. Wody morskie poza polskim obszarem

4. Opis zanieczyszczenia

a. Rodzaj zanieczyszczenia .....

b. Przyczyna .....

c. Powierzchnia .....

d. Ilość .....

e. Wiatr (kierunek / siła) .....

f. Kierunek przemieszczania .....

g. Inne dane .....

5. Czy potwierdzono informację? TAK  NIE

- jeżeli tak, to przez kogo?

.....

.....

6. Czy powiadomiono pracownika IOŚM? TAK  NIE

- polecenia pracownika IOŚM:

.....

.....

7. Czy pobrano próbki? TAK  NIE

- jeżeli tak, to kto?

.....

8. Czy sporządzono protokół z lustracji? TAK  NIE

9. Czy sporządzono protokół przesłuchania świadka/ów? TAK  NIE

# Urząd Morski w Szczecinie

Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla Portu Morskiego Dźwirzyno

10. Czy zanieczyszczenie kwalifikuje się do zbierania? TAK  NIE

- jeżeli tak, to:

• czy polecono jego zbieranie? TAK  NIE

• kto polecił zbieranie?

.....

• komu (jakiej firmie) polecono zbieranie?

.....

11. Czy zanieczyszczenie stanowi zagrożenie dla ruchu jednostek? TAK  NIE

- jeżeli tak, czy rozpoczęto nadawanie komunikatu? TAK  NIE

12. Czy polecono rozstawienie zapory przeciwolejowej? TAK  NIE

- jeżeli tak, to jakiej firmie?

.....

13. Czy powiadomiono Kapitana Portu lub Zastępcę? TAK  NIE

- polecenia Kapitana Portu lub Zastępcy:

.....

.....

14. Czy powiadomiono WIOŚ? TAK  NIE

- jeżeli tak, to czy udzielono pomocy WIOŚ?; podać jakiej:

.....

.....

15. Czy powiadomiono Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa „SAR”? TAK  NIE

16. Czy dokonano rejestracji ruchu statku w systemie VTS? TAK  NIE

17. Inne podjęte działania lub uwagi:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Imię i nazwisko Oficera / Operatora / Bosmana .....

Podpis .....

## DODATEK NR 2

## WYKAZ SPRZĘTU PRZEZNACZONEGO DO USUWANIA ZANIECZYSZCZEŃ

1	Bosmanat Portu Dźwirzyno	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zaporę przeciwozlewową 2 x 15 m w budynku technicznym przy bosmanacie portu,</li> <li>• sprzęt pływający (2 łódzie motorowe) z załogą,</li> <li>• zbiornik na wody zaolejone.</li> </ul>
2	BSR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zaporę Expandi 200 m – 1 szt.,</li> <li>• zaporę GP 300 m – 1 szt.,</li> <li>• zbieracz olejowy Ro Mop – 1 szt.,</li> <li>• zbieraczka Komara – 1 szt.,</li> <li>• zbiornik pływający Rotank o pojemności 10 m<sup>3</sup> – 1 szt.,</li> <li>• zbiornika pływający Fast Tank o pojemności 5 m<sup>3</sup> – 2 szt.,</li> <li>• rękaw wypełniony sorbentem Spillsorb – 20 szt.,</li> <li>• kombinezony przeciwozlewowo – 40 szt.,</li> <li>• łódź ratownicza RIB,</li> <li>• Statek ratowniczy Szkwał,</li> <li>• Na wyposażeniu statku Szkwał znajdują się dwa węże gaśnicze po 25 metrów każdy oraz dwie prądownice strażackie.</li> </ul>
3	PSP w Kołobrzegu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zaporę sorpcyjną hydrofobową sh 510, 15 cm x 3 m – 12 szt.,</li> <li>• zaporę hydrofobową sh 810, 20 cm x 3m – 6 sztuk,</li> <li>• zaporę sorpcyjną, odcinki 3 metrowe – 15 szt.,</li> <li>• zaporę sorpcyjną, odcinki 2 metrowe – 10 szt.,</li> <li>• zaporę sorpcyjną, mata niebieska 12 m<sup>2</sup> – 1 szt.,</li> <li>• zaporę parkanową o dł. 80 m – 1 szt.,</li> <li>• samochód ratownictwa chemiczno – ekologicznego – 1 szt.,</li> <li>• przyczepa z zaporą przeciwozlewową – 1 szt.,</li> <li>• przyczepa do zwalczania zanieczyszczeń linii brzegowej – 1 szt.,</li> <li>• zaporę sorpcyjną, rękaw o dł. 1,5 m – 1 szt.,</li> <li>• zaporę sorpcyjną, mata biała 15 m<sup>2</sup> – 1 szt.,</li> <li>• pompa do substancji chemicznych, perystaltyczna – 1 szt.,</li> <li>• zaporę sorpcyjną, rękaw długość 1,5 m – 10 szt.,</li> <li>• pompę do substancji chemicznych Lutz – 1 szt.,</li> <li>• pompę do substancji ropopochodnych Lutz – 1 szt.,</li> <li>• zbiornik na substancję płynną 1050 litrów – 1 szt.,</li> <li>• łódź ratownicza Whally 435, moc silnika 30 KM – 1 szt.,</li> <li>• średni samochód gaśniczy GBA 2,5/16, 4 x 2, Man – 1 szt.,</li> <li>• średni samochód gaśniczy GBA 2,5/24, 4 x 4, Renault – 1 szt.,</li> <li>• ciężki samochód gaśniczy GCBA 8,5/60, Scania – 1 szt.,</li> <li>• samochód ratownictwa wodnego SLRW Jeep – 1 szt.,</li> <li>• samochód ratownictwa wysokościowego SLRWys Ford – 1 szt.,</li> <li>• samochód ratownictwa chemiczno-ekologicznego SLR Chem, Mercedes – 1 szt.,</li> <li>• drabina mechaniczna SCD 37, Iveco – 1 szt.,</li> <li>• podnośnik hydrauliczny SCH 40, Jelcz – 1 szt.,</li> <li>• agregat pompowy o dużej wydajności Victor Pumps S 150 –</li> </ul>

## Urząd Morski w Szczecinie

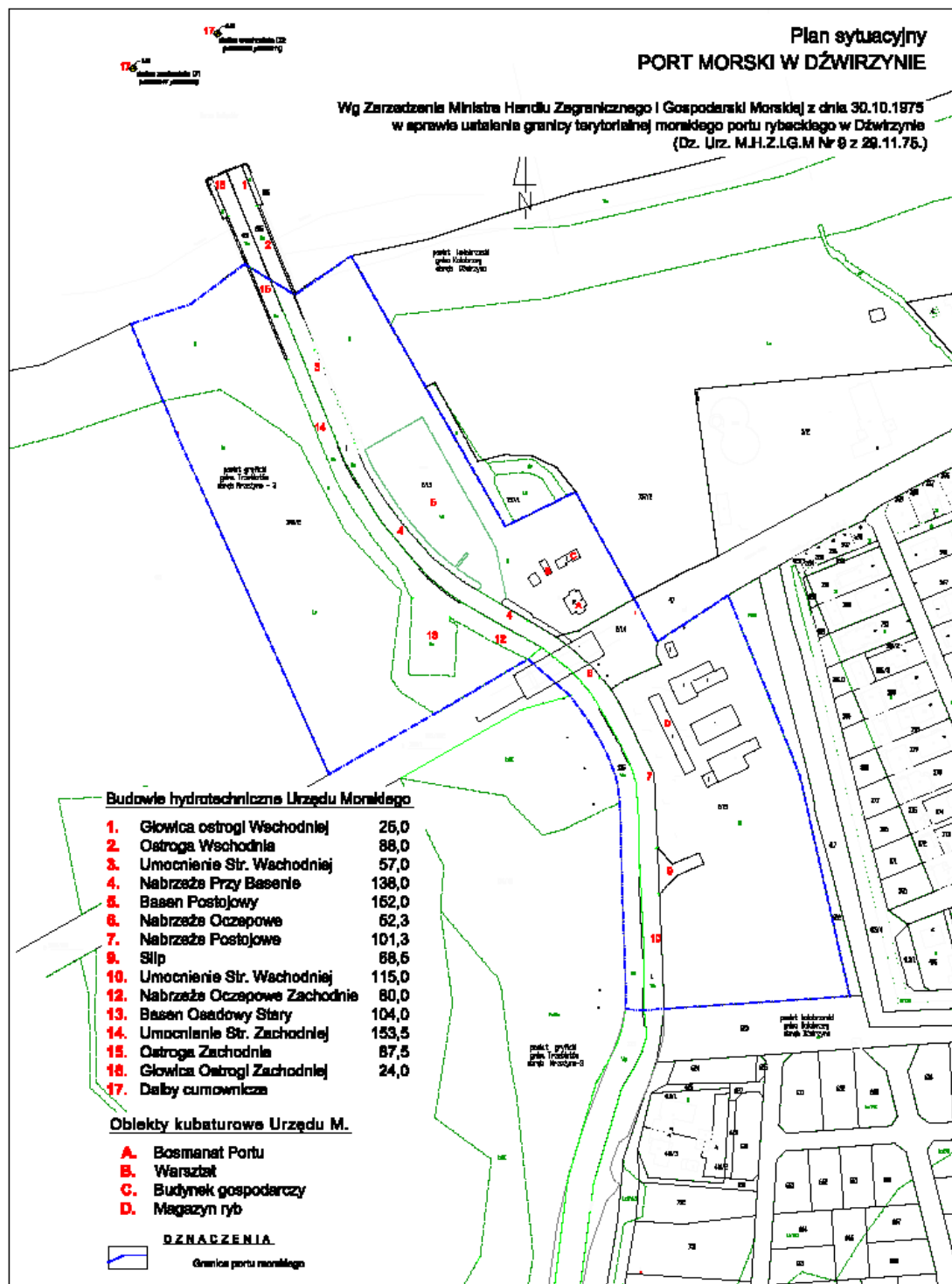
Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla Portu Morskiego Dźwirzyno

		1 szt., <ul style="list-style-type: none"><li>• motopompa pływająca Niagara – 1 szt.,</li><li>• motopompa szlamowa, napęd elektryczny oraz spalinowy – 1 szt.</li></ul>
4	Kapitanat Portu Kołobrzeg	<ul style="list-style-type: none"><li>• łódź motorowa RIB – 1 szt.</li></ul>
5	Usługi Portowe, Obsługa Kutrów, Anna Dzwonek-Żytka i Michał Żytka	<ul style="list-style-type: none"><li>• specjalistyczny pojazd – autocysterna z układem ssąco – tłoczącym, SCANIA o pojemności 7 m<sup>3</sup>,</li><li>• specjalistyczny pojazd, przemysłowa cysterna próżniowo – ciśnieniowa do przewozu odpadów niebezpiecznych o pojemności 7 m<sup>3</sup>,</li><li>• zbiorniki magazynowe na wody zaolejone o poj. 1000 litrów – 10 szt.</li></ul>
6	Ship-Service Szczecin	<ul style="list-style-type: none"><li>• specjalistyczny pojazd - autocysterna na podwoziu zintegrowanym, z układem próżniowo-ciśnieniowym do przewozu odpadów niebezpiecznych o pojemności 10 m<sup>3</sup> lub 13 m<sup>3</sup>.</li></ul>



DODATEK NR 3

MAPA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM



**DODATEK NR 4**

**KARTA ZMIAN**

<b>L. p.</b>	<b>Data wprowadzenia zmiany</b>	<b>Zakres zmiany</b>	<b>Osoba odpowiedzialna za wprowadzenie zmiany</b>