



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 W TRZEBIEŻY

Opracowali:

Radosław Pawlik
Mariola Ziarkiewicz
Ariel Wojdylewski

LISTOPAD 2021

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	12
Rozdział 2. Wstępne rozpoznanie i ocena sytuacji	12
2.1. Zanieczyszczenia na obszarach portowych	12
2.2. Zanieczyszczenia morskich wód wewnętrznych poza obszarami portowymi.....	13
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	14
4.1 Na obszarach portowych: sprawca zanieczyszczenia lub użytkownik portu.	14
4.2 Poza obszarami portowymi: sprawca zanieczyszczenia – kapitan statku oraz armator statku.....	14
Rozdział 5. Przebieg akcji zwalczania zanieczyszczeń na morskich wodach wewnętrznych.....	15
5.1. Operacyjne kierownictwo akcji zwalczania zanieczyszczeń	15
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
KAPITANATU PORTU TRZEBIEŻ	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 Kapitanatu Portu Trzebież	18
5. Numery telefonów kontaktowych	19
Załącznik nr 1	20
RAPORT O ZANIECZYSZCZENIU	20
DODATEK NR 2.....	22
WYKAZ SPRZĘTU PRZEZNACZONEGO DO USUWANIA ZANIECZYSZCZEŃ.....	22
DODATEK NR 3.....	23
MAPA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM	23
DODATEK NR 4.....	24
KARTA ZMIAN	24

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 Trzebieży.

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 nastręczają szczególnych trudności technicznych 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 Trzebież.

Numery telefonów do punktu alarmowo - dyspozycyjnego oraz innych podmiotów, biorących udział w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń, znajdują się w "Instrukcji dla bosmana dyżurnego Kapitanatu Portu Trzebież 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 Kapitanatu Portu Trzebież, 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 Kapitanatu Portu Trzebież 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 Kapitanatu Portu Trzebież, 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 Trzebież 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 Trzebież lub bosmanie dyżurnym.

2.2. Zanieczyszczenia morskich wód wewnętrznych poza obszarami portowymi

Bosman dyżurny Kapitanatu Portu Trzebież po przyjęciu zgłoszenia, powiadamia Kapitana Portu Trzebież 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 Trzebież z prośbą o wysłanie na miejsce zdarzenia jednostki pływającej Kapitanatu Portu Trzebież, 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 Trzebież 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 Trzebież 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 Kapitanatu Portu Trzebież 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, wydobyć z wraku paliwa lub innej substancji szkodliwej dla środowiska morskiego oraz odszukać i wydobyć 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 Trzebież 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 Trzebież,
- 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 Trzebież /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,
- pobranii 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 KAPITANATU PORTU TRZEBIEŻ

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 Kapitanatu Portu Trzebież, 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 Trzebież.

3. Treść zgłoszenia - meldunku

Bosman dyżurny Kapitanatu Portu Trzebież, przyjmujący zgłoszenie - meldunek o zanieczyszczeniu wód portowych 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 miejsce 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.

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

4. Czynności bosmana dyżurnego Kapitanatu Portu Trzebież

- 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 Trzebież 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:
 - rozlew kat. A - Kapitana Portu Trzebież oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego,
 - rozlew kat. B - Kapitana Portu Trzebież oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego,

Urząd Morski w Szczecinie

Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla Portu Morskiego w Trzebieży

- rozlew kat. C - Kapitana Portu Trzebież, 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 Trzebież o dokonanym zleceniu.

5. Numery telefonów kontaktowych

1	Zastępca Dyrektora ds. Inspekcji Morskiej	91 44 03 402
2	Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego (UMS)	91 44 03 533
		91 44 03 532
		91 44 03 485
		91 44 03 529
3	Kapitan Portu Trzebież (UMS)	91 42 41 654
4	Bosman dyżurny (UMS)	91 31 28 346
5	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska	91 44 05 800
6	SAR Morska Stacja Ratownicza w Trzebieży	91 42 43 348
7	Państwowa Straż Pożarna w Policach	998
		91 43 16 800
		91 43 16 801
		91 43 16 810
8	Ochotnicza Straż Pożarna w Trzebieży	607 998 151

Ponadto istnieje możliwość kontaktu z bosmanem dyżurnym Kapitanatu Portu Trzebież przy użyciu radiotelefonu na kanale 71 UKF.

Urząd Morski w Szczecinie

Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla Portu Morskiego w Trzebieży

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	SAR Morska Stacja Ratownicza w Trzebieży	Morski statek ratowniczy typu SAR-1500 m/s Monsun, zapora 900 m, mini scantrawl, ro-mop, zbiornik pływający, zbiornik przenośny, rękawy SILSORB
2	Państwowa Straż Pożarna w Policach	Sorbenty, zapory pływające, 2 łodzie
3	Ochotnicza Straż Pożarna w Trzebieży	Wóz ratowniczo-gaśniczy
4	Urząd Morski w Szczecinie	Łódź KP Trzebież AGA I

DODATEK NR 3

MAPA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM



DODATEK NR 4

KARTA ZMIAN

L. p.	Data wprowadzenia zmiany	Zakres zmiany	Osoba odpowiedzialna za wprowadzenie zmiany