

ZARZĄDZENIE Nr 2

Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 5 kwietnia 2004 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 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41 oraz art. 37 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 9 listopada 2003 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 105, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1396 i Nr 229, poz. 2277 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17 września 2002 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 67, poz. 1429, z 2003 r. Nr 30, poz. 430, Nr 73, poz. 1298, Nr 74, poz. 1301 i Nr 113, poz. 1936) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 5 po lit. z dodaje się lit. za i zb w brzmieniu:

- „za) System Kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich (Polish Harbours Information and Control System) zwany dalej systemem PHICS – elektroniczny system zbierania i gromadzenia informacji o statkach przewożących pasażerów lub ładunki niebezpieczne,
- zb) Kodeks INF – kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów w pojemnikach.”;

2) § 14 otrzymuje brzmienie:

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

2. Kapitan 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 obsadzenia statku pilotem (ETA) oraz przewidywany czas wyjścia z tego portu (ETD),
- e) liczbę osób na statku.

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 24 godziny po przybyciu statku do portu, złożyć w kapitanacie portu pisemne zgłoszenie wejścia do portu według wzoru IMO, stanowiącego załącznik nr 5 do zarządzenia, chyba że kapitan portu zarządzi inny termin składania tego zgłoszenia, mając na uwadze właściwe funkcjonowanie służb portowych. Jeśli postój statku w porcie trwa krócej niż 24 godziny, zgłoszenie takie powinno zostać złożone w kapitanacie portu przed wyjściem statku z portu.

5. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien przed wyjściem statku z portu złożyć w kapitanacie portu pisemne zgłoszenie wyjścia z portu, według wzoru IMO, stanowiącego załącznik nr 5 do zarządzenia, chyba że kapitan portu zarządzi inny termin składania tego zgłoszenia, mając na uwadze właściwe funkcjonowanie służb portowych.”;

3) po § 14 dodaje się § 14a w brzmieniu:

„§14a. Kapitan statku pasażerskiego lub jego upoważniony przedstawiciel rejestracji ruchu pasażerskiego powinien dokonywać 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) § 15 otrzymuje brzmienie:

„§ 15.1. Kapitan statku, przewożącego ładunki niebezpieczne, przybywającego z portu położonego w kraju nie będącym członkiem Unii Europejskiej lub jego upoważniony przedstawiciel, najpóźniej przy wyjściu z portu załadunku, powinien przekazać do kapitanatu portu informacje na temat przewożonego ładunku za pomocą systemu PHICS. Jeśli port przeznaczenia nie jest znany, zgłoszenia tego należy dokonać niezwłocznie, gdy kapitan statku uzyska informację o porcie przeznaczenia.

2. Kapitan statku, przewożącego ładunki niebezpieczne, przybywającego z portu położonego w kraju będącym członkiem Unii Europejskiej lub jego upoważniony przedstawiciel powinien wykonać obowiązek określony w ust. 1, w czasie nie dłuższym niż 24-godziny przed przyjściem do portu wyładunku a w przypadku, gdy czas przejścia statku z ostatniego portu jest krótszy niż 24 godziny, natychmiast po wyjściu z portu załadunku.

3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 należy wykonać z co najmniej 4-godzinnym wyprzedzeniem w przypadku, gdy statek przewożący ładunki niebezpieczne opuszcza port położony na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

4. Przepisy ust 1–3 mają odpowiednio zastosowanie do statku zbiornikowca, nieodgazowanego po przewozie cieczy i gazów palnych. Informacje przekazane przez kapitana statku lub jego upoważnionego przedstawiciela, powinny zawierać dane na temat ostatniego przewożonego ładunku.

5. Informacje na temat przewożonego ładunku niebezpiecznego w przypadku, gdy system PHICS nie funkcjonuje, należy przesłać do kapitanatu portu, w formie manifestu ładunków niebezpiecznych, stanowiącego załącznik nr 6 do zarządzenia wraz ze zgłoszeniem wstępnym, o którym mowa w § 14 ust 2.

6. Kapitan statku, odbywającego regularne podróże pomiędzy portami położonymi w krajach będących członkami Unii Europejskiej lub jego upoważniony

przedstawiciel, może być zwolniony przez kapitana portu z obowiązków określonych w ust 1-5.”;

5) § 26 otrzymuje brzmienie:

„§26. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego VTS prowadzi na obszarze swej właściwości następujące usługi:

- 1) informuje o warunkach panujących na obszarze VTS, a w szczególności o:
 - a) wszelkich niebezpieczeństwach,
 - b) skupiskach statków,
 - c) natężeniu ruchu,
 - d) meteorologicznych i hydrologicznych warunkach środowiska morskiego,
 - e) stanie oznakowania nawigacyjnego,
 - f) przewidywanych spotkaniach statków,
 - g) nazwach zbliżających się statków, typie, pozycji, niebezpiecznych warunkach manewrowania, jeżeli takie występują oraz zamiarach manewrowych, jeżeli takie były zgłaszane,
 - h) lokalnych operacjach oraz warunkach portowych, takich jak ruch poprzeczny promów, pogłębiarek i innych,
 - i) dostępności kotwiczowisk,
- 2) organizuje ruch statków oraz prowadzi jego nadzór i kontrolę polegającą w szczególności na:
 - a) planowaniu ruchu statków w obszarze VTS,
 - b) wyznaczaniu czasu wejścia lub wyjścia statków z określonych obszarów VTS,
 - c) wyznaczaniu punktów meldunkowych i procedur zachowania się,
 - d) nakładaniu na statki wymagań dotyczących harmonogramu i priorytetów przejścia torem wodnym.

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

6) w § 29 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Operator VTS ma prawo:

- 1) zażądać od kapitana statku podania wszelkich niezbędnych informacji według zasad określonych standardami IMO,
- 2) zmienić częstotliwość radiową, na jakiej statek obowiązany jest składać raporty, jeżeli nie może on tego dokonać na wyznaczonych częstotliwościach,
- 3) nakazać statkowi zmianę częstotliwości radiowej, na której prowadzona jest korespondencja, gdy uzna to za stosowne,
- 4) zażądać od kapitana statku raportu w dowolnym czasie, w celu umożliwienia wcześniejszego planowania ruchu statków.”;

7) § 49 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki przewożące ładunki niebezpieczne:

- a) klasy 1 (za wyjątkiem klasy 1.4 S) oraz klasy 2.1, 2.3, 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, wymienione w IBC Code,

e) statki zbiornikowce nieodgazowane po przewozie cieczy i gazów łatwopalnych,

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

- 8) w § 49a uchyla się ust. 3;
- 9) w § 53 ust. 1 wyrazy „260 m” zastępuje się wyrazami „270 m”;
- 10) w § 119 ust. 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:
„W okresie występowania zalodzenia przygotowanie miejsca postoju statku obejmuje także łamanie lodu na akwenu przyległym do nabrzeża.”;
- 11) w § 135 ust. 1 lit. c otrzymuje brzmienie:
„c) atest stwierdzający, że w pasie od krawędzi toru do nabrzeża lub krawędzi umocnienia dna na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych”;
- 12) po § 150 dodaje się § 150a w brzmieniu:
„§ 150a Przed rozpoczęciem załadunku ładunków niebezpiecznych, załadowca zobowiązany jest przekazać kapitanowi lub operatorowi statku następujące informacje :
 - 1) poprawną nazwę przewozową przewożonego ładunku,
 - 2) numer ONZ, jeśli istnieje,
 - 3) klasę niebezpieczeństwa przyjętą przez IMO,
 - 4) klasę statku według Kodeksu INF,
 - 5) ilość ładunku,
 - 6) adres osoby, od której można uzyskać szczegółowe informacje na temat przewożonego ładunku.”
- 13) w załączniku nr 3 „System meldunkowy obowiązujący w obszarze VTS Świnoujście” :
 - a) w pierwszych czterech rubrykach tabeli, w kolumnie „Rodzaj przekazywanej informacji” po literze „W” umieszcza się przecinek i dodaje literę „Y”,
 - b) w Legendzie – po literze „X” dodaje się literę „Y” w brzmieniu:
„Y – ilość załogi”;
- 14) w załączniku nr 4 „System meldunkowy obowiązujący w obszarze VTS Szczecin” :
 - a) w pierwszych czterech rubrykach tabeli, w kolumnie „Rodzaj przekazywanej informacji” po literze „W” umieszcza się przecinek i dodaje literę „Y”,
 - b) w Legendzie – po literze „X” dodaje się literę „Y” w brzmieniu:
„Y – ilość załogi”.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Szczecinie

Piotr Nowakowski