



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 25 sierpnia 2025 r.

Poz. 3555

ZARZĄDZENIE NR 4 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

z dnia 22 sierpnia 2025 r.

zmieniające zarządzenie Przepisy portowe

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125 oraz 731) oraz art. 84 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego poz. 2321, 4769 oraz 4389) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 4 dodaje się pkt 42 w brzmieniu:

„42) zbiornikowcu w stanie zainertowanym – oznacza to zbiornikowiec po całkowitym rozładunku, który w atmosferze swoich zbiorników ładunkowych obniżył zawartość tlenu do 8 % lub mniej w wyniku dodania gazu obojętnego.”;;

2) w § 19 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Użytkownicy ponoszą odpowiedzialność za szkody związane z zaniedbaniem wykonania obowiązku określonego w ustępie 1.”;;

3) w § 52 ust. 1 pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) datę ważności certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe w przypadku statku przewożącego powyżej 2000 ton oleju luzem jako ładunek.”;;

4) w § 78 ust 2, 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„2. Manewr wyprzedzania się statków i zestawów holowanych grup wielkościowych 1, 2 i 3, których długość całkowita nie przekracza 160 m, z których jeden ma zanurzenie nie większe niż 6 m, jest dozwolony tylko na odcinku od zakrętu Karsibór (10,5 km toru) do północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km toru) oraz od zakrętu Mańków (trawers stawy Żuławy – 41,8 km toru) do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S – 54,0 km toru).

3. Operator VTS może udzielić zgody na manewry wzajemnego wyprzedzania się statków i zestawów holowanych grup wielkościowych 1, 2 i 3 (do 160 m długości). Manewr taki jest dozwolony wyłącznie na odcinkach mijanki Zalew lub Police, pod warunkiem uzgodnienia przez pilotów oraz za zgodą kapitanów lub kierownika zestawu holowanego. Statki grup wielkościowych 4 i 5 mogą wyprzedzać zestawy holowane z grup do 3 (do 160 m długości) jedynie na odcinku mijanki Zalew. W trakcie takiego manewru wyprzedzany statek lub zestaw powinien zatrzymać się lub zredukować prędkość do sterownej do czasu zakończenia manewru wyprzedzania.

4. Wyprzedzanie jednostek grupy wielkościowej 0 oraz zestawów pchanych określonych w § 162 ust. 1 jest dozwolone na całej długości toru wodnego Świnoujście – Szczecin.”;;

5) w § 89 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przepisy niniejszego paragrafu nie mają zastosowania do zbiornikowców w stanie zainertowanym, jeżeli stan ten został potwierdzony przez kapitana statku i zgłoszony do kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, przed włączeniem się do ruchu.”;

6) w § 91 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Obowiązek korzystania z asysty statku pożarniczego, o którym mowa w ust. 1 i 2 nie dotyczy zbiornikowców pozostających w stanie zainertowanym, pod warunkiem uprzedniego potwierdzenia tego stanu przez kapitana statku i zgłoszeniu do kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.”;

7) w § 95:

a) pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Statki grupy wielkościowej 3 o długości do 160 m i zanurzeniu 8 m i większym dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm. Jeżeli widzialność jest mniejsza niż 0,5 Mm, statki te dopuszcza się do ruchu, o ile zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku, z wyjątkiem Zalew Mijanka i Police Mijanka,”;

b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) Statki grupy wielkościowej 3 o długości do 160 m i zanurzeniu poniżej 8 m dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,3 Mm. Jeżeli widzialność jest mniejsza niż 0,3 Mm, statki te dopuszcza się do ruchu, o ile zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku,”;

c) w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) statki o długości całkowitej powyżej 200 m, szerokości do 32,3 m i zanurzeniu do 11 m dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej, o ile prędkość wiatru nie przekracza 6 B, prędkość prądu w Kanale Mielńskim i Kanale Piastowskim nie przekracza 2,0 w, a widzialność jest nie mniejsza niż 2,0 Mm.”;

8) w § 100:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) „długość całkowita statków nie może przekraczać 270 m, szerokość całkowita 60 m, a zanurzenie dla wody słodkiej 13,50 m, z zastrzeżeniem § 101. Możliwości cumowania do nabrzeża statku o danych parametrach wielkościowych określają dokumenty nabrzeża,”;

b) w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

9) w § 112:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

c) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

9) przy manewrach wejścia lub wyjścia statków ponadgabarytowych lub trudno manewrujących wprowadza się ograniczenia cumowania jednostek przy nabrzeżach określonych w tabeli stanowiącej załącznik nr 11;”;

„5) statki ponadgabarytowe lub trudno manewrujące zobowiązane są, niezależnie od obowiązku dokonywania innych zgłoszeń:

a) zgłosić aktualizację ETA, jeżeli różni się od zgłoszonej o więcej niż 4 godziny,

b) dodatkowo zgłosić podejście statku co najmniej 2 godziny przed pławą podejściową do portu na kanale 12 UKF lub drogą elektroniczną,”;

„2) dla statków ponadgabarytowych zawijających do portu Kołobrzeg o długości powyżej 85 m lub szerokości powyżej 12 m oraz dla statków trudno manewrujących, Kapitan Portu Kołobrzeg każdorazowo określa warunki uprawiania żeglugi w porcie na wniosek kapitana statku lub upoważnionego przedstawiciela statku,”;

„7) w przypadku transportu ładunku załadowanego poprzecznie wymagana jest jednostka asystująca oraz ruch jednokierunkowy.”;;

d) pkt 17 otrzymuje brzmienie:

„17) małe jachty żaglowe oraz łodzie wiosłowe mogą poruszać się na akwenach rzeki Parsęty od mostu kolejowego do dużej obrotnicy oraz od mostu na Kanale Drzewnym do dużej obrotnicy, w porze dziennej z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod warunkiem nieutrudniania żeglugi innym jednostkom poruszającym się w tym rejonie”;;

10) w § 130 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Statek pożarniczy prowadzący asystę zbiornikowca zacumowanego przy terminalu LNG może jednocześnie prowadzić asystę, o której mowa w ust. 2 drugiego zbiornikowca LNG.”;;

11) w § 142 w ust. 4 pkt a otrzymuje brzmienie:

„a) statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, o których mowa w § 89 ust. 1, z wyjątkiem zbiornikowców w stanie zainertowanym, jeżeli stan ten został zgłoszony do kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, przed włączeniem się do ruchu.”;;

12) w § 188 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Przeładunek na redzie ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających jest zabroniony.”;;

13) w § 201:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przeładunek i składowanie ładunków niebezpiecznych klasy 1 oraz klasy 7 według IMDG Code wymaga każdorazowego uzyskania zgody kapitana portu.”;;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przeładunek i składowanie ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających odbywać się musi na warunkach określonych odpowiednio w instrukcji bezpiecznej obsługi statku i instrukcji technologicznej, sporządzonej przez użytkownika i uzgodnionej z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie, w zakresie określonym przepisami o ochronie przeciwpożarowej w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach”;;

14) w § 203 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Odgazowanie zbiornikowca na obszarze portu i redy jest zabronione.”;;

15) w załączniku nr 10 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Statki o długości całkowitej określonej w tabeli pozycja 1 i zwolnione są z konieczności użycia holownika, o ile wyposażone są w sprawny ster strumieniowy na dziobie, prędkość prądu odczytywana ze wskaźnika przy Falochronie Centralnym nie przekracza 1,5 w a siła wiatru w miejscu wykonywania manewrów cumowania, odcumowania lub obrotu, nie przekracza 5 B.”;;

16) załącznik nr 11 otrzymuje brzmienie:

**ZAŁĄCZNIK NR 11 OGRANICZENIA CUMOWANIA JEDNOSTEK W PORCIE KOŁOBRZEG
PRZY MANEWRACH WEJŚCIA LUB WYJSCIA STATKÓW PONADGABARYTOWYCH LUB
TRUDNOMANEWRUJĄCYCH**

LP	DŁUGOŚĆ STATKU (LOA)	SZEROKOŚĆ STATKU	SIŁA WIA TRU * (B)	2P	M	JW **	W
1	LOA ≤ 90 m	B ≤ 12 m	≤ 5 *	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKA POZOSTAJE PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE
2	LOA ≤ 90 m	B ≤ 13 m	≤ 4 *	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ	JEDNOSTKA POZOSTAJE	NABRZEŻE WOLNE

				PRZY NABRZEŻU	PRZY NABRZEŻU	PRZY NABRZEŻU	
3	LOA ≤ 90 m	B ≤ 13 m	≤ 5 *	NABRZEŻE WOLNE (WEJŚCIE STATKU)	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE
				JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU (WYJŚCIE STATKU)			
4	LOA ≤ 90 m	B ≤ 14 m	≤ 5 *	NABRZEŻE WOLNE (WEJŚCIE STATKU)	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE
				JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU (WYJŚCIE STATKU)			
5	LOA ≤ 100 m	B ≤ 15 m	≤ 5 *	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE

2P - dotyczy 2 miejsc postojowych na nabrzeżu Pilotowym w części północnej M - dotyczy pozostałej części nabrzeża Pilotowego JW - dotyczy nabrzeża Węglowego - część północna pasażerska W - dotyczy nabrzeża Węglowego - część południowa towarowa *siła wiatru określona wg wskazań urządzeń pomiarowych w Bosmanacie Portu na 1 h przed obsadzeniem statku przez pilota** jednostka pozostaje przy nabrzeżu pod warunkiem wolnego nabrzeża Zach. Żelbetowego na długości pierwszych 80 m licząc od strony północnej.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Wojciech Zdanowicz