

**ZARZĄDZENIE NR 5**  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 4 sierpnia 2008 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 2003r. Nr 153 poz.1502, Nr 170 poz.1652, z 2004r. Nr 6 poz. 41, Nr 93 poz. 895, Nr 273 poz. 2703, z 2005r. Nr 203 poz.1683, z 2006r. Nr 220 poz.1600, Nr 249 poz.1834 i z 2007r. Nr 21, poz. 125) oraz art. 37 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2006r. Nr 99 poz.693, z 2007r. Nr 107 poz. 732 i Nr 176 poz. 1238) 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 2003r. Nr 30 poz. 430, Nr 73 poz. 1298, Nr 74 poz. 1301, Nr 113 poz. 1936, z 2004r. Nr 32 poz. 597, z 2005r. Nr 1 poz. 3, Nr 9 poz. 154, Nr 56 poz. 1279, Nr 60 poz. 1331, nr 115 poz. 2483, z 2006r. Nr 45 poz. 806) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani oraz kotwiczowisk, położonych poza obszarem portów, a także na torach wodnych prowadzących do portów i przystani”;

2) W § 5:

a) lit. m otrzymuje brzmienie:

„m) tor podejściowy północny - tor podejściowy do Świnoujścia na Zatoce Pomorskiej o długości, szerokościach i głębokości określonej rozporządzeniem ministra właściwego do spraw morskich”;

b) lit. n otrzymuje brzmienie:

„n) tor wodny Świnoujście - Szczecin - odpowiednio oznakowaną drogę wodną o głębokościach oraz szerokościach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw morskich, łączącą port Świnoujście z portem Szczecin, biegnącą od główek falochronu w Świnoujściu (km 0,0), Kanałem Piastowskim, przez Zalew Szczeciński i Roztokę Odrzańską, dalej rzeką Odrą i Przekopem Mieleńskim do trawersu północnego narożnika Nabrzeża Katowickiego w porcie Szczecin (km 67,8)”;

c) lit. za otrzymują brzmienie:

„za) System Kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich (Polish Harbours Information and Control System) zwany dalej systemem PHICS - elektroniczny system zbierania i gromadzenia informacji”,

d) dodaje się lit. zf , która otrzymuje brzmienie:

„zf) Rozporządzenie – rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych (Dz.U. Nr 206, poz.1516)”,

e) dodaje się lit. zg, która otrzymuje brzmienie:

„zg) żegluga wewnątrzportowa – żegluga w obrębie jednego portu”,

f) dodaje się literę zh, która otrzymuje brzmienie:

„zh) państwo trzecie – należy rozumieć przez to państwo niebędące państwem członkowskim Unii Europejskiej”;

3) W § 11 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, bezpieczeństwa i porządku portowego oraz ochrony środowiska są natychmiast wykonalne, chyba że termin ich realizacji został wyraźnie określony.”;

4) § 13 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W celu uzyskania zezwolenia o którym mowa w ust. 1, statek powinien nawiązać łączność radiotelefoniczną z kapitanatem portu lub z VTS tam, gdzie system ten obowiązuje.”;

5) § 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, według czasu i zasad określonych w załącznikach nr 3 i 4 zarządzenia, podając jednocześnie określony w systemie meldunkowym plan podróży.

2. Kapitan każdego statku lub jego upoważniony przedstawiciel, zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Ochrony Statków i Obiektów Portowych zobowiązany jest złożyć najpóźniej 24 godziny przed wejściem statku do portu przeznaczenia lub przed przybyciem do miejsca obsadzenia statku pilotem, a jeżeli podróż statku trwa krócej niż 24 godziny,

niezwłocznie po wyjściu statku z ostatniego portu w kapitanacie portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, zgłoszenie wstępne wejścia statku do portu. Jeżeli port przeznaczenia nie jest wcześniej znany zgłoszenia tego należy dokonać niezwłocznie, gdy kapitan uzyska informację o porcie przeznaczenia. Zgłoszenie wstępne wejścia statku do portu należy złożyć na formularzu, którego wzór określa załącznik nr 15 do zarządzenia.

3. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel niezwłocznie, lecz nie później niż w ciągu 24 godzin po przybyciu statku do portu, winien złożyć w kapitanacie portu:
  - 1) zgłoszenie wejścia do portu – na formularzu IMO FAL FORM 1, którego wzór określa załącznik nr 5 do zarządzenia;
  - 2) listę pasażerów, w przypadku statków przewożących do 12 pasażerów – na formularzu IMO FAL FORM 6, którego wzór określa załącznik nr 10 do zarządzenia;
  - 3) na żądanie administracji, zgłoszenie rzeczy osobistych załogi – na formularzu IMO FAL FORM 4, którego wzór określa załącznik nr 11 do zarządzenia;
  - 4) na żądanie administracji, zgłoszenie zapasów statkowych – na formularzu IMO FAL FORM 3, którego wzór określa załącznik nr 12 do zarządzenia;
  - 5) listę załogi – na formularzu IMO FAL FORM 5, którego wzór określa załącznik nr 13 do zarządzenia;
  - 6) manifest ładunkowy lub manifest ładunku niebezpiecznego – na formularzu IMO FAL FORM 2, którego wzór określa załącznik nr 14 lub odpowiednio na formularzu IMO FAL FORM 7, którego wzór określa załącznik nr 6 do zarządzenia;
  - 7) formularz ewidencyjny w transporcie morskim, którego wzór określają odrębne przepisy.
4. Jeśli postój statku w porcie trwa krócej niż 24 godziny, dokumenty wymienione w ust. 3 powinny być złożone przed wyjściem statku z portu.
5. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przed wyjściem statku z portu winien złożyć w kapitanacie portu:
  - 1) zgłoszenie wyjścia z portu – na formularzu 1 IMO FAL, którego wzór określa załącznik nr 5 do zarządzenia;
  - 2) listę pasażerów, w przypadku statków przewożących do 12 pasażerów – na formularzu IMO FAL FORM 6, którego wzór określa załącznik nr 10 do zarządzenia;
  - 3) listę pasażerów, w przypadku statków pasażerskich zobowiązanych dyrektywą Wspólnoty Europejskiej do rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich, według określonego przez nią wzoru;

- 4) listę załogi – na formularzu IMO FAL FORM 5, którego wzór określa załącznik nr 13 do zarządzenia;
  - 5) manifest ładunkowy lub manifest ładunku niebezpiecznego – na formularzu IMO FAL FORM 2, którego wzór określa załącznik nr 14 lub odpowiednio na formularzu IMO FAL FORM 7, którego wzór określa załącznik nr 6 do zarządzenia;
  - 6) formularz ewidencyjny w transporcie morskim, którego wzór określają odrębne przepisy.
6. Dokumenty i informacje wymienione w ust. 2 należy składać w komponencie PRE – ARRIVAL (Zgłoszenie wstępne), a dokumenty i informacje wymienione w ust. 3 i ust. 5 w komponencie IMO FAL (Do akceptacji) systemu PHICS.
7. W przypadku, gdy nie ma dostępu do systemu PHICS, dokumenty wymienione w ust. 2, 3, 5 należy przesłać do kapitanatu portu w formie pisemnej, drogą elektroniczną lub faksem.”;

6) § 14b otrzymuje brzmienie:

„§ 14b. 1. Kapitan, operator lub agent każdego statku rybackiego państwa trzeciego przed wejściem do portów Szczecin i Świnoujście zobowiązany jest co najmniej na 72 godziny przed planowanym czasem przybycia zgłosić do VTS Szczecin lub VTS Świnoujście następujące informacje:

- 1) dane identyfikacyjne statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, numer MMSI);
  - 2) przynależność państwową statku (bandera);
  - 3) długość, szerokość, tonaż i typ statku;
  - 4) nazwę portu przeznaczenia lub współrzędne geograficzne miejsca, gdzie będzie dokonywał przeładunku lub prowadził przetwórstwo produktów rybołówstwa;
  - 5) ostatni port zawinięcia;
  - 6) przewidywany czas wyjścia z portu wyjścia (ETD) i przewidywany czas przybycia do następnego portu przeznaczenia (ETA);
  - 7) plan zamierzonej trasy podróży;
  - 8) liczbę wszystkich osób na pokładzie statku;
  - 9) ilość i rodzaj ładunku (na wejście);
  - 10) nazwę i szczegółowe dane (tel., fax, e-mail) przedstawiciela statku i/lub armatora.
2. Informacje wymienione w ust. 1 mogą zostać zgłoszone jako zgłoszenie wstępne poprzez system PHICS pod warunkiem dotrzymania 72 godzinowego wyprzedzenia.

3. Służba VTS po otrzymaniu zgłoszenia wejścia statku rybackiego, określonego w ust. 1, przekazuje informacje dotyczące wejścia niezwłocznie właściwemu inspektorowi rybołówstwa morskiego wraz z danymi agenta obsługującego wchodzący do portu statek rybacki państwa trzeciego.
4. Agent obsługujący statek rybacki państwa trzeciego obowiązany jest do przekazywania właściwemu Okręgowemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego danych dotyczących połowów przechowywanych na burcie statku oraz strefy lub stref połowów.”;

7) § 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 przyjsciem 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 gazów i cieczy łatwopalnych. 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, drogą elektroniczną lub faksem.
  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.”;

8) § 16 otrzymuje brzmienie:

- „§ 16. 1. Kierownicy statków, w szczególności jednostek sportowych i rekreacyjnych, statków żeglugi śródlądowej oraz kutrów i łodzi rybackich, obowiązani są przed rozpoczęciem żeglugi oraz wyjściem z portu lub przystani, zapoznać się z aktualnymi warunkami pogodowymi i aktualną prognozą meteorologiczną na najbliższy okres czasu (siła wiatru i stan morza).
2. Kierownicy statków wymienionych w ust. 1, podejmują decyzję o wyjściu z portu lub przystani w morze na podstawie posiadanych dokumentów bezpieczeństwa statków i warunków pogodowych. Przy zgłaszaniu wyjścia z portu lub przystani kierownicy kutrów i łodzi rybackich obowiązani są podać do kapitanatu (bosmanatu) portu informacje dotyczące planowanego akwenu połowowego i czasu powrotu. Informacje o powrocie do portu lub przystani winny być niezwłocznie zgłoszone do kapitanatu (bosmanatu) gdzie zgłaszano wyjście jednostki.
3. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich w portach, w których nie ma całodobowej służby dyżurnej, obowiązani są informować o wyjściu i wejściu do portu oraz akwencie, w którym będą wykonywać połowy, a także przewidzianym czasie powrotu do portu przekazywać w sposób określony przez kapitanat (bosmanat) portu.
4. Kierownicy przystani dla jachtów i jednostek sportowych lub ich upoważnieni przedstawiciele bądź użytkownicy udostępniający przystanie bądź nabrzeża dla postoju jednostek sportowych i rekreacyjnych, zobowiązani są prowadzić rejestry wejść i wyjść tych jednostek i przedstawić je na żądanie kapitanatu portu. Obowiązek wpisu do rejestru informacji związanych z bezpieczeństwem żeglugi jednostki, ze szczególnym uwzględnieniem czasu wyjścia, liczby osób, planowanego rejonu żeglugi i czasu powrotu, spoczywa na kierownikach jednostek sportowych i rekreacyjnych.
5. W morskich przystaniach rybackich, kierownicy łodzi rybackich obowiązani są prowadzić rejestr wyjść i wejść do przystani zawierający dane, o których mowa w ust. 3 i przechowywać go na terenie przystani właściwej dla miejsca bazowania łodzi.
6. Kutry i łodzie rybackie przed wyjściem na morze mogą zostać poddane kontroli przez kapitanat (bosmanat) portu.”;

9) § 17 otrzymuje brzmienie:

„§ 17. 1. Od obowiązku składania informacji zawartych w § 14 ust. 2, 3, 5 z zastrzeżeniem ust. 2, zwolnione są:

- 1) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, służb celnych, Urzędów Morskich,
  - 2) statki morskie nie przeznaczone do przewozu ładunków i pasażerów uprawiające żeglugę krajową,
  - 3) statki pasażerskie uprawiające żeglugę wewnątrzportową,
  - 4) statki sportowe i rekreacyjne,
  - 5) kutry i łodzie rybackie,
  - 6) statki żeglugi śródlądowej uprawiające żeglugę portową i osłoniętą.
2. Jednostki wymienione w ust. 1, o długości 20 m i większej, zobowiązane są jednak zgłaszać drogą radiową UKF, do kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, każdorazowe wejście i wyjście z portu.”;

10) Dodaje się § 18a w brzmieniu:

- „§18a. 1. Wszystkie statki zobowiązane zgodnie z Konwencją SOLAS do posiadania statkowego urządzenia AIS powinny utrzymywać ten system w ciągłym działaniu, z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.
2. Informacja przekazywana przez statek za pośrednictwem AIS powinna być zgodna z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), pełna i aktualna.
3. W przypadku, gdy kapitan statku zdecyduje o wyłączeniu statkowego urządzenia AIS zobowiązany jest natychmiast powiadomić o tym służbę VTS za pomocą dostępnych środków łączności, podając przyczynę wyłączenia.”;

11) § 19 otrzymuje brzmienie:

- „§ 19. 1. Statek nie może wejść do portu, uprawiać żeglugi w jego obszarze ani wyjść z portu bez zezwolenia kapitana portu jeżeli istnieje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności:
- 1) holuje wraki;
  - 2) holuje jednostki bez własnego napędu o długości powyżej 50m;
  - 3) posiada przecieki kadłuba, albo na którym w czasie podróży miał miejsce pożar;
  - 4) jest nadmiernie przegłębiony lub wykazuje niebezpieczny przechył;

- 5) z powodu doznanych uszkodzeń spowodować może zanieczyszczenie środowiska;
  - 6) nie posiada świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinien je posiadać;
  - 7) znajduje się na liście statków z zakazem wstępu do portów państw członków Porozumienia Paryskiego lub liście z zakazem wstępu określonej prawem Unii Europejskiej;
  - 8) nie złoży w terminie zgłoszenia wstępnego mimo obowiązku nałożonego na statek postanowieniem Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych.
2. Wymienione w ust.1 statki przed przybyciem na redę (kotwiczowisko) lub rozpoczęciem żeglugi powinny zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa, porządku portowego lub nie złożenia w terminie zgłoszenia wstępnego.
  3. Warunki wejścia/wyjścia oraz uprawiania żeglugi na obszarze portu statków, o których mowa w ust. 1 lit a) – f) każdorazowo określa kapitan portu.”;

13) § 20 otrzymuje brzmienie:

„§ 20. 1. Zabrania się wyjścia z portu:

- 1) statkom załadowanym ponad dopuszczalne zanurzenie przy nabrzeżu lub wykazującym niebezpieczny przechył;
- 2) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa;
- 3) statkom, które nie spełniają wymagań określonych w dokumentach bezpieczeństwa;
- 4) statkom, których zatrzymanie zarządzono orzeczeniem sądu;
- 5) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitanatu portu;
- 6) statkom, których zatrzymanie zarządzono na wniosek Straży Granicznej lub służby celnej;
- 7) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych;
- 8) statkom, które nie zdały w porcie nieczystości, o których mowa w § 168 ust. 3 - 6, o ile taki obowiązek wynika z przepisów o ochronie środowiska;
- 9) statkom, na których kapitan, (kierownik) ma z jakichkolwiek powodów ograniczoną zdolność osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku.



2. W przypadku, gdy statek doznał awarii, uczestniczył w kolizji lub miał kontakt z dnem, kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przed wyjściem statku z portu obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu odpowiedni dokument wraz z jego kopią lub uwierzytelnionym odpisem stwierdzającym, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywróconą.”;

14) § 21 otrzymuje brzmienie:

- „§ 21. 1. Statki przewożące ponad 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie mogą wejść do portu, ani wyjść z portu, jeżeli nie posiadają ważnego certyfikatu zabezpieczenia finansowego dla statków przewożących olej.
2. Statki o których mowa w ust.1 powinny przed wejściem albo wyjściem z portu zgłosić, za pomocą PHICS, do kapitanatu portu lub VTS tam gdzie system ten obowiązuje, datę ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego.”;

15) § 36 otrzymuje brzmienie:

- „§ 36. Wyprzedzanie statków na torze wodnym Szczecin - Świnoujście dozwolone jest tylko na odcinku od Karsiboru (10,0 km toru) do północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km toru) oraz od zakrętu Mańków (trawers stawy Mańków Dolna - 43,0 km toru) do Ińskiego Nurta (trawers stawy Ina-S - 54,0 km toru) dla statków, z których jeden ma zanurzenie nie większe niż 5,50 m. Powyższe postanowienie nie dotyczy jednostek pasażerskich żeglugi osłoniętej oraz statków które uzyskały specjalną zgodę VTS.”;

16) § 44 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

- „3. Kotwiczenie, postój w dryfie oraz inne formy blokowania torów wodnych z wyjątkiem sytuacji awaryjnych są zabronione.  
Kotwiczenie oraz postój w dryfie na akwenach portowych z wyłączeniem torów wodnych są dozwolone wyłącznie po uzyskaniu zgody właściwego Kapitana Portu.”;

17) W § 50 uchyla się ust. 5;

18) W § 54 dodaje się ustęp 9 w brzmieniu:

- „9. Statki pasażerskie o długości powyżej 200 m dopuszcza się do ruchu w porze nocnej na warunkach określonych przez kapitana portu.”;

19) W § 57:

- a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Stepnica”,

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) Warunki wejścia i wyjścia z portu statków o długości ponad 60 m lub szerokości ponad 11 m oraz wszystkich statków przy sile wiatru powyżej 5<sup>o</sup>B, każdorazowo określa Bosman Portu Stepnica”;

20) § 58 otrzymuje brzmienie:

„§ 58. W porcie Nowe Warpno obowiązują następujące zasady ruchu statków cumujących:

1) przy Nabrzeżu Przemysłowym (odpraw granicznych):

- a) maksymalna długość statków wynosi 40 m,
- b) maksymalna szerokość statków wynosi 8 m,
- c) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Nowe Warpno,
- d) wejście i wyjście statków z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm,
- e) warunki żeglugi przy sile wiatru powyżej 6<sup>o</sup>B, każdorazowo określa Bosman Portu Nowe Warpno,
- f) łączna moc maszyn statku nie może przekraczać 300 kW;

2) przy Pirsie Pasażerskim:

- a) maksymalna długość statków wynosi 40 m,
- b) maksymalna szerokość statków wynosi 10 m,
- c) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Nowe Warpno,
- d) wejście i wyjście statków z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm,
- e) warunki żeglugi przy sile wiatru powyżej 6<sup>o</sup>B, każdorazowo określa Bosman Portu Nowe Warpno,
- f) łączna moc maszyn statku nie może przekraczać 300 kW”;

21) W § 63 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może określić zasady ruchu statków na poszczególnych akwenach i odcinkach torów wodnych w sposób odmienny od ustalonych.” ;

22) W § 84 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W uzasadnionych wypadkach, gdy panują warunki sztormowe, pilot może obsadzić statek lub zejść ze statku w innym miejscu niż określone w ust.2,

jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi statku oraz nie będzie to powodować utrudnień w ruchu innych jednostek.”;

23) W § 85 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Miejsce zmiany pilotów ustala się na 2 Mm od miejsca zacumowania/odcumowania.  
Miejsce zmiany pilotów w porcie Świnoujście ustala się na 5 kilometrze toru wodnego Świnoujście-Szczecin.”;

24) § 96 otrzymuje brzmienie:

„§ 96. Uciąg na haku holownika winien być potwierdzony dokumentem wydanym przez towarzystwo klasyfikacyjne.”;

25) W § 97:

a) ust. 2. otrzymuje brzmienie:

„2. Dla statków o długości całkowitej powyżej 160 m, co najmniej jeden z użytych holowników musi posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny, z zastrzeżeniem ust. 2a.”,

b) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku braku holowników posiadających napęd azymutalny lub cykloidalny musi zostać użyty dodatkowy holownik w stosunku do ilości określonej w ust. 1.”;

26) W § 118 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Statki należy cumować w taki sposób, aby dziób lub rufa nie wystawały poza narożniki nabrzeża, chyba że taki sposób cumowania został przewidziany w dokumentach użytkowania budowli.”;

27) § 124 otrzymuje brzmienie:

„1. Remonty statków mogą odbywać się jedynie przy nabrzeżach stoczniowych, chyba że wykonywanie prac remontowych przewidziane jest w dokumentach użytkowania nabrzeża.

2. Drobne prace naprawcze mogą być wykonywane przy pozostałych nabrzeżach na warunkach określonych przez kapitana portu.”;

28). W § 128:

a) ust. 2. otrzymuje brzmienie:

„2. Próby maszyn statków na uwięzi mogą być przeprowadzane wyłącznie na stacjach prób specjalnie przystosowanych do tego celu, zgodnie z wymaganiami instrukcji użytkownika stanowiska prób. Instrukcja, o której mowa podlega uzgodnieniu z dyrektorem urzędu morskigo a następnie po zatwierdzeniu przez właściciela budowli przekazaniu do właściwego kapitanatu portu.”,

b) ust. 5. otrzymuje brzmienie:

„5. Właściciel, zarządca lub użytkownik stanowiska stacji prób powinien pisemnie poinformować kapitana statku odbywającego próby na uwięzi o obowiązujących ustaleniach zawartych w instrukcji użytkownika stanowiska. Rozpoczęcie i zakończenie prób podlega obowiązkowi zgłoszenia w kapitanacie portu.”;

29) W § 133 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Odprawy statków odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu odpowiadającym przepisom o ochronie obiektów portowych lub w miejscu postoju statku.”;

30) § 134 otrzymuje brzmienie:

„Odprawy graniczno-celne statków pasażerskich uprawiających regularną żeglugę pomiędzy portami polskimi a portami innych państw dokonywane są przy nabrzeżach odpowiednio przystosowanych do bezpiecznej obsługi ruchu pasażerskiego.”;

31) W § 135:

a) ust. 2. otrzymuje brzmienie:

„2. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondáže i badania czystości dna akwenów przylegających do nabrzeży niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i badań określają przepisy Rozporządzenia.”,

b) ust. 3. otrzymuje brzmienie:

„3. Dyrektor Urzędu Morskigo w Szczecinie może zobowiązać użytkownika do przeprowadzenia prac, o których mowa w ust. 2 w innych terminach niż to wynika z przepisów Rozporządzenia, o ile tego będą wymagały względy bezpieczeństwa żeglugi.”,

c) ust. 4. otrzymuje brzmienie:

„4. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należyтым stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych, drabinek wyjściowych, oświetlenia oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki w tym względie powinny być usuwane bezzwłocznie.”;

32) W § 143 uchyla się ust. 4;

33) § 158 otrzymuje brzmienie:

„1. Zabrania się na obszarze portów i przystani:

- 1) usuwania, uszkodzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych, środków ratunkowych, sygnałowych i pirotechnicznych;
- 2) usuwania, uszkodzania i przesuwania pław nawigacyjnych, beczek, pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych;
- 3) manewrowania statkiem w sposób mogący spowodować przesunięcie lub uszkodzenie oznakowania nawigacyjnego, o którym mowa w pkt 2;
- 4) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych;
- 5) używania radiostacji okrętowej za wyjątkiem UKF;
- 6) chodzenia i przebywania w miejscach, gdzie jest to zabronione oraz niszczenia roślinności;
- 7) splukiwania nadbudówek i pokładów statków, za wyjątkiem statków pasażerskich splukiwanych wodą słodką, z zastrzeżeniem przepisów § 168 ust.1”;
- 8) chodzenia i jeżdżenia po lodzie;
- 9) kąpeli;
- 10) polowań;
- 11) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje;
- 12) zatapiania sieci i sprzętu rybackiego;

34) W § 160 ust. 1:

a) lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) uprawiania sportu motorowodnego i narciarstwa wodnego, kajakarstwa, wioślarstwa, płetwonurkowania oraz żeglugi na jednostkach pływających o charakterze sportowo - rekreacyjnym, takich jak: rowery wodne, kajaki, łodzie wiosłowe, deski z żaglem, skutery wodne i pontony pneumatyczne bez napędu”,

b) po literze l) dodaje się literę m) w brzmieniu:

„m) używania otwartego ognia”;

35) § 169 otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli w czasie sprawowanego nadzoru lub wykonywanej kontroli okaże się, że istnieje możliwość zanieczyszczenia wód portowych ze statku, upoważniony przedstawiciel Urzędu Morskiego w Szczecinie może zamknąć i zaplombować

zawory systemu zęzowego i instalacji ścieków sanitarnych na okres przebywania statku w porcie.”;

- 36) Załącznik Nr 1 do zarządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku Nr 1 do niniejszego zarządzenia;
- 37) Załącznik Nr 2 do zarządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku Nr 2 do niniejszego zarządzenia;
- 38) Załącznik Nr 3 do zarządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku Nr 3 do niniejszego zarządzenia;
- 39) Załącznik Nr 4 do zarządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku Nr 4 do niniejszego zarządzenia;
- 40) W załączniku Nr 7 do zarządzenia w ustępie 1:
  - a) w punkcie 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) obszar: reda od pław N-4, port w Świnoujściu oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin od główek wejściowych do II Bramy Torowej,”;
  - b) w punkcie 2 lit c) otrzymuje brzmienie:

„c) obszar: część Zalewu Szczecińskiego, Rozтока Odrzańska, porty w Policach i Szczecinie oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin od II Bramy Torowej do Doku Nr 5,”;
- 41) Po załączniku Nr 14 do zarządzenia dodaje się załącznik Nr 15 w brzmieniu określonym w załączniku Nr 5 do niniejszego zarządzenia.

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

Dyrektor

Urzędu Morskiego w Szczecinie

Tadeusz Wojtasik