

ZARZĄDZENIE NR 4 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

z dnia 16 września 2020 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 2019 r. poz. 2169, i poz. 1495, oraz z 2020 r. poz. 284) oraz art. 84 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2020 r. poz. 680) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 64 dodaje się § 64a – 64c w brzmieniu:

„§ 64a.

W porcie Kołobrzeg obowiązują następujące zasady ruchu statków:

1) wielkość statków wchodzących do portu Kołobrzeg nie może przekraczać 90 m długości, 12 m szerokości i 5 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody w porcie;

2) maksymalne parametry statku dla portu Kołobrzeg:

a) długość 100 m,

b) szerokość 15 m, c) zanurzenie 5 m dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie, przy czym dla statków o długości do 90 m i szerokości do 14 m zanurzenie dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie może wynosić 5,5 m;

3) statki o długości powyżej 85 m lub trudno manewrujące zobowiązane są, niezależnie od obowiązku dokonywania innych zgłoszeń:

a) niezwłocznie przekazać do kapitanatu portu drogą elektroniczną (kolobrzegtraffic@ums.gov.pl) aktualizację ETA, jeżeli różni się od zgłoszonej o więcej niż 4 godziny,

b) dodatkowo zgłosić podejście statku 2 godziny przed redą portu Kołobrzeg na kanale 12 UKF lub drogą elektroniczną.

4) pilotaż jest obowiązkowy dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę międzynarodową bez względu na długość oraz pozostałych statków o długości powyżej 50 m;

5) pilotaż portowy dla statków o długości do 85 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 6°B, stan morza do 4;

6) pilotaż portowy dla statków o długości powyżej 85 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 5°B, stan morza do 3;

7) jeżeli z powodu trudnych warunków meteorologicznych wykonywanie pilotażu jest zawieszona, statki wychodzące w morze są powiadamiane o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzję pozostania w porcie lub wyprowadzenia statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota manewru obracania (o ile jest to konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym. W takim przypadku kapitan statku jest zobowiązany uzyskać pisemną zgodę kapitana portu;

8) z pomocy holownika zobowiązane są korzystać statki bez własnego napędu oraz statki:

a) o długości ponad 70 m pod warunkiem posiadania sprawnego steru strumieniowego,

b) o długości ponad 60 m bez steru strumieniowego lub posiadające niesprawny ster strumieniowy.

9) przy manewrach wejścia lub wyjścia statków o długości powyżej 85 m lub trudno manewrujących wprowadza się ograniczenia cumowania jednostek przy nabrzeżach określonych w tabeli stanowiącej załącznik nr 10 do zarządzenia;

10) przy manewrach obracania statków o długości powyżej 85 m wprowadza się ograniczenia cumowania jednostek przy nabrzeżach określonych w tabeli stanowiącej załącznik nr 11 do zarządzenia;

11) armator/kierownik statku powinien w sprawach wymienionych w pkt 9 i 10 zastosować się do poleceń kapitana portu, które powinny być przekazane armatorom/kierownikom statków najpóźniej na 1 godzinę przed manewrami statków;

12) armator/kierownik statku cumującego przy nabrzeżu Pilotowym, Węglowym, Barkowskim, Szkolnym i Koszalińskim, mający zamiar pozostawić statek przy tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się, czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności uzasadniające wprowadzenie wymogów określonych w pkt 9 i 10, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże lub wyjścia w morze za żądanie kapitana portu i zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów w uzgodnionym z Kapitanem Portu terminie;

13) zabrania się obracania statku na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 7^oB;

14) obracanie statków dłuższych niż 30 m powinno odbywać się na wyznaczonych obrotnicach;

15) zabrania się przebywania pasażerów na statkach pasażerskich zacumowanych przy nabrzeżach przylegających do toru wodnego w czasie manewrów wyjścia lub wejścia statku o długości powyżej 85 m;

16) zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od bosmanatu portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami;

17) małe jachty żaglowe oraz łodzie wiosłowe mogą poruszać się na akwenach rzeki Parsęty od mostu kolejowego do Portu Jachtowego do Kanału Drzewnego od mostu do obrotnicy, w porze dziennej z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod warunkiem nie utrudniania żeglugi innym jednostkom poruszającym się w tym rejonie;

18) jednostki nie posiadające łączności UKF mogą wejść do portu lub wyjść z portu po telefonicznym uzgodnieniu manewru z Kapitanem Portu Kołobrzeg – tel. 94 352 27 99.

§ 64b

W porcie Darłowo obowiązują następujące zasady ruchu statków:

1) wielkość statków wchodzących do portu Darłowo nie może przekraczać 75 m długości całkowitej lub 4 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody;

2) maksymalne parametry statku dla portu Darłowo: długość 90 m, zanurzenie statku dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie 4,20 m, dopuszcza się zwiększone zanurzenie przy wyznaczonych nabrzeżach;

3) na torze wodnym ruch jednokierunkowy obowiązuje wszystkie jednostki o długości powyżej 15 m;

4) w czasie przechodzenia kanału portowego przez statek handlowy wstrzymuje się ruch wszystkich pozostałych jednostek w porcie;

5) zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od bosmanatu portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami;

6) pilotaż portowy dla statków o długości do 75 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 6^oB, stan morza do 4;

7) pilotaż portowy dla statków o długości powyżej 75 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 5^oB, stan morza do 3;

8) kapitan portu może w uzasadnionych przypadkach przy dobrych warunkach hydronawigacyjnych zezwolić na wprowadzenie, wyprowadzenie statku oraz jego obrót pomimo siły wiatru przekraczającej 6^oB i stanu morza 4;

9) jeżeli z powodu trudnych warunków meteorologicznych wykonywanie pilotażu jest zawieszona, statki wychodzące w morze są powiadamiane o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzję pozostania w porcie lub wyprowadzenia statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota manewru obracania (o ile

jest to konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym. W takim przypadku kapitan statku jest zobowiązany uzyskać pisemną zgodę kapitana portu;

10) most zwodzony jest czynny całą dobę i otwierany jest o każdej pełnej godzinie oraz na polecenie kapitana portu. Czas otwarcia mostu trwa aż do chwili przepuszczenia wszystkich jednostek oczekujących na przejście. Każde przejście przez most powinno być zgłoszone i ustalane z obsługą mostu drogą radiową UKF kanał 12 lub telefonicznie. Szczegółowe warunki przechodzenia przez statki pod mostem zwodzonym są następujące:

a) przechodzenie przez statki pod mostami ruchomymi dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od obsługi mostu zgody na przejście,

b) statek żądający otwarcia mostu powinien nawiązać łączność radiową z obsługą mostu na kanale 12 UKF lub telefoniczną w celu uzyskania zgody na przejście. W przypadku braku UKF i możliwości kontaktu telefonicznego może dawać z odległości ok. 500 m powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (..-.),

c) sygnałem oznaczającym otwarte przejście są dwa światła zielone stałe umieszczone w linii poziomej,

d) sygnałem oznaczającym zamknięte przejścia są dwa światła czerwone stałe umieszczone w linii poziomej,

e) sygnałem oznaczającym przygotowanie przejścia do otwarcia są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa zielone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi,

f) sygnałem oznaczającym przygotowanie przejścia do zamknięcia są dwa zielone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa czerwone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi,

g) jeżeli z jakiegokolwiek powodu most nie może być otwarty, pokazywane są dwa czerwone światła pulsujące umieszczone w linii poziomej,

h) do czasu otrzymania sygnału otwartego przejścia statek nie powinien zbliżyć się do mostu na odległość mniejszą niż 50 m,

i) przy przechodzeniu pod mostem obowiązuje ruch jednokierunkowy,

j) przy silnym zalodzeniu kanału portowego, jak również krytycznym stanie wód portowych grożącym wylewem, most zwodzony może być czasowo nieczynny,

k) mijanie się przez statki idące w tym samym lub przeciwnym kierunku jest zabronione.

11) na wniosek pilota przy obracaniu statku ponadgabarytowego lub statku charakteryzującego się trudną manewrowością na obrotnicy, właściciele nabrzeży: Puckiego, Ericus, Gdańskiego, Szczecińskiego oraz Skarpowego/Parkowego, są zobowiązani do usunięcia na czas manewrów cumujących tam jednostek;

12) armator/kierownik statku powinien w sprawach wymienionych w pkt 11 zastosować się do poleceń kapitana portu, które powinny być armatorom/kierownikom statków przekazane najpóźniej na 1 godzinę przed manewrami statków;

13) armator/kierownik statku cumującego przy nabrzeżu Puckim, Ericus, Gdańskim, Szczecińskim oraz skarpowym/Parkowym, mający zamiar pozostawić statek przy tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się, czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności uzasadniające wprowadzenie wymogów określonych w pkt 11, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże na żądanie kapitana portu lub zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów w uzgodnionym z kapitanem portu terminie;

14) dopuszcza się obracanie na obrotnicy statku o długości całkowitej do 75 m pod warunkiem wyposażenia statku w aktywne sterowanie (ster strumieniowy lub aktywny ster rufowy), a w razie jego braku – pod warunkiem korzystania z usług holowniczych;

15) zabrania się obracania statku na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 7^oB.

§ 64c

W porcie Dźwirzyno obowiązują następujące zasady ruchu statków:

1) z wyłączeniem jednostek stale bazujących w porcie, żegluga może odbywać się od wschodu do zachodu słońca;

2) wielkość jednostek wchodzących do portu nie może przekraczać 12 m długości całkowitej, 5 m szerokości i 0,85 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody;

3) bosman portu może w uzasadnionych przypadkach uzależnionych od warunków hydronawigacyjnych zezwolić na wejście do portu jednostki przekraczającej długość i zanurzenie określone w pkt 2;

4) maksymalne parametry dla jednostek wchodzących do portu w nie mogą przekraczać 15 m długości całkowitej i 1,2 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody;

5) Wejście do portu jest możliwe przy sile wiatru do 5^oB i stanie morza 3.”

2) W § 65:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W szczególnych przypadkach kapitan portu może zezwolić na wejście do portu, uprawianie żeglugi w jego obszarze lub wyjście z portu statku o długości lub szerokości całkowitej większej niż określono w § 55-64c. W takiej sytuacji kapitan portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, każdorazowo określa warunki uprawiania żeglugi przez statek.”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kapitan portu może ograniczyć ruch statków o parametrach zbliżonych do maksymalnych określonych w § 55-64c, w zależności od warunków hydrometeorologicznych i nawigacyjnych.”

§ 2. Traci moc zarządzenie nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 9 maja 2017 r. Przepisy portowe (Dz. U. Woj. Pomorskiego poz. 1631) w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 października 2020 r.

Dyrektor Urzędu Morskiego
w Szczecinie

Wojciech Zdanowicz

Załącznik Nr 10 do Zarządzenia Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 16 września 2020 r.

OGRANICZENIA CUMOWANIA JEDNOSTEK W PORCIE KOŁOBRZEG PRZY MANEWRACH WEJŚCIA LUB WYJSCIA STATKÓW O DŁUGOŚCI POWYŻEJ 85 m LUB TRUDNO MANEWRUJĄCYCH

L.P.	DŁUGOŚĆ STATKU (LOA)	SZEROKOŚĆ STATKU	SIŁA WIATRU* (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 PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKA POZOSTAJE PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE
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

Załącznik Nr 11 do Zarządzenia Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 16 września 2020 r.

OGRANICZENIA CUMOWANIA JEDNOSTEK W PORCIE KOŁOBRZEG PRZY MANEWRACH OBRACANIA STATKÓW O DŁUGOŚCI POWYŻEJ 85 m

L.P.	NABRZEŻE SZKOLNE	NABRZEŻE BARKOWSKIE	NABRZEŻE KOSZALIŃSKIE *	STATEK O DŁUGOŚCI (LOA)	SIŁA WIATRU (B)
1.	$B \leq 7 \text{ m}$	$B \leq 7 \text{ m}$	NABRZEŻE WOLNE	85 - 90 m	5°
2.	NABRZEŻE WOLNE	$7 \text{ m} < B \leq 15 \text{ m}$	NABRZEŻE WOLNE	85 - 90 m	5°
3.	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	90 - 100 m	5°

B - szerokość cumującej jednostki

* dotyczy wolnych 75 metrów nabrzeża w części zachodniej