



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

---

Szczecin, dnia 31 lipca 2012 r.

Poz. 1793

### ZARZĄDZENIE NR 2 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SŁUPSKU

z dnia 5 czerwca 2012 r.

#### Przepisy portowe

Na podstawie art.84 ust.1,2,3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

#### CZĘŚĆ I PRZEPISY OGÓLNE

##### Rozdział 1 Przepisy wstępne

§ 1. 1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia użyte w jego treści określenia oznaczają:

- 1) **Konwencja Colreg (m.p.z.z.m)** - przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i z 1984 r. Nr 23, poz. 106),
- 2) **Konwencja DUMPING 72** - przepisy konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji z dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46, 47 i z 1997 r. Nr 47 poz. 300),
- 3) **Konwencja Helsińska 92** - przepisy konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego 1992, sporządzonej w Helsinkach 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346, 347),
- 4) **Konwencja MARPOL 73/78** - przepisy międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV i V oraz Protokół dotyczący tej konwencji wraz z załącznikiem I sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17 poz. 101, 102),
- 5) **Konwencja SOLAS 74** - przepisy międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61 poz. 318-321 oraz 1986 r. Nr 35 poz. 177),
- 6) **ISM CODE** - międzynarodowy kod zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom, uchwalony przez IMO rezolucją A.741(18),
- 7) **IMDG CODE** - międzynarodowy kod przewozu materiałów niebezpiecznych w formie opakowanej, drogą morską, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie,
- 8) **BC CODE** - międzynarodowy kod bezpiecznego postępowania dla stałych ładunków masowych,
- 9) **IBC CODE** - międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem,
- 10) **IGC** - międzynarodowy kodeks gazowców,

- 10a) **PHICS (Polish Harbours Information and Control System)** – System Kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich) zwany dalej „Systemem PHICS” – elektroniczny system zbierania i gromadzenia informacji o statkach przewożących pasażerów lub ładunki niebezpieczne,
- 11) **Armator** - ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym,
- 12) **Ciecze łatwopalne** - ciecze, które stanowią ładunek, a których temperatura zapłonu wynosi 60°C i poniżej według próby w tyglu zamkniętym,
- 13) **Funkcjonariusz kapitanatu portu** - kapitan, oficer i bosman portu, jak również inspektor ochrony środowiska morskiego mający siedzibę w porcie,
- 14) **Holownik** - każdy statek zajęty holowaniem innego statku,
- 15) **Kotwicowisko** - obszar wodny wyznaczony, jako miejsce oczekiwania statku na wejście do portu, lub czynności związanych z żeglugą i eksploatacją statku,
- 16) **Ładunki niebezpieczne** : - ładunki niebezpieczne według IMDG, Code, - ładunki niebezpieczne luzem: oleje wymienione w Załączniku I Konwencji MARPOL 73/78, ładunki chemiczne wymienione w Załączniku II Konwencji MARPOL 73/78, skroplone gazy węglowodorowe i ciekłe gazy chemiczne według IGC Code.
- 17) **Obszar morskiego Portu** - obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym - zwany dalej portem oraz zewnętrzny obszar wodny - zwany dalej redą,
- 18) **Tor wodny** - opisana i opublikowana w wydawnictwach nawigacyjnych część drogi wodnej o określonej głębokości,
- 19) **Urządzenia portowe** - wszelkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji Portu lub dla użytku ogólnego,
- 20) **Użytkownik** - osoba fizyczna, prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, władająca nieruchomością jak właściciel, współwłaściciel, użytkownik wieczysty lub posiadająca nieruchomości w zarządzie trwałym, użytkowaniu albo władająca nieruchomością na podstawie innego tytułu prawnego.

2. Ilekroć w tekście zarządzenia jest wymieniony Kapitanat portu należy przez to rozumieć właściwego funkcjonariusza kapitanatu portu.

§ 2. 1. Przepisy zarządzenia zwane dalej przepisami portowymi regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego i utrzymania porządku na obszarze morskich portów i przystani morskich, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.

2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze kotwicowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi.

3. Granice morskich portów i przystani określają odrębne przepisy.

§ 3. Sprawy sanitarne, celne, ochrony przeciwpożarowej, radiokomunikacyjne oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich regulują odrębne przepisy.

§ 4. 1. W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie przepisy Konwencji Colreg chyba, że przepisy niniejszego zarządzenia stanowią inaczej.

2. W zakresie ochrony środowiska zastosowanie mają także odrębne przepisy.

3. W zakresie bezpieczeństwa terminali przeładunkowych ropy naftowej i produktów ropopochodnych, płynnych gazów i chemikali mają zastosowanie także zasady określone w instrukcjach bezpiecznej obsługi terminali i w instrukcjach technologicznych.

§ 5. Przepisy portowe stosuje się do statków, wodnosamolotów oraz użytkowników i osób fizycznych znajdujących się na obszarach, o których mowa w § 2 ust. 1 i 2.

§ 6. 1. Korzystanie z morskich portów dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i przepisach odrębnych.

2. Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 7. 1. Wszystkie osoby korzystające z portów i przystani morskich oraz ich urządzeń zobowiązane są do unikania szkód w urządzeniach portowych, szkód wzajemnych oraz szkód w środowisku naturalnym.

2. Osoby, o których mowa w ust.1 obowiązane są niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu o spostrzeżonych awariach statków i urządzeń portowych, wadliwie działających bądź przemieszczonych urządzeniach nawigacyjnych lub znakach oraz o zanieczyszczeniach środowiska. Obowiązane są ponadto udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.

**§ 8.** 1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawuje właściwy kapitan portu.

2. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanie portu lub kapitanacie portu należy przez to odpowiednio rozumieć również bosmana portu lub bosmanat portu.

3. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych w zakresie ochrony środowiska i utrzymania czystości na obszarach portowych sprawuje także Główny Inspektor Ochrony Środowiska Morskiego w Urzędzie Morskim w Słupsku.

**§ 9.** 1. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu, lub innego uprawnionego pracownika Urzędu Morskiego w Słupsku, kapitan (kierownik) statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty statku i załogi.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do użytkowników portu i osób odpowiedzialnych za eksploatację urządzeń portowych w zakresie okazywania wymaganych dokumentów stwierdzających stan techniczny, potwierdzenie wykonanych przeglądów, atestacji, sondaży, zezwoleń i uprawnień do obsługi wymaganych odpowiednimi przepisami.

**§ 10.** 1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki oraz na place, do magazynów i innych obiektów portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż.

3. Kapitan portu ma prawo zatrzymać dokumenty bezpieczeństwa statku na czas jego postoju w porcie.

**§ 11.** 1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie niebezpieczeństwu zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu, środowisku naturalnemu, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom oraz zwracanie się w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.

2. Osoby przebywające na terenie portu obowiązane są stosować się do poleceń wydanych przez funkcjonariuszy kapitanatu portu, w sytuacjach, o których mowa w ust. 1.

3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczeństwa, porządku portowego i ochrony środowiska są natychmiast wykonalne chyba, że określono inny termin ich wykonania.

**§ 12.** Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku jest kapitan (kierownik) statku, a przez użytkownika - dyrektor lub kierownik właściwego działu służby.

## **Rozdział 2**

### **Światła, znaki i sygnały dźwiękowe statków**

**§ 13.** O ile niniejsze przepisy nie stanowią inaczej, światła, znaki i sygnały powinny być zgodne z przepisami Konwencji Colreg i Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

**§ 14.** Zabrania się oświetlania reflektorami mostku lub sterówki statku będącego w drodze.

**§ 15.** 1. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, urzędów morskich, Policji i Urzędu Celnego, Służby SAR i dozorcze w czasie akcji mogą w celu zwrócenia na siebie uwagi, oprócz świateł i znaków przewidzianych w Konwencji Colreg pokazywać:

- 1) światło błyskowe niebieskie widoczne dookoła widnokregu,
- 2) dodatkowo w dzień: swoją flagę służbową według ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

2. Jednostki wymienione w ust. 1 oprócz świateł i znaków mogą również nadawać dźwiękowy sygnał modulowany.

#### **§ 16. Statek przewożący ładunki niebezpieczne:**

- 1) klasy 1.1, 1.2, 1.3 oraz klasy 2.1 i 2.3 IMDG Code w ilościach powyżej 1 tony, a na statku pasażerskim powyżej 100 kg,
- 2) gazy skroplone luzem według IGC Code albo nieodgazowane po ich przewozie,

3) ciecze łatwopalne luzem albo nieodgazowane po ich przewozie powinien oprócz świateł i znaków przewidzianych w Konwencji Colreg pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:

- a) w nocy: światło czerwone widoczne dookoła widnokregu,
- b) w dzień flagę "B" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

**§ 17.** Prom portowy o napędzie mechanicznym w drodze powinien pokazywać w dzień kulę żółtą w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna, a w nocy, oprócz świateł przepisanych w Konwencji Colreg światło żółte błyskowe nad przednim światłem masztowym o charakterystyce 15 do 60 błysków na minutę.

**§ 18. 1.** Każdy statek przycumowany w porcie powinien od zachodu do wschodu słońca jak również od wschodu do zachodu słońca podczas ograniczonej widzialności włączyć oświetlenie zewnętrzne.

2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa wystaje poza nabrzeże lub pomost na drogę wodną, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części na wysokości górnego pokładu światło białe, niezależnie od świateł określonych w ust. 1.

3. Urządzenie statku wystające poza jego burtę powinno być oznaczone w nocy białym światłem.

4. Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien w nocy wywiesić nad nią białe światło.

5. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może zezwolić na postój bez oświetlenia wymaganego w ust. 2. Wniosek o zezwolenie składa kapitan lub armator statku.

**§ 19.** Statek, na którym wybuchł pożar albo, który jest zagrożony pożarem, powinien niezwłocznie powiadomić kapitanat portu i służby ratownicze oraz powinien nadawać sygnał złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego (.-) powtarzanych z przerwami nie dłuższymi niż jedna minuta, nadawanych przy pomocy: syreny, gwizdka, bucza lub nieprzerwane bicie w dzwon okrętowy. Sygnały powinny być nadawane do chwili przybycia straży pożarnej.

**§ 20.** W określonych niżej sytuacjach statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

1. statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi dwa krótkie (.-.-),
2. dla wezwania o włączenie UKF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (.-.-).

### **Rozdział 3** **Zasady ruchu statków**

**§ 21. 1.** Ruchem jednostek pływających na obszarze portu i redy kieruje wyłącznie dyżurny funkcjonariusz kapitanatu portu.

2. Kapitanat portu ma prawo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa lub ochrony środowiska a w szczególności:

- 1) w czasie sztormowej pogody,
- 2) w sytuacji szczególnie wysokiego lub niskiego stanu wody,
- 3) w czasie mgły i ograniczonej widzialności,
- 4) w czasie zalodzenia,
- 5) w czasie akcji ratowniczych lub akcji usuwania skutków zanieczyszczeń.

3. O ograniczeniu albo zamknięciu ruchu kapitanat portu zawiadamia:

- 1) jeżeli dotyczy to ruchu statków - przez podanie komunikatu na kanale roboczym UKF danego kapitanatu portu,
- 2) jeżeli dotyczy to ruchu na nabrzeżach, pomostach i przystaniach - przez zawiadomienie użytkowników urządzeń portowych lub przystani.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 3 pkt. 2, na użytkownikach urządzeń portowych ciąży obowiązek wykonania i rozmieszczenia odpowiednich tablic informacyjnych i znaków ostrzegawczych.

**§ 22.** Statek wchodzący do portu powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu, chyba że, kapitanat portu zarządzi inaczej.

**§ 23. 1.** Statek, który zamierza przeciąć tor wodny, powinien ustąpić z drogi statkowi, który może bezpiecznie nawigować wzdłuż toru wodnego

2. Obracanie statków na obszarze portu można wykonywać wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych (obrotnice). W uzasadnionych przypadkach kapitanat portu może wyrazić zgodę na wykonanie obrotu w innym miejscu.

**§ 24.** Przy przechodzeniu pod mostem statek idący w górę rzeki powinien ustąpić z drogi statkowi idącemu w dół rzeki chyba, że jest dość miejsca na bezpieczne mijanie.

**§ 25.** 1. Przechodzenie przez statki pod mostami ruchomymi dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od obsługi mostu zgody na przejście.

2. Statek żądający otwarcia mostu powinien nawiązać łączność radiową z obsługą mostu na obowiązującym kanale roboczym UKF w celu uzyskania zgody na przejście. W przypadku braku UKF może dawać z odległości około 500 m powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (...).

3. Sygnałem oznaczającym otwarte przejście, są dwa światła zielone stałe, umieszczone w linii poziomej.

4. Sygnałem oznaczającym zamknięcie przejścia, są dwa światła czerwone stałe, umieszczone w linii poziomej.

5. 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.

6. 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.

7. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty pokazywane są dwa czerwone światła pulsujące umieszczone w linii poziomej,

8. Do czasu otrzymania sygnału otwartego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 50 m.

**§ 26.** 1. Statek w drodze, w porcie lub na torze wodnym powinien mieć, co najmniej jedną kotwicę gotową do rzucenia.

2. Zabrania się: rzucania, wywożenia i włączania kotwic i łańcuchów kotwicznych w miejscach przebiegu kabli, rurociągów podwodnych oraz umocnień dna w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia, wytyczonej tablicami ostrzegawczymi.

**§ 27.** 1. Kotwiczenie statku poza kotwiczowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.

2. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.

3. Kotwiczenie, postój w dryfie oraz inne formy blokowania torów wodnych z wyjątkiem sytuacji awaryjnych są zabronione.

4. Statek zmuszony do zakotwiczenia na torze wodnym powinien w miarę możliwości unikać kotwiczenia w linii nabieżnika i światła sektorowych oraz niezwłocznie powiadomić kapitanat portu o swojej pozycji i przyczynie kotwiczenia. Po ustaniu przyczyny kotwiczenia statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

5. Postanowienia ust. 1 - 4 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym - statki takie nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z wymienionymi pracami.

6. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny w porozumieniu z kapitanatem portu oznaczyć miejsca rzucenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy, co najmniej 0, 8 m wyposażonymi w nocy w pomarańczowe światło błyskowe.

7. Prace wymienione w ust. 6 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu, który powinien być informowany na bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz przebiegu prac i ich zakończeniu.

**§ 28.** W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statku kapitan (kierownik) powinien skierować statek, jeżeli to jest możliwe, poza tor wodny na płytszą wodę.

**§ 29.** 1. Zabrania się:

1) przesuwania pław nawigacyjnych, beczek i pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego,

- 2) manewrowania statkiem w sposób mogący spowodować przesunięcie lub uszkodzenie urządzeń oznakowania nawigacyjnego, o których mowa wyżej,
- 3) wchodzenia i przebywanie na pławach nawigacyjnych i innych urządzeniach oznakowania nawigacyjnego.

2. Kapitan statku lub pilot obowiązany jest powiadomić niezwłocznie kapitanat portu o każdym przypadku przesunięcia, uszkodzenia lub wadliwego funkcjonowania urządzeń oznakowania nawigacyjnego.

**§ 30.** Zabrania się na obszarze portu i kotwiczowiska przeprowadzania prób stateczności statku oraz prób urządzeń napędowych bez zgody kapitanatu portu.

**§ 31. 1.** Zespoły holownicze o długości zespołu powyżej 50 m w skład, których wchodzi doki pływające, duże pontony lub wraki przed rozpoczęciem żeglugi na obszarze portu, wejściem z morza do portu oraz wejściem na tor wodny, muszą posiadać zezwolenie kapitana portu, określające warunki, na jakich mogą uprawiać żeglugę na tych akwenach.

2. Zespoły holownicze o długości zespołu mniejszej niż 50 m mogą uprawiać żeglugę na obszarze portu po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu na to zgody kapitanatu portu.

**§ 32.** Statek zbliżający się do pogłębiarki powinien, w razie wątpliwości dotyczących manewrów pogłębiarki, wystarczająco wcześniej uzgodnić z nią na kanale roboczym UKF kapitanatu portu, sposób jej bezpiecznego ominięcia.

**§ 33. 1.** Statek nie może wejść do portu, uprawiać żeglugi na jego obszarze ani wyjść z portu bez zezwolenia kapitanatu portu, jeżeli istnieje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego a w szczególności, gdy:

- 1) przewozi ładunki niebezpieczne albo ciecze łatwopalne, bądź jest nieodgazowany po ich przewozie,
- 2) holuje wraki,
- 3) holuje jednostki bez własnego napędu,
- 4) posiada przecieki kadłuba albo, na których ma lub w czasie podróży miał miejsce pożar,
- 5) jest nadmiernie przegłęzionym lub wykazującym niebezpieczny przechył,
- 6) z powodu doznanych uszkodzeń może spowodować zanieczyszczenie środowiska,
- 7) nie posiada świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinny je posiadać,
- 8) nie posiada ważnych dokumentów dopuszczających do uprawiania żeglugi,
- 9) nie czyni zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi,
- 10) zarządzono zatrzymanie statku w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku lub ochrony środowiska morskiego przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitanatu portu,
- 11) stan sanitarno - epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zainicjuje,
- 12) nie zdał w porcie nieczystości, o których mowa w § 95,
- 13) którego kapitan ma z jakichkolwiek powodów ograniczona zdolność osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku.

2. Wymienione w ust. 1 statki przed przybyciem na redę (kotwiczowisko) lub przed rozpoczęciem żeglugi powinny zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

3. Warunki wejścia do portu statków, o których mowa w ust. 1 każdorazowo określa kapitan portu.

**§ 34. 1.** Statki aktualnie przewożące więcej niż 2.000 ton oleju luzem, jako ładunek, nie mogą wyjść z portu, ani wejść do portu, jeżeli nie posiadają certyfikatu zabezpieczenia finansowego dla statków przewożących olej.

2. Statki, o których mowa w ust. 1 powinny przed wejściem albo wyjściem z portu zgłosić do kapitana portu datę ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego.

## **Rozdział 4**

### **Pilotaż**

**§ 35.** Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pilotażu trasowego i portowego.

**§ 36.** 1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego kwalifikacje i uprawnienia zawodowe określone w odrębnych przepisach.

2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki i uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowanego, opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania określają odrębne przepisy.

**§ 37.** 1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o długości 40 m i większej o ile przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej.

2. Obowiązek korzystania z usług pilota bez względu na długość statku dotyczy statków, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności statków wymienionych w paragrafie 33 ust. 1 niniejszego zarządzenia.

3. Kapitan portu może nakazać każdemu statkowi korzystanie z usług pilota, jeżeli uzna, że wymagają tego warunki bezpieczeństwa żeglugi.

4. Kapitan portu może zwolnić kapitana statku z obowiązku korzystania z usług pilota na obszarze portu lub jego części po spełnieniu określonych warunków. Zasady i warunki zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

**§ 38.** Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota, przy zbliżaniu się do redy (kotwiczowiska) powinien o tym powiadomić kapitanat portu drogą radiotelefoniczną.

**§ 39.** 1. Zamówienia pilota dokonuje kapitan statku lub jego agent w stacji pilotów zgodnie z regulaminem stacji.

2. Zamówienie pilota powinno zawierać:

- 1) nazwę statku, sygnał rozpoznawczy, banderę,
- 2) tonaż statku (GT),
- 3) długość całkowitą statku (LOA),
- 4) maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej,
- 5) spodziewany czas przybycia na redę (ETA).

3. Pilot przed udaniem się na statek obowiązany jest zapoznać się z:

- 1) aktualną sytuacją dotyczącą ruchu innych statków,
- 2) miejscami pracy pogłębiarek,
- 3) zmianami w oznakowaniu nawigacyjnym.

**§ 40.** 1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.

2. Przyjęcie i zdanie pilota powinno być zgodne z wymogami Konwencji SOLAS.

3. W warunkach załadowania akwenów portowych i redy kapitanat portu może zezwolić na użycie holownika do przewozu pilota.

**§ 41.** 1. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałyby to naruszenie przepisów portowych albo, że statek nie jest zdolny do żeglugi.

2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu, podając przyczynę odmowy i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.

3. Każdorazowo przed wejściem na statek pilot obowiązany jest do odczytania aktualnego zanurzenia statku i powiadomienia o tym kapitanatu portu.

**§ 42.** Statek, który w myśl przepisów niniejszego zarządzenia obowiązany jest do korzystania z usług pilota, może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju w porcie tylko przez przeciąganie się na linach wzdłuż tego samego wolnego nabrzeża, o ile uzyska na to zgodę kapitanatu portu.

**§ 43.** Pilot powinien zawiadomić kapitanat portu o odcumowaniu i zacumowaniu statku oraz na żądanie kapitanatu portu podawać pozycję pilotowanego statku.

**§ 44.** 1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe na obszarze od redy (kotwiczowiska) do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

2. Kapitan statku w porozumieniu z pilotem i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu może odstąpić od zasady określonej w ust. 1 i przyjąć lub zdać pilota w innym miejscu

## **Rozdział 5**

### **Holowanie**

**§ 45.** Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe w zakresie uregulowanym przepisami niniejszego zarządzenia.

**§ 46.** 1. Kapitan portu może zwolnić:

- 1) statek na określony czas od obowiązku korzystania z usług holowniczych lub zezwolić na użycie mniejszej liczby holowników, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np.: posiadanie sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeżeń,
- 2) określony akwen portu od obowiązku korzystania na nim z usług holowniczych, jeżeli zwolnienia takie nie zagrażają bezpieczeństwu żeglugi w porcie i porządkowi portowemu.

2. Kapitan portu może nakazać użycie przez statek holownika lub większej ilości holowników, aniżeli określonej w przepisach części II niniejszego zarządzenia, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

**§ 47.** Wykonywanie usług holowniczych przez statki do tego nieprzeznaczone, bez zgody kapitanatu portu jest zabronione, z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

**§ 48.** 1. Każdy zespół holowniczy na obszarze portu powinien być obsadzony wykwalifikowaną załogą do obsługi cum i lin holowniczych.

2. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych urządzeń pływających bez własnego napędu, które nie posiadają wyznaczonego kierownika (kapitana) jednostki o odpowiednich kwalifikacjach, kierownictwo zespołu holowniczego należy do kapitana holownika.

**§ 49.** 1. W skład zespołu holowniczego nie może wchodzić więcej niż jedna jednostka holowana chyba, że kapitan portu zezwoli na holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole.

2. Statki bez własnego napędu powinny używać o jeden holownik więcej niż stanowią to przepisy części II niniejszego zarządzenia.

3. Każdy zespół holowniczy powinien wyznaczyć kierownika tego zespołu.

**§ 50.** 1. Bez polecenia lub zgody kapitana statku holowanego, holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje.

2. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

3. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kapitana statku holowanego jedynie w przypadku niebezpieczeństwa grożącego holownikowi.

**§ 51.** 1. Holowniki znajdujące się w porcie i będące w stanie gotowości do wykonywania usług holowniczych, obowiązane są prowadzić stały nasłuch radiotelefoniczny.

2. Od momentu rozpoczęcia usługi holowania statku do jej zakończenia, holownik powinien porozumiewać się ze statkiem holowanym na uzgodnionym kanale UKF.

**§ 52.** 1. Statki przewożące ładunki niebezpieczne i ciecze łatwopalne, określone w §16 obowiązane są korzystać z usług holowniczych:

- 1) na wejście do portu - od redy do zacumowania wewnątrz portu,
- 2) na wyjście z portu - od odcumowania do redy,
- 3) przy każdej zmianie miejsca postoju wewnątrz portu, z wyjątkiem przeciągania statku wzdłuż nabrzeża.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 kapitan portu określa każdorazowo liczbę holowników, które powinny być użyte przy holowaniu.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy części II niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.

## Rozdział 6 Cumowanie

§ 53. Wszystkie statki o długości 40 m i więcej obowiązane są korzystać z pomocy cumowników.

§ 54. 1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych statków i urządzeń portowych.

2. Zdejmowanie i rzucanie cum z nadbrzeża powinno być wykonywane tylko na polecenie kapitana statku.

3. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd i odwrotnie, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem jest zabronione.

§ 55. 1. Statek musi być wyposażony w cumy gwarantujące bezpieczne zacumowanie i postój.

2. Na cumach powinny być założone tarcze.

§ 56. 1. Cумы powinny być zakładane wyłącznie na pachołki lub inne urządzenia do tego przeznaczone w ten sposób, aby w razie potrzeby każda cuma mogła być łatwo zrzucona w dowolnej kolejności.

2. Zabrania się cumowania statku w miejscach do tego nieprzeznaczonych.

§ 57. 1. Cumowanie jednego statku przy burcie drugiego statku przy nabrzeżach usytuowanych przy torach wodnych, obrotnicach lub przy akwenach portowych, gdzie takie cumowanie może zagrażać bezpieczeństwu żeglugi, wymaga zgody kapitana portu po przedstawieniu uzgodnień kapitanów statków tak cumujących jednostek.

2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.

3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu obowiązane są na polecenie kapitanatu portu zmniejszyć odstęp do wskazanych granic.

§ 58. 1. Z wyjątkiem lin holowniczych - rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i po uprzednim zezwoleniu kapitanatu portu. Liny takie powinny być usunięte natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być niezwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu.

2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona:

1) w dzień: dwiema flagami czerwonymi,

2) w nocy: dwoma światłami czerwonymi. Znaki te i światła powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny, w odległości 3 m od siebie.

3. Postanowienia ust. 1, 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny każdorazowo być opuszczane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 59. Cумы obce mogą być zdejmowane tylko w razie pilnej potrzeby - dopiero po uprzednim zawiadomieniu kapitana statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór na statku i po uzyskaniu od niej zgody. Zdjęte cumy powinny być założone na nowo w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

§ 60. 1. Liczbę cumowników do obsługi statków w zależności od jego wielkości określa poniższa tabela:

| Manewr      | Długość statku w metrach |
|-------------|--------------------------|
|             | 40 - 120                 |
| Odcumowanie | 1 - 2                    |
| Zacumowanie | 2 - 3                    |

2. Cumownicy winni być ubrani w kaski i kamizelki w kolorze pomarańczowym lub innym ostrzegawczym.

3. Pracą cumowników podczas manewrów cumowania lub odcumowania statku kieruje dysponent nabrzeża wyposażony w środki łączności ze statkiem, który wyznacza miejsce postoju statku.

4. Każdy cumownik powinien posiadać stosowne przeszkolenie z zakresu wykonywanych czynności oraz BHP, potwierdzonych odpowiednim dokumentem.

## **Rozdział 7**

### **Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków**

**§ 61.** 1. Kapitan statku zmierzającego do portu lub jego upoważniony przedstawiciel obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wstępne wejścia statku do portu, które powinno zawierać:

- 1) nazwę statku, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO,
- 2) poprzedni kraj i port zawinięcia,
- 3) port przeznaczenia,
- 4) przewidywany czas przybycia (ETA) do portu przeznaczenia oraz przewidywany czas wyjścia (ETD) z portu,
- 5) ilość wszystkich osób na pokładzie,
- 6) informacje o ochronie statku,
- 7) informacje o odpadach znajdujących się na statku,

2. Zgłoszenie wstępne wejścia statku do portu, o którym mowa w ust. 1, powinno być złożone za pomocą systemu PHICS, lub w formie pisemnej, jeżeli system PHICS nie jest dostępny, najpóźniej 24 godziny przed przybyciem statku na redę, a jeżeli podróż trwa krócej niż 24 godziny, niezwłocznie po wyjściu statku z ostatniego portu. W przypadku, gdy port przeznaczenia nie jest znany lub uległ zmianie w trakcie podróży, zgłoszenia tego należy dokonać niezwłocznie, gdy informacja o porcie przeznaczenia jest dostępna.

3. W celu uzyskania zgody na wejście do portu kapitan statku, po przybyciu na redę, powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu przy użyciu środków radiowych, na właściwym kanale VHF i podać następujące informacje:

- 1) nazwę statku, port macierzysty i banderę statku,
- 2) numer identyfikacyjny IMO,
- 3) długość, szerokość i maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej,
- 4) tonaż statku zgodnie z Międzynarodowym Świadectwem Pomiarowym Londyn 69 (International Tonnage Certificate 69),
- 5) rodzaj i ilość ładunku,
- 6) ostatni port zawinięcia,
- 7) upoważnionego agenta portowego.

**§ 62.** 1. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien niezwłocznie po przybyciu statku do portu oraz przed jego wyjściem z portu złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wejścia lub wyjścia z portu według wzoru IMO stanowiącego - załącznik nr 1 do zarządzenia.

2. Wraz z zgłoszeniem wejścia lub wyjścia statku przewożącego ładunki niebezpieczne według IMDG CODE, należy przedłożyć oryginał manifestu ładunków niebezpiecznych według wzoru IMO, stanowiącego załącznik nr 2 do zarządzenia. Kapitan statku, przewożącego ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające lub jego upoważniony przedstawiciel przekazuje do kapitanatu portu informacje o tych ładunkach w następujący sposób:

- 1) dla statku opuszczającego port - najpóźniej w chwili opuszczenia portu przez statek,
- 2) dla statku płynącego z portu znajdującego się poza Europejską Wspólnotą i kierującego się do portu lub na kotwiczowisko położonych w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku – przekazuje wymienioną informację najpóźniej w chwili opuszczenia przez statek portu załadunku. Jeżeli w chwili opuszczenia portu nie jest znany port przeznaczenia lub kotwiczowisko przeznaczenia, to informacje o ładunkach niebezpiecznych lub zanieczyszczających należy przekazać najpóźniej w chwili ustalenia trasy podróży statku,
- 3) informacje na temat przewożonego ładunku niebezpiecznego lub zanieczyszczającego w przypadku, gdy system PHICS nie funkcjonuje, należy przesłać do kapitanatu portu w formie manifestu ładunków niebezpiecznych wraz ze zgłoszeniem wstępnym, o którym mowa w § 62 ust. 1.

3. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej na żądanie kapitanatu portu należy przedłożyć oryginały następujących dokumentów: Certyfikat Okrętowy, Międzynarodowe Świadectwo Pomiarowe, Certyfikat Bezpieczeństwa, Certyfikat Linii Ładunkowej, Certyfikat MARPOL, Certyfikat Zabezpieczenia Finansowego, Listę załogi i pasażerów, Manifest ładunkowy.

4. W przypadkach, gdy statek jest zobowiązany dokonać zgłoszenia zasobów statku, zgłoszenia rzeczy załogi, listy pasażerów lub listy załogi, zaleca się złożenie tych zgłoszeń według wzorów określonych odpowiednio: w załączniku nr 3 do zarządzenia – dla zgłoszenia zasobów statku, w załączniku nr 4 do zarządzenia – dla zgłoszenia rzeczy załogi, w załączniku nr 5 do zarządzenia – listę pasażerów i w załączniku nr 6 do zarządzenia – listę załogi.

5. W przypadku statków morskich o obcej przynależności państwowej będą akceptowane formularze zgodne z załącznikami do zarządzenia, sporządzone w jednym języku oraz również te nie zawierające odnośników o treści „dotyczy służb innych niż administracja morską” w rubrykach 17, 18 i 22.

6. Dokumenty i informacje wymienione w ust.1, ust.2 i ust.4 powinny być złożone do kapitanatu portu za pomocą systemu PHICS. W przypadku, gdy nie ma dostępu do systemu PHICS, wyżej wymienione dokumenty powinny być przesłane do kapitanatu portu w formie pisemnej.

7. Kapitan statku ma obowiązek zgłosić czas zacumowania statku (ATA) do kapitanatu/bosmanatu portu niezwłocznie po zakończeniu operacji.

**§ 63.** 1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej, sanitarnej i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu. Zezwolenie kapitanatu portu polega na elektronicznej akceptacji w systemie PHICS otrzymanego zgłoszenia. Statek nie może odcumować i wyjść z portu bez uzyskania zgody kapitanatu portu udzielonej przy użyciu radiowych środków łączności na właściwym kanale VHF.

2. Przed zamierzonym wyjściem z portu kapitan statku obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, oraz listę pasażerów.

3. Kapitan statku, który zawija do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny - z wyjątkiem statku żeglugi międzynarodowej, może przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie jego wyjście. Jeżeli statek zgłoszony do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godziny, kapitan statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

4. Zgłoszenia, o których mowa w ust.2 i ust.3 powinny być dokonane za pomocą systemu PHICS. W przypadku, gdy nie ma dostępu do systemu PHICS, wyżej wymienione dokumenty powinny być złożone do kapitanatu portu w formie pisemnej.

5. Kapitan statku ma obowiązek zgłosić czas odcumowania (ATD) statku do kapitanatu/bosmanatu portu niezwłocznie po zakończeniu operacji.

**§ 64.** 1. Od obowiązku zgłoszenia określonego w § 62 ust.1 i 2 zwolnione są:

- 1) statki specjalnej służby państwowej z wyjątkiem statków szkolnych,
- 2) statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
- 3) statki obsługi portowej w żegludze krajowej,
- 4) jednostki sportowe o długości mniejszej niż 45 m,
- 5) jednostki rybackie o długości mniejszej niż 45 m.

2. Statki wymienione w ust. 1 obowiązane są jednak powiadomić kapitanat przed każdym wyjściem i natychmiast po każdym wejściu do portu

3. Użytkownicy nabrzeży lub przystani przeznaczonych na postój jednostek sportowych oraz kluby sportowe zobowiązani są do prowadzenia rejestru wejść i wyjść tych jednostek i przedstawić je na żądanie kapitanatu portu.

4. W portach, w których nie ma całodobowej służby dyżurnej, kierownicy jednostek pływających, obowiązani są przekazywać informacje o wyjściu i wejściu do portu oraz akwenie, w którym będą wykonywali połowy lub uprawiali żeglugę, a także przewidywanym czasie powrotu do portu w sposób określony przez kapitanat (bosmanat).

5. W przystaniach morskich kierownicy łodzi rybackich obowiązani są zgłosić wyjście w morze i powrót z morza do odpowiedniego Kapitanatu portu środkami łączności UKF lub telefonicznie.

**§ 65.** W przypadku, gdy statek doznał awarii, kapitan statku lub upoważniony przedstawiciel przed wyjściem z portu, obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu dokument stwierdzający, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywrócić, a w przypadkach niepodlegających nadzorowi technicznemu kapitan statku winien złożyć pisemne oświadczenie o rodzaju uszkodzeń, sposobie ich usunięcia i zdolności statku do żeglugi.

## **Rozdział 8** **Postój statków**

**§ 66.** Miejsce kotwiczenia statku wyznacza kapitanat portu.

**§ 67. 1.** Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach, falochronach i innych urządzeniach portowych wyznacza właściwy użytkownik w uzgodnieniu z kapitanatem portu. Przed podejściem statku, aż do momentu jego zacumowania, wyznaczone miejsce postoju winno być oznakowane poprzez umieszczenie na linii cumowniczej w pozycji, na wysokości, której ma się znaleźć skrajny przedni punkt dziobnicy statku:

- 1) w dzień: pomarańczowej chorągiewki o wymiarach 50 cm x 50 cm,
- 2) w nocy: pomarańczowego światła.

2. Nabrzeże wyłączone z eksploatacji powinno być czytelnie oznakowane przez użytkownika białą tablicą informacyjną o wymiarach 100 cm x 75 cm z czarnym napisem o treści uzgodnionej z kapitanatem portu.

3. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.

4. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów, falochronów i innych urządzeń portowych oraz postoju przy nich statków - bez zezwolenia użytkownika.

5. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, służby celnej, urzędu morskiego i dozorcze mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu.

6. Kapitanat portu, w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz porządku portowego, może wyznaczyć miejsce postoju statku z pominięciem trybu określonego w ust. 1, 3, 4.

7. Bez zgody kapitanatu portu statki nie mogą być zacumowane w taki sposób, by wystawały poza obrys linii cumowniczej nabrzeża.

**§ 68.** Kapitanat portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi lub porządek portowy.

**§ 69.** Kapitan portu może zarządzić usunięcie statku z portu, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi lub potrzeba zapewnienia prawidłowej eksploatacji portu.

**§ 70.** Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek powinien przygotować miejsce postoju statku.

**§ 71. 1.** Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć, co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed założeniem takiego połączenia ruch między statkiem a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do statków pilotowych i bezpokładowych, jednostek pływających kapitanatów portów oraz innych, których konstrukcja wyklucza zamocowanie takiego połączenia.

2. W miejscu połączenia z lądem należy na statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany kolorem ostrzegawczym.

3. Połączenie powinno być w porze nocnej prawidłowo oświetlone, a podczas gołoledzi zabezpieczone przed poślizgiem.

4. Po usunięciu połączenia, bramki nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.

5. W przypadku zacumowania jednego statku do burty drugiego statku, statek ustawiony przy nabrzeżu winien umożliwić bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzaniu odpowiednich miejsc do przechodzenia.

6. Zabrania się używania połączeń, o których mowa ust. 1 i 5, wykazujących uszkodzenia.

**§ 72. 1.** Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być odpowiedniej konstrukcji, oporęczone dwustronnie i zabezpieczone siatka ochronną oraz powinny posiadać uznanie odpowiedniej instytucji klasyfikacyjnej.

2. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapem rozpiąć siatkę ochronną. W razie potrzeby użytkownik nabrzeża obowiązany jest podstawić pod trap odpowiedni ponton.

3. Na statkach pasażerskich, dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką ochronną.

4. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozоровane przez członka załogi pokładowej statku.

5. Jednoczesny, dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust.3, jest zabroniony, z wyjątkiem pomostów przystosowanych do takiego ruchu

**§ 73. 1.** Żadna część konstrukcji statku lub jego urządzeń nie może utrudniać swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego i samochodowego wzdłuż burty statku.

2. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu, łańcuch kotwiczny powinien być poluzowany tak, aby zwisał pionowo w dół. O pozostawieniu kotwicy w wodzie kapitan statku obowiązany jest zawiadomić kapitanat portu. Ponadto statek taki powinien pokazywać światła i znaki zgodnie z Konwencją Colreg.

3. Otwory wylotowe ze statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zalewaniu nabrzeża i urządzeń portowych.

**§ 74. 1.** Z zastrzeżeniem ust.4 w czasie postoju w porcie statek powinien być obsadzony wystarczającą ilością kwalifikowanej załogi dla zapewnienia bezpieczeństwa postoju.

2. Za ustanowienie właściwego dozoru odpowiedzialni są kapitan lub armator statku.

3. W zależności od charakteru i budowy statku oraz jego miejsca postoju statek bądź grupa statków mogą być dozоровane przez jedną osobę. Armatorzy statków o fakcie zastosowania takiego dozoru informują kapitanat portu, bosmanat portu.

4. W uzasadnionych przypadkach możliwy jest postój statku bez dozoru, decyzje o postoju statku bez dozoru podejmuje kapitan lub armator statku, który o braku dozoru nad jednostką informuje kapitanat portu, bosmanat portu.

5. W przypadku ogłoszenia alarmu przeciwsztormowego kapitan statku zobowiązany jest zapewnić dozór nad jednostką poprzez ustanowienie wachty przeciwsztormowej.

6. Za dozór statku cumującego przy nabrzeżu zakładu remontowego odpowiada armator lub inny podmiot wskazany w umowie z armatorem.

**§ 75. 1.** W czasie postoju przy nabrzeżu zabrania się utrzymywać w ruchu statkowe śruby napędowe (główne i pomocnicze) z wyjątkiem manewrów cumowniczych.

2. Próby maszyn statków na uwięzi mogą być przeprowadzone tylko na stacjach prób. W innych miejscach próby maszyn dozwolone są tylko po uzyskaniu zgody użytkownika nabrzeża i kapitana portu. Rozpoczęcie i zakończenie prób podlega obowiązkowi zgłoszenia w kapitanacie portu.

3. Podczas prób maszyn na mostku powinien znajdować się członek załogi przez cały okres trwania tych prób. Do jego obowiązków należy ciągła obserwacja przyległego akwenu, nasłuch na kanale UKF uzgodnionym z kapitanatem portu, ciągła kontrola stanu zacumowania statku, przekazywanie ostrzeżeń innym statkom oraz zatrzymanie maszyn własnego statku w razie konieczności. Kapitan statku każdorazowo określa ilość załogi niezbędną na czas prób.

4. Podczas prób maszyn statek obowiązany jest pokazywać w miejscu skąd będą najlepiej widoczne:

- 1) w dzień: flagę "C" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich, a pod nią w odległości nie mniejszej niż 0,5 m - stożek skierowany wierzchołkiem do góry,
- 2) w nocy: dwa światła widoczne dookoła widnokregu umieszczone pionowo jedno nad drugim, przy czym górne światło powinno być koloru zielonego, a dolne światło koloru czerwonego.

5. Na użytkownikach stacji prób spoczywa obowiązek dopilnowania, ażeby wymogi określone w ust. 2 były przestrzegane. Przed rozpoczęciem prób użytkownicy winni udzielać kapitanom pełnych informacji o obowiązkach ciążyących na statkach odbywających próby maszyn.

6. Każdorazowe rozpoczęcie i zakończenie prób napędu głównego statku wymaga zgłoszenia do kapitanatu portu.

§ 76. Drobne remonty eksploatacyjne oraz prace konserwacyjne, pod warunkiem braku uciążliwości dla innych użytkowników oraz braku zagrożenia dla środowiska mogą być wykonywane przy nabrzeżach innych niż stoczniowe wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia kapitana portu. Z wnioskiem potwierdzonym przez zarządzającego nabrzeżem występuje kapitan statku.

§ 77. Dokonywanie fumigacji dozwolone jest tylko w miejscu wyznaczonym przez zarządzającego portem w uzgodnieniu z służbami sanitarnymi i zatwierdzonym przez kapitana portu. Statek poddany fumigacji powinien podnieść sygnał "VE" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

§ 78. 1. Statki będące w budowie, remoncie, statki - magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne, obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.

2. Liny, o których mowa w ust. 1, powinny być obłożone na pachołkach cumowniczych i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich winna umożliwić holowanie natychmiast po podjęciu przez holowniki. Nadmiar wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający załodze holownika na jego ręczne wybranie.

§ 79. Przekraczanie przez statek dopuszczalnego zanurzenia określonego dla danego miejsca w porcie jest zabronione.

## **Rozdział 9**

### **Odprawa statków**

§ 80. 1. Odprawy statków odbywają się w miejscu wyznaczonym przez zarządzającego portem w uzgodnieniu z służbami Straży Granicznej, Urzędu Celnego i użytkownikami portu oraz zatwierdzonym przez kapitana portu.

2. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organów dokonujących odprawy.

3. Przepis ust. 2 nie ma zastosowania do funkcjonariuszy kapitanatu portu przed odprawą na wejściu.

## **Rozdział 10**

### **Ratownictwo statków**

§ 81. 1. Zasady prowadzenia akcji ratowniczej statków, które uległy wypadkowi morskemu, w szczególności, na których powstał pożar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku regulują odrębne przepisy

2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1 należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i w zależności od potrzeb - służbę SAR lub Państwową Straż Pożarną.

3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej na obszarze portu i redy sprawuje kapitan portu.

§ 82. 1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi kapitan statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i zawiadomić o tym natychmiast kapitanat portu.

2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły. W przypadku nie wydobywania utraconych przedmiotów w terminie określonym przez kapitana portu, kapitan portu może zarządzić ich wydobywanie, a kosztami obciążyć właściciela.

§ 83. 1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich utonął, to drugi z nich powinien postąpić w myśl § 82 ust. 1.

2. Statek, który zatonął powinien być wydobyty i odstawiony w miejsce uzgodnione z kapitanatem portu.

## **Rozdział 11**

### **Przeładunek i składowanie**

§ 84. 1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to przeznaczonych.

2. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitana portu i w miejscach wyraźnie wskazanych.

**§ 85.** 1. Przeładunek powinien być zabezpieczony przed przesypywaniem się i wypadaniem towarów do wody, na nabrzeża oraz przed pyleniem.

2. Po zakończeniu przeładunku przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsca przeładunku z pozostałości towarów i odpadów.

**§ 86.** Zabrania się:

- 1) używania urządzeń przeładunkowych nieposiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu albo urządzeń, których eksploatacja została wstrzymana przez właściwy organ dozoru technicznego,
- 2) używania sprzętu pomocniczego do przeładunku nieodpowiadającego przepisany normom albo wykazującego uszkodzenia,
- 3) przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych,
- 4) wleczenia ładunków i urządzeń po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych, staczania ich po ścianach i skarpach oraz przetaczania ładunków przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia,
- 5) używania urządzeń przeładunkowych do innych niezgodnych z ich przeznaczeniem celów oraz przeciążenia ich ponad dopuszczalne obciążenie robocze,
- 6) składowanie ładunku w miejscach do tego nieprzeznaczonych,
- 7) przeciążania nabrzeży ponad dopuszczalne dla nich obciążenie.

**§ 87.** 1. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składowane tylko okresowo, nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek, w sposób umożliwiający dojazd pojazdów uprzywilejowanych.

2. Odstęp składowanych ładunków od skraju nabrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody, co najmniej 2, 5 m. Odstęp między składowanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi powinien wynosić 1, 5 m.

3. Użytkownicy nabrzeży lub pomostów obowiązani są do wystawiania tablic informacyjnych określających dopuszczalne obciążenie nabrzeży, pomostów, placów składowych i urządzeń.

4. Wzdłuż stanowisk cumowniczych należy zostawić wolne przejście tworzące ścieżkę cumowniczą o szerokości nie mniejszej niż 2 metry plus średnica polera licząc od krawędzi odwodnej budowli.

5. Na ścieżce cumowniczej mogą znajdować się wyłącznie ponumerowane urządzenia cumownicze, urządzenia do wyjścia na nabrzeże, wnęki pokryte pokrywami, które nie mogą wystawać ponad powierzchnię ścieżki cumowniczej.

**§ 88.** Transport, przeładunek i składowanie materiałów niebezpiecznych z wyjątkiem paliw regulują odrębne przepisy.

## **Rozdział 12**

### **Utrzymanie porządku i czystości - ochrona środowiska**

**§ 89.** 1. Na terenie portu i przystani obowiązują przepisy o ruchu drogowym jak na drogach publicznych.

2. Z zastrzeżeniem ust 3 postój samochodów na terenie portu i przystani dozwolony jest wyłącznie w miejscach wyznaczonych do tego celu.

3. Samochody dostarczające lub odbierające wyposażenie lub ładunek ze statku mogą na czas niezbędny do przeładunku parkować przy nabrzeżu. Postój samochodów nie może utrudniać ruchu innych pojazdów.

**§ 90.** 1. Nabrzeża, pomosty i dalby oraz ich zewnętrzne krawędzie od strony wody powinny być w porze nocnej odpowiednio oświetlone. Obowiązek ten spoczywa na użytkownikach.

2. Światła, o których mowa w ust. 1 powinny być zgodne z wymogami odrębnych przepisów w sprawie zasad oznakowania nawigacyjnego polskich wód morskich, a ich umiejscowienie i kolor uzgodnione z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku.

**§ 91.** 1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kable i rurociągów) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku.

2. Wymiary tablic ostrzegawczych i znaki na tych tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny.

3. Tablice ostrzegawcze powinny być odpowiednio utrzymane i czytelne oraz oświetlone od zachodu do wschodu słońca i w warunkach ograniczonej widzialności.

4. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych spoczywa na użytkowniku chronionego urządzenia

**§ 92.** 1. Utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów morskich jest obowiązkiem użytkowników.

2. Użytkownicy ponoszą odpowiedzialność za skutki nie zachowania obowiązku w zakresie utrzymania czystości i ochrony środowiska oraz za szkody związane z zaniedbaniem wykonania tego obowiązku.

3. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą również osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywaniach tych czynności a w przypadku braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonywanie tych czynności.

**§ 93.** 1. Pojemniki na nieczystości powinny być szczelnie zamykane.

2. Pojemniki do gromadzenia nieczystości powinny być w porę opróżnione, a ich otoczenie stale utrzymywane w porządku i czystości.

3. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania, zatapiania, wyrzucania do wody na obszarze morskich portów i przystani morskich: padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych, jak i odpadów pochodzących z oczyszczenia zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

**§ 94.** 1. Odprowadzenie jakichkolwiek ścieków do urządzeń kanalizacyjnych, wód portowych i do ziemi regulują odrębne przepisy.

2. Użytkownicy odprowadzający ścieki do wód portowych na podstawie pozwolenia wodnoprawnego zobowiązani są do przekazania kopii pozwolenia kapitanowi portu oraz do informowania go o wynikach kontroli dotyczących przestrzegania warunków określonych w pozwoleniu.

3. Zabrania się na obszarze portu emitowania zanieczyszczeń do atmosfery. Zakaz nie obejmuje emisji wynikającej z właściwej eksploatacji statku oraz emisji dokonywanych z urządzeń lądowych na podstawie zezwoleń określonych w odrębnych przepisach.

**§ 95.** 1. Zabrania się zanieczyszczania wód, terenów, obiektów i innych urządzeń portowych. 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 Słupsku może zarządzić jego wykonanie, a kosztami obciążyć sprawcę albo użytkownika.

2. Przepis zawarty w ust.1 ma zastosowanie również w przypadku usuwania z akwenów portowych pływających przedmiotów, stanowiących przeszkodę nawigacyjną.

3. Odpady olejowe i wody zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi należy zdawać ze statku do odpowiednich urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu, chyba, że istnieje uzasadniona potrzeba wcześniejszego ich zdania. Połączenie węża odbiorczego do końcówki rurociągu zdawczego wykonuje załoga statku zdającego. Warunkiem zdania wód zaolejonych jest uzyskanie zlecenia podmiotu zarządzającego portem.

4. Ścieki - zanieczyszczone wody z instalacji sanitarnych statku, bez zawartości olejów lub zanieczyszczeń poładunkowych, należy zdawać przed opuszczeniem portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych chyba, że wolna pojemność retencyjna zbiorników gwarantuje ich zatrzymanie na statku do czasu jego odejścia na odległość większą niż 12 Mm od najbliższego lądu.

5. Śmieci stałe, odpady bytowe, eksploatacyjne i poładunkowe należy zdawać ze statku przed wyjściem z portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych:

- 1) do pojemników ustawionych na nabrzeżach portowych,
- 2) na środki transportu podstawione pod burtę.

6. Wody po myciu ładowni lub zbiorników ładunkowych muszą być zdawane do urządzeń odbiorczych w porcie.

7. Za wykonanie usług wymienionych w ust. 3 - 6 odpowiada ten, kto w drodze umowy podjął się wykonywania tych czynności.

8. Przepisy ust. 3 - 6 mogą także mieć zastosowanie do statków posiadających własne urządzenia typu uznanego przez instytucję klasyfikacyjną zapewniające neutralizację nieczystości, o których mowa w tych przepisach.

9. Przedsiębiorcy zajmujący się odbiorem, składowaniem i zagospodarowaniem odpadów ze statków oraz ich transportem zobowiązani są poinformować w formie pisemnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku o podjęciu i prowadzeniu tej działalności na obszarze portu oraz okazać odpowiednie zezwolenie, wymagane w tym zakresie na podstawie odrębnych przepisów.

10. Zabrania się bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku stosowania innych metod niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych.

**§ 96.** Jeżeli w czasie sprawowanego nadzoru lub wykonywanej kontroli okaże się, że istnieje możliwość zanieczyszczenia wód portowych ze statku, upoważniony przedstawiciel Urzędu Morskiego w Słupsku może zamknąć i zaplombować zawory systemu zenzowego na okres przebywania statku w porcie.

**§ 97.** 1. Urobek uzyskany przy pogłębianiu akwenów portowych powinien być wywieziony na miejsce przewidziane w umowie o wykonanie robót czerpalnych, a w razie braku postanowień umownych, na składowisko lub pola refulacyjnego wskazane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.

2. Usunięcie do morza urobku uzyskanego przy pogłębianiu akwenów portowych może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.

**§ 98.** 1. Przed rozpoczęciem przeładunku produktów ropopochodnych, z wyjątkiem bunkrowania oraz wszelkich innych olejów luzem, statek powinien być otoczony zaporą przeciwolejąwą na czas przeładunku, a w razie potrzeby posiadać asystę statku przystosowanego do zbierania olejów, lub innego równorzędnego zabezpieczenia.

2. Takie same wymagania obowiązują przy przeładunkach substancji chemicznych luzem lżejszych od wody i nie rozpuszczalnych w wodzie.

3. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może zarządzić asystę statku z zaporą gotową do postawienia.

**§ 99.** Zabrania się na obszarze portu i redy:

- 1) usuwania, uszkodzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych, środków ratunkowych, sygnałowych i pirotechnicznych,
- 2) usuwania, przesuwania i uszkodzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,
- 3) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,
- 4) piaskowania i skrobienia farby z zewnętrznej części kadłuba statku, poza specjalnymi miejscami do tego celu przeznaczonymi (zakłady remontowe),
- 5) używania radiostacji okrętowej, z wyjątkiem UKF,
- 6) chodzenia i przebywania w miejscach gdzie jest to zabronione oraz niszczenia roślinności,
- 7) chodzenia i jeżdżenia po lodzie,
- 8) przebywania osób w stanie nietrzeźwości,
- 9) kąpieli.
- 10) zakłócania kanału roboczego UKF głośną muzyką i innymi imprezami rozrywkowymi.

**§ 100.** 1. Zabrania się bez zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku:

- 1) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np. kabli, rurociągów wodno- kanalizacyjnych i gazowych,
- 2) ustawiania pali do cumowania - na wodzie i lądzie,
- 3) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach,
- 4) złomowania statków,
- 5) rozmieszczania plakatów, afiszy i reklam.

2. Wniosek o zezwolenie w sprawach określonych w ust. 1 winien zawierać przewidziane prawem dokumenty.

3. Zabrania się bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego

- 1) urządzania stałych i ruchomych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych,
- 2) urządzania imprez niż wymienione w §101 ust.1 pkt.6,7,17).

**§ 101.** 1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:

- 1) zatapiania doków,
- 2) wydobywania piasku, żwiru, kamieni,
- 3) wydobywania przedmiotów zatopionych i nurkowania,
- 4) rozpinania i suszenia sieci rybackich oraz rozciągania lin,
- 5) uprawiania rybołówstwa i sportowego połowu ryb,
- 6) urządzania imprez sportowych oraz rozrywkowych na wodzie,
- 7) uprawiania sportu wioślarskiego,
- 8) opuszczania na wodę łodzi ze statków,
- 9) pozostawiania urządzeń wystających poza obrys kadłuba statku,
- 10) tankowania statku paliwem poza wyznaczonym miejscem,
- 11) korzystania z dostępnych wyłącznie dla statków pojemników na resztki poładunkowe i odpady statkowe oraz urządzeń do odprowadzania ścieków ze statków do kanalizacji
- 12) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje,
- 13) przetrzymywania jednostek wycofanych z eksploatacji,
- 14) wykonywania prac hydrotechnicznych,
- 15) składowania wraków i złomu na nabrzeżach,
- 16) wyciągania jednostek pływających na nabrzeże,
- 17) urządzania pokazów pirotechnicznych – fajerwerków,
- 18) okresowego składowania na nabrzeżu sprzętu statkowego i połowowego,

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt. 3 nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w §82 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

3. Dokonywanie połowów oraz wystawianie sprzętu rybackiego dozwolone jest w odległości nie mniejszej niż 200 metrów od granic toru wodnego, redy lub kotwiczowiska, o ile przepisy części II niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.

4. Każdorazowe rozpoczęcie i zakończenie prac podwodnych przez nurka należy zgłosić do kapitanatu portu.

**§ 102.** 1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów lub innych budowli hydrotechnicznych graniczących z akwenami, użytkownik obowiązany jest rozmieścić koła ratunkowe z rzutką długości, co najmniej 30 m. Sprzęt ten powinien być rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200 m w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, a w porze nocnej wystarczająco oświetlony.

2. Użytkownicy obowiązani są sporządzić plan rozmieszczenia sprzętu ratunkowego oraz przedstawić go kapitanowi portu do zatwierdzenia.

3. Kapitan portu może zwolnić użytkownika od obowiązku wynikającego z ust. 1 o ile budowla hydrotechniczna jest wyposażona w urządzenia zabezpieczające przed wpadnięciem do wody.

**§ 103.** 1. Użytkownik obowiązany jest zgłosić kapitanatowi portu termin rozpoczęcia robót hydrotechnicznych z 7 - dniowym wyprzedzeniem.

2. Użytkownik nabrzeży portowych poddając je do eksploatacji winien posiadać:

- 1) decyzję o pozwoleniu na użytkowanie całej budowli morskiej lub jej części,
- 2) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 10 m lub według wskazań kapitana portu wzdłuż całego nabrzeża został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne,
- 3) plan sondażowy dna akceptowany przez upoważnioną służbę hydrograficzną w skali 1:1.000,
- 4) instrukcję użytkowania nabrzeża.

3. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondáže i badania czystości dna akwenów przylegających do nabrzeży i przystani niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i trałowań określają przepisy budowlane lub polecenie kapitana portu.

4. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należytych stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych, drabinek wylazowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane bezzwłocznie. Na żądanie kapitana portu użytkownicy obowiązani są przedstawić atesty okresowego badania wytrzymałości urządzeń cumowniczych i odbojowych.

### **Rozdział 13**

#### **Ochrona przeciwpożarowa i ochrona środowiska morskiego podczas transportu, magazynowania i przeładunku paliw oraz tankowania statków w portach**

**§ 104.** Transport paliwa na terenie portu powinien odbywać się do wyznaczonego miejsca przeładunkowego lub do wyznaczonego miejsca tankowania statków, określonego przez podmiot zarządzający portem i uzgodnionego z kapitanem portu.

**§ 105.** Magazynowanie i dystrybucja paliwa z bunkierek i cystern na statki, dozwolona jest przy spełnieniu szczególnych ze względu na ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska morskiego wymagań, określonych w dalszej części rozdziału.

**§ 106.** Dostarczanie paliwa do zbiorników magazynowych lub bezpośrednio do zbiorników statków dozwolone jest wyłącznie autocysternom z ważnymi dokumentami upoważniającymi do poruszania się po drogach oraz do przewozu materiałów niebezpiecznych w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym.

**§ 107.** Zabrania się pozostawiania na terenach portowych, w szczególności na nabrzeżach, naczep i przyczep samochodowych oraz innych zbiorników z paliwem.

**§ 108.** Magazynowanie paliw na zacumowanych bunkierkach, dozwolone jest w miejscach wyznaczonych przez podmiot zarządzający portem i po uzgodnieniu z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku.

**§ 109.** 1. Przeładowywanie paliwa z autocysterny na bunkierkę oraz tankowanie statków z autocystern powinno odbywać się w miejscu do tego przystosowanym lub wyznaczonym przez użytkownika i akceptowanym przez kapitana portu.

2. Dostosowanie miejsca pod względem ochrony środowiska polega na: uszczelnieniu nawierzchni, zabezpieczeniu przeciwrozlewowemu, zabezpieczeniu przed spływem zanieczyszczeń wraz z opadami.

3. Dostosowanie miejsca pod względem ochrony przeciwpożarowej. polega na: wykonaniu uziemienia pozwalającego na podłączenie do niego bunkierki oraz autocysterny, oznakowaniu strefy zagrożenia wybuchem, ustawienia tablic zakazów palenia oraz wykonywania czynności z otwartym ogniem.

4. W trakcie operacji bunkrowania paliwa statki obowiązane są do prowadzenia stałego nasłuchu na kanale roboczym UKF właściwego kapitanatu portu.

**§ 110.** Podmiot dokonujący przeładunku i dystrybucji paliwa obowiązany jest w szczególności:

- 1) przed rozpoczęciem przeładunku z autocysterny na bunkierkę lub tankowania statku należy uzyskać zgodę kapitanatu portu i sporządzić listę kontrolną według wzoru zatwierdzonego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, określonego w załączniku Nr 7 do niniejszego zarządzenia,
- 2) wywiesić flagę "B" Międzynarodowego Kodu Sygnałowego,
- 3) wyłożyć tablicę "Zakaz palenia",
- 4) wystawić na czas operacji środki gaśnicze i materiały sorbentowe oraz zapewnić gotowość użycia zapory przeciwolejowej,
- 5) dokonać uziemienia bunkierki oraz autocysterny,
- 6) zapewnić nadzór ze strony wydawcy i odbiorcy nad czynnościami wydawania i przyjmowania paliwa,
- 7) zawiadomić o zakończeniu operacji i kopię listy kontrolnej dostarczyć do kapitana portu.

**§ 111.** 1. W przypadku wystąpienia rozlewu paliwa należy niezwłocznie przerwać przeładunek.

2. Operator dokonujący przeładunku powinien:

- 1) w miarę posiadanych możliwości powstrzymać źródło wydostawania się paliwa,
- 2) rozpoznać skalę rozlewu i stosownie do miejsca wystąpienia oraz jego wielkości użyć posiadanych i dostępnych środków w celu usunięcia rozlewu,

3) powiadomić kapitanat portu.

§ 112. Przepisy tego rozdziału dotyczące magazynowania paliw ich transportu i przeładunku oraz postępowania w przypadku rozlewu odnoszą się odpowiednio również do odbioru wód zaolejonych ze statków.

## **CZĘŚĆ II**

### **PRZEPISY DODATKOWE OBOWIĄZUJĄCE W PORTACH: KOŁOBRZEG, DARŁOWO, USTKA, LĘBA, ROWY I DŻWIRZYNO ORAZ PRZYSTANIACH MORSKICH**

#### **Rozdział 1**

##### **Zasady ruchu statków**

§ 113. 1. Z zastrzeżeniem przypadków przewidzianych w § 127 zarządzenia, szybkość statków w porcie nie może przekraczać 3 węzłów po wodzie chyba, że większa szybkość podyktowana jest względami bezpieczeństwa żeglugi.

2. Ograniczenie szybkości określone w ust. 1 nie ma zastosowania do statków dozorczych i ratowniczych. idących do akcji lub w trakcie trwania akcji.

3. Kapitan portu może w uzasadnionych przypadkach w zależności od warunków hydronawigacyjnych zezwolić na wejście do portu statku o parametrach przekraczających określone dla danego portu z zastrzeżeniem określenia szczegółowych warunków wykonania manewru.

§ 114. Wszystkie jednostki pływające w drodze, znajdujące się na terenie portu i redy, posiadające na wyposażeniu radiotelefony UKF, powinny prowadzić stały nasłuch radiowy na kanale 12 UKF.

§ 115. Żaden statek nie może wejść i wyjść z portu bez uzyskania zgody kapitanatu portu.

§ 116. 1. Z pomocy holownika obowiązane są korzystać statki bez własnego napędu oraz statki o długości ponad 60 m.

2. Korzystanie z pomocy holownika obowiązuje również przy zmianie miejsca postoju wewnątrz portu statków wymienionych w ust. 1, z wyjątkiem przypadku przeciągania się statku na linach przy tym samym wolnym nabrzeżu.

3. Z asysty holownika zobowiązane są korzystać statki przewożące ładunki niebezpieczne klasy 1, 2, 3.

4. Rolę holownika w porcie może pełnić statek pilotowy pod warunkiem, że posiada on możliwość holowania potwierdzoną w dokumentach statku i odpowiednią moc maszyn lub zgłoszona usługa holownicza ogranicza się do dopychania statku i może ją zapewnić statek pilotowy.

5. Holowanie statków bez własnego napędu może się odbywać wyłącznie w porze dziennej do siły wiatru 5° B.

6. Holowanie i obracanie statków pustych dozwolone jest do siły wiatru 5° B.

§ 117. W przypadkach uzasadnionych kapitanat portu może na wniosek armatora zwolnić od obowiązku określonego w § 53 statki bazujące stale lub okresowo w danym porcie.

#### **Rozdział 2**

##### **Przepisy dodatkowe dla portu Kołobrzeg**

§ 118. 1. Redę portu Kołobrzeg stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1, 5 Mm wyprowadzoną z pozycji latarni wejściowej (czerwonej) Wschodniego Falochronu.

2. Pod pojęciem "tor wodny" należy rozumieć odcinek rzeki Parsęty od główek wejściowych portu do wejścia do basenu Portu Jachtowego o parametrach określonych w odrębnych przepisach.

§ 119. Wielkość statków wchodzących do portu Kołobrzeg nie może przekraczać 85 m długości i/lub 4, 70 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody.

§ 120. 1. Zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od Bosmanatu Portu do Portu Jachtowego - jednostkom wyłącznie pod żaglami.

2. Małe jachty żaglowe oraz łodzie wiosłowe mogą poruszać się na akwenach Basenu Drzewnego i Kanału Drzewnego w porze dziennej z zachowaniem szczególnej ostrożności i nie utrudniania żeglugi innym jednostkom poruszającym się w tym rejonie.

3. Małe jednostki jak motorówki, łodzie rybackie, jachty itp. nieposiadające łączności UKF mogą wejść do portu lub wyjść z portu po telefonicznym uzgodnieniu manewru z Kapitanatem Portu - telefon: (094) 3522799.

**§ 121.** 1. Pilotaż portowy dla statków o długości do 80 m wykonywany jest w warunkach hydrometeorologicznych: siła wiatru do 6°B, stan morza do 4°B.

2. Pilotaż portowy dla statków o długości od 80 m do 85 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 5°B, stan morza do 3°B.

3. Kapitan lub Oficer Portu może w uzasadnionych przypadkach przy dobrych warunkach hydronawigacyjnych zezwolić na wprowadzenie statku do portu pomimo siły wiatru przekraczającej 6° B.

4. Jeżeli z powodu trudnych warunków pogodowych wykonywanie pilotażu jest zawieszone, 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.

5. W przypadku wyjścia statku bez pilota kapitan statku zobowiązany jest uzyskać pisemną zgodę Kapitanatu Portu.

6. Kapitanat Portu w porozumieniu z szefem pilotów, może w uzasadnionych przypadkach ze względu na panujące warunki hydronawigacyjne, zmienić kryteria manewrowania statkiem.

**§ 122.** Obracanie statków dłuższych niż 30 m powinno odbywać się na wyznaczonych obrotnicach.

**§ 123.** Statki o pojemności powyżej 1000 BRT przewożące, jako ładunek substancje ropopochodne nie mogą wejść do portu ani wyjść z portu, jeżeli nie posiadają certyfikatu zabezpieczenia finansowego lub jednorazowego zezwolenia na wejście lub wyjście z portu.

**§ 124.** 1. Zabrania się stawiania statków do burty drugiego statku przy nabrzeżach położonych wzdłuż toru wodnego.

2. Przy manewrach wejścia, wyjścia i obracania na obrotnicy statków o długości powyżej 85 m lub trudno manewrujących wprowadza się zakaz cumowania jednostek przy nabrzeżach: Bosmańskim, Wydmowym, Pilotowym, Barkowskim, Szkolnym i Koszalińskim,

3. Armator/kierownik statku powinien w sprawach wymienionych w ust. 2 zastosować się do poleceń Kapitanatu Portu. Polecenia te dotyczące ruchu w/w statków winny być przekazane armatorom/kierownikom statków mających zastosować się do wymogów określonych w ust. 2 najpóźniej na 1 godzinę przed manewrami w/w statków.

4. Armator/kierownik statku cumującego przy nabrzeżu Pilotowym, Bosmańskim, Wydmowym, Barkowskim, Szkolnym i Koszalińskim a mający zamiar pozostawić statek na tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności wprowadzające wymogi ust. 2, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże na żądanie Kapitanatu Portu lub zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów w uzgodnionym z Kapitanem Portu terminie.

5. 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 pomocy holownika lub holowników.

6. Dopuszcza się obracanie na obrotnicy statku o długości całkowitej powyżej 75 m pod warunkiem wyposażenia statku w aktywne sterowanie (ster strumieniowy lub aktywny ster rufowy) i korzystania z pomocy holownika lub holowników o mocy odpowiedniej do panujących warunków hydrometeorologicznych.

7. Zabrania się obracania statku na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 7°B.

8. Statkom o długości całkowitej do 75 m zezwala się na cumowanie bez obracania statku na obrotnicy i bez korzystania z pomocy holownika, jeżeli warunki hydrometeorologiczne na to zezwalają.

9. Statkom o długości całkowitej powyżej 75 m zezwala się na cumowanie bez obracania statku na obrotnicy, jeżeli statek ten korzysta z pomocy holownika o mocy odpowiedniej do panujących warunków hydrometeorologicznych.

### Rozdział 3

#### Przepisy dodatkowe obowiązujące w porcie Darłowo

**§ 125.** 1. Redę portu Darłowo stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1, 5 Mm wyprowadzoną z pozycji latarni wejściowej (czerwonej) Falochronu Wschodniego.

2. Wielkość statków wchodzących do portu Darłowo nie może przekraczać 75 m długości całkowitej lub 4, 0 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody.

3. W celu uzyskania zgody na wejście do portu każdy statek przybywający na redę portu powinien nawiązać łączność z Kapitanatem Portu i podać parametry statku oraz rodzaj przewożonego ładunku. Łączność należy nawiązać na kanałach 12 lub 16 UKF.

4. Po dokonaniu zgłoszenia zgodnie z ust. 3 statek powinien oczekiwać na redzie portu do chwili otrzymania dyspozycji z Kapitanatu Portu.

5. Żaden statek nie może wejść do portu bez zezwolenia Kapitanatu Portu. Powyższy wymóg dotyczy również jednostek: Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji.

**§ 126.** 1. Na torze wodnym ruch jednokierunkowy obowiązuje wszystkie jednostki o długości powyżej 15 m.

2. W czasie przechodzenia kanału portowego przez statek handlowy wstrzymuje się ruch wszystkich pozostałych jednostek w porcie.

3. Zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od Bosmanatu Portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami.

**§ 127.** Kapitan Portu może zezwolić statkom na przekroczenie dopuszczalnej prędkości, jeśli uzna to za konieczne dla utrzymania sterowności statku, celem wykonania prawidłowych manewrów lub jeżeli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości manewrowych statku. Kapitan Portu określa w zezwoleniu akweny, na których statek może poruszać się z prędkością większą niż 3 węzły.

**§ 128.** 1. W przypadkach wstrzymania wychodzenia statków pilotowych w morze poza falochron ze względu na warunki sztormowe, wszystkie statki wchodzące i wychodzące są powiadamiane o tym przez Kapitanat Portu na kanale 16, 12 UKF lub przez agenta.

2. Kapitan statku, po otrzymaniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany powiadomić Kapitanat Portu o tym, czy:

- 1) decyduje się wyprowadzić statek w morze po zejściu pilota wewnątrz portu w rejonie mostu zwodzonego,
- 2) zgadza się wprowadzić statek z redy do portu, a wejście pilota na statek nastąpi wewnątrz portu, po przejściu mostu zwodzonego.

3. Pilotaż dla statków wskazanych w § 126 wykonywany jest do siły wiatru 5° B i stanu morza 3° B.

4. Kapitan Portu może w uzasadnionych przypadkach zezwolić na wejście statku do portu bez pilota na własną odpowiedzialność pomimo większej siły wiatru niż wskazana w ust. 3, jeżeli istniejące falowanie na redzie i w wejściu do portu zezwala na bezpieczne wejście statku do portu.

5. Ze względu na trudne warunki hydronawigacyjne w wejściu do portu, Kapitanat Portu może w uzasadnionych przypadkach zabronić statkowi na wejście lub wyjście z portu bez udziału pilota.

**§ 129.** Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmienić bez zezwolenia Kapitanatu Portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania wzdłuż nabrzeży.

**§ 130.** 1. Most zwodzony czynny jest całą dobę i otwierany jest o każdej pełnej godzinie oraz na polecenie Kapitanatu Portu. Czas otwarcia mostu trwa aż do chwili przepuszczenia wszystkich jednostek oczekujących na przejście. Każde przejście przez most powinno być zgłoszone i ustalone z obsługą mostu drogą radiową UKF kanał 12 lub telefonicznie.

2. Przy silnym zalodzeniu kanału portowego, jak również krytycznym stanie wód portowych grożących wylewem, most zwodzony może być czasowo nieczynny.

**§ 131.** 1. Przy przechodzeniu pod mostem obowiązuje ruch jednokierunkowy.

2. Jednoczesne mijanie się przez statki idące w tym samym lub przeciwnym kierunku jest zabronione.

**§ 132.** Światła sygnalizacyjne mostu umieszczone są po obu stronach mostu zwodzonego w sposób następujący:

- 1) dla statków wchodzących do portu - po zachodniej stronie kanału portowego, na Ostrodze Zachodniej w pobliżu buczka mgłowego;
- 2) dla statków wychodzących z portu - po wschodniej stronie kanału portowego, na końcu Nabrzeża Usteckiego.

#### **Rozdział 4**

##### **Przepisy dodatkowe obowiązujące w porcie Ustka**

**§ 133.** 1. Redę portu Ustka stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1, 5 Mm wyprowadzoną z pozycji latarni wejściowej (czerwonej) Wschodniego Falochronu.

2. Wielkość statków wchodzących do portu nie może przekraczać 60 m długości, 12 m szerokości i 4 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody.

**§ 134.** 1. Statki handlowe powinny zgłosić do Kapitanatu Portu przypuszczalny czas przybycia, najpóźniej 24 godziny przed przybyciem statku na redę.

2. Statki żeglugi międzynarodowej obowiązane są zgłosić wejście i wyjście z portu drogą radiową i stosować się do otrzymanych poleceń Kapitanatu Portu.

**§ 135.** Korzystanie z usług holowniczych następuje na wniosek kapitana statku.

**§ 136.** Zabrania się poruszania po torze wodnym od Kapitanatu Portu do Basenu Osadowego jednostkom wyłącznie pod żaglami.

**§ 137.** Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmienić bez zezwolenia Kapitanatu Portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania wzdłuż nabrzeża.

#### **Rozdział 5**

##### **Przepisy dodatkowe obowiązujące w porcie Łeba**

**§ 138.** 1. Redę portu Łeba stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1, 5 Mm wyprowadzoną z latarni wejściowej (zielonej) Falochronu Zachodniego.

2. Wielkość statków wchodzących do portu nie może przekroczyć 50 metrów długości.

3. Każdorazowe wejście do portu jednostek o zanurzeniu przekraczającym 200 cm powinno być uzgodnione z kapitanatem portu drogą radiową na kanale 12 lub 16 UKF.

4. Zabrania się poruszania na torze wodnym na odcinku od Mariny do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami.

**§ 139.** Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmieniać bez zezwolenia Kapitanatu Portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania wzdłuż nabrzeża.

#### **Rozdział 6**

##### **Przepisy dodatkowe obowiązujące w portach Dźwirzyno i Rowy**

**§ 140.** 1. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 0, 5 Mm wyprowadzoną ze środka głowicy Wschodniego Falochronu.

2. Z wyłączeniem jednostek stale bazujących w danych portach, żegluga może odbywać się od wschodu do zachodu słońca.

#### **Rozdział 7**

##### **Przystań morska**

**§ 141.** 1. Przystań morska jest to określony zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 z późn. zm.) o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej obszar pasa nadbrzeżnego, wydzielony z pasa technicznego, który ponadto obejmuje przyległy do granicy przystani akwen wód morskich sięgający 100 metrów w głąb morza od linii brzegu.

2. Przyległy do przystani akwen wód morskich należy traktować, jako równoznaczny z akwenem redy portu.

**§ 144.** Przystań morska przeznaczona jest do bazowania statków, których konstrukcja umożliwia bezpieczną eksploatację na takiej przystani.

**§ 143.** 1. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanie portu lub kapitanacie portu, w zakresie odnoszącym się do przystani morskiej należy przez to odpowiednio rozumieć Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.

2. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych na terenie przystani sprawują właściwe służby Urzędu Morskiego w Słupsku, zgodnie ze swym zakresem działania wynikającym z regulaminu organizacyjnego Urzędu.

**§ 144.** W uzasadnionych przypadkach upoważnieni funkcjonariusze Urzędu Morskiego w Słupsku mogą ograniczyć lub zamknąć ruch na obszarze przystani lub jej części.

**§ 145.** 1. Miejsce postoju statku na terenie przystani:

- 1) w okresie eksploatacji - na linii brzegu,
- 2) w okresie zagrożeń wywołanych warunkami hydrometeorologicznymi - na wale wydмовym.

2. Statek powinien być ustawiony na przystani w sposób zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych statków, urządzeń przystani, użytkowników i osób postronnych. Ustawienie statku powinno zapewnić swobodny dostęp do sąsiednich jednostek i nie utrudniać manewrów statków korzystającym z przystani.

3. Armator zobowiązany jest do zabezpieczenia statku oraz znajdującego się na nim wyposażenia przed możliwością użycia ich przez osoby niepowołane.

**§ 146.** 1. Wodowanie lub wyciągania statku może odbywać się w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych statków, urządzeń przystani, użytkowników i osób postronnych.

2. Odpowiedzialność za dochowanie warunków, o których mowa w ust. 1 spoczywa na kapitanie (kierowniku) statku.

**§ 147.** Przed wyjściem w morze kapitan (kierownik) statku zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną prognozą pogody i informacją o możliwości wystąpienia niebezpiecznych zjawisk meteorologicznych (prognoza pogody dla rybaków, prognozy i ostrzeżenia IMGW lub inne).

**§ 148.** Przepisy niniejszego zarządzenia dotyczące portów morskich stosuje się odpowiednio do przystani morskich, chyba, że co innego wynika z przepisów niniejszego rozdziału

### **CZĘŚĆ III PRZEPISY KOŃCOWE**

**§ 149.** Przepisy portowe mają zastosowanie do jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji o ile, co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

**§ 150.** Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 31 lipca 2012 roku i podlega opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego i Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku

**Tomasz Bobin**

Załącznik Nr 1 do Zarządzenia Nr 2  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku  
z dnia 5 czerwca 2012 r.

wzór

## ZGŁOSZENIE OGÓLNE IMO IMO GENERAL DECLARATION

Konwencja IMO o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego / Imo Convention on facilitation of International Maritime Traffic

Formularz  
IMO FAL  
Form 1

|                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                       | Przybycie /<br>Arrival                                                                                                      | Wyjście /<br>Departure |                                                                      |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------|--|
| 1. Nazwa i rodzaj statku /<br>Name and description of ship                                                                                                                                                                                                    |                                                                       | 2. Port przybycia / wyjścia<br>Port of arrival / departure                                                                  |                        | 3. Data-czas przybycia / wyjścia<br>Date-time of arrival / departure |  |
| 4. Bandera /<br>Nationality of ship                                                                                                                                                                                                                           | 5. Nazwisko kapitana /<br>Name of master                              | 6. Port skąd przybył / port przeznaczenia /<br>Port arrived from / port of destination                                      |                        |                                                                      |  |
| 7. Certyfikat okrętowy (port; data; numer) /<br>Certificate of registry (port; date; number)                                                                                                                                                                  |                                                                       | 8. Nazwa i adres agenta statku /<br>Name and address of ship's agent                                                        |                        |                                                                      |  |
| 9. Tonaż gros /<br>Gross tonnage                                                                                                                                                                                                                              | 10. Tonaż netto /<br>Net tonnage                                      |                                                                                                                             |                        |                                                                      |  |
| 11. Pozycja statku w porcie (nabrzeże lub pozycja) /<br>Position of the ship in the port (berth or station)                                                                                                                                                   |                                                                       |                                                                                                                             |                        |                                                                      |  |
| 12. Krótkie dane dotyczące podróży (poprzednie i kolejne porty zawinięcia, podkreślić gdzie pozostały ładunek będzie wyładowany) /<br>Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged) |                                                                       |                                                                                                                             |                        |                                                                      |  |
| 13. Krótki opis ładunku /<br>Brief description of the cargo                                                                                                                                                                                                   |                                                                       |                                                                                                                             |                        |                                                                      |  |
| 14. Ilość załogi (z kapitanem) /<br>Number of crew (incl. master)                                                                                                                                                                                             | 15. Liczba pasażerów /<br>Number of passengers                        | 16. Uwagi /<br>Remarks                                                                                                      |                        |                                                                      |  |
| Załączone dokumenty (podać ilość kopii) /<br>Attached documents (indicate number of copies)                                                                                                                                                                   |                                                                       |                                                                                                                             |                        |                                                                      |  |
| 17. Deklaracja ładunkowa** /<br>Cargo declaration**                                                                                                                                                                                                           | 18. Zgłoszenie zasobów statku** /<br>Ship's stores declaration**      |                                                                                                                             |                        |                                                                      |  |
| 19. Lista załogi /<br>Crew list                                                                                                                                                                                                                               | 20. Lista pasażerów /<br>Passenger list                               | 21. Data i podpis kapitana, upoważnionego agenta lub oficera /<br>Date and signature by master, authorized agent or officer |                        |                                                                      |  |
| 22. Zgłoszenie rzeczy załogi(*)/(**)/<br>Crew's effects declaration (*)/(**)                                                                                                                                                                                  | 23. Morska deklaracja zdrowia /<br>Maritime declaration of health (*) |                                                                                                                             |                        |                                                                      |  |

Do użytku służbowego/  
For official use

(\*) tylko po przybyciu

(\*) only on arrival

(\*\*) dotyczy służb innych niż administracja morską

(\*\*) for services other than maritime administration

Załącznik Nr 2 do Zarządzenia Nr 2  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku  
z dnia 5 czerwca 2012 r.

MANIFEST ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH (wg IMO)

NR STRONY / PAGE NUMBER (.....)  
IMO DANGEROUS GOODS MANIFEST

(Wymagane przez SOLAS 74,  
rozdział VII;  
(As required by SOLAS 74,  
chapter VII;

MARPOL 73/78 aneks III;  
MARPOL 73/78, annex III;

Wstępnego do Kodu IMDG)  
(the General Introduction to the  
IMDG Code)

NAZWA STATKU  
SHIP'S NAME

NUMER IMO  
IMO NO.

PAŃSTWO BANDERY  
FLAG STATE

NAZWISKO KAPITANA  
MASTER'S NAME

NUMER PODRÓŻY  
VOYAGE NO.

PORT ZAŁADUNKU  
PORT OF LOADING

PORT WYŁADUNKU  
PORT OF DISCHARGE

AGENT  
SHIPPING AGENT

| NR WPISU<br>BOOKING/<br>REF. NO | ZNAKI I NUMERY KONTENERÓW, NUMERY REJESTRACYJNE POJAZDÓW<br>MARKS&NUMBERS,<br>CONTAINER ID NO (s),<br>VEHICLE REG. NO (s). | ILOŚĆ I<br>RODZAJ<br>OPAKOWAŃ<br>NUMBER<br>AND KIND OF<br>PACKAGES | WŁAŚCIWA NAZWA<br>TECHNICZNA<br>PROPER SHIPPING NAME | KLASA<br>CLASS | NR ONZ<br>UN NO. | KATEGORIA<br>OPAKOWANIA<br>PACKING<br>GROUP | INNE<br>ZAGROŻENIA<br>SUBSIDIARY<br>RISK(S) | TEMPERATURA<br>ZAPŁONU<br>FLASH - POINT<br>(IN ° C, c.c.) | SUBSTANCJA<br>ZANIECZYSZC<br>ZAJĄCA<br>ŚRODKOWISKO<br>MORSKIE<br>MARINE<br>POLLUTANT | MASA (kg)<br>BRUTTO NET<br>MASS (kg)<br>GROSS/NET | PROCEDURY<br>AWARYJNE<br>EMŚ | POZYCJA<br>ZASZTAŁOWANIA<br>STOWAGE<br>POSITION ON BOARD |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------|------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------|
|                                 |                                                                                                                            |                                                                    |                                                      |                |                  |                                             |                                             |                                                           |                                                                                      |                                                   |                              |                                                          |

PODPIS AGENTA  
AGENT'S SIGNATURE

PODPIS KAPITANA  
MASTER'S SIGNATURE

MIEJSCE I DATA  
PLACE AND DATE

MIEJSCE I DATA  
PLACE AND DATE

Załącznik Nr 3 do Zarządzenia Nr 2  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku  
z dnia 5 czerwca 2012 r.

*wzór*

## ZGŁOSZENIE ZASOBÓW STATKU IMO IMO SHIP'S STORES DECLARATION

[illegible]

Załącznik Nr 4 do Zarządzenia Nr 2  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku  
z dnia 5 czerwca 2012 r.

*wzór*

## ZGŁOSZENIE RZECZY OSOBISTYCH ZAŁOGI IMO CREW'S EFFECTS DECLARATION

[illegible]

Np. wina, alkohole, tytoń, itp. / E.G. wines, spirites, cigarettes, tabacco, etc.

Załącznik Nr 5 do Zarządzenia Nr 2  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku  
z dnia 5 czerwca 2012 r.

*wzór*

**LISTA PASAŻERÓW (wg IMO)**  
**IMO PASSENGER LIST**

[illegible]

Załącznik Nr 6 do Zarządzenia Nr 2  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku  
z dnia 5 czerwca 2012 r.

wzór

## LISTA ZAŁOGI IMO CREW LIST

[illegible]

Załącznik Nr 7 do Zarządzenia Nr 2  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku  
z dnia 5 czerwca 2012 r.

## ISTA KONTROLNA BUNKERING CHECK LIST

Nr. Rejestracyjny cysterny \_\_\_\_\_ Nazwa statku \_\_\_\_\_  
No. Identyfikacyjny of bunker truck \_\_\_\_\_ Name of the vessel \_\_\_\_\_  
Nazwisko kierowcy - Nazwisko kapitana \_\_\_\_\_  
Driver's name \_\_\_\_\_ Master's name \_\_\_\_\_  
Data i godzina pobrania paliwa \_\_\_\_\_ Miejsce pobierania paliwa \_\_\_\_\_  
Date and time of bunkering \_\_\_\_\_ Place of bunkering \_\_\_\_\_

| Cysterna /Truck                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Statek pobierający paliwo/ Vessel taking bunker                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1. Ilość wydanej paliwa/The quantity of bunker product</b><br><br>Diesel _____ tons _____ m <sup>3</sup><br>Fuel oil _____ tons _____ m <sup>3</sup><br>Lub oil _____ tons _____ m <sup>3</sup>                                                                                                                   | <b>1. Ilość pobranego paliwa/The quantity of the received product</b><br><br>Diesel _____ tons _____ m <sup>3</sup><br>Fuel oil _____ tons _____ m <sup>3</sup><br>Lub oil _____ tons _____ m <sup>3</sup>                                                                              |
| <b>2. Kto jest odpowiedzialny za komunikację ze statkiem.</b><br>Who is responsible for communication with the vessel taking bunkers.<br><br>Nazwisko _____<br>Name _____<br>Stanowisko _____<br>Position _____                                                                                                      | <b>2. Kto jest odpowiedzialny za komunikację z cysterną.</b><br>Who is responsible for the communication with the bunker truck.<br><br>Nazwisko _____<br>Name _____<br>Stanowisko _____<br>Position _____                                                                               |
| <b>3. Kto jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo operacji</b><br>Who is responsible for safe bunkering<br><br>Nazwisko _____<br>Name _____<br>Stanowisko _____<br>Position _____                                                                                                                                      | <b>3. Kto jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo operacji</b><br>Who is responsible for safe bunkering<br><br>Nazwisko _____<br>Name _____<br>Stanowisko _____<br>Position _____                                                                                                         |
| <b>4. Czy pompa jest wyposażona w wyłącznik awaryjny</b><br>Are the pumps equipped with an emergency switch<br><br>Tak/ Yes _____ Nie/ No _____<br><br><b>Czy uzgodniono procedurę bezpieczeństwa ze statkiem</b><br>Have the emergency procedures been agreed with the vessel<br><br>Tak / Nie _____ Nie / No _____ | <b>5. Jak często będzie sprawdzana ilość pobieranego paliwa i kto za to odpowiada.</b><br>How often will the contents of bunkier tanks be checked and who is responsible<br>Co _____ minut<br>Every _____ minutes<br>Nazwisko _____<br>Name _____<br>Stanowisko _____<br>Position _____ |
| <b>6. Uzgodniono maksymalną ratę przeładowniczą i ciśnienie</b><br>Agreed maximum dumping rate and line pressures<br><br>Ton/godz _____ Ciśnienie w barach _____<br>Tons/hour _____ Pressure In bars _____                                                                                                           | <b>6. Uzgodniono maksymalną ratę przeładowniczą i ciśnienie</b><br>Agreed maximum dumping rate and line pressures<br><br>Ton/godz _____ Ciśnienie w barach _____<br>Tons/hour _____ Pressure In bars _____                                                                              |
| <b>8. Potwierdzam, że nie przekroczę dozwolonej raty załadunkowej i ustalonego ciśnienia.</b><br>I confirm that I shall not exceed the allowed pumping rates and line pressure.                                                                                                                                      | <b>8. Potwierdzam, że jestem w stanie deklarowana powyżej ilość paliwa, o uzgodnionej racie przeładowniczej i ciśnieniu.</b><br>I confirm that I Am able to receive above volumes at the dumping rates and line pressures agreed to above.                                              |
| Kierowca/Driver                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Kapitan/ Główny mechanik/ Master/Chief Engineer                                                                                                                                                                                                                                         |

Lista kontrolna powinna być wypełniona przed rozpoczęciem operacji pobierania paliwa, a po zakończeniu tankowania dostarczona Kapitanowi Portu  
The check list has to be completed prior to the commencement of bunker operation.