



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 9 maja 2017 r.

Poz. 2099

ZARZĄDZENIE NR 3 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

z dnia 4 maja 2017 r.

w sprawie zmiany Przepisów portowych

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2145 oraz z 2017 r. poz. 32) oraz art. 84 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 32) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2013 r. poz. 2932, z 2014 r. poz. 242 oraz z 2015 r. poz. 4533) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W zakresie stosowania zasad ruchu statków na akwenach portów, przystani morskich, torów wodnych i redy, mają zastosowanie przepisy m.p.z.z.m., chyba, że przepisy niniejszego zarządzenia stanowią inaczej.”;

2) w § 5:

a) pkt 16 otrzymuje brzmienie:

„16) kotwiczowisko – obszar wodny wyznaczony jako miejsce postoju statków;”;

b) w pkt 17 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) ładunki niebezpieczne luzem: upłynnione gazy wymienione w rozdziale 19 IGC Code, stałe towary masowe wymienione w grupie B w IMSBC Code, niebezpieczne substancje płynne wymienione w rozdziale 17 IBC Code oraz ładunki, których warunki przewozu określono zgodnie z paragrafem 1.1.3 Kodeksu IBC lub paragrafem 1.1.6 Kodeksu IGC;”;

c) pkt 21 otrzymuje brzmienie:

„21) obszar portu morskiego – znajdujący się w granicach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym, zwanym dalej portem oraz zewnętrznym obszarem wodnym, stanowiącym redę;”;

d) po pkt 27 dodaje się pkt 27a w brzmieniu:

„27a) reda – redę portów Świnoujście i Szczecin, ustanowioną rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, która stanowi obszar wód morskich na Zatoce Pomorskiej, będący zewnętrznym obszarem portowym, z wyznaczonym torem podejściowym do portu morskiego w Świnoujściu oraz kotwicznymi, służącym w szczególności do postoju statków, wykonywania niektórych operacji portowych jak przeładunek, pobieranie paliwa i zaopatrzenia, wymiana załogi;”;

e) pkt 30 otrzymuje brzmienie:

„30) tor podejściowy do Świnoujścia – tor wodny na Zatoce Pomorskiej prowadzący do portu Świnoujście, o parametrach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;”;

f) po pkt 30 dodaje się pkt 30a w brzmieniu:

„30a) wejściowy tor wodny do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu – tor wodny prowadzący od toru podejściowego do Świnoujścia do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, o parametrach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;”;

g) pkt 31 otrzymuje brzmienie:

„31) tor wodny Świnoujście - Szczecin - tor wodny o parametrach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, łączący port Świnoujście z portem Szczecin, biegnący od główek wejściowych portu Świnoujście, kanałami Mieleńskim i Piastowskim, przez Zalew Szczeciński i Roztokę Odrzańską, dalej rzeką Odrą i Przekopem Mieleńskim do północnej krawędzi obrotnicy na zakończeniu Przekopu Mieleńskiego;”;

h) pkt 38 otrzymuje brzmienie:

„38) żegluga pasażerska wycieczkowa – rejsy wycieczkowe statku pasażerskiego wykonywane po wodach portowych, wodach osłoniętych i redach portów bez zawijania do innych portów morskich;”;

3) w § 18 :

a) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich, przy zgłaszaniu wyjścia z portu, przystani lub innego miejsca postoju, obowiązani są podać do kapitanatu portu informacje dotyczące planowanego akwenu połowowego i czasu powrotu w sposób określony komunikatem kapitana danego portu. Powrót jednostki powinien być niezwłocznie zgłoszony do kapitanatu portu.

4. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich w portach, przystaniach lub innych miejscach postoju, w których nie prowadzi się całodobowej służby dyżurnej, obowiązani są przekazywać informacje o wyjściu, przewidywanym czasie powrotu, akwenu połowowym i o powrocie w sposób określony komunikatem właściwego kapitana portu.”;

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Zarządzający przystaniami dla jednostek sportowych i rekreacyjnych, zobowiązani są prowadzić rejestry wejść i wyjść tych jednostek i okazywać je na żądanie kapitanatu portu. Obowiązek wpisu do rejestru informacji związanych z bezpieczeństwem żeglugi jednostki, ze szczególnym uwzględnieniem czasu wyjścia, liczby osób na pokładzie, portu docelowego lub planowanego rejonu żeglugi oraz czasu powrotu, spoczywa na kierownikach jednostek sportowych i rekreacyjnych.”;

c) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Kierownicy jednostek sportowych i rekreacyjnych w portach, przystaniach i innych miejscach postoju, w których nie prowadzi się całodobowej służby dyżurnej, zobowiązani są przekazywać

informacje o wyjściu lub wejściu zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 5 do zarządzenia.”;

4) w § 21:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) holuje jednostki o szerokości całkowitej większej niż 30 m;”;

b) w ust. 2:

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) jest nadmiernie przegłębiony, wykazuje niebezpieczny przechyl lub stan załadowania może powodować ograniczenia manewrowe;”;

- w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) doznał awarii urządzeń statkowych mających istotny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.”;

5) w § 22 w ust. 1 w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14) z awarią urządzeń mających istotny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.”;

6) § 32 otrzymuje brzmienie:

„§ 32. Z zastrzeżeniem § 65 ust. 7, statki oraz zestawy holowane lub pchane poruszające się po obszarze wód portowych i torów wodnych obowiązane są trzymać się swojej prawej strony z wyjątkiem przypadków, kiedy zasady ruchu określone przepisami portowymi dla danego akwenu stanowią inaczej lub gdy wymaga tego bezpieczeństwo nawigacyjne mijających się statków. Statki zamierzające odstąpić od zasady ruchu prawostronnego podczas mijania z innymi statkami, zobowiązane są do uzgodnienia drogą radiową sposobu mijania.”;

7) w § 33 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ruch jednostek wyłącznie pod żaglami na torach wodnych, kotwicowiskach i w granicach portu, dozwolony jest tylko w porze dziennej i przy widzialności powyżej 5 kabli.”;

8) § 34 uchyla się;

9) § 37 otrzymuje brzmienie:

„§ 37. Wyprzedzanie statków na torze wodnym Świnoujście – Szczecin musi być poprzedzone poinformowaniem VTS o takim zamiarze. Manewr wyprzedzania dozwolony jest tylko na odcinku od zakrętu Karsibór (10,5 km toru) do północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km toru) oraz od zakrętu Mańków (trawers stawy Żuławy) do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S – 54,0 km toru) dla statków, z których jeden ma zanurzenie nie większe niż 5,50 m. Wyprzedzanie jednostek żeglugi pasażerskiej wycieczkowej, zestawów pchanych, o których mowa w § 47 ust. 1, jednostek pomocniczych oraz statków, na których wyprzedzanie VTS udzielił zgody, dozwolone jest na całej długości toru wodnego.”;

10) w § 38:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Statek nawigujący torem wodnym łączącym się z lub przecinającym tor wodny Świnoujście – Szczecin, powinien ustąpić z drogi statkowi nawigującemu tym torem lub pasem ruchu o szerokości 100 m, określonym w § 54 ust. 2 pkt 1 i 2 lit. a, chyba że VTS zarządzi inaczej lub statki uzgodnią drogą radiową inny sposób mijania.

3. Przecinanie kursu przed dziobem statku płynącego torem wodnym Świnoujście - Szczecin lub pasem ruchu o szerokości 100 m, określonym w § 54 ust. 2 pkt 1 i 2 lit. a, dozwolone jest w odległości nie mniejszej niż 5 kabli.”;

b) w ust.5:

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) dla statków nawigujących poza torami wodnymi: 0,5 Mm - gdy zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia lub torem wejściowym do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu;”,

- w pkt 4 lit a i b otrzymują brzmienie:

„a) 5 Mm przed zbiornikowcem LNG – gdy zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia, na północ od pary pław „9 - 10”,

b) 4 Mm przed zbiornikowcem LNG – gdy zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia, na południe od pary pław „9 - 10”,

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Torem podejściowym do Świnoujścia, na północ od równoleżnika 54° 01,4'N, mogą nawigować statki wchodzące do lub wychodzące z portu Świnoujście o zanurzeniu 9,0 m lub większym. Statki o zanurzeniu mniejszym niż 9,0 m mogą nawigować tym torem tylko za zgodą VTS.”;

11) w § 50 w ust. 1:

a) uchyla się pkt 1 i 2,

b) po pkt 5 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„ - nie może mijać się z innymi statkami w drodze w basenach portowych oraz na torze podejściowym do Świnoujścia i torze wodnym Świnoujście -Szczecin od pary pław „15 – 16” na Zatoce Pomorskiej do zakrętu Karsibór (10,5 km) i od Ińskiego Nurtu do Basenu Górniczego, z wyjątkiem jednostek pomocniczych żeglugi portowej, zestawów pchanych, o których mowa w § 47 ust. 1, zbiornikowców zaopatrujących statki w paliwo oraz statków niekorzystających z VTS.”;

12) § 52 otrzymuje brzmienie:

„§ 52. Z zastrzeżeniem § 50:

1. Na torze podejściowym do Świnoujścia, od pary pław „9 – 10” do pary pław „15 – 16”:

1) dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o zanurzeniu do 9,15 m,

2) statki o zanurzeniu większym niż 9,15 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 9,15 m, które obowiązane są ustępować z drogi statkom o zanurzeniu większym niż 9,15 m w granicach zapewniających statkom o większym zanurzeniu przejście w osi toru wodnego.

2. Na odcinkach torów wodnych, od pary pław „15 – 16” toru podejściowego do Świnoujścia do Orlego Przesmyku (63,0 km toru wodnego Świnoujście – Szczecin):

1) dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o zanurzeniu do 7,40 m, pod warunkiem że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 320 m,

2) statki o zanurzeniu ponad 7,40 m mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu do 6,10 m, pod warunkiem że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 320 m.

3. W stosunku do postanowień ust. 2:

1) na odcinku od pary pław „15 – 16” do pławy „D”, ogranicza się sumę długości mijających się statków, gdzie statki o zanurzeniu do 9,50 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 6,10 m, pod warunkiem że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 280 m;

2) na odcinku od pławy „D” do północnego cypla półwyspu Kosa (3,7 km) rozszerza się zakres ruchu dwukierunkowego, gdzie:

- a) statki o zanurzeniu do 7,40 m i długości całkowitej do 160 m mogą być mijane przez promy pasażerskie i towarowe,
 - b) statki o zanurzeniu do 7,40 m mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu do 9,50 m;
- 3) na odcinku od północnego cypla półwyspu Kosa (3,7 km) do zakrętu Karsibór (10,5 km), ogranicza się zakres ruchu dwukierunkowego, gdzie:
- a) statki o zanurzeniu powyżej 7,40 m, o ile ich długość całkowita nie jest większa niż 160 m, mogą być mijane przez statki o długości całkowitej do 120 m i zanurzeniu do 6,10 m,
 - b) statki o zanurzeniu powyżej 7,40 m i długości całkowitej powyżej 160 m, mogą być mijane przez statki o długości całkowitej do 120 m i zanurzeniu do 4,0 m.;
- 4) na odcinkach:
- a) od zakrętu Karsibór (10,5 km) do północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km),
 - b) od stawy Żuławy do stawy Krępa Dolna,
 - c) od stawy Raduń Górna do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S),
 - rozszerza się zakres ruchu dwukierunkowego, gdzie statki o zanurzeniu do 9,15 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 7,40 m, pod warunkiem, że suma długości całkowitych mijających się statków nie przekracza 320 m.

4. Na torze wodnym Świnoujście – Szczecin:

1) od Orlego Przesmyku do Basenu Górniczego:

- a) statki o zanurzeniu większym niż 7,40 m lub długości całkowitej większej niż 160 m mogą być mijane przez statki o długości całkowitej do 60 m i zanurzeniu do 3,0 m, z zastrzeżeniem pkt 3,
- b) statki o zanurzeniu do 7,40 m i długości całkowitej do 160 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 5,50 m pod warunkiem, że suma ich długości nie przekracza 240 m,
- c) przepis pkt 1 nie ma zastosowania do dźwigów pływających, zestawów pchanych żeglugi śródlądowej więcej niż jednosegmentowych oraz zestawów holowanych, które nie mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu większym niż 7,40 m lub długości całkowitej większej niż 160 m,

2) na odcinkach:

- a) od północnego cypla wyspy Mielin do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S), statki o zanurzeniu powyżej 7,40 m mogą być mijane przez statki i zestawy pchane lub holowane o zanurzeniu 4,0 m i powyżej, o ile suma szerokości całkowitych mijających się statków nie przekracza 50 m, z wyłączeniem:
 - odcinka od północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km) do stawy Żuławy,
 - odcinka od stawy Krępa Dolna do stawy Raduń Górna,gdzie suma szerokości całkowitych mijających się statków nie może przekraczać 45 m,
- b) od Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S) do Basenu Górniczego, statki o zanurzeniu powyżej 6,10 m mogą być mijane przez statki i zestawy pchane lub holowane, o ile suma szerokości całkowitych mijających się statków nie przekracza 45 m.”;

13) § 53 otrzymuje brzmienie:

„§ 53.

1. VTS może wyznaczyć akweny kotwicowisk lub obrotnic, rozlokowanych wzdłuż toru wodnego Świnoujście – Szczecin, jako miejsce spotkania statków, które ze względu na ich parametry wielkościowe lub charakter przewożonego ładunku, nie mogą mijać się z innymi statkami na tym torze.

2. Za mijanie się statków na torze wodnym Świnoujście - Szczecin należy uznać sytuację, gdy między dwoma statkami nawigującymi kursami przeciwnymi, korzystającymi z VTS, przy zachowaniu bezpiecznego zapasu wody pod stępką, dochodzi do spotkania:

- 1) w Kanale Piastowskim i Kanale Mielińskim - między brzegami kanału;

- 2) na odcinkach toru, wzdłuż których wystawiono oznakowanie nawigacyjne - między liniami wyznaczonymi wystawionym wzdłuż toru oznakowaniem;
- 3) na odcinkach, wzdłuż których nie wystawiono oznakowania nawigacyjnego - między liniami równoległymi do toru, odległymi od jego osi:
 - a) do 70 m w porcie Świnoujście,
 - b) do 60 m w portach Szczecin i Police.”;
- 14) § 54 otrzymuje brzmienie:

„§ 54.

1. Statkom i zestawom pchanym lub holowanym o zanurzeniu powyżej 3,0 m zaleca się, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 1, korzystanie z toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na całej jego długości.

2. Statki i zestawy pchane lub holowane o zanurzeniu:

- 1) do 4,0 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin na Zalewie Szczecińskim między parami pław „3 – 4” i „7 – 8”, mijające statki o zanurzeniu powyżej 7,40 m, statki i zestawy pchane lub holowane, którym określono zakaz mijania się z innymi statkami lub statki i zestawy wskazane przez VTS, powinny zejść z toru. Do czasu ponownego wejścia na tor zaleca się im żeglugę w pasie o szerokości do 100 m od linii pław, wystawionych wzdłuż toru;
- 2) do 3,0 m, mogą korzystać z toru wodnego Świnoujście – Szczecin, z wyjątkiem:
 - a) odcinka toru wodnego na Zalewie Szczecińskim między parami pław „1 – 2” i „9 – 10”. Na tym odcinku zaleca się żeglugę poza torem wodnym w pasie o szerokości 100 m, jednostkom płynącym w kierunku N – na wschód od linii czerwonych pław, a płynącym w kierunku S – na zachód od linii zielonych pław, wystawionych wzdłuż toru wodnego,
 - b) odcinka toru wodnego Szeroki Nurt. Żegluga jednostek w tym rejonie powinna odbywać się Wąskim Nurtem (Kanałem Polickim).

3. VTS może wyrazić zgodę na uprawianie żeglugi przez statki i zestawy wymienione w ust. 2 pkt 2 na całej długości toru wodnego Świnoujście – Szczecin, jeżeli pozwalają na to warunki hydrometeorologiczne i natężenie ruchu na torze wodnym.”;

- 15) § 55 otrzymuje brzmienie:

„§ 55.

1. Statki korzystające z portu Świnoujście spełniać muszą następujące warunki:

- 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 270 m, szerokość całkowita 50 m, a zanurzenie dla wody słodkiej 13,50 m, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 3;
- 2) wejście lub wyjście statków o długości całkowitej od 220 m do 240 m lub zanurzeniu od 11,0 m do 13,0 m, w sytuacji wystąpienia prądu o prędkości powyżej 1,5 węzła lub wiatru o sile powyżej 6 B jest dopuszczalne przy zachowaniu wartości maksymalnej prędkości wiatru i prądu określonej w pozwoleniu wydanym przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, na podstawie przedstawionej przez agenta statku składu holowników wymaganej asysty holowniczej;
- 3) wejście bez obrotu, wejście z obrotem lub wyjście z obrotem statków o długości całkowitej przekraczającej 240 m, z wyjątkiem statków pasażerskich, dopuszcza się przy zachowaniu następujących warunków:
 - a) tylko w porze dziennej,
 - b) przy prędkości prądu do 1,0 węzła,
 - c) gdy podczas obrotu statku na Obrotnicy Północnej, przy Nabrzeżu Hutników nie cumuje statek o szerokości całkowitej przekraczającej 33 m;

4) wejście z obrotem i wyjście z obrotu statku pasażerskiego o długości całkowitej przekraczającej 240 m w porze nocnej, dopuszcza się na warunkach określonych przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów.

2. Wejście do portu Świnoujście lub wyjście z portu Świnoujście statków:

1) o zanurzeniu do 13,0 m dla wody słodkiej dopuszcza się, o ile poziom wody, z uwzględnieniem prognozowanej tendencji zmian, zapewnia wielkość statycznej rezerwy wody pod stępką, powiększonej o rezerwę dynamiczną, nie mniejszą niż 1,5 m na torach podejściowych i akwenach manewrowych statku;

2) o zanurzeniu do 13,0 m dla wody słodkiej dopuszcza się, o ile poziom wody, z uwzględnieniem prognozowanej tendencji zmian, zapewnia wielkość statycznej rezerwy wody pod stępką, powiększonej o rezerwę dynamiczną, nie mniejszą niż 1,3 m na torach podejściowych i akwenach manewrowych statku, przy zachowaniu następujących warunków:

a) prędkość maksymalna statków na torze podejściowym, od pławy N-1 do portu Świnoujście, nie może przekraczać 8 węzłów,

b) prędkość wiatru na Zatoce Pomorskiej nie może przekraczać 10 m/s,

c) VTS może wyznaczyć inną prędkość maksymalną na torze podejściowym od pławy N -1 do portu Świnoujście, o ile podejmuje decyzję o udzieleniu zgody na wejście statku z użyciem systemu dynamicznego określania rezerwy wody pod stępką;

3) o zanurzeniu do 13,50 m dla wody słodkiej dopuszcza się, o ile poziom wody, z uwzględnieniem prognozowanej tendencji zmian, zapewnia wielkość statycznej rezerwy wody pod stępką, powiększonej o rezerwę dynamiczną, nie mniejszą niż 1,1 m na torach podejściowych i akwenach manewrowych statku, przy zachowaniu następujących warunków:

a) prędkość prądu w porcie nie może przekraczać 0,7 węzła,

b) prędkość maksymalna statków na torze podejściowym, od pławy N-1 do portu Świnoujście, nie może przekraczać 6 węzłów,

c) prędkość wiatru na Zatoce Pomorskiej nie może przekraczać 10 m/s,

d) rezerwy nawigacyjne przy nabrzeżach nie mogą być zmniejszane,

e) VTS może wyznaczyć inną prędkość maksymalną na torze podejściowym od pławy N -1 do portu Świnoujście, o ile podejmuje decyzję o udzieleniu zgody na wejście statku z użyciem systemu dynamicznego określania rezerwy wody pod stępką;

4) o długości całkowitej powyżej 180 m, z wyłączeniem promów morskich, dopuszcza się przy widzialności nie mniejszej niż 1,0 Mm;

5) o długości całkowitej powyżej 140 m, z wyłączeniem promów morskich, dopuszcza się przy widzialności nie mniejszej niż 0,3 Mm;

6) o długości całkowitej powyżej 140 m do 160 m dopuszcza się przy widzialności mniejszej niż 0,3 Mm, o ile w rejonie ograniczonej i złej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku. Przepis ten nie ma zastosowania do statków wykonujących manewry z obrotem.”;

16) w § 56 :

a) pkt 7 - 10 otrzymują brzmienie:

„7) statki o długości całkowitej od 120 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm;

8) statki o długości całkowitej od 120 m do 160 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności mniejszej niż 0,5 Mm, o ile w rejonie ograniczonej i złej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku;

9) statki o długości całkowitej od 180 do 200 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm, a w porze nocnej, na odcinku od I Bramy Torowej, każdorazowo za zgodą oraz na warunkach określonych przez kapitana portu Szczecin, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów;

10) statki o długości całkowitej ponad 200 m lub szerokości całkowitej powyżej 31 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm;”;

b) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:

„10a) statki o zanurzeniu przekraczającym 9,0 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm, a od I Bramy Torowej tylko w porze dziennej;”;

17) w § 57 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) długość całkowita statków nie może przekraczać 120 m, a szerokość całkowita 15 m;”;

18) w § 62:

a) uchyla się pkt 3,

b) pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm;

5) warunki wejścia i wyjścia do/z portu statków, przy sile wiatru powyżej 7 B lub stanie morza powyżej 4, każdorazowo określa Kapitan Portu Dziwnów.”;

19) w § 63:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 30 m, a maksymalna szerokość całkowita 7,5 m;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm;”;

c) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) warunki wejścia i wyjścia do/z portu statków o długości całkowitej ponad 20 m lub szerokości ponad 5 m oraz wszystkich statków przy sile wiatru powyżej 4 B i stanie morza powyżej 2, każdorazowo określa Kapitan Portu Dziwnów.”;

20) w § 65:

a) po ust. 1 dodaje się ustęp 1a w brzmieniu:

„1a. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku o długości całkowitej większej niż określona w § 56 pkt 1, zobowiązany jest do wystąpienia o warunki uprawiania żeglugi do Kapitana Portu Szczecin oraz Kapitana Portu Świnoujście.”;

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Przy stanie wody w porcie poniżej ustalonych średnich stanów wody na łatach pomiarowych, określone dopuszczalne zanurzenia przy nabrzeżach, z wyłączeniem terminalu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu, zmniejsza się o poprawkę będącą aktualną różnicą stanu wody wyrażoną w centymetrach.

4. Dopuszczalne zanurzenia statków przy nabrzeżach oraz na akwenie Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, w odniesieniu do średnich stanów wody, określa Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.”,

c) ust 7 otrzymuje brzmienie:

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

21) w § 66 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Na akwenach portów oraz przystani morskich, z wyłączeniem portów Świnoujście, Szczecin i Police, szybkość statków nie może przekraczać 5 węzłów.”;

22) w § 89 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pilot, każdorazowo przed wejściem na statek, jest zobowiązany odczytać aktualne zanurzenie statku i przekazać wartość odczytu służbie dyżurnej kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, albo powiadomić właściwą służbę o braku możliwości dokonania odczytu.”;

23) § 90 otrzymuje brzmienie:

„§ 90. Statek, który w myśl przepisów niniejszego zarządzenia obowiązany jest do korzystania z usług pilota, może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju lub sposób cumowania, o ile kapitan statku uzyska w kapitanacie portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, informacje o dostępności danego akwenu, warunków hydrometeorologicznych, a podczas manewrów na nabrzeżu pozostaje obłożona minimum jedna cumą.”;

24) w § 95 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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 holującego.”;

25) w § 99:

a) w ust.1 tabela otrzymuje brzmienie:

Długość całkowita statku (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciagu holowników (w tonach)
powyżej 90 – 120	1	12
powyżej 120 - 140	2 - dla statków bez sterów strumieniowych w portach Szczecin i Police 1 – dla pozostałych statków	25
powyżej 140 – 160	2	50
powyżej 160 – 180	2 – w porcie Świnoujście 3 – w portach Szczecin, Police	70
powyżej 180 – 210	3 lub 2 w porcie Świnoujście, o ile oba posiadają napęd azymutalny/cykloidalny i regulację długości holu	80
powyżej 210 – 230	3 lub 2 w porcie Świnoujście, o ile oba posiadają napęd azymutalny/cykloidalny i regulację długości holu	110

powyżej 230	4 lub 3 w porcie Świnoujście, o ile każdy z trzech posiada napęd azymutalny/cykloidalny i regulację długości holu	165
-------------	--	-----

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Statki o długości całkowitej od 75 m do 90 m, manewrujące z obrotem w porcie Świnoujście w Basenach Atlantyckim, Bałtyckim i Morskiej Stoczni Remontowej oraz manewrujące z obrotem w porcie Szczecin w Basenach Wschodnim, Zachodnim, Warty, Noteckim, Górnośląskim, wzdłuż nabrzeży Starówka i Węgierskie, w kanale Dębickim oraz na rzece Parnica, obowiązane są do użycia holownika, jeżeli nie posiadają sprawnego steru strumieniowego.

3. Dla statków o długości całkowitej powyżej 160 m, z zastrzeżeniem ust. 6, co najmniej jeden z użytych holowników musi posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny. W sytuacji gdy cumowanie statku wykonywane jest między statkami już zacumowanymi, a odległość między statkiem cumującym i zacumowanym wyklucza możliwość manewrowania holownika przy nabrzeżu, nie mniej niż dwa z użytych holowników powinny posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny.”,

c) po ust. 3 dodaje się ustęp 3a w brzmieniu:

„3a. W porcie Świnoujście, dla statków o długości całkowitej powyżej 160 m, w Basenie Bałtyckim i Atlantyckim, przy nabrzeżach Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, bazy paliwowej Baltchemu i, w przypadku manewrów z obrotem, przy Nabrzeżu 91 oraz zawsze w przypadku wystąpienia prądu o prędkości powyżej 1,0 węzła, co najmniej dwa z użytych holowników muszą posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny, z zastrzeżeniem ust. 6.”,

d) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W porcie Świnoujście, dla statków o długości całkowitej powyżej 240 m, co najmniej trzy z użytych holowników muszą posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny, w tym jeden siłę uciągu nie mniejszą niż 55 ton, a pozostałe siłę uciągu nie mniejszą niż 40 ton każdy, z zastrzeżeniem ust. 6.”,

e) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, może wydać zgodę na użycie innego składu asysty holowniczej niż określony w ust. 3 – 5a, każdorazowo określając ilość i parametry użytych holowników oraz warunki nawigacyjne w trakcie wykonywania usługi holowniczej.”,

f) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Kapitan portu może nakazać użycie holownika lub większej ilości holowników niż określona w ust. 1 oraz w § 100, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.”;

26) § 101 otrzymuje brzmienie:

„§ 101. Ilość holowników określona w § 99 ust. 1 i § 100 nie dotyczy jednostek żeglugi śródlądowej, portowej i osłoniętej, z zastrzeżeniem § 99 ust 10. Liczba holowników lub pchaczy oraz zdolności manewrowe tych jednostek muszą zapewniać ich bezpieczne manewrowanie.”;

27) w § 102:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) o długości całkowitej do 120 m - w odległości 1500 m od miejsca cumowania lub miejsca obrotu, a dla statków cumujących na południe od wejścia do Przekopu Mieleńskiego (Cieśnina Święta), w rejonie pozycji Doku Nr 5;”;

b) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„1) o długości całkowitej do 120 m - w odległości 1500 m od miejsca cumowania lub miejsca obrotu;”;

c) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) o długości całkowitej do 120 m – w odległości 1500 m od miejsca cumowania lub miejsca obrotu;”;

d) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W miejscu rozpoczęcia usługi holowniczej powinny oczekiwać holowniki, które przewiduje się do wykorzystania z podanym holem aktywnym podczas przejścia do miejsca cumowania i nie mniej niż:

- 1) 1 holownik, o ile wymagany skład asysty holowniczej przewiduje użycie 2 holowników;
- 2) 2 holowniki, o ile wymagany skład asysty holowniczej przewiduje użycie 3 holowników i więcej.

Pozostałe holowniki z wymaganego składu asysty holowniczej, gotowe do natychmiastowego użycia, oczekują w pobliżu miejsca cumowania lub obrotu statku, lub w miejscu określonym przez kapitana statku, po konsultacji z pilotem. Kapitan statku może zażądać oczekiwania w miejscu rozpoczęcia usługi, wszystkich holowników przewidzianych w składzie wymaganej asysty holowniczej.”;

28) w § 103:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa statku, życia na morzu lub zanieczyszczeniem środowiska morskiego, kapitan portu może odstąpić od wymogów dotyczących składu asysty holowniczej określonych w § 99 ust. 1.”;

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Przez wniosek, o którym mowa w ust. 1 – 2, rozumie się wniosek podpisany lub zaakceptowany przez kapitana statku, zawierający szczegółowe dane dotyczące urządzeń manewrowych statku (rodzaj napędu, moc steru strumieniowego, rodzaj urządzeń sterowych).”;

29) w § 110 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Podczas manewrów cumowania lub odcumowania statku, praca cumowników powinna być koordynowana i wykonywana pod nadzorem osoby kierującej zespołem cumowników, wyposażonej w środki łączności z kapitanem statku, wskazującej miejsce postoju statku, wyznaczone w sposób określony w § 120 ust. 1 oraz utrzymującej łączność ze statkiem.”;

30) w § 114 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku statku przewożącego ładunki wymienione w ust. 1:

- 1) który podczas ruchu na torze wodnym Świnoujście-Szczecin uległ awarii, lub
- 2) któremu udzielono schronienia w porcie, lub
- 3) gdy warunki hydrometeorologiczne uniemożliwiają bezpieczne jego podejście i cumowanie do nabrzeża,
 - kapitan portu może udzielić zgody na jego zacumowanie przy nabrzeżu nieprzeznaczonym do cumowania tego rodzaju statku, określając warunki cumowania i postoju statku.”;

31) w § 125 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) certyfikatu bezpiecznej obsługi statku wyłączonego z eksploatacji, wydanego przez administrację państwa bandery lub w przypadku braku uregulowań prawnych w tym państwie,

propozycji składu załogi wystawionej przez armatora, zgodnie z zasadami pełnienia wacht określonymi w międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 r., sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r., sekcja A-VIII/2, część 5;”;

32) w § 126 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Zgodę, o której mowa w ust. 3 wydaje właściwy kapitan portu po przedłożeniu przez kapitana statku „Wniosku o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie prac pożarowo niebezpiecznych”, którego wzór określają przepisy odrębne.”;

33) w § 128 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Huk, Mak, Holenderskie, Belgijskie, Angielskie, Polskie, Węgierskie, Greckie, Albańskie, Jugosłowiańskie, Bułgarskie, Noteckie i Gnieźnieńskie - w pasie o szerokości do 24 m;”;

34) § 133 otrzymuje brzmienie:

„§133. Promy portowe, przed każdym odcumowaniem w warunkach widzialności poniżej 0,2 Mm, zobowiązane są nadać na obowiązującym w danym obszarze VTS kanale UKF, komunikat o rozpoczęciu przejścia.”;

35) w § 136:

a) w ust. 1 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) dokumentację określającą przeznaczenie i sposób użytkowania nabrzeża.”;

b) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Kopie dokumentów, o których mowa w ust. 1 użytkownik nabrzeża portowego zobowiązany jest złożyć we właściwym terytorialnie kapitanacie portu.

6. O wszelkich zmianach dotyczących nabrzeża użytkownik zobowiązany jest powiadomić właściwy terytorialnie kapitanat portu.”;

36) w § 137 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wszystkie linie cumownicze w portach i przystaniach, w porze nocnej lub w warunkach ograniczonej widzialności muszą być oświetlone. Oświetlenie powinno być koloru białego.”;

37) w § 139 ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów spacerowych i roboczych, użytkownik obowiązany jest rozmieścić sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30 m. Sprzęt ten powinien być rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200 m, w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, sprawny technicznie, a w porze nocnej wystarczająco oświetlony.”;

38) w § 144 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Załadunek, wyładunek, w tym odlichtunek lub doładowanie statku na redzie oraz przeładunek na wodzie w porcie, może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem i na warunkach określonych przez kapitana portu, w miejscach wskazanych.”;

39) w § 154 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przeładunek i składowanie ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, z wyłączeniem operacji bunkrowania i zdawania odpadów olejowych, winien odbywać się na warunkach określonych w instrukcji bezpiecznej obsługi statku przy nabrzeżu, sporządzonej przez użytkownika i przedłożonej Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie do zweryfikowania danych w niej zawartych w zakresie zgodności z przepisami dotyczącymi ochrony pożarowej, bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki.”;

40) w § 183:

a) w pkt 5:

- lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) maksymalna prędkość wiatru nie przekracza 12,5 m/s,”

- lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) prędkość prądu na akwenu manewrowym pomiędzy główkami portu a parą pław „15 - 16” nie przekracza 0,5 węzła (za równoważny pomiar uważa się prędkość 1,5 węzła wskazywaną przez miernik usytuowany na torze wodnym Świnoujście – Szczecin, na wysokości Falochronu Centralnego),”

b) w pkt 6 w lit. c kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) widzialność na torach podejściowych od pary staw „11 – 12” i w porcie jest nie mniejsza niż 1,5 Mm,”

c) w pkt 7:

- lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) maksymalna prędkość wiatru nie przekracza 12,5 m/s,”

- lit. c i d otrzymują brzmienie:

„c) widzialność jest nie mniejsza niż 1,5 Mm,

d) prędkość prądu na akwenu manewrowym pomiędzy główkami portu a parą pław „15 - 16” nie przekracza 0,5 węzła (za równoważny pomiar uważa się prędkość 1,5 węzła wskazywaną przez miernik usytuowany na torze wodnym Świnoujście – Szczecin, na wysokości Falochronu Centralnego),”

41) w § 185:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zbiornikowce LNG zawijające do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu:

1) wchodzące do portu;

2) wychodzące z portu, na odcinku od nabrzeża do pary pław „13 - 14”,

- zobowiązane są do korzystania z usług dwóch pilotów.”

b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wychodzące z portu, od pary pław „13 – 14” do czasu wyjścia z obszaru redy, minięcia pławy „N -1” lub wejścia na kotwiczowisko Nr 3;”

42) w załączniku nr 5 do zarządzenia:

a) pkt 3 ppkt 1 - 3 otrzymują brzmienie:

„3. Obszar portów do wykonywania usług cumowania i odcumowania statków:

1) kanał roboczy : 17 UKF;

2) obszar: obszary portów włącznie ze stoczniami;

3) cel: utrzymywanie łączności pomiędzy kapitanem statku - pilotem, holownikiem, zespołem cumowników na nabrzeżu lub doku oraz bosmanem nabrzeża;”

b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Dla uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu statków nie korzystających z VTS oraz korespondencji z kapitanatem portu należy posługiwać się środkami łączności określonymi w pkt 4 oraz przestrzegać następujących zasad:

- 1) jednostki inne niż kutry i łodzie rybackie oraz jednostki sportowe i rekreacyjne, w celu uzyskania zezwolenia na wejście do portu lub wyjście z portu powinny nawiązać łączność telefoniczną lub radiotelefoniczną ze służbą dyżurną właściwego kapitanatu portu nie później, niż 15 minut przed minięciem główek wejściowych do portu lub odcumowaniem z miejsca postoju jednostki;
 - 2) kutry i łodzie rybackie realizują wymóg uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu dokonując zgłoszenia zgodnie z wymogami § 18 ust 3 i 4;
 - 3) jednostki sportowe i rekreacyjne realizują wymóg uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu przez wpis w rejestrze wejść i wyjść przystani, z której korzystają lub gdy korzystają z przystani morskiej lub innego miejsca postoju, w których nie prowadzi się całodobowej służby dyżurnej, przez zgłoszenie za pomocą Telefonicznego Automatu Zgłoszeniowego, udostępniając następujące dane:
 - a) nazwę lub numer rejestracyjny jednostki,
 - b) banderę,
 - c) liczbę osób na pokładzie,
 - d) miejsce lub port rozpoczęcia żeglugi oraz miejsce zacumowania - na wejściu lub miejsce rozpoczęcia żeglugi oraz port lub miejsce przeznaczenia - na wyjściu;
 - 4) środki łączności w portach prowadzących całodobową służbę dyżurną kapitanatu portu:
 - a) **Świnoujście:**
 - Nr tel. Oficer Dyżurny Portu: 91 4403 391, Bosman Portu: 91 4403 551,
 - Kanał 74 UKF (wywołanie: KAPITANAT ŚWINOUJŚCIE),
 - Kanał 10 UKF (wywołanie: BOSMANAT ŚWINOUJŚCIE),
 - Automat zgłoszeniowy, nr tel. 91 4403 593 (dla realizacji wymogu określonego w ppkt 3, automat obsługuje jednostki w porcie Świnoujście, Morskiej Przystani Rybackiej w Międzyzdrojach, Morskiej Przystani Pasażerskiej w Międzyzdrojach oraz w portach, przystaniach lub innych miejscach postoju, usytuowanych: w Kanale Piastowskim, w Cieśninie Świna, na Jeziorze Wicko Wielkie i Wicko Małe),
 - b) **Dziwnów:**
 - Nr tel. 91 381 3340,
 - Kanał 10 UKF (wywołanie: KAPITANAT DZIWNÓW),
 - Automat zgłoszeniowy, nr tel. 91 3221 799 (dla realizacji wymogu określonego w ppkt 3, automat obsługuje jednostki w portach Dziwnów, Kamień Pomorski, Mrzeżyno, Sierosław oraz w przystaniach lub innych miejscach postoju, usytuowanych: na Zalewie Kamieńskim i w Cieśninie Dziwna, na południe od portu Dziwnów, do mostu kolejowego w Wolinie),
 - c) **Trzebież:**
 - Nr tel. 91 312 8346,
 - Kanał 71 UKF (wywołanie: KAPITANAT TRZEBIEŻ),
 - Automat zgłoszeniowy, nr tel. 91 4213 541 (dla realizacji wymogu określonego w ppkt 3, automat obsługuje jednostki w portach Trzebież, Nowe Warpno, Wolin, Stepnica oraz w przystaniach lub innych miejscach postoju, usytuowanych: na Zalewie Szczecińskim, w Cieśninie Dziwna, na południe od mostu Kolejowego w Wolinie i na Roztoce Odrzańskiej),
 - d) **Szczecin:**
 - Nr tel. 91 4403 217,
 - Kanał 11 UKF (wywołanie: KAPITANAT SZCZECIN),
 - Automat zgłoszeniowy, nr tel. 91 4403 697.” (dla realizacji wymogu określonego w ppkt 3, automat obsługuje jednostki w portach Szczecin i Police);
- c) pkt 8 uchyla się.

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

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Andrzej Borowiec