

**ZARZĄDZENIE Nr 3**  
**DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE**

z dnia 6 kwietnia 2023 r.

**PRZEPISY PORTOWE**

*Tekst ujednolicony stan prawny na dzień 15 października 2024 r.*

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 457 z późn. zm.<sup>1)</sup>) oraz art. 84 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515, poz. 1604, poz. 2185, i poz. 2687 oraz z 2023 r. poz. 261) zarządza się, co następuje:

**DZIAŁ I**  
**CZĘŚĆ OGÓLNA**

**Rozdział 1**  
**Przepisy ogólne**

**§ 1.** 1. Przepisy zarządzenia, zwane dalej „Przepisami portowymi”, regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa ruchu statków, korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego i utrzymania porządku na obszarze morskich portów i morskich przystani, położonych w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na redach portów i torach wodnych prowadzących do morskich portów i przystani, a także na obszarze kotwiczowisk położonych poza w/w obszarami.

3. Obszar morskich portów i przystani oraz ich red obejmuje akwatorium i obszar lądowy, którego granice określają odrębne przepisy.

4. Przepisy portowe oraz informacje istotne dla bezpieczeństwa żeglugi, zamieszczone są na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie – [www.ums.gov.pl](http://www.ums.gov.pl) w zakładce „bezpieczeństwo morskie”

**§ 2.** Sprawy sanitarne, celne, ochrony przeciwpożarowej, radiokomunikacyjne oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich normują odrębne przepisy.

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

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 1079, poz. 1250, poz. 1604, poz. 2185, poz. 2515 i poz. 2687, oraz z 2023 r. poz. 261.

2. Przepisy portowe mają zastosowanie do okrętów i innych jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej i Policji, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

3. Przepisy § 8 ust. 2, § 85, § 89, § 91, § 100, § 101, § 115, § 139, 142 ust. 2, § 147 ust. 2, § 157, § 171 i § 202 nie mają zastosowania do zbiornikowców LNG wchodzących i wychodzących z portu zewnętrznego w Świnoujściu. W zakresie unormowanym w tych przepisach zbiornikowce LNG zobowiązane są do stosowania przepisów działu II rozdziału 6.

**§ 4.** Ilekcrc w przepisach portowych mowa jest o:

- 1) armatorze - oznacza to właściciela, operatora statku lub jakakolwiek osobę taką jak zarządca albo czarterujący, która przyjęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i po przyjęciu tej odpowiedzialności, zgodziła się przejąć wszelkie obowiązki oraz pełny zakres odpowiedzialności przewidziane w ISM Code;
- 2) cieczach łatwopalnych – oznacza to ciecze, które stanowią ładunek, a których temperatura zapłonu wynosi 60°C i poniżej według próby w tyglu zamkniętym;
- 3) funkcjonariuszu kapitanatu portu - oznacza to kapitana portu, oficera lub bosmana portu, operatora VTS, inspektora wydziału środowiska i inspektora państwa bandery oraz państwa portu;
- 4) holowniku – oznacza to każdy statek zajęty holowaniem, pchaniem, dopychaniem, odciąganiem innego statku lub zapewniający asystę w ramach prowadzonej usługi holowniczej, przeznaczony lub przystosowany do holowania innych statków;
- 5) jednostce pomocniczej żeglugi portowej – oznacza to jednostkę świadczącą usługi holownicze, cumowania, lodołamania lub pilotażu na torze wodnym Świnoujście – Szczecin, redzie i w portach lub pomiędzy portami w Szczecinie, Świnoujściu i Policach dla statków zawijających do tych portów lub nawigujących po torze wodnym Świnoujście – Szczecin;
- 6) IBC Code – oznacza to Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem;
- 7) IGC Code - oznacza to Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem;
- 8) IMDG Code - Międzynarodowy kodeks przewozu materiałów niebezpiecznych w formie opakowanej drogą morską;
- 9) IMO – oznacza Międzynarodową Organizację Morską;
- 10) IMSBC Code - oznacza to Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych;
- 11) ISM Code - oznacza to Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu;
- 12) ISPS Code - Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego;
- 13) Konwencji MARPOL – oznacza to Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, sporządzony w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101, z 2016 r. poz. 1979 oraz z 2017

- r. poz. 1449) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679);
- 14) Konwencji SOLAS 74 - oznacza to Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319, z 1986 r. poz. 177 oraz z 2017 r. poz. 142) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 1173);
  - 15) Konwencji STCW – oznacza to Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. ( Dz. U. z 1984 r., poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092);
  - 16) ładunkach niebezpiecznych - oznacza to:
    - a) towary, o których mowa w IMDG Code,
    - b) gazy ciekłe, o których mowa w rozdziale 19 IGC Code,
    - c) towary niebezpieczne w postaci stałych ładunków masowych określonych w części A-1 rozdziału VII konwencji SOLAS i IMSBC Code,
    - d) niebezpieczne substancje ciekłe o których mowa w rozdziale 17 IBC Code,
    - e) ładunki, których warunki przewozu określono zgodnie z paragrafem 1.1.3 IBC Code lub paragrafem 1.1.6 IGC Code;
  - 17) ładunkach zanieczyszczających - oznacza to:
    - a) oleje zdefiniowane w załączniku I do Konwencji MARPOL,
    - b) szkodliwe substancje płynne zdefiniowane w załączniku II do Konwencji MARPOL,
    - c) substancje szkodliwe zdefiniowane w załączniku III do Konwencji MARPOL;
  - 18) m.p.z.z.m. – oznacza to przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. nr 15, poz. 61, 62 i z 1984 r. Nr 23, poz. 106);
  - 19) zanieczyszczeniu – oznacza to zanieczyszczenie w rozumieniu przepisów konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzoną w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. ( Dz. U. z 2000 r. nr 28, poz. 346);
  - 20) nabrzeżu - oznacza to budowlę morską tworzącą obudowę brzegu akwenu portu albo przystani morskiej, przeznaczoną do postoju i przeładunku jednostek pływających, celów komunikacyjnych, spacerowych, pasażerskich, przemysłu stocznioowego albo do składowania ładunków;
  - 21) systemie zbierania i gromadzenia informacji – oznacza to Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji w rozumieniu art. 91 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;

- 22) podmiocie zarządzającym portem lub przystanią morską – oznacza to podmiot powołany do zarządzania portem lub przystanią morską lub podmiot wykonujący zadania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2022 r. poz. 1624 oraz z 2023 r. poz. 261);
- 23) porcie – oznacza to morski port lub morską przystań;
- 24) redzie – oznacza to obszar redy portów Świnoujście i Szczecin z wyznaczonym torem podejściowym do morskiego portu w Świnoujściu oraz kotwicowiskami, umożliwiającymi kotwiczenie statków oraz wykonywanie niektórych operacji portowych takich jak przeładunek, pobieranie paliwa i zaopatrzenia, wymiana załogi;
- 25) statku - oznacza to urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w rozumieniu art. 5 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 26) torze podejściowym do Świnoujścia – oznacza to tor wodny na Zatoce Pomorskiej prowadzący do morskiego portu w Świnoujściu;
- 27) wejściowym torze wodnym do portu zewnętrznego w Świnoujściu – oznacza to tor wodny prowadzący od toru podejściowego do Świnoujścia do portu zewnętrznego w Świnoujściu;
- 28) torze wodnym Świnoujście - Szczecin – oznacza to tor wodny łączący port w Świnoujściu z portem w Szczecinie, biegnący od główek wejściowych portu w Świnoujściu, kanałami Mielińskim i Piastowskim, przez Zalew Szczeciński i Roztokę Odrzańską, dalej rzeką Odrą i Przekopem Mieleńskim do północnej krawędzi obrotnicy na zakończeniu Przekopu Mieleńskiego;
- 29) urządzeniach portowych – oznacza to wszelkie urządzenia stałe, ruchome i pływające, przeznaczone do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania ładunków oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji portu;
- 30) użytkownikowi – oznacza to osobę fizyczną, prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, władającą odpowiednio urządzeniem portowym lub nieruchomością położoną w porcie jak właściciel, współwłaściciel, użytkownik wieczysty lub posiadającą takie urządzenie lub nieruchomość w zarządzie trwałym, użytkowaniu albo władającą urządzeniem lub nieruchomością na podstawie innego tytułu prawnego;
- 31) kapitanie statku – oznacza to również kierownika statku;
- 32) VTS – oznacza to System Kontroli Ruchu Statków (Vessel Traffic Services) obsługiwany przez Zespół Służb Kontroli Ruchu Statków Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Morskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie, realizujący zadania monitorowania i zarządzania ruchem statków oraz przekazywania informacji;
- 33) zalecanym obszarze ruchu – oznacza to obszar ograniczony krawędzią torów podejściowych do Świnoujścia po obu stronach tych torów, od pławy "N1" do pary pław "15-16", granicą kotwicowiska 1A i dalej granicą redy po stronie zachodniej oraz linią zachodniej granicy kotwicowisk 1B, 2A, 2B, kwarantannowego i dalej granicą redy po stronie wschodniej;

- 34) zbiornikowcu LNG – oznacza to statek do przewozu skroplonego gazu ziemnego;
- 35) żegludze osłoniętej – oznacza to żeglugę po morskich wodach wewnętrznych;
- 36) żegludze pasażerskiej wycieczkowej – oznacza to rejsy wycieczkowe statku pasażerskiego wykonywane po wodach portowych, wodach osłoniętych i redach portów bez zawijania do innych morskich portów;
- 37) żegludze portowej – oznacza to żeglugę w obrębie portów wraz z przyległymi akwenami oznaczonymi w załączniku nr 6;
- 38) porze dziennej – oznacza to przedział czasu od 30 minut przed wschodem słońca do 30 minut po zachodzie słońca;
- 39) porze nocnej – oznacza to przedział czasu poza godzinami zaliczanymi do pory dziennej;
- 40) grupie wielkościowej – oznacza to grupę wielkościową statku określoną w § 94 ust. 2, gdzie parametr zanurzenia „T” ustala się dla wody słodkiej;
- 41) środowisku morskim – oznacza to wody morskie znajdujące się w obszarze, o którym mowa w § 1 ust. i 2.

**§ 5.** 1. Korzystanie z morskich portów dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

2. Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zgody użytkownika tych urządzeń, o ile Przepisy portowe nie stanowią inaczej.

**§ 6.** 1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawuje odpowiednio właściwy terytorialnie kapitan portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

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 morskiego i utrzymania czystości na obszarach portowych w przypadku akwenu oraz lądu, jeżeli występuje z niego bezpośrednie oddziaływanie na ten akwen, sprawuje także Wydział Środowiska Urzędu Morskiego w Szczecinie.

**§ 7.** 1. Wszystkie osoby korzystające z portów i urządzeń portowych zobowiązane są do zachowania porządku oraz przedsięwzięcia środków ostrożności dla zachowania bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, szkód wobec innych podmiotów oraz szkód w środowisku morskim.

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

**§ 8.** 1. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu kapitan statku zobowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty statku, dokumenty ładunkowe i dokumenty załogi.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do osób odpowiedzialnych za eksploatację urządzeń portowych w zakresie okazywania wymaganych dokumentów stwierdzających uprawnienia do obsługi, względnie sprawność techniczną tych urządzeń.

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

2. Użytkownik ma obowiązek zapewnić funkcjonariuszom kapitanatu portu dostęp do statku oraz wstęp na place, do magazynów i innych obiektów portowych celem przeprowadzenia kontroli.

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

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

**§ 10.** 1. Funkcjonariusz kapitanatu portu ma prawo wydawać polecenia mające na celu zapobieganie zagrożeniu życia i zdrowia ludzkiego, środowiska morskiego oraz niebezpieczeństwom zagrażającym statkom, urządzeniom portowym i ładunkom oraz zwracania się, w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.

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

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

**§ 11.** Za przestrzeganie przepisów portowych odpowiadają w szczególności:

- 1) kapitan statku;
- 2) pilot morski;
- 3) użytkownik;
- 4) inne osoby niewymienione w pkt 1-3 korzystające z portu lub infrastruktury portowej.

## **Rozdział 2**

### **Ochrona środowiska morskiego**

**§ 12.** 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązany jest zapewnić statkom zawijającym do portu lub przystani, dostęp do portowych urządzeń do odbioru odpadów w miejscu postoju statku lub w miejscu lokalizacji stacjonarnego urządzenia odbiorczego.

2. Udostępnienie urządzeń odbiorczych i odbiór ze statku odpadów i pozostałości ładunkowych nie może powodować zakłóceń w ruchu statków oraz nieuzasadnionego przestoju statku.

3. Usługi odbioru i zagospodarowania odpadów ze statków na obszarze portu mogą być wykonywane tylko zgodnie z zasadami określonymi w portowym planie gospodarowania odpadami ze statków.

**§ 13.** 1. Odpady powinny być składane do odpowiednich pojemników.

2. Pojemniki do gromadzenia odpadów, o których mowa w ust. 1, powinny być zamykane i systematycznie opróżniane, a ich otoczenie stale utrzymywane w porządku i czystości.

3. Zabrania się wylewania odpadów płynnych do zbiorników na odpady stałe oraz składowania odpadów poza miejscami do tego przeznaczonymi.

**§ 14.** 1. Odprowadzanie ścieków i wód opadowych oraz roztopowych do urządzeń kanalizacyjnych, wód portowych i do ziemi regulują odrębne przepisy.

2. Zabrania się na obszarze portu emitowania zanieczyszczeń ze statku do atmosfery. Zakaz nie obejmuje emisji wynikającej z właściwej eksploatacji statku.

**§ 15.** 1. Zabrania się zanieczyszczania wód, terenów portowych, obiektów oraz urządzeń portowych.

2. W przypadku powstania zanieczyszczeń, sprawcy lub użytkownicy, obowiązani są je usunąć na własny koszt natychmiast lub w terminie określonym przez funkcjonariusza kapitanatu portu. W przypadku nieusunięcia zanieczyszczenia w terminie, funkcjonariusz kapitanatu portu może zarządzić ich usunięcie, a kosztami obciążyć sprawcę albo użytkownika.

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

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

**§ 16.** 1. Odpady olejowe i wody zaolejone należy zdawać ze statku do odpowiednich urządzeń odbiorczych. Podłączenie węża odbiorczego do końcówki rurociągu zdawczego wykonuje załoga statku zdającego.

2. Ścieki, zanieczyszczone wody z instalacji sanitarnych statku bez zawartości olejów lub zanieczyszczeń pozostałych po ładunkach należy zdawać przed opuszczeniem portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych, chyba że wolna pojemność zbiorników gwarantuje ich zatrzymanie na statku do czasu jego przybycia do miejsca umożliwiającego ich legalne usunięcie. Nie dotyczy to jednostek pomocniczej żeglugi portowej, które posiadają własne urządzenia do neutralizacji ścieków typu uznanego przez instytucję klasyfikacyjną.

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

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

4. Wody po umyciu ładowni lub zbiorników ładunkowych oraz pozostałości z czyszczenia spalin muszą być zdawane do urządzeń odbiorczych w porcie.

5. Przepisy ust. 1, 3 i 4 mają również zastosowanie do statków posiadających własne urządzenia typu uznanego przez instytucję klasyfikacyjną, zapewniające neutralizację odpadów wymienionych w tych ustępach.

6. Za wykonanie usługi odbioru odpadów wymienionych w ust. 1 - 4 odpowiada ten, kto w drodze umowy podjął się ich wykonania.

7. Zabrania się stosowania środków innych niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

8. Zabrania się w granicach portów stosowania systemów oczyszczania spalin z obiegiem otwartym.

**§ 17.** Jeżeli w czasie sprawowanego nadzoru lub wykonywanej kontroli okaże się, że istnieje możliwość zanieczyszczenia wód portowych ze statku, funkcjonariusz kapitanatu portu może zamknąć i zaplombować zawory systemu zęzowego i instalacji ścieków sanitarnych na okres przebywania statku w porcie.

**§ 18.** Pogłębienie i usunięcie do morza urobku uzyskanego przy pogłębianiu akwenów portowych lub torów wodnych może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia, określonego w odrębnych przepisach.

### **Rozdział 3**

#### **Utrzymanie porządku**

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

2. Użytkownicy ponoszą odpowiedzialność za szkody związane z zaniedbaniem wykonania obowiązku określonego w punkcie 1.

3. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą również osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności.

**§ 20.** Za utrzymanie porządku i bezpieczeństwa pasażerów, pojazdów i ładunków przewożonych przez promy portowe, odpowiedzialni są bezpośrednio ich kapitanowie.

**§ 21.** 1. Miejsca przebiegu podwodnych przewodów (kabli i rurociągów) powinny być oznaczone na lądzie, po obu końcach podwodnej części przewodów, tablicami



ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.

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

3. Tablice ostrzegawcze powinny być utrzymane w należyтым stanie, zapewniającym ich widoczność i czytelność, oraz oświetlone od zachodu do wschodu słońca i w warunkach ograniczonej widzialności.

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

5. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zwolnić użytkownika urządzenia z obowiązku oznakowania trasy kabli i rurociągów.

**§ 22.** 1. Morskie budowle hydrotechniczne powinny być od strony wody oznakowane znakami nawigacyjnymi.

2. Wystawianie i utrzymanie w należyтым stanie oznakowania nawigacyjnego spoczywa na użytkowniku budowli. Użytkownik budowli winien przystąpić niezwłocznie do naprawy awarii oznakowania nawigacyjnego, a o wszelkich niesprawnościach tego oznakowania, poinformować kapitanat portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

3. Znaki nawigacyjne, o których mowa w ust. 1 powinny być zgodne z wymogami określonymi w odrębnych przepisach, a ich umiejscowienie i kolor uzgodniony z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.

4. W uzasadnionych przypadkach, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zwolnić użytkownika budowli z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.

**§ 23.** 1. Przejścia żeglugowe pod mostami powinny być oznakowane w porze dziennej i nocnej. Za utrzymanie oznakowania odpowiada właściciel obiektu.

2. Oznakowanie, o którym mowa w ust. 1 powinno być zgodne z wymogami określonymi w odrębnych przepisach i uzgodnione z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.

**§ 24.** Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne podobne 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.

**§ 25.** 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 natychmiast zawiadomić o tym kapitanat portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

2. Przedmioty, o których mowa w ust.1, powinny być niezwłocznie lub w terminie wyznaczonym przez kapitana portu, wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły. W przypadku niewydobycia utraconych przedmiotów w terminie określonym przez kapitanat portu, kapitan portu może zarządzić ich wydobywanie, a kosztami obciążyć właściciela.

**§ 26.** 1. Wykonywanie rybołówstwa komercyjnego oraz wystawianie sprzętu rybackiego jest dozwolone tylko poza granicami portów, w odległości nie mniejszej niż 200 m od granic toru wodnego Świnoujście – Szczecin i toru podejściowego do Świnoujścia, oraz w odległości nie mniejszej niż 150 m od osi pozostałych torów wodnych, granic red lub kotwicowisk, z zastrzeżeniem ust. 3

2. Dokonywanie połowów narzędziami ciągnionymi lub włączonymi w granicach red i kotwicowisk wymaga każdorazowo zgody VTS.

3. . Zabrania się uprawiania rybołówstwa komercyjnego oraz wystawiania sprzętu rybackiego w granicach portów, z wyjątkiem przypadków określenia funkcji danego akwenu jako obszaru przeznaczonego do połowu organizmów morskich w celach zarobkowych w planie zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych. Postanowienia ust.1 stosuje się odpowiednio.

**§ 27.** 1. Ratownictwo statków, które uległy wypadkowi morskiemu, w szczególności, na których powstał pożar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, normują przepisy odrębne.

2. O wystąpieniu zdarzeń, o których mowa w ust. 1, należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i VTS oraz w zależności od potrzeb - Służbę SAR, Portową lub Państwową Straż Pożarną.

3. Kapitan portu koordynuje działania ratownicze do czasu przejęcia ogólnego kierownictwa akcji ratowniczej przez właściwą służbę.

**§ 28.** 1. Kapitan portu może, na czas oznaczony, wprowadzić zakaz lub ograniczenie ruchu w porcie, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa żeglugi lub ochrona środowiska morskiego. Wprowadzane zakazy lub ograniczenia ruchu w porcie podaje się do wiadomości w postaci ostrzeżenia nawigacyjnego lub komunikatu kapitana portu.

2. Jeżeli ograniczenie lub zamknięcie ruchu dotyczy nabrzeży, pomostów lub przystani, do ich użytkowników należy obowiązek wykonania i rozmieszczenia tablic informacyjnych i znaków ostrzegawczych.

**§ 29.** Kapitan portu może zarządzić usunięcie statku z portu lub zmianę miejsca jego postoju, w przypadku stwierdzenia, że istnieje ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa dla innych statków znajdujących się na terenie portu, lub ryzyko zagrożenia dla bezpieczeństwa państwa.

**§ 30.** Próby syren okrętowych na obszarze portu mogą odbywać się wyłącznie w porze dziennej po każdorazowym poinformowaniu kapitanatu portu.

**§ 31.** Zabrania się na obszarze portów:

- 1) usuwania, uszkodzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych, środków ratunkowych, sygnałowych i pirotechnicznych;
- 2) usuwania, uszkodzania i przesuwania pław nawigacyjnych, beczek, pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych;
- 3) manewrowania statkiem w sposób mogący spowodować przesunięcie lub uszkodzenie oznakowania nawigacyjnego i urządzeń, o których mowa w pkt 2;
- 4) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych;
- 5) używania radiostacji okrętowej z wyjątkiem UKF;
- 6) chodzenia i przebywania w miejscach, gdzie jest to zabronione oraz niszczenia roślinności;
- 7) splukiwania nadbudówek i pokładów statków, z wyjątkiem statków pasażerskich i jednostek pomocniczych żeglugi portowej splukiwanych wodą słodką;
- 8) chodzenia i jeżdżenia po lodzie;
- 9) kąpiei, o ile Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie nie wyznaczy miejsca, gdzie kąpiel jest dozwolona;
- 10) polowań;
- 11) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje;
- 12) połowu ryb z urządzeń nawigacyjnych, mostów i urządzeń portowych.

**§ 31a.** 1. Każdorazowe podjęcie prac polegających na całkowitym lub częściowym demontażu statków lub na zmianie parametrów użytkowych i technicznych istniejących statków nieobjętych rozporządzeniem PE i Rady ( UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE, wymaga zawiadomienia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z wyprzedzeniem co najmniej dwóch tygodni.

2. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1 zawiera:

- 1) nazwę i wielkość statku;
- 2) określenie armatora albo właściciela statku oraz dokumenty potwierdzające prawo własności lub dysponowania statkiem;
- 3) określenie daty rozpoczęcia i zakończenia prac;
- 4) określenie miejsca wykonywania prac (opis + mapa), wraz z informacją o prawie do dysponowania nieruchomością;
- 5) wyszczególnienie planowanych prac (opis metody „krok po kroku”, rodzaj używanego sprzętu, opis procedury usuwania paliwa, olejów, szlamów, ścieków, pozostałości ładunkowych i innych materiałów przed cięciem statku, sposób postępowania z powstającymi odpadami);
- 6) opis zabezpieczenia środowiska przed zanieczyszczeniami (sposoby zapobiegania zanieczyszczeniom i ich usuwania), oraz środki zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi;

7) uzasadnienie potrzeby dokonywania prac.

3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, w terminie 7 dni od dnia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1 określa warunki wykonywania prac określonych w ust. 1.

**§ 32.** Zabrania się bez zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie:

- 1) wykonywania prac hydrotechnicznych;
- 2) wykonywania prac podwodnych;
- 3) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach;
- 4) *skreślony*
- 5) postoju wraków i jednostek wycofanych z eksploatacji;
- 6) ustawiania pali do cumowania na wodzie i lądzie.

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

- 1) wykonywania prób stateczności statku;
- 2) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu;
- 3) wydobywania przedmiotów zatopionych i nurkowania;
- 4) urządzania imprez sportowych oraz rozrywkowych na wodzie;
- 5) uprawiania narciarstwa wodnego, kajakarstwa, wioślarstwa, płetwonurkowania oraz żeglugi na jednostkach pływających o charakterze sportowo-rekreacyjnym, takich jak: rowery wodne, łodzie wiosłowe, deski z żaglem, i pontony bez napędu mechanicznego;
- 6) piaskowania, skrobania i malowania zewnętrznych części kadłuba statku;
- 7) rozpalania ognisk;
- 8) uprawiania żeglugi w basenie portu zewnętrznego w Świnoujściu przez jednostki sportowo-rekreacyjne, rybackie oraz statki żeglugi pasażerskiej wycieczkowej;
- 9) cumowania burta w burtę, z wyjątkiem jednostek sportowo-rekreacyjnych cumujących w marinach.

2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, nie dotyczy przypadków określonych w § 25, oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

3. Każdorazowe rozpoczęcie i zakończenie prac podwodnych przez nurka należy zgłosić drogą radiową UKF na kanale roboczym do właściwego terytorialnie kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

4. Zakaz określony w ust. 1 pkt 6 nie dotyczy terenów przeznaczonych na działalność stoczniowo-remontową.

**§ 34.** 1. Zabrania się bez powiadomienia kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje:

- 1) zatapiania doków;
- 2) pozostawiania urządzeń przeładunkowych wystających na wodę poza obrys statku lub nabrzeża;
- 3) rozpoczęcia oraz zakończenia prac hydrotechnicznych.

2. Zabrania się bez uzyskania zgody kapitana portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, opuszczania na wodę łodzi ze statków.

## **Rozdział 4**

### **Nabrzeża i przystanie**

**§ 35.** Konstrukcja i wyposażenie nabrzeży i przystani powinny zapewniać bezpieczne cumowanie, postój i odcumowanie statków.

**§ 36.** 1. Zabrania się użytkowania nabrzeża lub innego miejsca cumowania statku w sposób niezgodny z warunkami określonymi w dokumentach technicznych tych obiektów.

2. Zabrania się cumowania statku przy nabrzeżu lub innym obiekcie, o zanurzeniu przekraczającym dopuszczalne zanurzenie określone dla danego miejsca.

**§ 37.** 1. Użytkownik nabrzeża portowego oddając je do eksploatacji powinien posiadać:

- 1) atest czystości dna stwierdzający, że pas dna o szerokości 50 m wzdłuż całego nabrzeża oraz umocniony pas dna został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne, ograniczające eksploatację nabrzeża portowego bądź zagrażające bezpieczeństwu jednostek pływających;
- 2) plan batymetryczny w skali 1:1000 lub większej, sporządzony lub zatwierdzony przez Urząd Morski w Szczecinie albo Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, wykonany w pasie dna o szerokości 50 m wzdłuż całego nabrzeża;
- 3) dokument dopuszczający urządzenia cumownicze do użytkowania lub w przypadku braku takiego dokumentu, ekspertyzę stanu technicznego urządzeń cumowniczych, wykonaną przez rzeczoznawcę;
- 4) dokumentację określającą przeznaczenie i sposób użytkowania nabrzeża.

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

3. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest okresowo wykonywać pomiary batymetryczne i badania czystości dna akwenów przylegających do nabrzeży niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres pomiarów batymetrycznych i badań określają odrębne przepisy. Użytkownik nabrzeża zobowiązany jest utrzymywać ciągłość ważności dokumentu określającego maksymalne dopuszczalne zanurzenie statku przy nabrzeżu.

4. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zobowiązać użytkownika do przeprowadzenia prac, o których mowa w ust. 3, w innych terminach, niż to wynika z przepisów oraz do przedstawienia okresowych badań wytrzymałości urządzeń cumowniczych i odbojowych o ile będą tego wymagały względy bezpieczeństwa żeglugi.

5. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest utrzymywać w należyłym stanie na swój koszt i ryzyko, w ciągłej sprawności urządzenia cumownicze, odbojowe, drabinki wyjściowe, oświetlenie, oraz utrzymywać porządek na nabrzeżach i przystaniach

przez siebie eksploatowanych zgodnie z zasadami bezpieczeństwa, w tym w szczególności dokonywać sprzątanía, usuwania oblodzenia lub śniegu, bieżących remontów, konserwacji i naprawy uszkodzeń powstałych w związku z eksploatacją nabrzeża. Wszelkie usterki wyposażenia powinny być usuwane bezzwłocznie.

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

7. 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.

**§ 38.** 1. Wszystkie linie cumownicze w portach w porze nocnej lub w warunkach ograniczonej widzialności muszą być oświetlone. Oświetlenie powinno być koloru białego.

2. Punkty świetlne powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby nie utrudniać rozpoznawania świateł oznakowania nawigacyjnego, instalowanego w porcie oraz na jednostkach pływających, a także aby nie powodować oślepienia manewrujących na przyległym akwenie statków.

3. Źródła światła mogące utrudniać widoczność świateł nawigacyjnych w kierunku z jednostki pływającej na ląd muszą być:

- 1) oddalone od osi nabeźnika świetlnego i świateł nawigacyjnych;
- 2) przesłonięte od strony wody, w celu uniemożliwienia bezpośredniego padania promieni świetlnych poza linię cumowniczą lub odwodną krawędź budowli morskiej.

**§ 39.** 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 sprawny technicznie, rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200 m, w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, a w porze nocnej wystarczająco oświetlony.

2. Kapitan portu może zwolnić użytkownika od obowiązku wynikającego z ust. 1, o ile budowla hydrotechniczna jest wyposażona w konstrukcję zabezpieczającą przed wpadnięciem do wody.

**§ 40.** 1. Nabrzeża, pomosty i przystanie powinny być wyposażone w:

- 1) dostateczną ilość urządzeń cumowniczych, umożliwiających prawidłowe i bezpieczne cumowanie statków;
- 2) urządzenia odbojowe zabezpieczające statki i nabrzeża oraz przystanie przed uszkodzeniem w czasie wykonywania manewrów cumowania.

2. Przystanie promowe i pasażerskie powinny być dodatkowo wyposażone w:

- 1) ruchome urządzenia służące do wyrównywania poziomu nabrzeża z poziomem pokładu statku na najjazdach przeznaczonych dla pojazdów kołowych;

- 2) ruchome schodnie przeznaczone wyłącznie do komunikacji osobowej pomiędzy przystanią i statkiem; schodnie te winny być zabezpieczone oraz posiadać świadectwo prób technicznych, wydane przez uprawnioną instytucję;
- 3) tablice informacyjne wystawione w widocznym miejscu, zawierające informacje o rozkładzie ruchu promów lub statków pasażerskich oraz o warunkach przewozu pasażerów i pojazdów.

3. Plażowe przystanie rybackie powinny być dodatkowo wyposażone w:

- 1) atestowane urządzenia techniczne do wyciągania łodzi rybackich na brzeg, wyposażone w sygnalizację świetlno-dźwiękową, informującą o uruchomieniu napędu;
- 2) tablice koloru czerwonego z białymi napisami o treści "Przystań Rybacka";
- 3) tablice informacyjne o zakazie wstępu podczas pracy wyciągarek;
- 4) tablice informacyjne zawierające wyciąg z Przepisów portowych, w zakresie dotyczącym morskich przystani rybackich.

4. Obowiązki określone w ust. 3 pkt 1 wykonuje użytkownik, a określone w pkt 2-4 podmiot zarządzający morską przystanią rybacką.

**§ 41.** Przejścia na przystaniach promowych i pasażerskich dla pasażerów wchodzących i schodzących ze statków powinny być wygradzone w taki sposób, aby umożliwiały bezpieczną komunikację, utrzymywanie porządku oraz przeprowadzenie kontroli ilości przewożonych pasażerów, jak również wykluczały możliwość powstania tłoku wśród pasażerów, który mógłby narazić ich na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia.

**§ 42.** Użytkownik przystani promowej lub pasażerskiej odpowiada za bezpieczeństwo ludzi i porządek na przystani.

## **DZIAŁ II PRZEPISY NAWIGACYJNE**

### **Rozdział 1 Zasady ogólne**

**§ 43.** Kapitan statku zobowiązany jest, przed rozpoczęciem żeglugi, zapoznać się z aktualnymi warunkami pogodowymi i prognozą meteorologiczną na rejon planowanej żeglugi.

**§ 44.** Kapitan statku podejmuje decyzję o wyjściu w morze z portu na podstawie warunków określonych w dokumentach bezpieczeństwa statku oraz aktualnych i prognozowanych warunków hydrometeorologicznych.

**§ 45.** 1. Statek nie może wejść do portu ani wyjść z portu bez zezwolenia kapitanatu portu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Od obowiązku uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 zwolnione są statki zobowiązane do korzystania z VTS oraz okręty Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, których dowódcy obowiązani są przed wejściem do portu oraz przed opuszczeniem portu, przekazać do kapitanatu portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, informację o nazwie okrętu i sygnał rozpoznawczy.

**§ 46.** 1. W celu uzyskania zezwolenia, o którym mowa w § 45 ust. 1, statek powinien nawiązać łączność radiotelefoniczną lub telefoniczną z kapitanatem portu i VTS tam, gdzie system ten obowiązuje, na częstotliwościach i według zasad określonych w załączniku nr 5.

2. Niezależnie od postanowień § 70, każdy statek wyposażony w radiostację UKF, stanowiącą obowiązkowy element wyposażenia jednostki, zobowiązany jest, w czasie, gdy nawiguje, cumuje lub zamierza włączyć się do ruchu, do prowadzenia ciągłego nasłuchu na kanale roboczym VTS tam, gdzie system ten obowiązuje lub kapitanatu portu.

**§ 47.** 1. Wszystkie statki zobowiązane na podstawie odrębnych przepisów do posiadania urządzenia AIS powinny, utrzymywać to urządzenie w ciągłym działaniu, z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania IMO stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej, lub gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie urządzenia systemu AIS w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa lub ochrony statku.

2. W przypadku, gdy kapitan statku zdecyduje o wyłączeniu statkowego urządzenia AIS, jest on zobowiązany natychmiast powiadomić o tym służbę VTS za pomocą dostępnych środków łączności, podając przyczynę wyłączenia.

**§ 48.** Statki o długości całkowitej 20 m i więcej oraz statki uprawnione do zarobkowego przewozu pasażerów, w czasie ich przewozu, nie mogą uprawiać żeglugi w obszarze portu bez zezwolenia kapitanatu portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

**§ 49.** Statek może wyjść z portu po dokonaniu odprawy granicznej, celnej i sanitarnej, o ile taka odprawa jest wymagana odrębnymi przepisami.

## **Rozdział 2**

### **Zgłoszenia statków i system meldunkowy**

**§ 50.** 1. Zgłoszenia i informacje należy składać za pomocą systemu zbierania i gromadzenia informacji.



2. W przypadku awarii systemu zbierania i gromadzenia informacji lub braku nadania uprawnień do systemu, wszelkie dokumenty i informacje składane za pomocą tego systemu należy przesłać do kapitanatu portu w formie pisemnej, drogą elektroniczną lub faksem.

**§ 51.** Kapitan statku pasażerskiego przekazuje rejestr ruchu pasażerskiego poprzez system zbierania i gromadzenia informacji. W przypadku awarii systemu zbierania i gromadzenia informacji, informację o pasażerach kapitan przekazuje drogą radiową w momencie zgłoszenia statku przed wejściem do portu, przed wyjściem z portu oraz na każde żądanie kapitanatu portu lub VTS.

**§ 52.** 1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku, zobowiązany jest złożyć zgłoszenie wstępne statku, które powinno zawierać:

- 1) dane o ochronie statku wymagane ISPS Code;
- 2) dane kontaktowe Osoby Wyznaczonej ISM (Designated Person ISM) oraz osoby udzielającej szczegółowej informacji na temat ładunku, jeżeli zgłaszany statek przewozi ładunek niebezpieczny lub zanieczyszczający;
- 3) dane o ładunku niebezpiecznym lub zanieczyszczającym na zasadach określonych w § 59;
- 4) klasę statku według INF Code, zgodnie z Prawidłem 14.2 rozdziału VII Konwencji SOLAS tam, gdzie ma to zastosowanie;
- 5) przewidywany czas wyjścia z portu (ETD);
- 6) informację o całkowitej liczbie osób na pokładzie statku;
- 7) informację o kategorii szkodliwości ładunku w przypadku przewozu chemikaliów płynnych luzem.

2. Do zgłoszenia wstępnego statku należy dołączyć:

- 1) listę pasażerów - w przypadku statków przewożących do 12 pasażerów - formularz IMO FAL FORM 6;
- 2) zgłoszenie rzeczy załogi - formularz IMO FAL FORM 4;
- 3) zgłoszenie zasobów statku - formularz IMO FAL FORM 3;
- 4) listę załogi - formularz IMO FAL FORM 5;
- 5) zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego - formularz IMO FAL FORM 2 lub odpowiednio formularz IMO FAL FORM 7;
- 6) morską deklarację o stanie zdrowia.

3. Statek odbywający regularne podróże pomiędzy portami krajów członkowskich Unii Europejskiej może być zwolniony z części lub całości obowiązków określonych w ust. 1 - 2 na mocy odrębnych przepisów.

**§ 53.** Statki, z wyłączeniem okrętów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, statków Straży Granicznej i Policji, statków pełniących specjalną służbę państwową, statków rybackich oraz statków sportowych uprawnionych do przewozu nie więcej niż

12 osób, wraz ze zgłoszeniem wstępnym powinny przekazać informację o odpadach znajdujących się na statku.

**§ 54.** Zgłoszenie wstępne statku należy złożyć najpóźniej na 24 godziny przed wejściem statku do portu przeznaczenia lub przybyciem do miejsca obsadzenia statku pilotem, a jeżeli podróż statku trwa krócej niż 24 godziny - niezwłocznie po wyjściu statku z ostatniego portu, natomiast w sytuacji, jeżeli w tych terminach port przeznaczenia nie jest znany – niezwłocznie, gdy kapitan uzyska taką informację.

**§ 55.** Kapitan lub upoważniony przedstawiciel statku podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu do przeprowadzenia rozszerzonej inspekcji państwa portu, zobowiązany jest zgłosić przybycie statku do portu lub na kotwiczowisko tego portu nie później niż 72 godziny przed przybyciem.

**§ 56.** Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku, niezwłocznie po przybyciu statku do portu jest zobowiązany złożyć zgłoszenie wejścia do portu - formularz IMO FAL FORM1.

**§ 57. 1.** Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku, przed wyjściem statku z portu jest zobowiązany złożyć:

- 1) zgłoszenie wyjścia z portu - formularz IMO FAL 1;
- 2) listę pasażerów - formularz IMO FAL FORM 6;
- 3) listę załogi - formularz IMO FAL FORM 5;
- 4) zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego - formularz IMO FAL FORM 2 lub formularz IMO FAL FORM 7;
- 5) zgłoszenie zasobów statku - formularz IMO FAL FORM 3.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 należy składać za pomocą systemu zbierania i gromadzenia informacji.

**§ 58. 1.** Z obowiązku składania informacji, o których mowa w § 52 ust. 1 i 2, § 56 i § 57, zwalnia się:

- 1) jednostki pływające Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Policji, Służby Celno-Skarbowej, inne statki pełniące specjalną służbę państwową;
- 2) statki o wartości historycznej o długości całkowitej do 45 m;
- 3) statki rybackie o długości do 24 m;
- 4) jachty morskie i śródlądowe;
- 5) statki pasażerskie uprawiające żeglugę pasażerską wycieczkową;
- 6) statki żeglugi śródlądowej uprawiające żeglugę osłoniętą, o ile nie przewożą ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających;
- 7) jednostki pomocniczej żeglugi portowej.

2. Z obowiązku składania informacji zawartych w § 52 ust. 2, § 56 i § 57, zwalnia się:

- 1) statki rybackie o długości do 45 m;

- 2) statki o pojemności brutto poniżej 300, nie przeznaczone do przewozu ładunków i pasażerów z wyjątkiem ruchomych platform wiertniczych;
- 3) statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300 w żegludze krajowej, gdy nie przewożą pasażerów. Statki te składają jednak formularz ewidencyjny w transporcie morskim.

3. Z obowiązku składania informacji zawartych w § 52 ust. 2, § 57, pod warunkiem uzyskania zwolnienia ze składania zgłoszenia wstępnego statku, zwalnia się:

- 1) statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300 uprawiające regularną żeglugę osłoniętą;
- 2) statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300 uprawiające regularną żeglugę pomiędzy portami Zatoki Pomorskiej.

**§ 59.** 1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, najpóźniej przy wyjściu z portu załadunku, powinien przekazać do kapitanatu portu informacje na temat przewożonego ładunku za pomocą systemu zbierania i gromadzenia informacji. Jeżeli port przeznaczenia lub kotwiczowisko, na którym statek zamierza kotwiczyć w drodze do portu przeznaczenia nie jest znane, zgłoszenia należy dokonać niezwłocznie, gdy kapitan statku uzyska taką informację.

2. Kapitan statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, który opuszcza port, lub jego upoważniony przedstawiciel powinien z co najmniej 4 - godzinnym wyprzedzeniem, za pomocą systemu zbierania i gromadzenia informacji przekazać do kapitanatu portu informacje na temat przewożonego ładunku.

3. Przepis ust. 1 i 2 ma odpowiednio zastosowanie do zbiornikowca nieodgazowanego po przewozie gazów, cieczy łatwopalnych, olejów zdefiniowanych w załączniku I do Konwencji MARPOL oraz do zbiornikowca nieumytego po przewozie chemikaliów płynnych o kategorii szkodliwości X. Informacje na temat ostatniego przewożonego ładunku kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przekazuje w formie manifestu ładunku niebezpiecznego z wykazaną ilością ładunku: "0".

**§ 60.** 1. Kapitan statku rybackiego o przynależności państwowej innej niż przynależność państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub jego upoważniony przedstawiciel, przed wejściem do portu zobowiązany jest, co najmniej na 3 dni robocze przed planowanym czasem przybycia, a jeżeli podróż statku trwa krócej niż 3 dni robocze - niezwłocznie po zakończeniu połowów albo po wyjściu statku z ostatniego portu, a gdy port przeznaczenia objęty niniejszymi przepisami nie jest znany wcześniej – niezwłocznie, gdy kapitan uzyska taką informację, przekazać, za pośrednictwem kapitanatu portu, właściwym organom administracji rybołówstwa morskiego wymagane prawem informacje.

2. Informacje określone w ust. 1 mogą zostać przekazane wraz ze zgłoszeniem spodziewanego przybycia poprzez system zbierania i gromadzenia informacji pod warunkiem zachowania terminów, o których mowa w ust.1.

3. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku rybackiego o przynależności państwowej innej niż przynależność państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zobowiązany jest do niezwłocznego przekazania właściwemu terytorialnie organowi administracji rybołówstwa morskiego danych dotyczących produktów rybołówstwa deklarowanych do wyładunku.

**§ 61.** 1. Kierownicy statków rybackich, przy zgłaszaniu wyjścia z portu, przystani lub innego miejsca postoju, obowiązani są podać drogą radiową do kapitanatu portu informacje dotyczące ilości osób na pokładzie, planowanego akwenu połowowego i przewidywanego czasu powrotu. Powrót jednostki powinien być niezwłocznie zgłoszony do kapitanatu portu.

2. Kierownicy statków rybackich w portach, przystaniach lub innych miejscach postoju, w których nie prowadzi się całodobowej służby dyżurnej, obowiązani są przekazywać informacje o wyjściu, ilości osób na pokładzie, przewidywanym czasie powrotu, planowanym akwencie połowowym i o fakcie powrotu w sposób określony komunikatem właściwego kapitana portu.

3. W morskich przystaniach rybackich kierownicy łodzi rybackich zobowiązani są prowadzić rejestr wyjść i wejść do przystani zawierający dane, o których mowa w ust. 1 i przechowywać go na terenie przystani właściwej dla miejsca bazowania łodzi.

4. Statki rybackie przed wyjściem w morze mogą zostać poddane kontroli dokumentów jednostki, załogi oraz wyposażenia, przez funkcjonariuszy kapitanatu portu.

**§ 62.** 1. Zarządzający przystaniami przeznaczonymi dla jednostek sportowych i rekreacyjnych, zobowiązani są prowadzić rejestry wejść i wyjść tych jednostek i okazywać je na żądanie funkcjonariusza kapitanatu portu.

2. Kierownik jednostki sportowej lub rekreacyjnej jest zobowiązany do dokonania wpisu do rejestru, o którym mowa w ust. 1, zawierającego informacje związane z bezpieczeństwem żeglugi jednostki, ze szczególnym uwzględnieniem nazwy lub numeru jednostki, bandery, czasu wejścia, czasu wyjścia, liczby osób na pokładzie, portu docelowego lub planowanego rejonu żeglugi oraz przewidywanego czasu powrotu.

3. 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.

**§ 63.** 1. Statek nie może wejść do portu, uprawiać żeglugi w jego obszarze ani wyjść z portu bez zezwolenia oraz określenia warunków przez kapitana portu, jeżeli stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności, gdy:

- 1) holuje wraki;
- 2) holuje jednostki o szerokości całkowitej większej niż 30 m;
- 3) holuje jednostki bez własnego napędu o długości całkowitej powyżej 50 m;
- 4) posiada przecieki kadłuba albo na którym w czasie podróży miał miejsce pożar;

- 5) z powodu doznanych uszkodzeń może spowodować zanieczyszczenie środowiska;
- 6) według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej stwarza zagrożenie epidemiczne;
- 7) posiada zakaz wstępu do portów państw członków Memorandum Paryskiego;
- 8) posiada zakaz wstępu do portów Unii Europejskiej oraz został zgłoszony w systemie zbierania i gromadzenia informacji.

2. Statek nie może wejść do portu ani uprawiać żeglugi w jego obszarze bez zezwolenia oraz określenia warunków przez kapitana portu, jeżeli:

- 1) nie złoży w terminie zgłoszenia wstępnego statku;
- 2) jest załadowany powyżej dopuszczalnych, określonych certyfikatem, granic zanurzenia statku;
- 3) jest nadmiernie przegłębiony, wykazuje niebezpieczny przechył lub stan załadowania może powodować ograniczenia manewrowe;
- 4) nie posiada ważnych dokumentów bezpieczeństwa statku;
- 5) doznał awarii urządzeń statkowych mających istotny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

3. Zabrania się uprawiania żeglugi w porcie statkom, które utraciły dokumenty bezpieczeństwa statku w czasie postoju w porcie.

**§ 64.** Statki wymienione w § 63 ust. 1 i 2, przed przybyciem na redę (kotwiczowisko), lub przed rozpoczęciem żeglugi, powinny zawiadomić właściwy kapitanat portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa, porządku portowego lub niezłożenia w terminie zgłoszenia wstępnego.

**§ 65. 1.** Zabrania się wyjścia z portu statkom które:

- 1) wykazują niebezpieczny przechył;
- 2) nie posiadają ważnych dokumentów dotyczących bezpieczeństwa statku;
- 3) nie spełniają wymagań określonych w dokumentach bezpieczeństwa;
- 4) podlegają zatrzymaniu na podstawie orzeczenia sądu;
- 5) zatrzymano przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitana portu;
- 6) zostały zatrzymane przez Straż Graniczną lub Służbę Celno - Skarbową;
- 7) według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej – stwarzają zagrożenie wywołania chorób zakaźnych;
- 8) nie zdały w porcie nieczystości, o których mowa w § 16 ust. 1-3;
- 9) stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa z powodu ograniczonej zdolności sprawowania osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku przez kapitana statku;
- 10) zostały zatrzymane tymczasowo na wniosek wierzyciela lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, celem zabezpieczenia należności finansowych;
- 11) nie poddały się obowiązkowym inspekcjom PSC;
- 12) nie złożyły dokumentów, o których mowa w § 56 i § 57, z zastrzeżeniem § 58;
- 13) są załadowane powyżej dopuszczalnych, określonych certyfikatem, granic zanurzenia statku;

14) mają awarię urządzeń mających istotny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

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

**§ 66.** 1. Statek o tonażu brutto przekraczającym 1000 ton nie może wejść do portu ani go opuścić, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, wydanej lub poświadczonej przez właściwy organ.

### **Rozdział 3** **Korzystanie z VTS**

**§ 67.** Korzystanie z VTS jest obowiązkowe dla statków znajdujących się lub zamierzających wejść w obszar VTS:

- 1) z własnym napędem, zespołów holowanych lub pchanych o długości całkowitej 20 m i więcej - w czasie, kiedy nawigują;
- 2) z ładunkiem niebezpiecznym lub zanieczyszczającym;
- 3) uprawnionych do zarobkowego przewozu pasażerów - w czasie ich przewozu.

**§ 68.** Korzystanie z VTS może zostać rozszerzone na każdy statek w drodze albo stojący na kotwicy, na wodach żeglownych obszaru VTS w zakresie, jaki VTS uzna za konieczny.

**§ 69.** 1. Obszar właściwości VTS Świnoujście określa załącznik nr 1, natomiast obszar właściwości VTS Szczecin – załącznik nr 2.

2. VTS prowadzi na obszarze swej właściwości następujące usługi:

- 1) informuje o warunkach panujących na obszarze VTS, a w szczególności o:
  - a) wszelkich niebezpieczeństwach,
  - b) skupiskach statków,
  - c) natężeniu ruchu,
  - d) meteorologicznych i hydrologicznych warunkach środowiska morskiego,
  - e) stanie oznakowania nawigacyjnego,
  - f) przewidywanych spotkaniach statków,
  - g) nazwach zbliżających się statków, typie, pozycji, niebezpiecznych warunkach manewrowania, jeżeli takie występują oraz zamiarach manewrowych, jeżeli takie były zgłaszane,
  - h) lokalnych operacjach oraz warunkach portowych, takich jak ruch poprzeczny promów, pogłębiarek i innych,

- i) dostępności kotwicowisk;
- 2) zarządza ruchem statków oraz prowadzi jego kontrolę, wydając instrukcje, zalecenia i nakazy, służące w szczególności:
  - a) planowaniu ruchu statków w obszarze VTS,
  - b) udzielaniu zgody statkom na wejście do portu lub wyjście statku z portu,
  - c) wyznaczaniu czasu wejścia lub wyjścia statków z określonych obszarów VTS,
  - d) wyznaczaniu punktów meldunkowych i procedur zachowania się,
  - e) nakładaniu na statki wymagań dotyczących kolejności i priorytetów przejścia torem wodnym,
  - f) kontroli przestrzegania przez statki przepisów ruchu w wyznaczonych trasach przepływu.

2. Informacje, o których mowa w ust.1 pkt 1) są nadawane w trakcie korespondencji przewidzianej systemami meldunkowymi w obszarach VTS Świnoujście i Szczecin, a także dodatkowo, gdy VTS uzna to za celowe albo na żądanie statku znajdującego się lub zamierzającego wejść w obszar VTS.

3. Informacje o utrudnieniach w żegludze o charakterze stałym w obszarach VTS, są zamieszczone na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie w zakładce „bezpieczeństwo morskie”.

**§ 70.** 1. Każdy statek korzystający z VTS powinien prowadzić nasłuch na wyznaczonych częstotliwościach, określonych w instrukcji łączności stanowiącej załącznik nr 5.

2.Statek ma obowiązek bez zwłoki odpowiadać na wywołania VTS i porozumiewać się z operatorem w języku polskim albo angielskim.

3. Kapitan statku, bez względu na to, czy korzysta z VTS, powinien tak wcześnie jak to możliwe, informować VTS o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na podejmowane przez VTS działania, w szczególności o:

- 1) ofiarach wypadków morskich;
- 2) każdym przypadku mającym wpływ na bezpieczeństwo statku, w szczególności takim jak zderzenie, wejście na mieliznę, przeciek, uszkodzenie kadłuba lub konstrukcji statku, defekt lub niesprawność urządzeń i mechanizmów statkowych oraz przemieszczenie się ładunku;
- 3) każdej sytuacji mogącej doprowadzić do zanieczyszczenia wód lub wybrzeża, takiej jak zrzut lub zagrożenie zrzutem do morza produktów zanieczyszczających;
- 4) zauważonych awariach lub nieprawidłowościach działania oznakowania nawigacyjnego;
- 5) wszelkich okolicznościach mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi;
- 6) niewłaściwie działającym wyposażeniu statku, mogącym mieć wpływ na bezpieczną nawigację;
- 7) sytuacjach podlegających zgłoszeniu w związku z przewozem ładunków niebezpiecznych;

- 8) wszelkich niebezpiecznych warunkach, w których statek zmuszony jest manewrować;
  - 9) wszelkich, zauważonych na powierzchni wód morskich plamach zanieczyszczeń oraz dryfujących obiektach lub opakowaniach.
4. Korespondencja, o której mowa w ust. 3, powinna być prowadzona na obowiązującej na danym obszarze częstotliwości VTS (kanale UKF), chyba że VTS zarządzi inaczej.

**§ 71.** 1. Każdy statek, o którym mowa w § 67 i § 68, zbliżający się do obszaru VTS lub nawigujący w obszarze VTS ma obowiązek, składać plany i raporty zgodnie z treścią załączników nr 3 i nr 4.

2. Zwolnione od zgłaszania raportów o pozycji są statki eskortujące inny statek albo pomagające innemu statkowi w jego manewrach.

**§ 72.** 1. Operator VTS ma prawo:

- 1) zażądać od kapitana statku podania wszelkich niezbędnych informacji według zasad określonych standardami IMO;
- 2) zmienić częstotliwość radiową, na jakiej statek obowiązany jest składać raporty lub prowadzić korespondencję, jeżeli nie może on tego dokonać na wyznaczonych częstotliwościach, lub jeżeli operator uzna to za konieczne;
- 3) zażądać od kapitana statku raportu w dowolnym czasie, w celu umożliwienia wcześniejszego planowania ruchu statków;
- 4) nałożyć obowiązek korzystania z usługi pilotowej, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi;
- 5) skierować statek na wskazane nabrzeże lub kotwiczowisko, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

2. Wszystkie raporty, wymagane przepisami niniejszego rozdziału, powinny być składane tak wcześnie, jak to możliwe, na częstotliwościach radiowych określonych w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 5.

## **Rozdział 4**

### **Zasady ruchu statków**

**§ 73.** 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 portowe stanowią inaczej.

2. W szczególnych przypadkach kapitan portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów, może zezwolić na wejście do portu, uprawianie żeglugi w jego obszarze lub wyjście z portu statku na warunkach innych, niż określone w niniejszym rozdziale.

**§ 74.** Statki oraz zestawy holowane lub pchane poruszające się po obszarze portu i torów wodnych obowiązane są trzymać się swojej prawej strony z wyjątkiem



przypadków, kiedy zasady ruchu dla danego akwenu określone Przepisami portowymi stanowią inaczej lub gdy wymaga tego bezpieczeństwo nawigacyjne mijających się statków.

2. Statki, które podczas mijania z innymi statkami, zamierzają odstąpić od zasady ruchu prawostronnego zobowiązane są do uzgodnienia między sobą drogą radiową sposobu mijania.

3. Zabrania się używania układu automatycznego sterowania statkom poruszającym się po akwenach portowych, Kanale Piastowskim, a także podczas mijania i wyprzedzania na torze wodnym Świnoujście – Szczecin.

**§ 75.** Na torach wodnych, kotwicowiskach i w granicach portu, ruch statków:

- 1) o długości całkowitej poniżej 20 m podporządkowany jest ruchowi statków o długości całkowitej 20 m i większej.
- 2) idących wyłącznie pod żaglami dozwolony jest tylko w porze dziennej i przy widzialności powyżej 5 kabli.

**§ 76.** 1. Żegluga statków i zestawów o długości całkowitej 20 m i więcej, przy widzialności mniejszej niż 1 Mm, jest dozwolona, o ile posiadają one sprawny radar.

2. Żegluga statków o długości całkowitej poniżej 20 m, przy widzialności mniejszej niż 2 kable, jest dozwolona, o ile posiadają one sprawny radar lub w przypadku łodzi rybackich otwartopokładowych - transponder AIS klasy A lub B.

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

**§ 78.** 1. Wyprzedzanie się statków na odcinkach toru wodnego Świnoujście – Szczecin jest dozwolone po uprzednim poinformowaniu VTS i wzajemnym uzgodnieniu przebiegu manewru pomiędzy statkami.

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

3. Operator VTS może udzielić zgody na manewry wzajemnego wyprzedzania się statków i zestawów holowanych z grupy wielkościowej 1 i 2 oraz statków z grupy wielkościowej 3. Manewr taki dozwolony jest tylko na odcinkach mijanki Zalew lub Police pod warunkiem uzgodnienia manewru przez pilotów, za zgodą kapitanów lub kierownika zestawu holowanego. W takiej sytuacji wyprzedzany statek lub zestaw holowany powinien zatrzymać się lub zredukować prędkość do sterownej do czasu zakończenia manewru wyprzedzania.

4. Wyprzedzanie jednostek grupy wielkościowej 0, zestawów pchanych, o których mowa w § 162 ust. 1 oraz statków lub zestawów holowniczych, na których wyprzedzanie VTS udzielił zgody, dozwolone jest na całej długości toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

**§ 79.** 1. Statek, który zamierza przeciąć tor wodny, powinien ustąpić z drogi statkowi, który może bezpiecznie nawigować tylko tym torem.

2. Statek nawigujący torem wodnym, który łączy się lub przecina tor wodny Świnoujście - Szczecin, powinien ustąpić drogi statkowi nawigującemu tym torem lub pasem ruchu o szerokości 100 m, określonym w § 97 ust. 1 pkt 1, chyba że VTS zarządzi inaczej, lub statki uzgodnią inny sposób mijania.

3. Przecięcie przed dziobem kursu statku idącego torem wodnym Świnoujście-Szczecin lub pasem ruchu o szerokości 100 m, określonym w § 97 ust. 2, dozwolone jest tylko z zachowaniem wszelkich środków ostrożności dla wyeliminowania nadmiernego zbliżenia lub ryzyka zderzenia, w odległości nie mniejszej niż 5 kabli.

4. Torem podejściowym do Świnoujścia, na północ od równoleżnika 54° 01,4'N, mogą nawigować statki wchodzące do portu w Świnoujściu lub wychodzące z portu w Świnoujściu o zanurzeniu 9,0 m lub większym. Statki o zanurzeniu mniejszym niż 9,0 m mogą nawigować tym odcinkiem toru tylko za zgodą VTS.

5. Statki nie korzystające z toru podejściowego do Świnoujścia, nawigujące w obszarze redy portów w Świnoujściu i Szczecinie, mogą się poruszać:

- 1) po zachodniej stronie toru podejściowego, o ile nawigują w kierunku południowym;
- 2) po wschodniej stronie toru podejściowego, o ile nawigują w kierunku północnym.

6. Statki wychodzące z portu w Świnoujściu na Zatokę Pomorską, przed zdaniem pilota, powinny zejść z toru na wschodni zalecany obszar ruchu:

- 1) po minięciu pary pław "15-16", jeżeli ich zanurzenie jest mniejsze niż 7,0 m;
- 2) przed minięciem pary staw "11-12", jeżeli ich zanurzenie jest mniejsze niż 9,0 m.

7. Zabrania się przecinania toru podejściowego do Świnoujścia na odcinkach:

- 1) pomiędzy równoleżnikami 53° 57,5' N i 53 ° 59,6' N;
- 2) pomiędzy równoleżnikami 54 ° 01,4' N i 54 ° 03,7' N.

8. Statki włączające się do ruchu z obszaru kotwiczowisk powinny ustąpić drogi statkom nawigującym w pozostałych obszarach redy, chyba że VTS zarządzi inaczej lub statki uzgodnią drogą radiową inny sposób mijania.

9. Zabrania się przecinania obszarów kotwiczowisk przez statki zmierzające do portu i wychodzące w morze z portu w Świnoujściu.

**§ 80.** Statek zamierzający wejść do portu w Świnoujściu z Zatoki Pomorskiej, o ile nie może mijać się ze statkiem wychodzącym z portu powinien, z zastrzeżeniem § 81 ust. 1, ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu, chyba że VTS zarządzi inaczej.

**§ 81.** 1. Z chwilą nadania komunikatu radiowego przez VTS na kanale 12 UKF, o zbiornikowcu LNG nawigującym w obszarze redy lub portu w Świnoujściu, wszystkie statki znajdujące się w obszarze VTS Świnoujście zobowiązane są podporządkować nawigację manewrom zbiornikowca LNG.

2. Z chwilą nadania komunikatu radiowego przez VTS, informującego o zbiornikowcu LNG nawigującym w obszarze redy lub portu w Świnoujściu, statek nie może wejść w obszar, ani przecinać obszaru redy portów w Świnoujściu i Szczecinie na Zatoce Pomorskiej bez zezwolenia VTS.

3. Statek nawigujący w obszarze redy lub portu w Świnoujściu, nie może zbliżać się do zbiornikowca LNG na odległość mniejszą niż:

1) 1 Mm, jeżeli zbiornikowiec LNG kotwiczy na kotwiczowisku Nr 3. Nie dotyczy to innych zbiornikowców LNG kotwiczących w tym rejonie;

2) 0,5 Mm, jeżeli zbiornikowiec LNG kotwiczy w obszarze awaryjnego akwenu manewrowego w rejonie pary pław "5-6", na kotwiczowisku 2A, 2B lub kwarantannowym.

4. Statek nawigujący poza torami wodnymi nie może zbliżać się do zbiornikowca LNG na odległość mniejszą niż 0,5 Mm, jeżeli zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia lub torem wejściowym do portu zewnętrznego w Świnoujściu.

5. Statek nawigujący na torach wodnych nie może zbliżać się do zbiornikowca LNG na odległość mniejszą niż:

1) 2 Mm przed i 1 Mm za zbiornikowcem LNG, jeżeli zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia;

2) 4 Mm przed zbiornikowcem LNG, jeżeli zbiornikowiec LNG nawiguje torem podejściowym do Świnoujścia, na południe od pary pław "9-10";

3) 1 Mm, jeżeli zbiornikowiec LNG nawiguje wejściowym torem wodnym do portu zewnętrznego w Świnoujściu.

6. Statek obsadzony pilotem oraz prom morski dowodzony przez kapitana posiadającego zwolnienie z obowiązku korzystania z usług pilota, może mijać się w obszarze VTS ze zbiornikowcem LNG podchodzącym torem podejściowym do Świnoujścia, o ile zachowana jest minimalna odległość 0,3 Mm.

7. Zabrania się statkom przecinającym tor podejściowy przejścia w odległości mniejszej niż 1,5 Mm przed dziobem i 0,5 Mm za rufą zbiornikowca LNG manewrującego torem podejściowym.

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

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

2. Statek żądający otwarcia mostu powinien nawiązać łączność radiową z obsługą mostu na obowiązującym w porcie kanale roboczym UKF w celu uzyskania zgody na przejście. W przypadku awarii urządzenia UKF, statek powinien dawać z odległości około 500 m sygnał: dwa krótkie, jeden długi, jeden krótki (\* \* - \*), powtarzany w miarę potrzeby.

3. Sygnałem oznaczającym:

- 1) "otwarte przejście" są dwa zielone światła stałe, umieszczone w linii poziomej;
- 2) "zamknięte przejście" są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej;
- 3) "brak możliwości otwarcia przejścia" są dwa czerwone światła pulsujące umieszczone w linii poziomej.

4. Do czasu otrzymania sygnału otwartego przejścia, statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 100 m.

**§ 84.** 1. Statek wchodzący lub wychodzący z portu powinien mieć kotwice gotowe do rzucenia.

2. Zabrania się rzucania i włożenia kotwic w miejscach przebiegu kabli, rurociągów podwodnych oraz umocnień dna, a także w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia, wytyczonej tablicami ostrzegawczymi.

**§ 85.** 1. Miejsce kotwiczenia statku wyznacza kapitanat portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

2. Maksymalne dopuszczalne zanurzenie statków na kotwiczowiskach redy portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie określa poniższa tabela:

1) Nazwa kotwiczowiska	Maksymalne zanurzenie
1A	7,0 m
1B	6,0 m
2A	9,5 m
2B	11,0 m
Kwarantannowe	11,0 m
3	13,5 m

**§ 86.** 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. Zabrania się kotwiczenia, postoju w dryfie oraz innych form blokowania torów wodnych, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

4. Kotwiczenie oraz postój w dryfie na akwenach portowych z wyłączeniem torów wodnych są dozwolone wyłącznie po uzyskaniu zgody właściwego kapitanatu portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

4a. Zabrania się włożenia kotwic na akwenach portowych, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

5. Statek zmuszony do zakotwiczenia na torze wodnym powinien w miarę możliwości unikać kotwiczenia w linii nabieżnika i świateł sektorowych oraz niezwłocznie powiadomić kapitanat portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, o swej pozycji i przyczynie kotwiczenia. Po ustaniu przyczyny kotwiczenia, statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

6. Przepisy ust. 1-5 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, hydrotechnicznymi, podwodnymi lub pracami związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym, w czasie wykonywania tych prac.

7. Prace wymienione w ust. 6 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitana portu. Kapitanat portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, powinien być informowany na bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz przebiegu i zakończeniu prac.

**§ 87.** Statek zbliżający się do pogłębiarki powinien, wystarczająco wcześniej uzgodnić z nią, na kanale roboczym UKF kapitanatu portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, sposób jej bezpiecznego ominięcia.

**§ 88.** 1. Na odcinku rzeki Odry, między jej brzegiem zachodnim, a wyspami Okrętową i Gryfią w Szczecinie, koordynacja ruchu należy do dyspozytora Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia.

**§ 89.** 1. Statek przewożący gazy luzem według IGC Code, ciecze łatwopalne luzem (dotyczy zbiornikowca) oraz nieodgazowany po przewozie tych ładunków:

- 1) należący do grupy wielkościowej 1 lub 2 może mijać się ze statkami grup wielkościowych 1 i 2, jednostkami pomocniczymi żeglugi portowej, zestawami pchanymi określonymi w § 162 ust.1, zbiornikowcami zaopatrujących statki w paliwo oraz statkami niekorzystającymi z VTS 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, pod warunkiem zachowania widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm.
- 2) należący do grupy wielkościowej 3 i wyższej może mijać się z jednostkami pomocniczymi żeglugi portowej, zestawami pchanymi określonymi w § 162 ust.1, zbiornikowcami zaopatrującymi statki w paliwo oraz statkami niekorzystającymi z VTS 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, pod warunkiem zachowania widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm.

2. Ruch mijanych statków grup wielkościowych 1 i 2, jednostek pomocniczych żeglugi portowej, zestawów pchanych oraz zbiornikowców zaopatrujących statki w paliwo w czasie mijania, powinien być podporządkowany ruchowi statku określonego w ust. 1. Jednostki te podczas mijania, powinny zmniejszyć prędkość do sterownej, łącznie z możliwością zatrzymania się i umożliwić bezpieczne przejście statku określonego w ust. 1.

**§ 90.** 1. VTS może wyznaczyć akweny kotwicowisk, mijanek 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 oznakowaniem;

- 3) na odcinkach, gdzie nie ma oznakowania nawigacyjnego - między liniami równoległymi do toru, odległymi od jego osi:
  - a) do 70 m w porcie w Świnoujściu,
  - b) do 60 m w portach w Szczecinie i w Policach.

**§ 91.** 1. Do korzystania z asysty statku pożarniczego zobowiązane są następujące statki:

- 1) zbiornikowce przewożące ciecze łatwopalne o temperaturze zapłonu do 60 °C oraz nieodgazowane po przewożeniu tych cieczy, z wyjątkiem zbiornikowców zaopatrujących statki w paliwo;
- 2) zbiornikowce przewożące gazy palne oraz nieodgazowane po przewożeniu tych gazów.

2. Asysta, o której mowa w ust. 1, obowiązuje w czasie ruchu statków:

- 1) na torze podejściowym do Świnoujścia od pary pław "15-16" do I Bramy Torowej na torze wodnym Świnoujście - Szczecin;
- 2) na torze wodnym Świnoujście - Szczecin od Ińskiego Nurta (trawers stawy Ina S) do portu w Szczecinie;
- 3) podczas manewrów zacumowania lub odcumowania.

3. W przypadku braku możliwości zapewnienia asysty statku pożarniczego podczas ruchu zbiornikowca, dopuszcza się jego ruch w asyście holownika posiadającego klasę statku przeznaczoną do walki z pożarami, który jest zdolny do gaszenia pożarów statków wymienionych w ust. 1 oraz jest dodatkowo obsadzony załogą sekcji pożarniczej - ratowników Portowej Straży Pożarnej.

4. W przypadku braku możliwości zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w porcie przez statek pożarniczy, jego rolę może pełnić holownik posiadający klasę statku przeznaczoną do walki z pożarami, zdolny do gaszenia pożarów statków obsługiwanych w portach w Świnoujściu, w Szczecinie i w Policach, obsadzony dodatkowo załogą sekcji pożarniczej - ratowników Portowej Straży Pożarnej.

5. Podmiot zarządzający portem zobowiązany jest opracować regulamin organizacji pełnienia dyżuru ochrony przeciwpożarowej przez holownik posiadający klasę statku przeznaczoną do walki z pożarami. Regulamin podlega zatwierdzeniu przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

6. Ruch zbiornikowców, o których mowa w ust. 1, może odbywać się przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm.

**§ 92.** 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.

**§ 93.** Na odcinkach torów wodnych od pław „15 – 16” do południowego cypla półwyspu Kosa (4,7 km toru wodnego) dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki zgodnie z poniższą tabelą:

Lp.	Odcinek TWŚS	Kilometraż TW	Typ TW	Wzajemne mijanie się statków:
1.	Pławy „15 – 16” – Pława „E”	1,7(*) – 1,4	Zakole	$\Sigma LOA \leq 280$ m; $T_1 \leq 9,50$ m i $T_2 \leq 6,10$ m
2.	Pława „E” – Kosa „N”	1,4 – 3,5	Prosta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>LOA \leq 160</math> m; <math>T \leq 9,50</math> m z promem morskim</li> <li>• <math>\Sigma LOA \leq 320</math> m; <math>T_1 \leq 9,50</math> m i <math>T_2 \leq 7,40</math> m</li> <li>• Wzajemne mijanie się promów morskich <math>LOA \leq 230</math> m<sup>(1)</sup></li> </ul>
3.	Kosa „N” – Kosa „S”	3,5 – 4,7	Zakole	$LOA_1 \leq 160$ m, $T_1 \leq 7,40$ m i $LOA_2 \leq 120$ m, $T_2 \leq 6,10$ m

(\*) kilometraż toru podejściowego do Świnoujścia

(1) widzialność  $\geq 0,3$  Mm

**§ 94. 1.** Na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin na południe od trawersu stawy Mielin N (5,4 km toru wodnego) dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki zgodnie z poniższą tabelą:

Lp.	Odcinek TWŚS	Kilometraż TWŚS	Typ TWŚS	Wzajemne mijanie się statków poszczególnych grup wielkościowych
1.	Mielin N - Paprotno	5,40 – 11,4	Zakole	0**, 1 / 1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3
2.	Kanał Piastowski	11,4 – 17,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3, 3/3
3.	Zalew N	17,0 – 23,8	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5 2/2, 2/3, 3/3
4.	Mijanka Zalew II BT – III BT	23,8 – 28,8	Mijanka	0**, 1/2/3/4/5*
5.	Zalew S	28,8 – 41,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 2/2, 2/3, 3/3
6.	Mieszany N	41,0 – 49,5	Zakole/Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3, 3/3
7.	Mijanka Police	49,5 – 51,5	Mijanka	0, 1/2/3/4/*
8.	Mijanka Police - Inoujście	51,5 – 54,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3, 3/3
9.	Inoujście – Orli Przesmyk	54,0 – 64,0	Zakole/Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3
10.	Przekop Mieleński	64,0 – 67,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3***, 2/2

\*) wzajemne mijanie się statków ze wszystkich wskazanych grup wielkościowych

\*\*) wzajemne mijanie się ze statkami ze wszystkich grup wielkościowych

\*\*\*) statki z grupy wielkościowej 3 o maksymalnych parametrach do L-160 m, B-25 m, T – 9,5 m

2. Grupy wielkościowe statków określa poniższa tabela:

Grupa	LOA [m] ≤	B [m] ≤	T [m] ≤
0	Jednostki pomocnicze żeglugi portowej, bunkierki zaopatrujące statki w paliwo, jednostki pasażerskie żeglugi śródlądowej, szalandy, barki oraz pchacze z barką jednosegmentową.		
1	100	15	4
2	120	20	6
3	160	25	9,5
4	200	30	11
5	240	32,3	11

3. Jeżeli przynajmniej jeden z parametrów wielkościowych opisanych w ust. 2 jest przekroczony, daną jednostkę zalicza się do wyższej grupy wielkościowej z wyłączeniem statków grupy wielkościowej 3, którym w sytuacji przekroczenia parametru długości lub szerokości ( w granicach nieprzekraczających parametrów dla grupy wielkościowej 4), zezwala się na mijanie z innymi statkami zgodnie z tabelą w ust. 1, pod warunkiem że suma długości, szerokości oraz zanurzenia jednostek nie przekracza odpowiednio: 320m / 50m /16 m. Maksymalną prędkość tych statków podczas manewrów mijania ogranicza się do 8 w.

4. Statki niespełniające wymagań mijania określonych w ust. 1 korzystają z mijanek rozlokowanych wzdłuż toru wodnego Świnoujście – Szczecin.

5. Na mijance Zalew obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) w porze dziennej dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o długości całkowitej nieprzekraczającej 240 m i zanurzeniu nieprzekraczającym 11 m;
- 2) w porze nocnej dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o długości całkowitej nieprzekraczającej 200 m i zanurzeniu nieprzekraczającym 9,5 m.

6. Na mijance Police obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) W porze dziennej dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o długości całkowitej nieprzekraczającej 200 m i zanurzeniu nieprzekraczającym 11 m;
- 2) W porze nocnej dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o długości całkowitej nieprzekraczającej 200 m i zanurzeniu nieprzekraczającym 9,5 m.

7. Wejście i wyjście ze Szczecina statku pasażerskiego i kontenerowca, o długości całkowitej przekraczającej 200 m, dopuszcza się w porze nocnej na warunkach określonych przez Kapitana Portu Szczecin i Kapitana Portu Świnoujście, po zasięgnięciu opinii stacji pilotowej.

8. Dla grup wielkościowych 4 i 5 na Mijance Zalew II-III BT możliwe jest mijanie się 2 statków wychodzących z portu z dwoma statkami wchodzącymi do portu.

9. Za wyjątkiem mijanki Police i mijanki Zalew, suma zanurzeń statków mijających się i statków wyprzedzających się nie może przekraczać 16 m. Ograniczenie to nie dotyczy mijania i wyprzedzania jednostek pomocniczej żeglugo portowej.



**§ 95.** Na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin, na południe od trawersu stawy Mielin N ( 5,4 km toru wodnego), dopuszcza się do ruchu statki według następujących zasad:

- 1) statki grupy wielkościowej 3 z zanurzeniem 8 m i większym dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm. Jeżeli widzialność jest mniejsza niż 0,5 Mm, statki grupy wielkościowej 3 dopuszcza się do ruchu, o ile zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku z wyjątkiem Zalew Mijanka oraz Police Mijanka. Statki z grupy wielkościowej 3 z zanurzeniem poniżej 8 m dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0.3 Mm;
- 2) statki o długości całkowitej powyżej 160 m do 180 m dopuszcza się do ruchu przy prędkości wiatru nieprzekraczającej 6<sup>o</sup>B, przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm; natomiast przy widzialności nie mniejszej niż 1,0 Mm jeżeli w rejonie ograniczonej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku;
- 3) przy sile wiatru przekraczającej 6<sup>o</sup>B statki określone w pkt 2 dopuszcza się do ruchu pod warunkiem uzyskania zgody Kapitana Portu Szczecin i Kapitana Portu Świnoujście po wcześniejszej konsultacji z szefem pilotów;
- 4) statki o długości całkowitej powyżej 180 m do 200 m, szerokości do 32,3 m i zanurzeniu do 9,5 m dopuszcza się do ruchu w porze dziennej i nocnej, o ile prędkość wiatru nie przekracza 6<sup>o</sup> B, prędkość prądu w Kanale Mielińskim i Kanale Piastowskim nie przekracza 2,0 w, a widzialność jest nie mniejsza niż 2,0 Mm;
- 5) statki grupy wielkościowej 4 o zanurzeniu powyżej 9,5 m, dopuszcza się do ruchu również w porze nocnej, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin na północ od kilometra 51,5 (południowa granica Mijanki Police), przy zachowaniu warunku przejścia z jednym kierunkiem, o ile prędkość wiatru nie przekracza 6<sup>o</sup> B, prędkość prądu w Kanale Piastowskim nie przekracza 2 w, a widzialność jest nie mniejsza niż 2,0 Mm.

**§ 96.** 1. Statki i zestawy pchane lub holowane o zanurzeniu do 3,0 m, mogą korzystać z toru wodnego Świnoujście - Szczecin, z wyjątkiem odcinka toru wodnego Szeroki Nurt - żegluga jednostek w tym rejonie powinna odbywać się Wąskim Nurtem (Kanałem Polickim, Kanałem Wetlina i Kanałem Skolwińskim).

2. VTS może wyrazić zgodę na uprawianie żeglugi przez statki i zestawy wymienione w ust. 1 na całej długości toru wodnego Świnoujście - Szczecin, jeżeli pozwalają na to warunki hydrometeorologiczne i natężenie ruchu na torze wodnym.

**§ 97.** W obszarze VTS Świnoujście, statki zobowiązane do korzystania z VTS, zbliżające się do punktów przepraw promowych, mają obowiązek nadać na kanale roboczym UKF komunikat ostrzegawczy adresowany do promów, przy mijaniu następujących miejsc:

- 1) statki nawigujące z morza w stronę Zalewu Szczecińskiego:

- a) na trawersie latarni morskiej Świnoujście, w celu ostrzeżenia promów miejskich w Świnoujściu - komunikat kierowany do promów miejskich w Świnoujściu,
  - b) na trawersie kanału Mulnik, w celu ostrzeżenia promów przeprawy Karsibór - komunikat kierowany do promów przeprawy w Karsiborze;
- 2) statki nawigujące z Zalewu Szczecińskiego w stronę morza:
- a) na trawersie górnej stawy nabieżnika Paprotno, w celu ostrzeżenia promów przeprawy Karsibór - komunikat kierowany do promów przeprawy w Karsiborze,
  - b) na trawersie stawy Mielin N ( 5,4 km toru wodnego), w celu ostrzeżenia promów miejskich w Świnoujściu - komunikat kierowany do promów miejskich w Świnoujściu;
- 3) Statki włączające się do ruchu i zamierzające przeciąć trasę żeglugi przepraw promowych mają obowiązek nadać na kanale roboczym UKF komunikat ostrzegawczy adresowany do promów, przed włączeniem się do ruchu.

**§ 98.** W obszarze VTS Szczecin, statki zobowiązane do korzystania z VTS powinny nadać na kanale roboczym UKF komunikat ostrzegawczy, adresowany do wszystkich statków, przy mijaniu następujących miejsc:

- 1) statki nawigujące z morza:
  - a) na trawersie Doku nr 5, w celu ostrzeżenia jednostek w Kanale Grabowskim i Przekopie Mieleńskim,
  - b) na trawersie rzeki Duńczycy w Przekopie Mieleńskim, w celu ostrzeżenia jednostek na Basenie Górniczym;
- 2) statki nawigujące w stronę morza:
  - a) na trawersie nabrzeża CPN 3, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do, albo manewrujących w Basenie Górniczym,
  - b) na trawersie nabrzeża Dąbrowieckiego, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do, albo manewrujących na Basenie Górniczym,
  - c) na trawersie nabrzeża Zbożowego, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do Orlego Przesmyku,
  - d) na trawersie Plaży Mieleńskiej, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do Orlego Przesmyku.

**§ 99.** Statki oraz zestawy pchane lub holowane zobowiązane do korzystania z VTS, zbliżające się do toru wodnego z kierunków zasłoniętych, powinny nadać komunikat ostrzegawczy na kanale roboczym VTS, adresowany do wszystkich statków.

**§ 100.** W porcie w Świnoujściu obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 270 m, szerokość całkowita 50 m, a zanurzenie dla wody słodkiej 13,50 m, z zastrzeżeniem § 101;
- 2) wejście lub wyjście statków o długości całkowitej od 180 m do 220 m w sytuacji wystąpienia prądu powyżej 2 węzłów lub wiatru o sile powyżej 6<sup>o</sup> 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 przedstawionego przez agenta statku składu holowników wymaganej asysty holowniczej;

- 3) wejście lub wyjście statków o długości całkowitej powyżej 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 stacji pilotowej, na podstawie przedstawionego przez agenta statku składu holowników wymaganej asysty holowniczej;
- 4) wejście i wyjście statków o długości całkowitej przekraczającej 240 m, z wyjątkiem statków pasażerskich, dopuszcza się przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) tylko w porze dziennej,
  - b) bez obrotu - przy prędkości prądu do 1,0 węzła i sile wiatru do 5° B, na akwenach wewnątrzportowych,
  - c) z obrotem na Obrotnicy Północnej - gdy przy Nabrzeżu Hutników nie cumuje statek o szerokości całkowitej przekraczającej 33 m, siła wiatru nie przekracza 5° B, prędkość prądu nie przekracza 0,7 w;
- 5) wyjście bez obrotu statku o długości całkowitej przekraczającej 240 m w porze nocnej, z wyjątkiem statku pasażerskiego, dopuszcza się przy spełnieniu następujących warunków:
  - a) prędkość prądu nie przekracza 0,7 w,
  - b) prędkość wiatru na Zatoce Pomorskiej nie przekracza 10 m/s;
- 6) wejście z obrotem i wyjście z obrotem statku pasażerskiego o długości całkowitej przekraczającej 240 m w porze nocnej, dopuszcza się na warunkach określonych przez kapitana portu, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów.

**§ 101.** Wejście do portu w Świnoujściu lub wyjście z portu w Świnoujściu:

- 1) statków 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. Jeżeli rezerwa wynosi co najmniej 1,3 m, wejście lub wyjście jest dopuszczalne przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) prędkość maksymalna statków na torze podejściowym, od pławy N-1 do portu w Świnoujściu, nie przekracza 8 węzłów,
  - b) prędkość wiatru na Zatoce Pomorskiej nie przekracza 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;
- 2) statków 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 przekracza 0,7 węzła,
  - b) prędkość maksymalna statków na torze podejściowym, od pławy N-1 do portu Świnoujście, nie przekracza 6 węzłów,
  - c) prędkość wiatru na Zatoce Pomorskiej nie przekracza 10 m/s,
  - d) 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) statków o długości całkowitej powyżej 180 m dopuszcza się przy widzialności nie mniejszej niż 1,0 Mm;
  - 4) statków o długości całkowitej powyżej 140 m dopuszcza się przy widzialności nie mniejszej niż 0,3 Mm;
  - 5) statków o długości całkowitej powyżej 140 m do 160 m dopuszcza się przy widzialności mniejszej niż 0,3 Mm, o ile w rejonie tej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku. Przepis ten nie ma zastosowania do statków korzystających z asysty holowniczej lub wykonujących manewry z obrotem;
  - 6) promów morskich dopuszcza się przy widzialności mniejszej niż 0,3 Mm, o ile w rejonie tej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku.

**§ 102.** W porcie w Szczecinie i w porcie w Policach obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) ustala się maksymalne parametry statków zawijających do portów w Szczecinie i w Policach, które określa poniższa tabela:

Typ/rejon cumowania główne parametry statku	statek towarowy	statek pasażerski	statek nawigujący na południe od obrotnicy u zbiegu Przekopu Mieleńskiego i rzeki Parnica
długość całkowita	240 m	260 m	230 m
szerokość maksymalna	32,3 m	32,3 m	32,3 m
zanurzenie maksymalne	11 m	9m	11 m

- 2) statki o długości całkowitej powyżej 200 m dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej, a poruszające się Przekopem Mieleńskim w asyście dwóch holowników o łącznym uciążu co najmniej 85 t, przy czym co najmniej jeden z holowników musi mieć siłę uciążu nie mniejszą niż 45 t.;

3) statki manewrujące z obrotem, za wyjątkiem kontenerowców, o długości całkowitej powyżej 180 m i zanurzeniu powyżej 9.5 m wchodzące i wychodzące z portu w Szczecinie, na odcinku od miejsca obrotu do miejsca zacumowania i odwrotnie, dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej.

**§ 103.** W Porcie Barkowym w Policach obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 120 m, a szerokość całkowita 15 m;
- 2) podczas obracania statku o długości całkowitej większej niż 85 m, na przeciwległym nabrzeżu nie może znajdować się żadna inna jednostka pływająca;
- 3) żegluga może odbywać się przy widzialności powyżej 0,5 Mm i sile wiatru do 6°B.

**§ 104.** W porcie w Trzebieży obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) warunki wejścia i wyjścia z portu statków o długości całkowitej ponad 75 m lub szerokości ponad 13 m oraz wszystkich statków korzystających z południowego toru podejściowego przy sile wiatru powyżej 6° B i wszystkich statków korzystających z północnego toru podejściowego przy sile wiatru powyżej 5° B, każdorazowo określa Kapitan Portu Trzebież;
- 2) korzystanie z południowego toru podejściowego do portu dozwolone jest dla statków o długości całkowitej nieprzekraczającej 90 m i szerokości całkowitej nieprzekraczającej 20 m;
- 3) korzystanie z północnego toru podejściowego do portu dozwolone jest dla statków o maksymalnej długości całkowitej nieprzekraczającej 90 m i szerokości całkowitej nieprzekraczającej 11 m;
- 4) maksymalna długość całkowita zestawów pchanych mogących zawijać do portu wynosi 150 m;
- 5) w celu uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu, statki oraz zestawy holownicze obowiązane są nawiązać łączność z Kapitanatem Portu Trzebież z wyprzedzeniem 30 minut;
- 6) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej.

**§ 105.** W porcie w Stepnicy obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 115 m, a maksymalna szerokość całkowita 13,5 m z zastrzeżeniem, że żegluga statków o długości całkowitej powyżej 75 m może odbywać się tylko w porze dziennej przy widzialności powyżej 2 Mm, sile wiatru do 4° B oraz przy wolnym przeciwległym nabrzeżu;
- 2) maksymalna długość całkowita barek mogących zawijać do portu wynosi 96 m, a maksymalna szerokość całkowita 9,5 m z zastrzeżeniem, że żegluga barek o długości całkowitej powyżej 75 m może odbywać się tylko w porze dziennej przy widzialności powyżej 1 Mm i sile wiatru do 4° B;

- 3) maksymalna długość całkowita zestawów pchanych mogących zawijać do portu wynosi 125 m, a maksymalna szerokość całkowita 9,5 m z zastrzeżeniem, że:
  - a) zestawy o długości całkowitej powyżej 75 m mogą uprawiać żeglugę tylko w porze dziennej przy widzialności powyżej 1 Mm i sile wiatru do 4° B,
  - b) wejście i wyjście z portu zestawów o długości całkowitej powyżej 96 m może odbywać się przy zachowaniu następujących warunków:
    - zestaw nie może być obracany,
    - przepinanie jednostek zestawu winno odbywać się w porcie,
    - manewr może być wykonywany w porze dziennej, przy widzialności powyżej 1 Mm i sile wiatru do 4° B oraz przy wolnym przeciwnym nabrzeżu;
- 4) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego na podejściowym torze wodnym do portu, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej;
- 5) Kapitan Portu Trzebież każdorazowo określa warunki wejścia i wyjścia z portu statków wymienionych w pkt 1, których szerokość całkowita wynosi ponad 11 m oraz bez względu na szerokość całkowitą statku, jeżeli siła wiatru wynosi powyżej 5° B.

**§ 106.** W porcie w Nowym Warpnie obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) cumujących przy Nabrzeżu Przemysłowym (odpraw granicznych):
  - a) maksymalna długość całkowita statków wynosi 40 m,
  - b) maksymalna szerokość całkowita statków wynosi 8 m,
  - c) wejście i wyjście statków z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm,
- 2) cumujących przy Pirsie Pasażerskim:
  - a) maksymalna długość całkowita statków wynosi 40 m,
  - b) maksymalna szerokość całkowita statków wynosi 10 m,
  - c) wejście i wyjście statków z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm.

**§ 107.** W porcie w Wolinie obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 90 m, a maksymalna szerokość całkowita 10 m;
- 2) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm oraz przy sile wiatru do 6° B.

**§ 108.** W porcie w Dziwnowie obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) wielkość statków wchodzących do portu i wychodzących z portu nie może przekraczać 60 m długości całkowitej, 11,5 m szerokości i 3,8 m zanurzenia dla wody słodkiej (dla średniego stanu wody w porcie);
- 2) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm i przy sile wiatru poniżej 7° B (dotyczy wiatrów z kierunków północnych).

**§ 109.** W porcie w Mrzeżynie obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) wielkość statków wchodzących do portu i wychodzących z portu nie może przekraczać 30 m długości całkowitej 7,5 m szerokości i 2,8 m zanurzenia dla wody słodkiej (dla średniego stanu wody w porcie);
- 2) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm i sile wiatru poniżej 4<sup>o</sup> B (dotyczy wiatrów z kierunków północnych).

**§ 110.** W porcie w Kamieniu Pomorskim obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) wielkość statków wchodzących do portu i wychodzących z portu nie może przekraczać 50 m długości całkowitej 7,0 m szerokości i 1,7 m zanurzenia dla wody słodkiej (dla średniego stanu wody w porcie);
- 2) wejście do portu i wyjście z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm oraz przy sile wiatru do 5<sup>o</sup> B.

**§ 111.** W porcie w Darłowie obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) wielkość statków wchodzących do portu nie może przekraczać 75 m długości, 14 m szerokości i 4 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody w porcie;
- 2) maksymalne parametry statku dla portu w Darłowie: długość 90 m, zanurzenie statku dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie 4,20 m, dopuszcza się zwiększone zanurzenie przy wyznaczonych nabrzeżach: nabrzeże Dorszowe II – 4,50 m;
- 3) na torze wodnym ruch jednokierunkowy obowiązuje wszystkie jednostki o długości powyżej 15 m;
- 4) statek wchodzący do portu powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu, chyba, że kapitanat portu zarządzi inaczej;
- 5) w czasie przechodzenia kanału portowego przez statek handlowy wstrzymuje się ruch wszystkich pozostałych jednostek w porcie;
- 6) zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od bosmanatu portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami;
- 7) pilotaż portowy dla statków o długości do 75 m wykonywany jest w warunkach hydrometeorologicznych: siła wiatru do 6<sup>o</sup> B, stan morza do 4;
- 8) pilotaż portowy dla statków o długości powyżej 75 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 5<sup>o</sup> B, stan morza do 3;
- 9) kapitan portu może w uzasadnionych przypadkach przy dobrych warunkach hydronawigacyjnych zezwolić na wprowadzenie, wyprowadzenie statku do portu oraz jego obrót pomimo siły wiatru przekraczającej 6<sup>o</sup> B i stanu morza 4;
- 10) jeżeli z powodu trudnych warunków pogodowych wykonywanie pilotażu jest zawieszona, statki wychodzące w morze są powiadamiane o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzję pozostania w porcie lub wyprowadzenia statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota manewru obracania (o ile jest to

- konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym. W takim przypadku kapitan statku zobowiązany jest uzyskać pisemną zgodę kapitana portu;
- 11) most zwodzony czynny jest całą dobę i otwierany jest o każdej pełnej godzinie oraz na polecenie kapitana portu. Czas otwarcia mostu trwa aż do chwili przepuszczenia wszystkich jednostek oczekujących na przejście. Każde przejście przez most powinno być zgłoszone i ustalane z obsługą mostu drogą radiową UKF na kanale 12 lub telefonicznie. Szczegółowe warunki przechodzenia przez statki pod mostem są następujące:
- a) przechodzenie przez statki pod mostami ruchomymi dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od obsługi mostu zgody na przejście,
  - b) statek żądający otwarcia mostu powinien nawiązać łączność radiową z obsługą mostu na kanale 12 UKF lub telefonicznie w celu uzyskania zgody na przejście. W przypadku braku UKF i możliwość kontaktu telefonicznego może dawać z odległości około 500 m powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (\*\* - \*),
  - c) sygnałem oznaczającym otwarte przejście, są dwa światła zielone stałe, umieszczone w linii poziomej,
  - d) sygnałem oznaczającym zamknięcie przejścia, są dwa światła czerwone stałe, umieszczone w linii poziomej,
  - e) sygnałem oznaczającym przygotowanie przejścia do otwarcia są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa zielone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi,
  - f) sygnałem oznaczającym przygotowanie przejścia do zamknięcia są dwa zielone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa czerwone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi,
  - g) jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty pokazywane są dwa czerwone światła pulsujące umieszczone w linii poziomej,
  - h) do czasu otrzymania sygnału otwartego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 50 m.,
  - i) przy przechodzeniu pod mostem obowiązuje ruch jednokierunkowy,
  - j) przy silnym zalodzeniu kanału portowego, jak również krytycznym stanie wód portowych grożącym wylewem, most zwodzony może być czasowo nieczynny,
  - k) mijanie się przez statki idące w tym samym lub przeciwnym kierunku jest zabronione.
- 12) na wniosek pilota przy obracaniu statku ponadgabarytowego lub statku charakteryzującego się trudną manewrowością na obrotnicy, właściciele nabrzeży: Puckiego, Ericus, Gdańskiego, Szczecińskiego oraz Skarpowego/Parkowego, są zobowiązani do usunięcia na czas manewrów cumujących tam jednostek;
- 13) armator/kapitan statku powinien w sprawach wymienionych w pkt 15 zastosować się do poleceń kapitana portu, które powinny być armatorom/kierownikom statków przekazane najpóźniej na 1 godzinę przed manewrami statków;



- 14) kapitan statku cumującego przy nabrzeżu Puckim, Ericus, Gdańskim, Szczecińskim oraz Skarpowym/Parkowym, mający zamiar pozostawić statek przy tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności uzasadniające wprowadzenie wymogów określonych w pkt 15, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże na żądanie kapitana portu lub zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów w uzgodnionym z kapitanem portu terminie;
- 15) obracanie statków na obszarze portu można wykonywać wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych (obrotnice). W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może wyrazić zgodę na wykonanie obrotu w innym miejscu;
- 16) zabrania się obracania statku na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 7<sup>o</sup> B.

**§ 112.** W porcie w Kołobrzegu obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) wielkość statków wchodzących do portu w Kołobrzegu nie może przekraczać 100 m długości, 15 m szerokości i 5 m zanurzenia dla wody słodkiej;
- 2) dla statków zawijających do portu Kołobrzeg, o długości powyżej 90 m lub szerokości powyżej 12 m lub zanurzeniu powyżej 5 m, Kapitan Portu Kołobrzeg każdorazowo określa warunki uprawiania żeglugi w porcie na wniosek kapitana statku lub upoważnionego przedstawiciela statku;
- 3) dla statków wchodzących do portu w Kołobrzegu o długości do 90 i szerokości do 14 m zanurzenie dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie może wynosić 5,5 m;
- 4) żegluga statków o długości powyżej 50 m dozwolona jest przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm;
- 5) statki o długości powyżej 85 m lub trudno manewrujące zobowiązane są, niezależnie od obowiązku dokonywania innych zgłoszeń:
  - a) niezwłocznie przekazać do kapitanatu portu drogą elektroniczną (kolobrzegtraffic@ums.gov.pl) aktualizację ETA, jeżeli różni się od zgłoszonej o więcej niż 4 godziny,
  - b) dodatkowo zgłosić podejście statku co najmniej 2 godziny przed pławą podejściową do portu na kanale 12 UKF lub drogą elektroniczną,
- 6) pilotaż portowy dla statków o długości do 85 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 6<sup>o</sup>B, stan morza do 4;
- 7) pilotaż portowy dla statków o długości powyżej 85 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 5<sup>o</sup>B, stan morza do 3;
- 8) jeżeli z powodu trudnych warunków meteorologicznych wykonywanie pilotażu jest zawieszona, statki wychodzące w morze są powiadamiane o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzję pozostania w porcie lub wyprowadzenia statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota manewru obracania ( o ile jest to konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym. W takim przypadku kapitan statku jest zobowiązany uzyskać pisemną zgodę kapitana portu;

- 9) przy manewrach wejścia lub wyjścia statków o długości powyżej 85 m lub trudno-manewrujących wprowadza się ograniczenia cumowania jednostek przy nabrzeżach określonych w tabeli stanowiącej załącznik nr 11;
- 10) przy manewrach obracania statków o długości powyżej 85 m wprowadza się ograniczenia cumowania jednostek przy nabrzeżach określonych w tabeli stanowiącej załącznik nr 12;
- 11) armator/kapitan statku powinien w sprawach wymienionych w pkt 9 i 10 zastosować się do poleceń kapitana portu, które powinny być przekazane armatorom/kapitanom statków najpóźniej na 1 godzinę przed manewrami statków;
- 12) kapitan statku cumującego przy nabrzeżu Pilotowym, Węglowym, Barkowskim, Szkolnym i Koszalińskim, mający zamiar pozostawić statek przy tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się, czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności uzasadniające wprowadzenie wymogów określonych w pkt 9 i 10, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże lub wyjścia w morze za żądanie kapitana portu i zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów w uzgodnionym z kapitanem portu terminie;
- 13) zabrania się obracania statku na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 7<sup>o</sup>B;
- 14) obracanie statków dłuższych niż 30 m powinno odbywać się na wyznaczonych obrotnicach;
- 15) zabrania się przebywania pasażerów na statkach pasażerskich zacumowanych przy nabrzeżach przylegających do toru wodnego w czasie manewrów wyjścia lub wejścia statku o długości powyżej 85 m;
- 16) zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od bosmanatu portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami;
- 17) małe jachty żaglowe oraz łodzie wiosłowe mogą poruszać się na akwenach rzeki Parsęty od mostu kolejowego do Portu Jachtowego do Kanału Drzewnego od mostu do obrotnicy, w porze dziennej z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod warunkiem nieutrudniania żeglugi innym jednostkom poruszającym się w tym rejonie;
- 18) jednostki nieposiadające łączności UKF mogą wejść do portu lub wyjść z portu po telefonicznym uzgodnieniu manewru ze służbą dyżurną portu (Kołobrzeg Traffic) tel. 94 352 27 99.

**§ 113.** W porcie w Dźwirzynie obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) z wyłączeniem jednostek stale bazujących w porcie, żegluga może odbywać się w porze dziennej;
- 2) wielkość jednostek wchodzących do portu nie może przekraczać 12 m długości całkowitej, 5 m szerokości i 0,85 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody, z zastrzeżeniem pkt 3;
- 3) bosman portu może w uzasadnionych przypadkach uzależnionych od warunków hydronawigacyjnych zezwolić na wejście do portu jednostki przekraczającej długość i zanurzenie określone w pkt 2;

- 4) maksymalne parametry dla jednostek wchodzących do portu w nie mogą przekraczać 15 m długości całkowitej i 1,2 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody;
- 5) wejście do portu jest możliwe przy sile wiatru do 5<sup>o</sup>B i stanie morza 3.

**§ 114.** 1. W przypadku obniżenia się stanu wód portowych poniżej średnich stanów wody ustalonych na łatach pomiarowych, dopuszczalne zanurzenia statków określone dla danego nabrzeża, z wyłączeniem terminalu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, zmniejsza się o poprawkę stanowiącą różnicę pomiędzy aktualnym stanem wody wyrażonym w centymetrach, a stanem średnim.

2. Dopuszczalne zanurzenia statków przy nabrzeżach oraz na akwenie portu zewnętrznego w Świnoujściu, w odniesieniu do średnich stanów wody, określa Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

3. W przypadku wystąpienia zalodzenia, w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi pomoc lodolamacza może być udzielona na polecenie kapitana portu tylko statkowi posiadającemu klasę lodową i odpowiednią moc maszyn adekwatną do aktualnej sytuacji lodowej. Restrykcje lodowe z uwzględnieniem wymaganej klasy lodowej i mocy maszyn są publikowane na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz - na żądanie – są podawane przez VTS.

4. W uzasadnionych przypadkach kapitan właściwego portu może określić na poszczególnych akwenach i odcinkach torów wodnych, odmienne od ustalonych zasady ruchu statków.

**§ 115.** 1. Statki powinny poruszać się z bezpieczną prędkością w rozumieniu m.p.z.z.m. z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z przepisów portowych.

2. Statki, które w granicach dozwolonej prędkości wytwarzają fale przelewające się przez umocnienia brzegowe lub mogące wyrządzić szkodę statkom na torach podejściowych (wodnych) lub w urządzeniach portowych albo stojącym przy nabrzeżach i przystaniach statkom, obowiązane są do zredukowania szybkości do takiej, która nie powoduje niebezpiecznego falowania wody.

3. Maksymalne dopuszczalne prędkości po wodzie na poszczególnych odcinkach torów wodnych prowadzących do portów w Świnoujściu i Szczecinie oraz w obszarze VTS na Zatoce Pomorskiej określa poniższa tabela:

Lp.	Odcinek toru wodnego	Prędkość maksymalna w węzłach
1	obszar VTS na południe od pary staw "11-12" na Zatoce Pomorskiej do pary pław "15-16"	12
2	od pary pław "15-16" do Bramy Torowej I oraz na akwenach portu Świnoujście	8
3	od Bramy Torowej I do trawersu północnego cypla wyspy Chełminek	12

4	od trawersu północnego cypla wyspy Chełminek do pary pław "13-14"	8
5	od pary pław "13-14" do trawersu stawy Krępa Dolna	12
6	od trawersu stawy Krępa Dolna do trawersu stawy Raduń Górna	8
7	od trawersu stawy Raduń Górna do Ińskiego Nurtu	12
8	od Ińskiego Nurtu oraz na akwenach portu Szczecin	8

4. Maksymalne dopuszczalne prędkości po wodzie dla statków, których zanurzenia przekraczają 8 m, na poszczególnych odcinkach toru wodnego Świnoujście - Szczecin określa poniższa tabela:

Lp.	Odcinek toru wodnego	Prędkość maksymalna w węzłach			
		Kontenerowiec, drobnicowiec, zbiornikowiec LPG, statek pasażerski		Masowiec, zbiornikowiec	
		T>10m	T≤10m	T>10 m	T≤10m
1	od trawersu światła Mielin N do pary pław „1-2” na Zalewie Szczecińskim	8	8	6	6
2	od pary pław „1-2” na Zalewie Szczecińskim do trawersu górnej stawy nabieżnika Raduń	10	12	8	10
3	od trawersu górnej stawy nabieżnika Raduń do Ińskiego Nurtu	8	10	7	9
4	od Ińskiego Nurtu oraz na akwenach portu Szczecin	7	7	7	7

5. Jednostki o zanurzeniu do 4,0 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin od I Bramy Torowej do nabrzeża Huta, mogą poruszać się z prędkościami większymi niż określono w ust. 3, pod warunkiem spełnienia wymogu ust. 1 i 2.

6. Na akwenach portów, z wyłączeniem portów w Świnoujściu, Szczecinie i w Policach, prędkość statków nie może przekraczać 5 węzłów.

7. Przy wyprzedzaniu statek, który godzi się na wyprzedzenie powinien zredukować prędkość, a statek wyprzedzający nie powinien przekroczyć prędkości maksymalnej dla danego odcinka toru wodnego.

8. Prędkość statku określona w ust. 3 pozycja tabeli 1 nie dotyczy wchodzących do portu promów morskich oraz wszystkich statków wychodzących w morze. Jednostki te są jednak zobowiązane do zachowania należytej ostrożności i bezpiecznej odległości od wyprzedzanych i wymijanych statków.

9. Statki mijające statki stojące na kotwicy, obsługiwane przez holowniki oraz pracujące pogłębiarki i statki hydrograficzne, powinny zredukować prędkość do takiej, która nie powoduje niebezpiecznego falowania wody.

10. Maksymalne dopuszczalne prędkości, określone w ust. 3, mogą być zwiększone w przypadku dużego dryfu statku lub w sytuacji nacisku pola lodowego. W takich przypadkach należy natychmiast powiadomić o tym VTS.

**§ 116.** Jednostki takie jak wodoloty, poduszkowce, katamarany, które ze względu na charakter eksploatacji zamierzają na obszarze portów, kotwicowisk i torów wodnych uprawiać żeglugę z prędkościami większymi, niż określone w § 115 ust. 3, obowiązane są posiadać na to zezwolenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

**§ 117.** 1. Ograniczenia prędkości określone w § 115 ust. 3 nie mają zastosowania do statków Straży Granicznej, Policji, Służby Celno-Skarbowej, Urzędu Morskiego w Szczecinie, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, organów administracji rybołówstwa morskiego, statków pełniących specjalną służbę państwową, pilotowych, oraz statków skierowanych do akcji ratowniczej – podczas wykonywania czynności służbowych.

2. Statki wymienione w ust. 1, mogące spowodować falowanie utrudniające postój statków przy nabrzeżach powinny nadać komunikat ostrzegawczy na kanałach roboczych zarówno VTS jak i kapitanatu portu.

**§ 118.** 1. Jednoczesne przewożenie przez promy portowe pasażerów oraz pojazdów z ładunkiem materiałów niebezpiecznych klasy 1.1, 1.2, 1.3, 2.3, 4.2 oraz klasy 6 i 7, według IMDG Code, w ilości powyżej 50 kg oraz cieczy łatwopalnych lub stałych materiałów niebezpiecznych luzem jest zabronione. Materiały te winny być przewożone przez promy pomiędzy godz. 23.00 a 05.00 dnia następnego, przy zachowaniu wymagań określonych w IMDG Code w zakresie postępowania z ładunkiem.

2. Właściwy kapitan portu może wyrazić zgodę na odstępianie od wymogów zawartych w ust. 1 określając jednocześnie dodatkowe warunki dotyczące bezpieczeństwa pasażerów oraz przewożonego ładunku niebezpiecznego.

**§ 119.** Zabrania się w porcie wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie publicznym, jednostkami innymi niż promy lub inne statki pasażerskie.

**§ 120.** Promy portowe będące w eksploatacji obowiązane są do prowadzenia stałego nasłuchu na kanale roboczym UKF, właściwego terytorialnie kapitanatu portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

## **Rozdział 5**

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

**§ 121.** O ile Przepisy portowe nie stanowią inaczej, światła, znaki i sygnały powinny być zgodne z przepisami m.p.z.z.m. i Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

**§ 122.** Statki i wodnosamoloty powinny nadawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych w m.p.z.z.m. i w przepisach portowych.

**§ 123.** 1. Statki grupy wielkościowej 4 i 5 w drodze od trawersu północnego cypla półwyspu Kosa w Świnoujściu do portu w Szczecinie, oraz w porcie Szczecin i Police pokazują światła i znaki dla statków ograniczonych swym zanurzeniem.

2. Wodolot lub inna jednostka poruszająca się w stanie bezwypornościowym po torze wodnym powinny, oprócz świateł przepisanych w m.p.z.z.m, nosić w miejscu najlepiej widocznym światło żółte błyskowe, widoczne dookoła widnokręgu.

3. Prom portowy o napędzie mechanicznym w drodze powinien pokazywać w dzień żółtą kulę w miejscu, w którym będzie najlepiej widoczna, a w nocy oprócz świateł przepisanych w m.p.z.z.m. światło żółte błyskowe nad przednim światłem masztowym o charakterystyce od 15 do 60 błysków na minutę.

**§ 124.** Statki przewożące ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające, o których mowa w § 89 ust. 1, powinny oprócz świateł i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać w miejscu, w którym będą najlepiej widoczne:

- 1) światło czerwone, widoczne dookoła widnokręgu;
- 2) dodatkowo w dzień flagę "B" według Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

**§ 125.** 1. Jednostki pływające Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, Urzędu Morskiego w Szczecinie, Służby SAR i innych specjalnych służb państwowych w czasie pełnienia służby, mogą w celu zwrócenia na siebie uwagi, oprócz świateł i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać:

- 1) światło niebieskie błyskowe lub stałe, widoczne dookoła widnokręgu;
- 2) dodatkowo w dzień flagę służbową w miejscu, w którym będzie najlepiej widoczna.

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

**§ 126.** Statek, na którym wybuchł pożar, niezależnie od powiadomienia kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje oraz służby ratowniczej danego portu, powinien nadawać sygnał złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego (\* \* -), powtarzanych z przerwami nie większymi niż jedna minuta, przy pomocy syreny, gwizdka, buczonek, lub sygnał w postaci nieprzerwanego bicia w dzwon okrętowy. Sygnały powinny być nadawane do chwili przybycia jednostki straży pożarnej.

**§ 127.** W określonych niżej sytuacjach statek powinien nadawać następujące sygnały dźwiękowe:

- 1) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (\* - \* \*);
- 2) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, dwa długie, jeden krótki (\* - - \*);

- 3) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (- \* \* \* -);
- 4) dla wezwania o włączenie UKF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (- \* -).

## **Rozdział 6**

### **Przepisy szczególne dla zbiornikowców LNG wchodzących i wychodzących z portu zewnętrznego w Świnoujściu**

**§ 128.** 1. Zbiornikowiec LNG o długości całkowitej powyżej 270 m zamierzający kotwiczyć w obszarze redy portu Świnoujście, powinien korzystać z kotwicowiska Nr 3.

1a. Zbiornikowiec LNG o długości całkowitej do 270 m może korzystać odpowiednio z kotwicowiska 2B lub kwarantannowego – przy zanurzeniu nie przekraczającym 11,0 m, lub z kotwicowiska 2A - przy zanurzeniu nie przekraczającym 9,5 m.

2. Zbiornikowiec LNG zmuszony do przerywania manewru podejścia do portu lub wyjścia z portu, awaryjnego zakotwiczenia na krótki czas lub zawrócenia na torze podejściowym, powinien korzystać z awaryjnego akwenu manewrowego, usytuowanego na południe od pary pław "5-6" po zachodniej stronie toru podejściowego.

**§ 129.** 1. Zbiornikowce LNG wchodzące do portu zewnętrznego w Świnoujściu oraz wychodzące z tego portu zobowiązane są do korzystania z asysty jednostki eskortującej, wspomagającej bezpieczną nawigację torem podejściowym w zakresie:

a) na południe od pozycji pławy „N-2” do miejsca zacumowania i odwrotnie, w przypadku zbiornikowców o długości całkowitej powyżej 270 m lub zanurzeniu powyżej 11 m,

b) na południe od pozycji pław „5/6” do miejsca zacumowania i odwrotnie, w przypadku zbiornikowców o długości całkowitej powyżej 180 m lub zanurzeniu powyżej 9 m do 11 m.

2. Rolę jednostki eskortującej, o której mowa w ust.1 może pełnić:

- a) jednostka Straży Granicznej, jeżeli asystuje w wejściu/wyjściu zbiornikowca,
- b) holownik przewidziany składem wymaganej asysty holowniczej, operujący w sektorach dziobowych zbiornikowca,
- c) inna zaangażowana do tego celu jednostka.

3. Jednostka eskortująca, mając kontakt radiowy z VTS i pilotem na zbiornikowcu LNG, zabezpiecza egzekwowanie zachowań jednostek nawigujących w pobliżu zbiornikowca LNG nakazanych przez VTS oraz monitoruje inne zagrożenia nie wykrywane przez system VTS. O rozpoczęciu asysty, o której mowa w ust.1 kierownik jednostki informuje VTS.

**§ 130.** 1. Zbiornikowce LNG zobowiązane są do korzystania z asysty statku pożarniczego przystosowanego do walki z pożarami na zbiornikowcach LNG.

2. Asysta, o której mowa w ust. 1, obowiązuje:

- a) w czasie ruchu zbiornikowca LNG na torze podejściowym, od pary pław "15-16" do zacumowania w porcie zewnętrznym w Świnoujściu i odwrotnie,
- b) podczas postoju zbiornikowca przy terminalu LNG.

3. Asysta o której mowa w ust. 2b nie dotyczy zbiornikowców LNG o długości do 180 m, które są objęte instalacją gaśniczą Terminalu LNG obejmującą odkryty pokład statku, na którym znajdują się instalacje służące do przeładunku LNG.

4. Statek pożarniczy, prowadzący asystę zbiornikowca zacumowanego przy terminalu LNG, pozostaje w stanie natychmiastowej gotowości do podjęcia akcji gaśniczej w pobliżu zbiornikowca na akwencie portu zewnętrznego w Świnoujściu.

5. W przypadku postoju dwóch zbiornikowców przy terminalu LNG wymagana jest asysta jednego statku pożarniczego przystosowanego do walki z pożarami na zbiornikowcach LNG.

6. Rolę statku pożarniczego może pełnić holownik nie wchodzący w skład asysty holowniczej, o ile posiada klasę statku przeznaczonego do walki z pożarami na zbiornikowcach LNG oraz obsadzony jest dodatkowo załogą sekcji pożarniczej – ratowników Portowej Straży Pożarnej.

**§ 131.** Ustala się następujące warunki uzyskania zgody na wejście do portu lub wyjście z portu zbiornikowca LNG, korzystającego z portu zewnętrznego w Świnoujściu:

- 1) długość całkowita zbiornikowca LNG nie może przekraczać 320 m, szerokość całkowita 51 m, a zanurzenie dla wody słodkiej 12,5 m;
- 2) w celu uzyskania zgody na wejście do portu lub wyjście z portu, kapitan zbiornikowca LNG powinien potwierdzić sprawdzenie gotowości statku według listy kontrolnej, stanowiącej załącznik nr 7 i powiadomić o wynikach sprawdzenia VTS przed obsadzeniem statku pilotem oraz przed odcumowaniem statku;
- 3) dane hydrometeorologiczne limitujące udzielenie zgody na wejście zbiornikowca LNG do portu lub wyjście z portu pobierane są ze stacji pomiarowej, usytuowanej na stawach "11-12" na torze podejściowym. W przypadku awarii tej stacji, VTS określa dane hydrometeorologiczne w oparciu o inne dostępne urządzenia zainstalowane w rejonie portu zewnętrznego;
- 4) VTS może udzielić zgody na wejście do portu zbiornikowca LNG, o ile:
  - a) maksymalna prędkość wiatru nie przekracza 12,5 m/s,
  - b) wysokość fali nie przekracza 1,2 m w przypadku zbiornikowców LNG o zanurzeniu 11 m i powyżej,
  - c) widzialność jest nie mniejsza niż 1 Mm,
  - d) prędkość prądu na akwencie 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),



- e) poziom wody, z uwzględnieniem prognozowanej tendencji zmian, zapewnia wielkość statycznej rezerwy wody pod stępką, powiększonej o rezerwę dynamiczną kalkulowaną dla prędkości maksymalnej 10 węzłów, nie mniejszą niż 2,3 m, dla odcinka toru podejściowego do portu Świnoujście do pary pław "9-10",
  - f) dyspozytor terminalu zgłosi na kanale 12 VHF gotowość do przyjęcia zbiornikowca,
  - g) firma holownicza obsługująca zbiornikowiec zgłosi na kanale 12 VHF gotowość, skład jednostek i deklarację sprawności holowników,
  - h) prognoza pogody na czas manewru wejścia zbiornikowca do portu, nie przewiduje gwałtownego pogorszenia warunków;
- 5) kapitan zbiornikowca LNG lub pilot w jego imieniu raportuje do VTS minięcie pary pław "5-6" na torze podejściowym do portu Świnoujście w celu otrzymania zgody na kontynuowanie wejścia do portu. VTS udziela takiej zgody, o ile:
- a) prędkość wiatru nie przekracza 12,5 m/s,
  - b) wysokość fali nie przekracza 1,5 m w przypadku zbiornikowców LNG o zanurzeniu 11 m i powyżej,
  - c) poziom wody, z uwzględnieniem prognozowanej tendencji zmian, zapewnia wielkość statycznej rezerwy wody pod stępką, powiększonej o rezerwę dynamiczną kalkulowaną dla prędkości maksymalnej 8 węzłów, nie mniejszą niż 2,0 m, dla odcinka toru podejściowego do portu Świnoujście od pary pław "9-10" i na akwenach manewrowych statku,
  - d) widzialność na torach podejściowych od pary staw "11-12" i w porcie jest nie mniejsza niż 1,5 Mm;
- 6) VTS może udzielić zgody na wyjście z portu zbiornikowca LNG, o ile:
- a) maksymalna prędkość wiatru nie przekracza 12,5 m/s,
  - b) wysokość fali nie przekracza 1,5 m w przypadku zbiornikowców LNG o zanurzeniu 11 m i powyżej,
  - c) widzialność jest nie mniejsza niż 1,5 Mm,
  - d) prędkość prądu na akwencie 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),
  - e) dyspozytor terminalu zgłosi na kanale 12 VHF gotowość do odcumowania zbiornikowca,
  - f) firma holownicza obsługująca zbiornikowiec zgłosi na kanale 12 VHF gotowość, skład jednostek i deklarację sprawności holowników,
  - g) prognoza pogody na czas manewru wyjścia zbiornikowca z portu nie przewiduje gwałtownego pogorszenia warunków.

**§ 132.** 1. Zbiornikowce LNG powinny poruszać się z bezpieczną prędkością, w rozumieniu m.p.z.z.m. z uwzględnieniem przepisów ust. 2 - 4 .

2. „2. Maksymalne dopuszczalne prędkości zbiornikowca LNG wchodzącego do portu i wychodzącego z portu, na poszczególnych odcinkach toru podejściowego oraz w obszarze VTS na Zatoce Pomorskiej określa poniższa tabela:

Lp.	Odcinek toru wodnego	Prędkość maksymalna w węzłach		
		T > 11 m	11m≥T ≥ 9,5m	T < 9,5 m
1	od pławy "N-1" do pary pław "9-10"	10	12	12
2	od pary pław "9-10" do pary pław "15-16"	8	10	12
3	od pary pław "15-16" do ostrogi falochronu centralnego	6	6	6
4	od ostrogi falochronu centralnego do nabrzeża i odwrotnie	4	4	4

### 3. *skreślony*

4. Wykorzystując system dynamicznego określania rezerwy wody pod stępką, VTS może nakazać utrzymanie innej prędkości maksymalnej niż określona w ust. 2.

**§ 133.** 1. Zbiornikowce LNG o długości większej niż 270 m:

1) wchodzące do portu i wychodzące z portu zewnętrznego w Świnoujściu zobowiązane są do korzystania z usług dwóch pilotów;

2) w czasie postoju przy terminalu LNG oraz podczas kotwiczenia na awaryjnym akwenu manewrowym zobowiązane są do korzystania z usług jednego pilota.

2. Zbiornikowce LNG o długości do 270 m wchodzące do portu i wychodzące z portu zewnętrznego w Świnoujściu, kotwiczące na awaryjnym akwenu manewrowym oraz w czasie postoju przy terminalu LNG, zobowiązane są do korzystania z usług jednego pilota.

3. Zbiornikowce LNG o długości do 180 m, wyposażone w sprawny ster strumieniowy, podczas kotwiczenia na awaryjnym akwenu manewrowym lub postoju przy terminalu LNG, nie są zobowiązane do korzystania z usługi pilotowej.”;

**§ 134.** Zbiornikowce LNG wchodzące do portu zewnętrznego w Świnoujściu powinny być obsadzone pilotem:

1) od pozycji pilotowej w rejonie pławy "N-1" dla zbiornikowców o zanurzeniu przekraczającym 11 m lub długości powyżej 270 m;

2) od pozycji pilotowej w rejonie pary pław „3 – 4” dla zbiornikowców o zanurzeniu większym niż 9 m do 11 m lub długości powyżej 180 m;

3) od pozycji pilotowej 2N dla zbiornikowców o zanurzeniu do 9 m i długości do 180 m.

**§ 134a.** Usługa pilotowa dla zbiornikowców LNG wychodzących z portu zewnętrznego w Świnoujściu obowiązuje:

1) do pozycji pilotowej 2N dla zbiornikowców o zanurzeniu do 9 m i długości do 180 m.

- 2) do minięcia pary pław „5 – 6” dla zbiornikowców o zanurzeniu większym niż 9 m do 11 m lub długości powyżej 180 m;
- 3) do momentu wykonania zwrotu w rejonie pławy "N-2" dla zbiornikowców o zanurzeniu przekraczającym 11 m lub długości powyżej 270 m.”;

**§ 135.** 1. Holownik obsługujący zbiornikowiec LNG powinien posiadać klasę upoważniającą do obsługi statków przewożących ładunki o temperaturze zapłonu nieprzekraczającej 60 °C.

2. Bez względu na wymogi towarzystwa klasyfikacyjnego, nadającego klasę upoważniającą do obsługi statków przewożących ładunki o temperaturze zapłonu nieprzekraczającej 60 °C, holownik obsługujący zbiornikowiec LNG powinien być wyposażony w:

- 1) system automatycznego luzowania liny holowniczej;
- 2) odbijacze mocowane do odbojnicy wokół całego kadłuba przy użyciu mocowań syntetycznych;
- 3) przeciwwybuchowe oprawy oświetleniowe w systemach oświetleniowych na pokładach zewnętrznych;
- 4) system wykrywaczy metanu w atmosferze zainstalowany na pokładzie zewnętrznym;
- 5) tłumiki iskier w przewodach spalinowych;
- 6) system zraszania odbijaczy dziobowych.

3. Holownik prowadzący asystę zbiornikowca na torach podejściowych oraz podczas postoju zbiornikowca przy terminalu LNG, poza elementami wyposażenia obowiązkowego, wymienionego w ust. 2, powinien być wyposażony w system kurtyny wodnej dla obrony własnej.

4. Elementy wyposażenia obowiązkowego wymienione w ust. 2 i 3 muszą spełniać wymogi techniczne uznanego towarzystwa klasyfikacyjnego, co winno być potwierdzone w dokumentach klasyfikacyjnych holownika.

5. Holownik obsługujący zbiornikowiec LNG powinien być wyposażony w napęd azymutalny lub cykloidalny (Voith-Schneidera).

**§ 136.** 1. Asysta holownicza zbiornikowca LNG powinna przebiegać w następujący sposób:

1) Podczas wejścia lub wyjścia zbiornikowca LNG oraz manewrów na akwenu portu zewnętrznego w Świnoujściu:

lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciągu holowników (w tonach)
1	Poniżej 230	Zgodnie z załącznikiem nr 10	Zgodnie z załącznikiem nr 10

2	Od 230 do 270	4	180 <sup>1)</sup>
3	Powyżej 270	4	250 <sup>2)3)</sup>

1) dwa z użytych holowników powinny posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 45 ton każdy.

2) dwa z użytych holowników powinny posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 80 ton każdy, a pozostałe dwa – nie mniejszą niż 45 ton każdy.

3) przy sile wiatru do 10 m/s dopuszcza się zastosowanie asysty holowniczej o minimalnej łącznej sile uciągu 240 ton. Dwa z użytych holowników powinny posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 60 ton każdy.

2) Podczas postoju jednego zbiornikowca LNG przy Terminalu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu:

lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciągu holowników (w tonach)
1	Powyżej 90	1	18
2	Powyżej 120	1	25
3	Powyżej 160	1	35
4	Powyżej 180	1	40
5	Powyżej 210	1	55
6	Powyżej 230	2	90 <sup>2)</sup>
7	Powyżej 270	2	160 <sup>1)3)</sup>

1) jeden z użytych holowników powinien posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 80 t.

2) jeden z użytych holowników powinien posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 45 t.

3) przy sile wiatru do 10 m/s dopuszcza się zastosowanie składu asysty holowniczej w składzie 2 holowników o sile uciągu nie mniejszej niż 60 ton każdy.

2. Podczas jednoczesnego postoju dwóch zbiornikowców przy terminalu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu wymagana całkowita asysta holowników powinna składać się z wymaganej asysty dla statku większego oraz potwierdzonej dostępności, w trybie godzinnej gotowości, większego z holowników przewidzianych składem asysty dla zbiornikowca mniejszego lub holownika o uciągu nie mniejszym niż 60 t w przypadku zbiornikowców o długości powyżej 270 m.

3. Jeden z holowników asystujących podczas postoju zbiornikowca LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu może zostać zadysponowany do uczestnictwa na

czas manewrów do składu asysty innego zbiornikowca LNG wchodzącego do lub wychodzącego z portu zewnętrznego, w sposób o którym mowa w § 138.

4. Holownik, o którym mowa w ust. 3 może być zadysponowany do składu asysty holowniczej od pary pław „13 – 14” do zacumowania i odwrotnie.

5. Dostępność holownika, o którym mowa w ustępie 2 nie dotyczy zbiornikowców o długości poniżej 180 m.”;

**§ 137.** 1. Przy sile wiatru do 10 m/s dopuszcza się zastosowanie innego składu asysty holowniczej niż określona w § 136, o ile spełnione będą łącznie następujące warunki:

- 1) skład asysty obejmuje co najmniej cztery holowniki z napędem azymutalnym lub cykloidalnym;
- 2) dwa holowniki prowadzące asystę aktywną muszą posiadać siłę uciągu nie mniejszą niż 60 ton każdy;
- 3) łączna siła uciągu holowników wchodzących w skład asysty holowniczej nie może być mniejsza niż 240 ton.

2. *skreślony*

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, decyzję o składzie asysty holowniczej podejmuje kapitan statku po konsultacji z pilotem. Kapitan statku informuje kapitanat portu oraz VTS o zastosowanym składzie asysty holowniczej.

4. Przepisy § 138 stosuje się odpowiednio.

**§ 138.** 1. Asysta holownicza zbiornikowca LNG wchodzącego do portu zewnętrznego w Świnoujściu, powinna przebiegać następująco:

Lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Odcinek akwenu podejściowego		
		1 Mm na północ od pław „5-6 do pław „13 – 14”	Od pław „13 – 14” do pław „15 – 16”	Od pław „15 – 16” do miejsca zacumowania
1	Poniżej 230	Nie dotyczy	Zgodnie z załącznikiem nr 10 w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	Zgodnie z załącznikiem nr 10 w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
2	Od 230 do 270	1 holownik min. 45 t**** (asysta aktywna – rufa)	2 holowniki min. 45 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa)	4 holowniki** : - 2 holowniki min. 45 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa) - 2 holowniki – w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
3	Powyżej 270	1 holownik min. 80 t (asysta aktywna – rufa)	2 holowniki min. 80 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa)	4 holowniki** : - 2 holowniki min. 80 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa)

				- 2 holowniki min 45 t każdy w sposób jaki w zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
4	Powyżej 270 *przy sile wiatru do 10m/s	1 holownik min. 60 t (asysta aktywna – rufa)	2 holowniki min. 60 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa)	4 holowniki *** : - 2 holowniki min. 60 t każdy (asysta aktywna – dziób i rufa), - 2 holowniki w sposób, w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca

\* patrz par. 137 ust. 1

\*\* minimalna łączna siła uciągu holowników zgodnie z tabelą w § 136 ust. 1

\*\*\* minimalna łączna siła uciągu holowników – 240 t.

\*\*\*\* nie dotyczy jeżeli zbiornikowiec zamierza podczas przejścia kotwiczyć na kotwiczowisku 2A, 2B lub kwarantannowym.

## 2. Asysta holownicza zbiornikowca LNG wychodzącego z portu zewnętrznego w Świnoujściu, powinna przebiegać następująco :

Lp	Długość całkowita zbiornikowca LNG (w metrach)	Odcinek akwenu podejściowego		
		Od miejsca zacumowania do pław „15 – 16”	Od pław „15 – 16” do pław „13 – 14”	Od pław „13 – 14” do 1 Mm na północ od pław „9-10” oraz podczas postoju awaryjnego na awaryjnym akwencie manewrowym
1	Poniżej 230	Zgodnie z załącznikiem nr 10 w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	Zgodnie z załącznikiem nr 10 w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	Nie dotyczy
2	Od 230 do 270	4 holowniki**: - 2 holowniki min. 45 t - 2 holowniki – w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	2 holowniki min. 45 t każdy, w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	1 holownik min. 45 t, w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
3	Powyżej 270	4 holowniki**: - 2 holowniki min. 80 t każdy - 2 holowniki min. 45 t każdy, w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	2 holowniki min. 80 t każdy, w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	1 holownik min. 80 t, w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca
4	Powyżej 270 *przy sile wiatru do 10 m/s	4 holowniki***: - 2 holowniki min. 60 t każdy - 2 holowniki, w sposób w jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	2 holowniki min. 60 t każdy, w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca	1 holownik min. 60 t w sposób jaki zadysponuje pilot po konsultacji z kapitanem zbiornikowca

\*patrz par. 137 ust. 1

\*\* minimalna łączna siła uciągu holowników zgodnie z tabelą § 136 ust. 1

\*\*\* minimalna łączna siła uciągu holowników - 240 t.

**DZIAŁ III**  
**Usługi portowe**

**Rozdział 1**  
**Pilotaż**

**§ 139.** 1. Do korzystania z usług pilota zobowiązane są:

- 1) statki oraz zestawy pchane lub holowane o długości całkowitej powyżej 90 m zawijające do portu w Świnoujściu z zastrzeżeniem punktu 10 i 11;
- 2) statki oraz zestawy pchane lub holowane o długości całkowitej powyżej 75 m zawijające do portów innych niż Świnoujście, z zastrzeżeniem pkt 3, 4, 10 i 11;
- 3) statki oraz zestawy pchane lub holowane o długości całkowitej powyżej 50 m zawijające do portu w Kołobrzegu;
- 4) statki oraz zestawy pchane lub holowane o długości całkowitej powyżej 40 m zawijające do portu w Darłowie;
- 5) statki, bez względu na długość, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności statki, o których mowa w § 63 ust. 1 pkt 1;
- 6) statki przewożące luzem ładunki niebezpieczne, zanieczyszczające lub nieodgazowane, po przewozie tych ładunków;
- 7) statki pasażerskie podczas przewozu pasażerów, z wyjątkiem statków pasażerskich żeglugi śródlądowej na odcinku Trasa Zamkowa – Bulwar Chrobrego w porcie Szczecin;
- 8) statki korzystające z asysty holowniczej;
- 9) statki wchodzące na doki lub wychodzące z nich - w zakresie manewrów wykonywanych na akwenach stoczniowych;
- 10) statki o długości całkowitej powyżej 75 m, które nie posiadają sprawnego steru strumieniowego lub napędu azymutalnego umożliwiających bezpieczne manewrowanie i cumowanie jednostki;
- 11) statki o długości całkowitej powyżej 75 m zawijające do portów w czasie obowiązywania restrykcji lodowych;
- 12) statki, których kapitanowie nie posiadają znajomości języka polskiego lub języka angielskiego w zakresie standardowych zwrotów porozumiewania się na morzu oraz znajomości przepisów portowych;
- 13) statki, których kapitanowie po raz pierwszy wchodzą do portów w Świnoujściu, Szczecinie, Policach oraz portów Zalewu Szczecińskiego, lub wychodzą z tych portów, chyba że złożą pisemne oświadczenie o niekorzystaniu z usług pilota i prześlą je drogą mailową do właściwego ze względu na obszar VTS (swinoujscietraffic@ums.gov.pl lub szczecintraffic@ums.gov.pl) lub złożą oświadczenie drogą radiową do właściwego ze względu na obszar VTS.

2. Zasady i warunki uzyskania zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota określają przepisy odrębne.

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

**§ 140.** Statek, który nie ma obowiązku korzystania z usług pilota powinien, zgodnie z wymaganiami systemu meldunkowego, powiadomić o tym kapitanat portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, że nie korzysta z usług pilota.

**§ 141.** 1. Zamówienia pilota dokonuje kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel na zasadach i w trybie określonym przez właściwą stację pilotową.

2. Dla portów w Świnoujściu, Szczecinie i Policach zamówienia pilota dokonuje się:

- a) dla statków wchodzących do portu, co najmniej 4 godziny przed obsadzeniem statku pilotem,
- b) dla statków wychodzących z portu, co najmniej 2 godziny przed spodziewanym wyjściem statku.

**§ 142.** 1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe od wyznaczonego miejsca obsadzenia pilotem do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

2. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe od następujących miejsc ich obsadzania:

- a) "Pilot-3" - przy pławie "N2", dla statków z zanurzeniem powyżej 11,0 m, płynących od strony Zatoki Pomorskiej,
- b) "Pilot-2N" - na pozycji oddalonej około 1 Mm na północ od pary staw "11-12", dla statków z zanurzeniem w zakresie od powyżej 7,0 m do 11,0 m, płynących z kierunków północnych na Zatoce Pomorskiej,
- c) „Pilot-2E” - na pozycji oddalonej około 0,5 Mm od wschodniej granicy obszaru VTS, przy południowej granicy kotwicowiska 2A, dla statków z zanurzeniem powyżej 7,0 m, płynących z kierunków wschodnich na Zatoce Pomorskiej,
- d) "Pilot-1" - na pozycji oddalonej około 0,5 Mm na południe od pary staw "13-14", dla statków z zanurzeniem poniżej 7,0 m, płynących od strony Zatoki Pomorskiej,
- e) przy pławie TW-1 w rejonie II Bramy Torowej, dla statków płynących od strony granicy Rzeczypospolitej Polskiej na Zalewie Szczecińskim.

3. W warunkach nadmiernego falowania dla danego typu i wielkości pilotowanego statku, z zastrzeżeniem § 10 ust. 1 i 2 oraz § 69 ust. 2 pkt 2 lit. f, pilot może obsadzić statek lub zejść ze statku w innym miejscu, niż określone w ust. 2, jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi statku oraz nie będzie powodować utrudnień w ruchu innych jednostek.

4. Przepis ust. 3 nie ma zastosowania do:

- a) statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, o których mowa w § 89 ust. 1,
- b) statków o zanurzeniu większym niż 7,5 m lub o długości większej niż 140 m,



- c) statków o zanurzeniu większym niż 6 m, wchodzących z redy do portu w porze nocnej.

5. Pilot, który zamierza obsadzić statek lub zejść ze statku w innym miejscu, niż określone w ust. 2, z przyczyny określonej w ust. 3, może tego dokonać tylko za zgodą kapitana obsadzanego statku, uzyskaną przed osiągnięciem przez statek pozycji określonej w ust. 2 oraz ma obowiązek:

- a) zapoznać kapitana statku z warunkami żeglugi na danym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństw nawigacyjnych i ruchu innych jednostek,
- b) udzielić kapitanowi statku wszelkich informacji koniecznych dla bezpiecznej żeglugi statkiem,
- c) powiadomić VTS o powodach i pozycji obsadzenia statku lub zejścia ze statku,
- d) odpowiednio rozpocząć udzielanie kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku ze statku pilotowego od pozycji "Pilot-1", lub kontynuować usługę pilotową do czasu osiągnięcia przez statek pozycji pary pław "15-16".

6. Pilot na statku wychodzącym w morze, przed zejściem ze statku zobowiązany jest powiadomić VTS o zamiarze opuszczenia statku. W przypadku, gdy torem podejściowym do Świnoujścia nawiguje zbiornikowiec LNG wchodzący do portu zewnętrznego w Świnoujściu, VTS może nakazać przedłużenie pełnienia usługi pilotowej do czasu bezpiecznego minięcia zbiornikowca lub do wskazanego miejsca.

**§ 143.** 1. Pilot zobowiązany jest odmówić wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałyby to naruszenie przepisów portowych, albo gdy uzna, że statek nie jest zdatny do żeglugi.

2. O każdym przypadku odmowy wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, podając przyczynę odmowy, i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.

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.

**§ 144.** 1. Statek, który zobowiązany 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, panujących warunkach hydrometeorologicznych, a podczas manewrów na nabrzeżu pozostaje obłożona co najmniej jedna cumo.

2. Statki o długości całkowitej pomiędzy 75m a 90m, z wyłączeniem statków wymienionych w § 139 ust. 1 pkt 6, mogą bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju lub sposób cumowania, w obrębie akwenów:

- a) Basen Kaszubski, łącznie z Basenem Górnos Śląskim i Warty,
- b) Port Centralny łącznie z Kanałem Grodzkim,
- c) Basen Dębicki,
- d) rzeka Parnica Zachodnia (z wyłączeniem akwenów stoczni),
- e) Port Morski Police,
- f) Port Barkowy Police,

o ile kapitan statku uzyska w kapitanacie portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, informacje o dostępności danego akwenu, panujących warunkach hydrometeorologicznych, z zastrzeżeniem § 139 ust.1 pkt. 9.

**§ 145.** 1. W czasie sztormu szef pilotów lub osoba przez niego wyznaczona podejmuje decyzję o wstrzymaniu wychodzenia w morze statków pilotowych, o czym dyspozytor stacji powiadamia pisemnie, drogą elektroniczną lub faksem, VTS Świnoujście oraz VTS Szczecin.

2. W przypadku wstrzymania wychodzenia statków pilotowych w morze, właściwy kapitanat portu lub VTS, a także dyspozytor stacji pilotów podczas zamawiania pilota, mają obowiązek powiadomić o tym fakcie statki zamierzające wyjść z portu lub wejść do portu.

3. W przypadku dysponowania wolnym miejscem przy nabrzeżu, na wniosek kapitana statku, który nie decyduje się na wyjście z portu bez pilota w warunkach sztormowych, użytkownik nabrzeża obowiązany jest udostępnić nabrzeże do zacumowania statku w celu oczekiwania na poprawę pogody. Warunki postoju określa użytkownik nabrzeża.

**§ 146.** Dokowania, wydokowania oraz wodowania statków wykonywane są przez pilota wyznaczonego przez szefa pilotów.

## **Rozdział 2**

### **Holowanie i obsługa holownicza**

**§ 147.** 1. Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe w zakresie określonym przepisach portowych.

2. Minimalne wymagania dotyczące ilości holowników oraz ich minimalną łączną siłę uciągu podczas manewrów wejścia lub wyjścia z portu oraz cumowania i odcumowania statku, dla statków zawijających do portów w Szczecinie i w Policach określone są w załączniku nr 9, natomiast dla statków zawijających do portu w Świnoujściu - w załączniku nr 10.

3. Kapitan portu może w każdym przypadku nakazać użycie holownika lub zwiększyć ich ilość, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

**§ 148.** Wykonywanie usług holowania obiektów lub statków o długości całkowitej 20 m i więcej przez statki do tego nieprzeznaczone, bez zgody kapitana portu jest

zabronione. Wyjątek stanowi holowanie w celu niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

**§ 149.** 1. W celu uzyskania zezwolenia, o którym mowa w § 63 ust.1 kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przedkłada kapitanowi portu plan holowania określający sposób holowania, ilość i rodzaj użytych holowników oraz przewidywany czas przejścia.

2. Zabrania się holownikowi:

- 1) opuszczenia jednostki holowanej lub pchanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu;
- 2) jednoczesnego holowania i pchania jednostek pływających.

**§ 150.** 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 holującego.

**§ 151.** 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.

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

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

**§ 153.** Siła uciągu holownika powinna być potwierdzona dokumentem wydanym przez towarzystwo klasyfikacyjne.

**§ 154.** 1. W porcie w Stepnicy do korzystania z asysty holownika zobowiązane są statki o długości całkowitej ponad 60 m podczas manewrowania z obrotem.

2. W porcie w Trzebieży do korzystania z asysty holownika zobowiązane są statki o długości całkowitej ponad 75 m podczas manewrowania z obrotem.

3. W porcie w Kołobrzegu do korzystania z asysty holownika zobowiązane są statki o długości całkowitej ponad 60 m, z wyjątkiem statków o długości całkowitej do 70 m posiadających sprawny ster strumieniowy.

4. W porcie w Darłowie z asysty holownika zobowiązane są korzystać statki o długości całkowitej ponad 60 m podczas manewrowania z obrotem, w wyjątkiem statków o długości całkowitej do 75 m posiadających sprawny ster strumieniowy.

**§ 155.** Ilość holowników określona w § 147 ust. 2 oraz § 154 nie dotyczy jednostek żeglugi śródlądowej, portowej i osłoniętej, z zastrzeżeniem § 147 ust. 3.

Liczba holowników lub pchaczy oraz zdolności manewrowe tych jednostek muszą zapewniać ich bezpieczne manewrowanie.

**§ 156.** 1. Korzystanie z pomocy holowników podczas wejścia do portu w Szczecinie obowiązuje statki:

- 1) o długości całkowitej do 120 m – w odległości 1500 m od miejsca zacumowania lub miejsca obrotu, a dla statków cumujących na południe od wejścia do Przekopu Mieleńskiego (cieśnina Święta), w rejonie pozycji Doku Nr 5;
- 2) o długości całkowitej ponad 120 m, zdążające do nabrzeży i basenów leżących na południe od nabrzeża Huk – od nabrzeża Kra do miejsca zacumowania;
- 3) zdążające do nabrzeży przy rzece Odra na północ od nabrzeża Huk – od trawersu południowego cypla wyspy Żurawiej do miejsca zacumowania.

2. Korzystanie z pomocy holowników podczas wejścia do portu Police obowiązuje statki:

- 1) o długości całkowitej powyżej 120 m cumujące w Porcie Morskim Police – od trawersu stawy Krępa Górna do miejsca zacumowania;
- 2) o długości całkowitej do 120 m – w odległości 1500 m od miejsca cumowania lub miejsca obrotu.

3. Korzystanie z pomocy holowników podczas wejścia do portu w Świnoujściu obowiązuje statki:

- 1) o długości całkowitej do 120 m - w odległości 1500 m od miejsca cumowania lub miejsca obrotu;
- 2) o długości całkowitej powyżej 120 m do 160 m, wchodzące do portu od strony morza - od wejścia do portu do miejsca zacumowania, a wchodzące do portu od strony Zalewu Szczecińskiego - 1,5 Mm od miejsca cumowania;
- 3) o długości całkowitej ponad 160 m, wchodzące do portu od strony morza - 2,0 Mm przed wejściem do portu do miejsca zacumowania, a wchodzące do portu od strony Zalewu Szczecińskiego - 2,0 Mm od miejsca cumowania.

4. O pozycji zwalniania holowników świadczących usługi dla statków wychodzących z portów w Szczecinie i Policach oraz dla statków o długości całkowitej do 180 m wychodzących z portu w Świnoujściu decyduje kapitan statku po zasięgnięciu opinii pilota.

5. Dla statków o długości całkowitej powyżej 180 m wychodzących z portu w Świnoujściu asysta holowników świadczących usługę obowiązuje od miejsca odcumowania w porcie do czasu poinformowania VTS o gotowości statku do kontynuowania samodzielnej podróży, jednak nie przed minięciem pary pław „15 – 16” lub od miejsca zacumowania w porcie do trawersu Kanału Mulnik w przypadku statków idących na południe.

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) jeden holownik, o ile wymagany skład asysty holowniczej przewiduje użycie dwóch holowników;
- 2) dwa holowniki, o ile wymagany skład asysty holowniczej przewiduje użycie trzech holowników i więcej.

7. 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.

**§ 157.** 1. Jeżeli według opinii pilota wyznaczonego do obsługi statku okoliczności uzasadniają użycie większej ilości holowników niż określono w załącznikach nr 9 i 10, jest on zobowiązany powiadomić o tym kapitana statku, a o ostatecznej decyzji kapitana statku poinformować kapitanat portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

2. W przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa statku, życia na morzu lub zanieczyszczeniem środowiska morskiego, kapitan portu może zezwolić na odstępstwo od warunków asysty holowniczej, określonej w załącznikach nr 9 i 10.

3. Przepisy ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do zbiornikowców LNG zawijających do portu zewnętrznego w Świnoujściu.

4. W szczególnych przypadkach, na wniosek armatora statku, kapitan portu w porozumieniu z szefem pilotów może udzielić zgody na zmniejszenie ilości lub łącznej siły uciągu holowników do asysty holowniczej, określonych w załącznikach nr 9 i 10.

**§ 158.** Od momentu rozpoczęcia wykonywania usługi holowania statku do jej zakończenia, holowniki powinny porozumiewać się ze statkiem holowanym na wyznaczonych kanałach UKF, określonych w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 5.

**§ 159.** Statki, które dla bezpiecznego wejścia do portu muszą być holowane, mogą być wprowadzane do portu tylko wtedy, gdy stan morza na redzie pozwala na bezpieczne podanie holu.

**§ 160.** 1. Statki nowo wybudowane, wychodzące na próby morskie i wracające z prób morskich, niezależnie od wielkości statku, obowiązane są korzystać z asysty jednego holownika na torach wodnych, od miejsca postoju do wyjścia z portu na redę i odwrotnie.

2. Statek, o którym mowa w ust.1 może być zwolniony z asysty holowniczej na torze wodnym w drodze do stoczni, jeżeli kapitan statku będącego na próbach przed wejściem do portu potwierdzi z morza, że próby zakończyły się pomyślnie i ster, maszyna główna oraz ster strumieniowy pracują bezawaryjnie.

3. Statki po remoncie urządzeń napędowych lub sterowych i nie będące po próbach tych urządzeń, obowiązane są do korzystania z asysty jednego holownika:

- 1) w porcie w Szczecinie - od miejsca zacumowania do trawersu dolnej stawy nabieżnika Police;
- 2) w porcie w Policach - od miejsca zacumowania do IV Bramy Torowej;
- 3) w porcie w Świnoujściu - od miejsca zacumowania do wyjścia na redę, dla statków wychodzących w morze lub od miejsca zacumowania do I Bramy Torowej, dla statków zdążających w stronę Zalewu Szczecińskiego.

**§ 161.** 1. Holowanie statków z awarią urządzeń napędowych lub sterowych może odbywać się w porze dziennej i przy sile wiatru do 6° B.

2. Dokowanie i wydokowanie statków winno odbywać się na zasadach określonych w instrukcji zadokowania i wydokowania.

3. Wodowanie statków na pochylniach jest dozwolone w porze dziennej, na zasadach określonych w instrukcji wodowania.

4. Po zwodowaniu statku stocznia zobowiązana jest w trybie natychmiastowym usunąć z przyległego akwenu wszelkie pozostałości po wodowaniu jak: kotwice, pływające drewno, pławy itp. Przeszkody nawigacyjne, których stocznia nie jest w stanie usunąć natychmiast, winny być oznakowane świetlnymi znakami nawigacyjnymi i zgłoszone do kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

**§ 162.** 1. Maksymalna długość zestawów pchanych, w żegludze portowej i osłoniętej, nie może przekraczać 156 m przy szerokości do 11,45 m lub 140 m i szerokości dwóch barek, o ile łączna szerokość zestawu nie przekroczy 23 m.

2. Holowanie barek w żegludze portowej i osłoniętej dozwolone jest przy sile wiatru do 6° B dla barek załadowanych i do 5° B dla pontonów, doków i barek pustych.

3. Pchanie barek w żegludze portowej dozwolone jest przy sile wiatru do 9° B dla barek załadowanych i do 7° B dla barek pustych i pontonów. Za barkę pustą uważa się barkę, której nośność całkowita jest wykorzystana poniżej 50 %.

4. Moc pchacza lub holownika powinna być odpowiednia do wielkości zestawu pchanego lub holowanego oraz warunków i okoliczności holowania lub pchania.

### **Rozdział 3**

#### **Cumowanie i porządek postoju statków**

**§ 163.** 1. Wszystkie statki o długości całkowitej 50 m i większej, w portach w Szczecinie, Świnoujściu i w Policach, zobowiązane są korzystać z pomocy cumowników portowych, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku statków żeglugi śródlądowej decyzję o korzystaniu z pomocy cumowników portowych podejmuje kierownik jednostki, kierując się względami bezpieczeństwa wykonania operacji cumowania. Nie dotyczy to statków żeglugi śródlądowej przewożących ładunki niebezpieczne.

**§ 164.** 1. Liczbę cumowników do obsługi statku w zależności od jego wielkości określa poniższa tabela:

Manewr	Długość całkowita statku w metrach				
	50,00-80,00	80,01-140,00	140,01-170,00	170,01-200,00	powyżej 200,00
Zacumowanie	2	3	4	5	6
Odcumowanie	1	2	3	4	5

2. Cumownicy powinni posiadać środki ochrony osobistej, w tym kamizelkę ratunkową i wykonywać pracę zgodnie z wymogami BHP.

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 § 172 ust. 1 i 2 oraz utrzymującej łączność ze statkiem.

4. Każdy cumownik powinien posiadać przeszkolenie w zakresie wykonywanych czynności, oparte na programie szkolenia zalecanego przez IMO, potwierdzone zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia.

5. Na nabrzeżach, przeznaczonych do przeładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, przebieg operacji cumowniczych, wymogi BHP oraz wymogi szkolenia w zakresie wykonywanych czynności podczas tych operacji, powinny być opisane w instrukcji bezpiecznej obsługi statku.

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

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

3. Każdy statek zacumowany w porcie powinien w porze nocnej, jak również w porze dziennej podczas ograniczonej widzialności, włączyć oświetlenie zewnętrzne.

4. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części światło białe, niezależnie od światel określonych w § 121.

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

#### **§ 166. *skreślony***

**§ 167.** 1. Cumy powinny być zakładane wyłącznie na pachoły lub inne urządzenia do tego przeznaczone, w ten sposób, aby w razie potrzeby każda cuma mogła być łatwo rzucona w dowolnej kolejności.

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

**§ 168.** 1. Statki przewożące luzem: oleje zdefiniowane w Załączniku I do Konwencji MARPOL, upłynnione gazy wymienione w rozdziale 19 IGC Code, ciecze łatwopalne oraz statki nieodgazowane lub niezainertowane po przewozie tych ładunków, mogą cumować tylko przy nabrzeżach do tego przeznaczonych.

2. W przypadku statku przewożącego ładunki wymienione w ust. 1, który podczas ruchu na torze wodnym Świnoujście-Szczecin uległ awarii, któremu udzielono schronienia w porcie, lub 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.

3. W sytuacji braku miejsca przy nabrzeżu przeznaczonym do przeładunku olejów zdefiniowanych w Załączniku I do Konwencji MARPOL, zbiornikowce zaopatrujące statki w porcie w paliwo mogą cumować do nabrzeży wskazanych oraz na zasadach określonych w instrukcji opracowanej przez armatora. Instrukcja winna być uzgodniona z Portową Strażą Pożarną i zatwierdzona przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

**§ 169.** 1. 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 innych warunkach ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

2. Każda lina, z wyjątkiem lin holowniczych i cumowniczych, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona:

- 1) w dzień: dwiema flagami czerwonymi;
- 2) w nocy: dwoma światłami czerwonymi.

3. Flagi i światła powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny, w odległości 3 m od siebie.

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

**§ 170.** Przy cumowaniu lub odcumowaniu statku należy używać motorówki, jeżeli dalby nie są połączone pomostami z nabrzeżem, lub gdy nie jest możliwe swobodne przejście cumy ze statku.

**§ 171.** 1. Statki będące w budowie lub remoncie, statki - magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce, które nie są wyposażone w pacholy burtowe ( sunken bits / recessed bits), obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i na rufie liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.

2. Liny, o których mowa w ust. 1, powinny być obłożone na pacholach 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 jego ręczne wybranie.

**§ 172.** 1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach i innych urządzeniach portowych wyznacza właściwy użytkownik w uzgodnieniu z kapitanatem portu.

2. Wyznaczona pozycja cumowania powinna być oznakowana w sposób widoczny dla statku poprzez umieszczenie na nabrzeżu:



- 1) w porze dziennej pomarańczowej chorągiewki o wymiarach co najmniej 50 cm x 50 cm;
  - 2) w porze nocnej pomarańczowego światła.
3. Przepisy ust. 1 i 2 nie dotyczą jednostek sportowo-rekreacyjnych cumujących w marinach oraz jednostek rybackich cumujących w miejscach stałego postoju.
4. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów i innych urządzeń portowych oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika.
5. Jednostki pływające Urzędu Morskiego w Szczecinie, Straży Granicznej, Policji, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Celno-Skarbowej, Portowej Straży Pożarnej oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, dla wykonania czynności służbowych, mogą dobijać do nabrzeży i przystani na terenie całego portu, bez względu na to, do kogo one należą.
6. Kapitanat portu w szczególnych przypadkach, w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi lub porządku portowego, może wyznaczyć miejsce postoju statku z pominięciem trybu określonego w ust. 1, 4 i 5.
7. Statki należy cumować w taki sposób, aby ich dziób lub rufa nie wystawały poza narożniki nabrzeża, chyba, że taki sposób cumowania został przewidziany w dokumentach użytkowania budowli.

**§ 173.** 1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek powinien przygotować miejsce postoju statku. W okresie występowania zalodzenia przygotowanie miejsca postoju statku obejmuje także łamanie lodu na akwenu przyległym do nabrzeża.

2. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmienić bez zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem sytuacji, w których jest to niezbędne z uwagi na bezpieczeństwo żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statków wzdłuż nabrzeża.

3. Przeciąganie się statków wzdłuż nabrzeża o odległość większą niż długość statku wymaga zgłoszenia do kapitanatu portu.

4. Przepisy ust. 2 i 3 nie dotyczą jednostek sportowo-rekreacyjnych cumujących w marinach.

**§ 174.** 1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnię). Przed założeniem takiego połączenia ruch między statkiem a lądem jest zabroniony.

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.

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

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

5. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do statków pilotowych, statków bezpokładowych, jednostek pływających Urzędu Morskiego w Szczecinie, jednostek służby SAR oraz innych, których konstrukcja wyklucza zamocowanie takiego połączenia.

**§ 175.** 1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny posiadać odpowiednią konstrukcję oraz być dwustronnie zabezpieczone poręczami.

2. . Każdy statek stojący w porcie przy nabrzeżu zobowiązany jest rozpiąć siatkę ochronną pod pomostem lub trapem. Jeżeli istnieje taka potrzeba, użytkownik nabrzeża obowiązany jest podstawić pod trap odpowiedni ponton.

3. Wchodzenie i schodzenie pasażerów na statek i ze statku powinno być dozоровane przez członka załogi pokładowej statku i odbywać się w jednym kierunku, z wyjątkiem pomostów przystosowanych do ruchu dwukierunkowego.

4. Przepisy ust. 1 i 2 nie dotyczą nabrzeży wyposażonych w specjalistyczny sprzęt przeznaczony do komunikacji z pokładem statków przewidzianych do obsługi przez dane nabrzeże.

**§ 176.** 1. Jakikolwiek części konstrukcji lub urządzenia przeładunkowe statku nie mogą utrudniać swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego 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 lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje. Ponadto statek taki powinien pokazywać światła i znaki statku na kotwicy zgodne z m.p.z.z.m.

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

**§ 177.** 1. W czasie postoju w porcie statek powinien być obsadzony załogą, zgodnie z certyfikatem bezpiecznej obsługi statku.

2. Statki czasowo wyłączone z eksploatacji mogą być obsadzone zmniejszoną liczbą członków załogi. Zgodę na postój statku w porcie ze zmniejszoną obsadą załogową wydaje kapitan portu po przedstawieniu przez armatora lub jego upoważnionego przedstawiciela:

- 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 sekcji A-VIII/2, część 5 Konwencji STCW;
- 2) zgody użytkownika nabrzeża na planowany okres postoju;
- 3) certyfikatu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.

3. W zależności od charakteru eksploatacji i budowy statku, na warunkach określonych przez kapitana portu, statek bądź grupa statków mogą być nadzorowane

przez jedną osobę pracującą w systemie zmianowym, jeżeli nie będzie to stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi.

4. Za zapewnienie na statku wachty portowej, prowadzonej zgodnie z wymogami Konwencji STCW, odpowiedzialny jest kapitan statku a za właściwy dozór statku innego niż morski - armator.

**§ 178.** 1. Remonty statków mogą odbywać się jedynie przy nabrzeżach stoczniowych, chyba że wykonywanie prac remontowych przewidziane jest w dokumentach użytkownika nabrzeża.

2. Drobne prace naprawcze, wynikające z bieżącej eksploatacji statku, mogą być wykonywane przy nabrzeżach innych niż określone w ust.1, za zgodą właściciela lub użytkownika nabrzeża oraz za zgodą kapitana portu.

3. Wykonywanie na statkach jakichkolwiek prac stwarzających zagrożenie pożarowe przy innych nabrzeżach niż wymienione w ust. 1, wymaga przedłożenia kapitanowi portu zgody właściciela nabrzeża, spełnienia warunków określonych przez Portową Straż Pożarną oraz pozytywnego zweryfikowania przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Jednorazowej Instrukcji Technologiczno – Ruchowej, stanowiącej załącznik nr 8.

**§ 179.** Dokonywanie fumigacji statku dozwolone jest po uprzednim poinformowaniu kapitanatu portu o miejscu i sposobie wykonywania usługi oraz planowanych środkach bezpieczeństwa.

**§ 180.** 1. W porcie w Szczecinie zezwala się na zajmowanie przez statki obszaru wodnego przy nabrzeżach:

- 1) Huk, Holenderskie, Belgijskie, Angielskie, Polskie, Węgierskie, Greckie, Albańskie, Jugosłowiańskie, Bułgarskie, Gnieźnieńskie - w pasie o szerokości do 24 m;
- 2) Snop, Rumuńskie, Ukraińskie, Starówka, i Parnica - w pasie o szerokości do 28 m;
- 3) niewymienionych w pkt. 1 i 2 - w pasie o szerokości do 32,3 m, chyba, że z warunków użytkowania nabrzeża, analizy nawigacyjnej albo ekspertyzy technicznej wynika, że przy danym nabrzeżu mogą cumować wyłącznie statki zajmujące węższy pas wody.

**§ 181.** 1. Wyłączenie z eksploatacji własnego napędu statku (z wyjątkiem statków stojących przy nabrzeżach stoczniowych) wymaga każdorazowo zezwolenia kapitanatu portu.

2. Każda awaria, wykluczająca możliwość użycia własnego napędu statku, podlega obowiązkowi natychmiastowego zgłoszenia w kapitanacie portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

**§ 182.** 1. W czasie postoju statku 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 przeprowadzane wyłącznie na stacjach prób specjalnie przystosowanych do tego celu, zgodnie z wymaganiami instrukcji użytkownika stanowiska prób. Instrukcja ta podlega uzgodnieniu z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie a następnie, po zatwierdzeniu przez właściciela budowli, przekazaniu do właściwego kapitanatu portu.

3. Podczas prób maszyn, przez cały okres ich trwania, na mostku powinien znajdować się oficer pokładowy. Do jego obowiązków należy ciągła obserwacja przyległego akwenu, nasłuch na kanale UKF uzgodnionym z kapitanatem portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, ciągła kontrola stanu zacumowania statku, przekazywanie ostrzeżeń innym statkom oraz zatrzymanie maszyn własnego statku w razie konieczności. Kapitan statku każdorazowo określa liczbę załogi niezbędnej na czas prób.

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

- 1) w porze dziennej: flagę "C" według Międzynarodowego Kodu Sygnałowego, a pod nią w odległości nie mniejszej niż 0,5 m - stożek skierowany wierzchołkiem do góry;
- 2) w porze nocnej: dwa światła widoczne dookoła widnokręgu umieszczone pionowo jedno nad drugim, przy czym górne światło powinno być koloru zielonego, a dolne światło koloru czerwonego.

5. Właściciel, zarządca lub użytkownik stanowiska stacji prób powinien pisemnie poinformować kapitana statku odbywającego próby na uwięzi o obowiązujących ustaleniach zawartych w instrukcji użytkownika stanowiska.

**§ 183.** 1. Każdorazowe rozpoczęcie i zakończenie prób napędu głównego statku na stacji prób wymaga zgłoszenia do kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

2. Jeżeli statek zbliżający się do stacji prób żąda przerwania pracy maszyny statku na uwięzi, obowiązany jest skontaktować się drogą radiową ze statkiem na uwięzi i zażądać przerwania pracy maszyn. Statek odbywający próbę maszyn na uwięzi obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pracę maszyn.

3. W przypadku braku kontaktu radiowego, statek żądający przerwania pracy maszyn zobowiązany jest dać sygnał składający się z pięciu krótkich dźwięków. Statek odbywający próbę maszyn na uwięzi jest zobowiązany niezwłocznie zatrzymać pracę maszyn.

4. Wznowienie prób wymaga ponownego zgłoszenia do kapitanatu portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje i dozwolone jest dopiero wtedy, gdy statek, który żądał wstrzymania pracy maszyn przez statek odbywający próby, bezpiecznie go wyminie i oddali się, bądź też ukończy manewrowanie przez zacumowanie do nabrzeża.

5. W trakcie przeprowadzania prób uciągu holownika, na obu burtach powinna być pełniona wzmocniona wachta morska. Lina z holownika powinna być oznakowana

poprzez zawieszenie na niej co 10 metrów, jednometrowych odcinków taśmy czerwono-białej.

**§ 184.** Wchodzenie z nabrzeża na prom i odwrotnie oraz wszelki ruch pojazdów korzystających z przewozów promowych może odbywać się dopiero po całkowitym zacumowaniu przez prom do nabrzeża i wyrażeniu na to zgody przez kapitana promu lub wyznaczonego przez niego zastępcę, pełniącego służbę na pokładzie.

**§ 185.** 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.

**§ 186.** 1. Odprawy statków odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu odpowiadającym przepisom o ochronie obiektów portowych lub w miejscu postoju statku.

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.

**§ 187.** Odprawy graniczne i celne statków pasażerskich uprawiających regularną żeglugę pomiędzy portami polskimi, a portami innych państw dokonywane są przy nabrzeżach odpowiednio przystosowanych do bezpiecznej obsługi ruchu pasażerskiego.

## **Rozdział 4**

### **Przeładunek i składowanie towarów**

**§ 188.** 1. Przeładunek towarów w obrocie morskim powinien odbywać się w miejscach do tego celu przeznaczonych.

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.

3. Przeładunek towarów na wodzie, o którym jest mowa w ust. 2, dotyczy sytuacji, w których żadna z uczestniczących w przeładunku jednostek pływających nie jest zacumowana do nabrzeża lub dalsz cumowniczych.

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

2. Statek, na którym rozpoczęto operacje ładunkowe, nie może być przemieszczany do czasu, gdy kapitan jednostki nie potwierdzi, że przy danym stanie załadowania jednostka może zostać odcumowana.

3. Przeładowca obowiązany jest oczyścić miejsca z pozostałości ładunkowych niezwłocznie po zakończeniu przeładunku.

**§ 190.** Zabrania się:

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

**§ 191.** 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 m.

3. Użytkownik obowiązany jest do wystawiania tablic informacyjnych określających dopuszczalne obciążenie nabrzeży, pomostów, placów składowych i urządzeń.

4. Wzdłuż stanowisk cumowniczych należy pozostawić wolne przejście tworzące ścieżkę cumowniczą o szerokości nie mniejszej niż 1,20 m, licząc od krawędzi odwodnej budowli. Na ścieżce cumowniczej mogą znajdować się wyłącznie ponumerowane urządzenia cumownicze, urządzenia do wyjścia na nabrzeże, wnęki kryte pokrywami, które nie mogą wystawać ponad powierzchnię ścieżki cumowniczej.

**§ 192.** 1. Przed rozpoczęciem przeładunku ładunków zanieczyszczających przewożonych luzem z wyjątkiem operacji bunkrowania i zdawania odpadów olejowych, statek powinien być otoczony zaporą przeciwolejąwą na czas przeładunku, a w przypadku, gdy kapitan portu uzna to za konieczne, posiadać asystę statku przystosowanego do zbierania olejów. W przypadku wyposażenia basenów portowych we właściwie działające zapory pneumatyczne uniemożliwiające wydostanie się zanieczyszczeń olejowych poza obręb basenu, kapitan portu może odstąpić od wymogu stosowania dodatkowej zapory przeciwolejąwej. Jednakże baza przeładunkowa powinna zabezpieczyć natychmiastową gotowość użycia zapory w razie powstania zanieczyszczenia.

2. Takie same wymagania obowiązują przy przeładunkach lżejszych od wody i nierozpuszczalnych w wodzie ładunków niebezpiecznych przewożonych luzem.

3. Przepisy ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do zbiornikowców LNG.
4. *skreślony*

**§ 193.** W zakresie bezpieczeństwa terminali przeładunkowych ładunków niebezpiecznych i zanieczyszczających, mają zastosowanie także zasady określone w instrukcjach bezpiecznej obsługi statku i w instrukcjach technologicznych.

**§ 194.** 1. Bunkrowanie jednostek powinno odbywać się podczas postoju jednostki przy nabrzeżu akceptowanym przez kapitanat portu. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może na wniosek armatora wyrazić zgodę na bunkrowanie na redzie lub kotwiczowisku określając warunki przeprowadzenia operacji. Wszelkie koszty związane z bunkrowaniem na redzie portu lub kotwiczowisku obciążają występującego o wydanie zgody.

2. Bunkrowanie statku z cysterny może odbywać się na nabrzeżu w miejscu wyznaczonym przez użytkownika, odpowiednio przygotowanym i zabezpieczonym oraz akceptowanym przez kapitanat portu.

3. Przed rozpoczęciem bunkrowania należy sporządzić listę kontrolną, stanowiącą potwierdzenie spełnienia warunków bezpieczeństwa w zakresie stanu jednostek biorących udział w operacji, łączności w trakcie operacji, zasad przeładunku, procedur awaryjnych oraz bezpieczeństwa ludzi i środowiska naturalnego. Po zakończeniu bunkrowania kopię listy kontrolnej należy przesłać do właściwego terytorialnie kapitanatu portu.

4. Rozpoczęcie i zakończenie bunkrowania należy zgłosić do kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje.

5. Statki pobierające oraz podające paliwo zobowiązane są do prowadzenia w czasie takiej operacji ciągłego nasłuchu na kanale roboczym UKF właściwego terytorialnie kapitanatu portu lub VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje, oraz pokazywać sygnały zgodnie z przepisami Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

6. Statki poruszające się po wodach portowych powinny odpowiednio wcześniej być uprzedzane przez statki, na których odbywa się bunkrowanie, o potrzebie ich omijania.

7. Bunkrowanie statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające luzem może się odbywać przed rozpoczęciem lub po zakończeniu operacji przeładunkowych i balastowych, na warunkach określonych w procedurach bezpieczeństwa statku, bunkierki i nabrzeża.

8. Przepisy ust. 1 - 7 należy stosować odpowiednio także podczas wykonywania operacji zdawania odpadów olejowych.

9. Bunkrowanie paliwa LNG regulują odrębne przepisy.

10. Użytkownik nabrzeża, na którym znajduje się punkt tankowania jednostek pływających benzyną, zobowiązany jest umieścić w widocznym miejscu odpowiednie oznaczenie słowne w języku polskim, angielskim i niemieckim, informujące o konieczności włączenia, po zatankowaniu, wentylacji komory silnika na co najmniej cztery minuty.

**§ 195.** Rozpoczęcie i zakończenie przeładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych luzem należy zgłosić do właściwego terytorialnie kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje .

**§ 196.** Przed rozpoczęciem załadunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, załadowca zobowiązany jest przekazać kapitanowi statku następujące informacje:

- 1) poprawną nazwę techniczną przewożonego ładunku;
- 2) numer identyfikacji towaru UN (Organizacji Narodów Zjednoczonych), jeśli istnieje;
- 3) klasę szkodliwości towaru określoną według klasyfikacji przyjętej przez IMO w IMDG Code, IBC Code, IGC Code oraz w Załączniku II - Uzupelnienie I, II i III do Konwencji MARPOL;
- 4) klasę statku określoną przez IMO według INF Code, zgodnie z Prawidłem VII/14.2, tam, gdzie ma to zastosowanie;
- 5) oświadczenie o zgodności opakowania i oznakowania towaru z wymogami IMDG Code;
- 6) ilość ładunku;
- 7) dane i adres osoby, od której można uzyskać szczegółowe informacje na temat przewożonego ładunku.

**§ 197.** Zabronione jest składowanie i przeładunek materiałów niebezpiecznych, które wyszczególnione zostały w IMDG Code jako materiały niedopuszczone do transportu morskiego.

**§ 198.** 1. Miejsca składowania ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających podlegają przepisom prawa budowlanego, ochrony przeciwpożarowej, dozoru technicznego oraz powinny być użytkowane zgodnie z przeznaczeniem.

2. Podczas przeładunku i składowania ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających zastosowanie mają również instrukcje producentów i przewoźników dotyczące operacji z takim ładunkiem.

**§ 199.** 1. Przeładunek i składowanie ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, z wyłączeniem operacji bunkrowania i zdawania odpadów olejowych, powinien odbywać się na warunkach określonych odpowiednio w instrukcji bezpiecznej obsługi statku i instrukcji technologicznej, sporządzonej przez użytkownika i uzgodnionej z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie, w zakresie określonym przepisami o ochronie przeciwpożarowej w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach.



2. Zakres przedmiotowy instrukcji, o których mowa w ust. 1 regulują odrębne przepisy.

3. Pracownicy zatrudnieni przy przeładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających powinni przejść odpowiednie szkolenie stanowiskowe, uwzględniające rodzaje zagrożeń, zasady przeładunku i składowania oraz obchodzenia się z ładunkiem, odpowiednie do zakresu pełnionych obowiązków. Osobą odpowiedzialną za przeprowadzenie szkolenia jest osoba odpowiedzialna za przeładunek. Potwierdzeniem przeprowadzenia szkolenia jest podpisana przez uczestników lista, która powinna być okazywana na żądanie organów kontrolnych.

**§ 200.** 1. Każdy statek, na którym ma odbywać się przeładunek ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych luzem, przed rozpoczęciem przeładunku podlega wspólnej kontroli przedstawicieli terminalu lub nabrzeża i przedstawicieli statku, która zostaje zakończona sporządzeniem listy kontrolnej.

2. Lista kontrolna, o której mowa w ust. 1, stanowi potwierdzenie spełnienia warunków bezpieczeństwa w zakresie stanu jednostki, terminalu lub nabrzeża, ludzi i środowiska naturalnego, łączności w trakcie operacji, zasad przeładunku oraz procedur awaryjnych.

3. Po zakończeniu przeładunku, kopię listy kontrolnej użytkownik nabrzeża obowiązany jest przekazać do właściwego terytorialnie kapitanatu portu.

4. Podczas przeładunku ładunków niebezpiecznych i zanieczyszczających, wykonywanie na statkach prac stwarzających zagrożenie pożarowe jest zabronione.

**§ 201.** 1. Przeładunek i składowanie ładunków niebezpiecznych klasy 1, z wyjątkiem klasy 1.4 S oraz klasy 7 według IMDG Code, wymaga każdorazowo uzyskania zgody kapitana portu.

2. O składowaniu ładunków niebezpiecznych klasy 2.3, klasy 4, klasy 5.2, klasy 6 według IMDG Code należy każdorazowo powiadomić kapitanat portu.

3. Zasady segregacji i magazynowania ładunków niebezpiecznych w miejscach składowania powinny być tak dalece jak to możliwe, zgodne z zasadami określonymi w IMDG Code.

4. Oznakowanie, opakowanie, dokumentacja i warunki przewozu ładunków niebezpiecznych powinny być zgodne z zaleceniami VII Rozdziału Konwencji SOLAS, chyba że przewóz odbywa się na podstawie odrębnych umów międzynarodowych. Wówczas powinny być spełnione warunki takiej umowy.

5. Przeładunek ładunków niebezpiecznych wymienionych w ust. 1 oraz ładunków niebezpiecznych, wykazujących uszkodzenia własne lub opakowania, wymaga nadzoru eksperta.

**§ 202.** Podczas przeładunku cieczy łatwopalnych luzem oraz skroplonych gazów palnych luzem, użytkownik terminalu przeładunkowego obowiązany jest zapewnić asystę statku pożarniczego w sytuacji, gdy statek nie jest objęty całkowicie ochroną stałej instalacji gaśniczej, znajdującej się na terminalu lub z uwagi na niekorzystne

warunki hydrometeorologiczne, stała instalacja gaśnicza terminalu nie może zapewnić ochrony odkrytego pokładu statku.

**§ 203.** 1. Odgazowanie zbiornikowca na obszarze portu jest zabronione.

2. Operację mycia zbiorników zbiornikowców na obszarze portu można wykonać jedynie po otrzymaniu zgody kapitanatu portu.

3. Rozpoczęcie i zakończenie operacji, o której mowa w ust. 2, należy zgłosić do kapitanatu portu.

## **Rozdział 5**

### **Przepisy końcowe**

**§ 204.** Traci moc zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2013 r. poz. 2932, zm. z 2014 r., poz. 242, z 2015 r., poz. 4533, z 2017 r., poz. 2099, z 2018 r. poz. 3443, z 2019 r. poz. 1085 i poz. 3716, z 2020 r. poz. 4260, oraz z 2022 r. poz. 2830 i poz. 5987).

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

## **ZAŁĄCZNIKI**

### **ZAŁĄCZNIK Nr 1**

#### **OBSZAR VTS ŚWINOUJŚCIE**

Obszar VTS Świnoujście wyznaczają linie proste i linia brzegu między pozycjami geograficznymi oraz akweny wymienione w poniższej tabeli:

L.p.	Pozycje na mapie i akweny	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1	granica polsko - niemiecka (Zatoka Pomorska) na linii brzegu	53°55.7'N	14°13.6'E
2	punkt wyznaczający granicę redy	53°59.3'N	14°14.5'E
3	pozycja	54°07,6' N	14°12,1'E
4	punkt wyznaczający granicę redy	54°07,6' N	14°16,8'E
5	pozycja na linii brzegu	53°54,6'N	14°20,2' E
6	odcinek toru wodnego Świnoujście - Szczecin do II Bramy Torowej, akweny: Port Świnoujście i Kanał Piastowski	-	-

**ZAŁĄCZNIK Nr 2**  
**OBSZAR VTS SZCZECIN**

Obszar VTS Szczecin wyznaczają linie proste oraz linia brzegu, łączące pozycje na Zalewie Szczecińskim i Roztoce Odrzańskiej od I Bramy Torowej do przyczółków brzegowych rurociągu gazowego Odolany na Roztoce Odrzańskiej oraz akwenu wymienione w poniższej tabeli:

L.p.	Pozycje na mapie i akwenu	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1.	zachodni przyczółek gazociągu Odolany	53° 36,3'N	14° 34,3'E
2.	linia brzegu do punktu na wysokości miejscowości Podgrodzie	53° 44,4' N	14° 18,5'E
3.	pława mieliżniana "MO-S"	53° 47,0'N	14° 18,5'E
4.	zachodnia stawa I Bramy Torowej	53° 48,5'N	14° 20,4' E
5.	zachodnia stawa II Bramy Torowej	53° 45,6'N	14° 24,1'E
6.	wschodnia stawa II Bramy Torowej	53° 45,7' N	14° 24,3' E
7.	wschodnia stawa I Bramy Torowej	53° 48,6'N	14° 20,5'E
8.	pława mieliżniana "KW-S"	53° 47,6' N	14° 24,7' E
9.	pława torowa "MC"	53° 44,8' N	14° 28,6' E
10.	pozycja linii brzegu na wysokości miejscowości Kopice	53° 42,1' N	14° 32,4' E
11	linia brzegu do wschodniego przyczółka gazociągu Odolany	53° 36,3'N	14° 35,8'E
12.	rzeka Odra od przyczółków brzegowych gazociągu Odolany obejmująca Szeroki Nurt, Wąski Nurt, Domiążę, Ciasny Nurt, Iłński Nurt do wschodniej granicy kotwiczowiska	-	-
13.	odcinek toru wodnego Świnoujście - Szczecin wzdłuż wysp Dębina i Radolin do dalby "80" (Dok Nr 5)	-	-
14.	akwenu Portu Szczecin	-	-

**ZAŁĄCZNIK Nr 3**  
**SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY W OBSZARZE VTS ŚWINOUJŚCIE**

1. Sygnał wywoławczy: **Świnoujście Traffic.**
2. Kanały: **12 UKF, 70 UKF DSC kod 002610800**
3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów, punkty meldunkowe oraz rodzaj przekazywanej przez statek informacji określa poniższa tabela:

Rodzaj raportu	Zasady zgłaszania raportów i punkty meldunkowe	Rodzaj przekazywanej informacji
Plan podróży	2 godz. przed miejscem brania pilota - dla statków biorących pilota	A, C albo D, H, O, J, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y

	15 minut przed wejściem w obszar VTS-dla statków niebiorących pilota	A, C albo D, H, O, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (z wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i niebiorących pilota (z wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
Raport o pozycji	15 minut przed wejściem w obszar VTS-dla statków biorących pilota	A1, D, L
	w momencie wyjścia z obszaru VTS	A1, D
	w momencie wzięcia lub zdania pilota	A1, D, X - czas obsadzenia pilotem i jego nazwisko
	w momencie zejścia z toru wodnego i przed wejściem na tor wodny	A1,D
	po rzuceniu kotwicy	A1, C lub D. X- czas rzucenia kotwicy
	15 minut przed podniesieniem kotwicy	A1, X - prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	po podniesieniu kotwicy	A1, X - czas podniesienia kotwicy
	trawers głowicy falochronu wschodniego	A1, D
	15 minut przed odcumowaniem (z wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X - nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	przed odcumowaniem, zestawy pchane i statki żeglugi śródlądowej	A1, D, O, J, I, P, W, Y (o ile wychodzą z portu)
	w momencie zacumowania przy nabrzeżu w porcie Świnoujście	A1, D, X - aktualny czas zacumowania (ATA), liczba i nazwy holowników
	trawers I Bramy Torowej dla statków płynących z/na Zalew Szczeciński nie korzystających z toru wodnego Świnoujście - Szczecin na Zalewie Szczecińskim	A1,D
	trawers II Bramy Torowej	A1, D
	w momencie odcumowania (z wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X - aktualny czas odcumowania (ATD)
Raport Specjalny	składa statek, który zauważy zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, zagrożenie życia i/lub czystość środowiska morskiego	A1, C lub D, Q

Legenda:

- A - nazwa statku, sygnał wywoławczy, bandera, numer IMO,
- A1 - nazwa statku i sygnał wywoławczy,
- C - pozycja statku (szerokość i długość geograficzna),
- D - pozycja statku względem obiektów stałych,
- H - miejsce wejścia w obszar VTS,
- O - zanurzenie maksymalne w wodzie słodkiej,
- J - czas przybycia do miejsca obsadzania pilotem PILOT-1, PILOT-2, PILOT-3, (ETA),  
lub czy statek zamawia pilota, G - ostatni port zawinięcia,
- 1 - port przeznaczenia,
- K - pozycja wyjścia z obszaru VTS
- P - rodzaj i ilość ładunków niebezpiecznych,
- Q - okoliczności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i czystość środowiska  
morskiego,
- L - planowana trasa przejścia, T - nazwa agenta,
- U - długość całkowita, szerokość całkowita, pojemność GT, typ statku, W - liczba pasażerów na statku
- X - inne informacje, w tym: czas rzucenia kotwicy, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu po wybraniu kotwicy, czas podniesienia kotwicy, czas zacumowania, czas  
odcumowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników.
- Y - ilość załogi

#### ZAŁĄCZNIK Nr 4

#### SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY W OBSZARZE VTS SZCZECIN

1. Wywołanie - **Szczecin Traffic**.
2. Kanały - **69 UKF**.
3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów i przekazywania informacji przez statek określają poniższe tabele:

Rodzaj raportu	Zasady zgłaszania raportów i punkty meldunkowe	Rodzaj przekazywanej informacji
Plan podróży	2 godz. przed miejscem brania pilota - dla statków biorących pilota	A, C albo D, H, O, J, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	15 minut przed wejściem w obszar VTS-dla statków niebiorących pilota	A, C albo D, H, O, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (z wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y

	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i niebiorących pilota (z wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
Raport o pozycji	15 minut przed wejściem w obszar VTS dla statków biorących pilota	A1, D, L
	w momencie wyjścia z obszaru VTS	A1, D
	w momencie wzięcia lub zdania pilota	A1, D, X - czas obsadzenia pilotem i jego nazwisko
	w momencie zejścia z toru wodnego i przed wejściem na tor wodny	A1, D
	po rzuceniu kotwicy	A1, C lub D. X - czas rzucenia kotwicy
	15 minut przed podniesieniem kotwicy	A1, X - prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	po podniesieniu kotwicy	A1, X - czas podniesienia kotwicy
	trawers II Bramy Torowej	A1, D
	trawers IV Bramy Torowej	A1, D
	trawers Doku Nr 5	A1, D
	w momencie odcumowania (z wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X - aktualny czas odcumowania (ATD), nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników
	zestawy pchane i statki żeglugi śródlądowej przed odcumowaniem	A1, D, O, J, I, P, W, Y (o ile wychodzą z portu)
	po wyjściu z portu Stepnica, Police Port Barkowy i Trzebież	A1, D
w momencie zacumowania przy nabrzeżu w porcie Szczecin, Police, Stepnica, Trzebież	A1, D, X - aktualny czas zacumowania (ATA), liczba i nazwy holowników	
Raport Specjalny	składa statek, który zauważy zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, zagrożenie życia i/lub czystość środowiska morskiego	A1, C lub D, Q

Legenda:

- A - nazwa statku, sygnał wywoławczy, bandera, numer IMO,
- A1 - nazwa statku i sygnał wywoławczy,
- C - pozycja statku (szerokość i długość geograficzna),
- D - pozycja statku względem obiektów stałych,
- H - miejsce wejścia w obszar VTS,
- O - zanurzenie maksymalne w wodzie słodkiej, G - ostatni port zawinięcia,
- J - czas przybycia do miejsca obsadzenia pilotem lub czy statek zamawia pilota,
- 1 - port przeznaczenia,

K - pozycja wyjścia z obszaru VTS  
P - rodzaj i ilość ładunków niebezpiecznych,  
Q - okoliczności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i czystość środowiska  
morskiego,  
L - planowana trasa przejścia, T - nazwa agenta,  
U - długość całkowita, szerokość całkowita, pojemność GT, typ statku, W - liczba pasażerów na statku,  
X - inne informacje w tym: czas rzucenia kotwicy, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu po wybraniu kotwicy, czas podniesienia kotwicy, czas zacumowania, czas odcumowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników.  
Y - ilość załogi

## **ZAŁĄCZNIK Nr 5 INSTRUKCJA ŁĄCZNOŚCI**

Na potrzeby ruchu statków i operacji portowych należy przestrzegać następujących zasad:

1. Obszar VTS Świnoujście:
  - 1) kanał roboczy: 12 UKF, 70 UKF DSC kod 002610800;
  - 2) wywołanie: Świnoujście Traffic;
  - 3) obszar: reda, port Świnoujście oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin do II Bramy Torowej;
  - 4) cel: kontakt operatora VTS z jednostkami w ruchu lub zamierzającymi włączyć się do ruchu;
  - 5) dla korespondencji pomiędzy podmiotami lądowymi a operatorem VTS w sprawach ruchu statków na torze oraz ich cumowania należy wykorzystywać przede wszystkim łączność telefoniczną;
  - 6) przedsiębiorcy mogą wyznaczać inne kanały wywoławcze dla swoich celów w ramach przyznaných częstotliwości;
  - 7) uzgodnień pomiędzy statkiem i VTS, wymagających dłuższego czasu, należy dokonywać na kanale 18 UKF.
2. Obszar VTS Szczecin:
  - 1) kanał roboczy: 69 UKF;
  - 2) wywołanie: Szczecin Traffic;
  - 3) obszar: obszar VTS na Zalewie Szczecińskim, Roztoka Odrzańska, porty w Policach i Szczecinie oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin od II Bramy Torowej;
  - 4) cel: kontakt operatora VTS z jednostkami w ruchu lub zamierzającymi włączyć się do ruchu;
  - 5) dla korespondencji pomiędzy podmiotami lądowymi a operatorem VTS w sprawach ruchu statków na torze oraz ich cumowania należy wykorzystywać przede wszystkim łączność telefoniczną;

6) przedsiębiorcy mogą wyznaczać inne kanały wywoławcze dla swoich celów w ramach przyznaných częstotliwości;

7) uzgodnień pomiędzy statkiem i VTS wymagających dłuższego czasu, należy dokonywać na kanale 20 UKF.

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;

4) w przypadku większej liczby jednoczesnych cumowań, odcumowań i dokowań, do łączności między statkiem a holownikami lub innymi jednostkami pływającymi biorącymi udział w manewrach, należy korzystać z kanałów 08 lub 06 UKF na zasadach określonych w regulaminie radiokomunikacyjnym, przy zastosowaniu następujących ograniczeń:

a) moc nadawania winna być zredukowana do 1 W,

b) łączność winna być natychmiastowo przerwana i przeniesiona na inny kanał UKF z chwilą otrzymania informacji, że korzystanie z kanału 06 UKF zakłóca łączność w toczącej się akcji ratowniczej prowadzonej z użyciem statków powietrznych.

4. Obszar działania stacji pilotów Szczecin i Świnoujście, do wykonywania usług pilotowych:

1) kanał roboczy: 68 UKF;

2) obszar: porty rejonu Zalewu Szczecińskiego i Roztoki Odrzańskiej oraz obszary portów Świnoujście, Police i Szczecin;

3) cel: zamawianie i koordynowanie usług pilotowych.

5. Obszar pozostałych portów i przystani, niewymienionych w ust. 1 i 2:

1) kanał wywołania: 71 UKF;

2) kanał roboczy: 71 UKF;

3) cel: na potrzeby ruchu statków, w tym nawiązania łączności pomiędzy kapitanatem (bosmanatem) a jednostkami wchodzącymi lub wychodzącymi z portu.

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 § 49 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);

7. Na potrzeby łączności w relacji statek - statek, statki obowiązane są korzystać z następujących kanałów UKF:

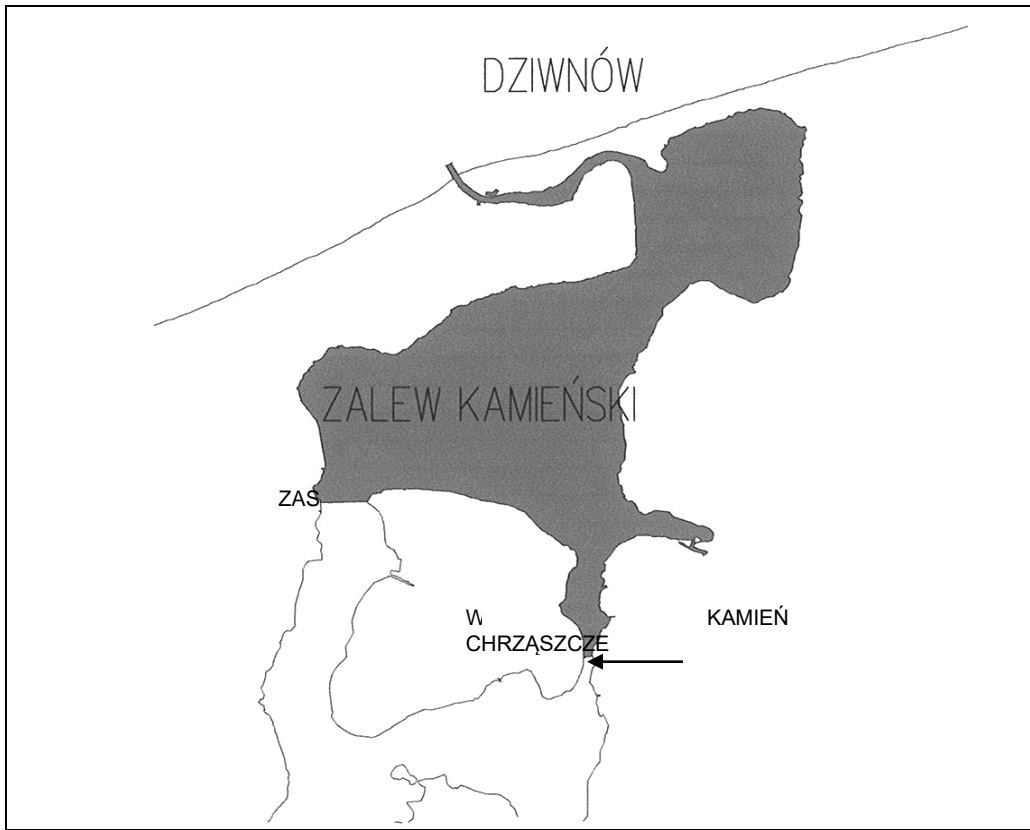
- 1) kanał wywołania: kanał roboczy właściwego terytorialnie VTS lub portu;
- 2) kanał 13 UKF: do łączności w sprawach bezpieczeństwa nawigacji;
- 3) kanał 10 UKF: do łączności dla celów koordynacji w akcjach zanieczyszczenia wód portowych, pożarów, powodzi i ratownictwa lokalnego.

8. Na potrzeby łączności w relacji statek - kontrahenci portów:

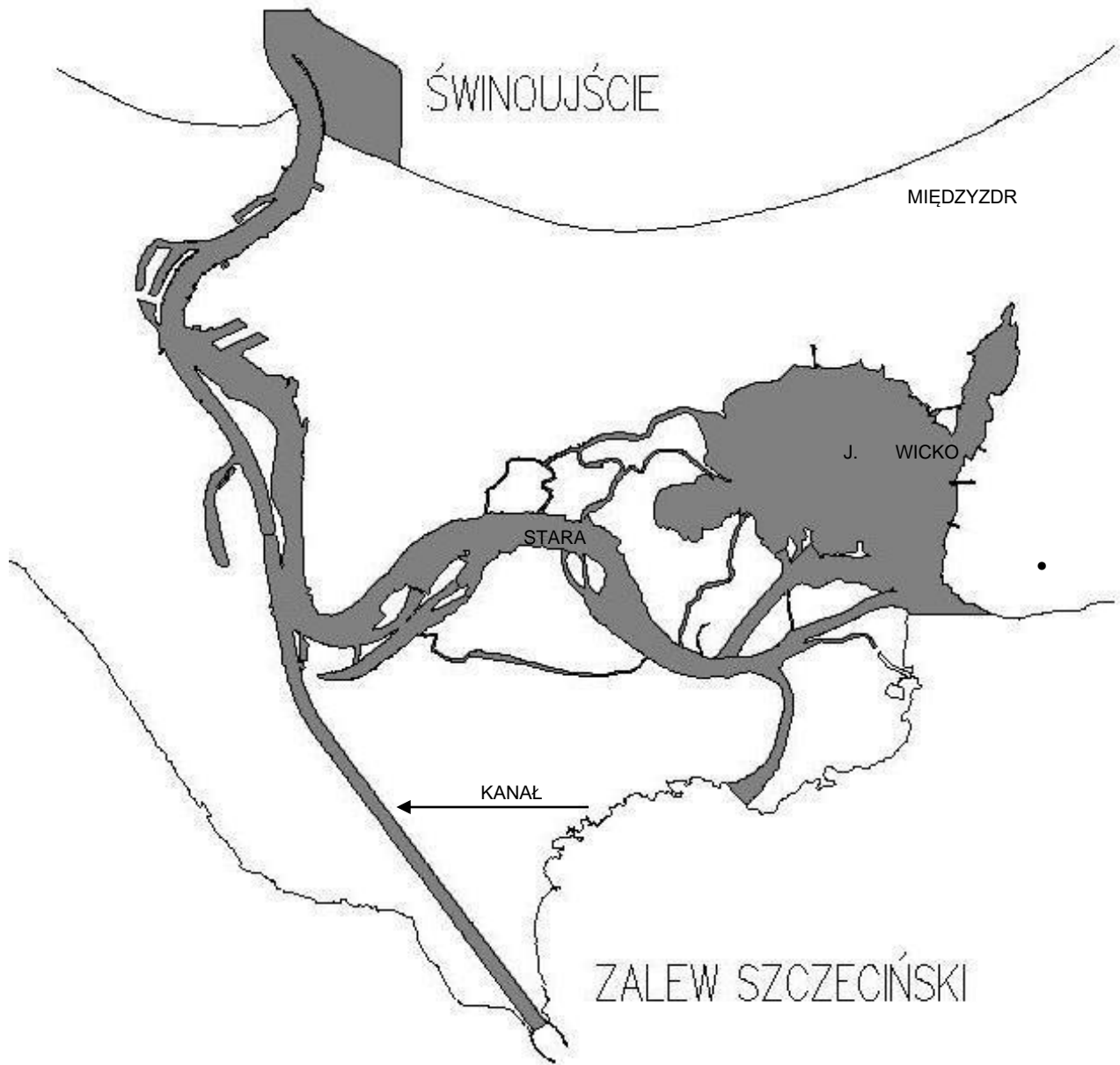
- 1) kanały robocze: według pozwoleń radiowych wydanych przez Urząd Komunikacji Elektronicznej dla kontrahentów portowych;
- 2) kanały będące w posiadaniu danego przedsiębiorstwa służą do wywołania i korespondencji pomiędzy dyspozytorem przedsiębiorstwa i jednostkami pływającymi.

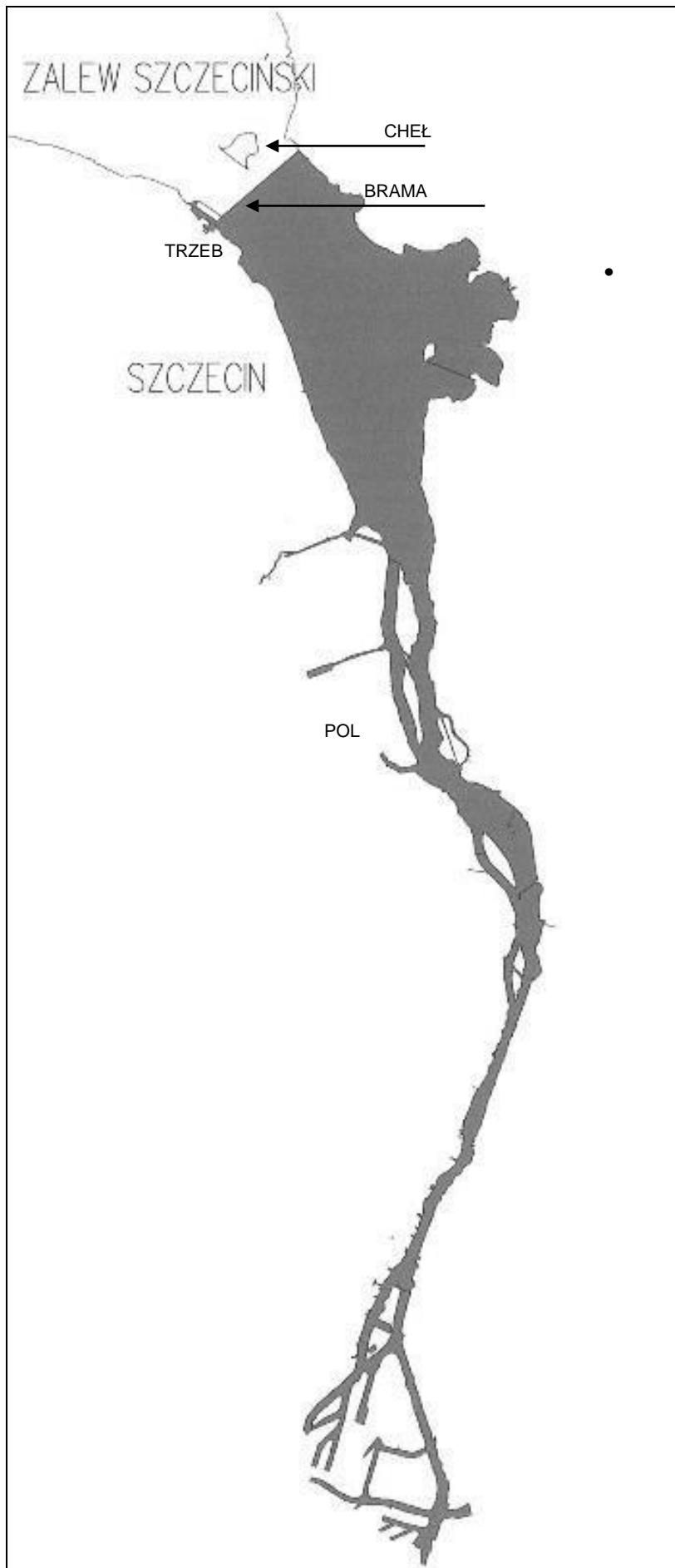
9. Wykorzystanie kanałów UKF może odbywać się jedynie na podstawie aktualnego pozwolenia wydanego przez Urząd Komunikacji Elektronicznej.

**ZAŁĄCZNIK Nr 6**  
**GRANICE OBSZARÓW ŻEGLUGI PORTOWEJ (OBSZARY ZACIENIOWANE)**



Z  
POM





**ZAŁĄCZNIK Nr 7**  
**LISTA KONTROLNA GOTOWOŚCI ZBIORNIKOWCA LNG ZAWIJAJĄCEGO DO**  
**PORTU ZEWNĘTRZNEGO W ŚWINOUJŚCIU.**

Nazwa statku:					Port: <b>Świnoujście</b>		Data:	
Bandera:	Sygnał wywoławczy:	Długość całkowita:  m	Szerokość całkowita:  m	Zanurzenie: F= m A= m				
Pojemność Brutto/Netto: /		Nośność: <b>MT</b>		Wyporność: <b>MT</b>				
Gruszka Dziobowa: <b>Tak / Nie</b>			Maksymalny dopuszczalny uciąg holownika = <b>T</b>					
Statek: <b>Zainertowany / Niezainertowany ; Odgazowany / Nieodgazowany ; Zabalastowany / Załadowany: LNG</b>								<b>MT</b>
Uszkodzenia wpływające na zdolności manewrowe statku: <b>Tak / Nie</b>			Jeżeli <b>Tak</b> Opis:					
Pomoce nawigacyjne								
Żyrokompas sprawny: <b>Tak / Nie</b>			Stała poprawka żyrokompasu = <b>stopni</b>		Radiostacja UKF sprawna i gotowa do użycia: <b>Tak / Nie</b>			
Elektr. system nawigacyjny sprawny i gotowy do użycia: <b>Tak / Nie</b> Typ:					Syrena okrętowa przetestowana i sprawna <b>Tak / Nie</b>			
Echosonda sprawna i gotowa do użycia: <b>Tak / Nie</b>			Skala = <b>m</b>		Przetwornik: <b>Dziób / Rufa</b>			
Log sprawny: <b>Tak / Nie</b>		Typu Doppler: <b>Tak / Nie</b>		Jeżeli <b>Tak</b> , wskazania prędkości: <b>Po wodzie / Nad dnem / Dwuosiovy</b>				
Radary sprawne i gotowe do użycia: 3 cm <b>Tak / Nie</b> 10 cm <b>Tak / Nie</b> ARPA <b>Tak / Nie</b>			Wskaźniki sprawne i gotowe do użycia:		Obroty / Nastawa śruby <b>Tak / Nie</b> Kąt wych. płetwy sterowej <b>Tak / Nie</b> Prędkość kątowna <b>Tak / Nie</b>			
Kotwice								
Lewa: <b>szakli.</b> Gotowa: <b>Tak / Nie</b>			Prawa: <b>szakli.</b> Gotowa: <b>Tak / Nie</b>					
Urządzenia sterowe								
Rodzaj steru:		Liczba pomp sterowych: <b>na ster</b>		Dziobowy / Rufowy Ster Strumieniowy sprawny i gotowy do użycia: <b>Tak / Nie</b>				
Maksymalny kąt wych. płetwy: <b>stopni</b>		Neutralny kąt wych. płetwy: <b>stopni</b>						
Napęd Główny								
Typ silnika głównego: <b>turbina / motor</b>			Moc maksymalna: <b>kW / HP</b>		Moc Wstecz stanowi: <b>% Mocy Naprzód</b>			

<b>Sterowanie na mostku / Sterowanie z siłowni</b>	Telegraf maszynowy sprawny: <b>Tak / Nie</b>	Przesterowanie Naprzód / Wstecz przetestowane: <b>Tak / Nie</b>
Dane manewrowe statku udostępnione Pilotowi: <b>Tak / Nie</b>		
<b>Imię nazwisko i podpis</b>		
<b>Kapitan:</b>	<b>Pilot:</b>	

## ZAŁĄCZNIK NR 8

wzór Jednorazowej Instrukcji Technologiczno – Ruchowej

### Jednorazowa Instrukcja Technologiczno – Ruchowa

składana przez podmiot planujący podjęcie w porcie prac remontowych, naprawczych lub innych prac  
pożarowo niebezpiecznych

<i>Podmiot planujący podjęcie prac pożarowo niebezpiecznych</i>	<i>Planowane miejsce podjęcia prac (adres, nazwa nabrzeża lub jednostki pływającej)</i>
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....

<i>Planowany termin (dzień, godzina)</i>	
<i>Rozpoczęcia prac</i>	<i>Zakończenia prac</i>

**Zakres planowanych prac (opis prac oraz powierzchnia prac w m<sup>2</sup>)**

.....

.....

<i>Urządzenia i substancje do użycia podczas prac:</i>	<i>Planowane zabezpieczenia przeciwpożarowe prac:</i>

Dane kontaktowe jednostek i/lub\* osób właściwych w sprawach bezpieczeństwa wyznaczonych przez podmiot planujący podjęcie prac :

1. .... 2.
- .....

**ALARMOWANIE**

<i>PSP - Portowa Straż Pożarna</i> <b>(+4891) 4308 998, (+4891) 4308 355</b>	<i>SAR (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa)</i> <b>(+48 91) 321 49 17 (+48 91) 321 59 29</b>
<i>Policja</i> <b>Tel.alarm: 112,997</b>	<i>Państwowa Straż Pożarna</i> <b>Tel.alarm: 112,998</b>

Informacje, o których mowa powyżej przygotowano na podstawie wymagań określonych w:

- ustawie z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U z 2016 r. poz. 191, 298, 904 i 2138 oraz z 2017 r. poz. 60)
- rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. poz. 719)
- rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy budowie i przebudowie oraz remoncie jednostek pływających (Dz. U. poz. 770 oraz z 2007 r. poz. 1065)

.....  
Podpis osoby odpowiedzialnej za przygotowanie instrukcji

Powyższą Jednorazową Instrukcję Technologiczno – Ruchową zweryfikowano pozytywnie / negatywnie\*

.....

Podpis osoby upoważnionej przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

\* niepotrzebne skreślić



## ZAŁĄCZNIK NR 9

### MINIMALNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE UŻYCIA HOLOWNIKÓW PRZEZ STATKI ZAWIJAJĄCE DO PORTU W SZCZECINIE I W POLICACH\*

L.p.	Długość całkowita statku (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciągu holowników (w tonach)
1	powyżej 90 m	1	12
2	powyżej 120 m	2 – dla statków bez sprawnego steru strumieniowego; 1 – dla pozostałych statków	30/25 (2 hol./1 hol.)
3	powyżej 140 m	2 – w tym jeden o uciągu min. 25 T	50
4	powyżej 160 m	3 - w tym co najmniej 2 posiadają napęd azymutalny/ cykloidalny, regulację długości holu	70
5	powyżej 180 m	3 - w tym co najmniej 2 posiadają napęd azymutalny/ cykloidalny, regulację długości holu oraz co najmniej jeden min. uciągu na palu 40T	90
6	powyżej 210 m	3 - w tym co najmniej 2 posiadają napęd azymutalny/ cykloidalny, regulację długości holu oraz min. uciąg na palu 40T	110

\* O ile analiza nawigacyjna dla nabrzeża/akwenu lub inne dokumenty techniczne nie stanowią inaczej

1. Statki o długości całkowitej od 75 m do 90 m, manewrujące z obrotem w porcie Szczecin w Basenach Wschodnim, Zachodnim, Warty, Górnośląskim, wzdłuż nabrzeża Węgierskiego, w basenie Dębickim oraz na rzece Parnica, obowiązane są do użycia holownika, jeżeli nie posiadają sprawnego steru strumieniowego.

2. Statki o długości całkowitej powyżej 90 m do 120 m (pozycja 1 tabeli) zwolnione są konieczności użycia holowników, o ile wyposażone są w sprawny ster strumieniowy na dziobie, ich zanurzenie maksymalne nie przekracza 6,5 m, a siła wiatru w porcie nie przekracza 6° B.

**ZAŁĄCZNIK NR 10**  
**MINIMALNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE UŻYCIA HOLOWNIKÓW PRZEZ**  
**STATKI ZAWIJAJĄCE DO PORTU W ŚWINOUJŚCIU\***

Lp	Długość całkowita statku (w metrach)	Minimalna ilość użytych holowników	Minimalna łączna siła uciągu holowników (w tonach)
1	powyżej 90 m	1	18
2	powyżej 120 m	1	25
3	powyżej 140 m	2	50
4	powyżej 160 m	2	70
5	powyżej 180 m	3 lub 2, o ile oba posiadają napęd azymutalny /cykloidalny i regulację długości holu	80
6	powyżej 210 m	3 lub 2, o ile oba posiadają napęd azymutalny/ cykloidalny i regulację długości holu	110
7	powyżej 230 m	4 lub 3, o ile każdy z trzech posiada napęd azymutalny/ cykloidalny i regulację długości holu	165

\* O ile analiza nawigacyjna dla nabrzeża/akwenu lub inne dokumenty techniczne nie stanowią inaczej

1. Statki o długości całkowitej od 75 m do 90 m, manewrujące z obrotem w porcie Świnoujście w Basenach Atlantyckim, Bałtyckim i Morskiej Stoczni Remontowej, obowiązane są do użycia holownika, jeżeli nie posiadają steru strumieniowego. Decyzję o ilości i siły uciągu holownika dla tej grupy statków podejmuje Kapitan Portu Świnoujście po konsultacji ze stacją pilotową.

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

3. Dla statków o długości całkowitej powyżej 160 m, 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.

4. W porcie w Świnoujściu, dla statków o długości całkowitej powyżej 160 m, w Basenie Bałtyckim i Atlantyckim, przy nabrzeżach na Świnie Bocznej i bazy paliwowej

Baltchem, podczas 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.

5. W porcie w Świnoujściu:

a) dla statków o długości całkowitej powyżej 210 m, co najmniej jeden z użytych holowników musi posiadać napęd azymutalny lub cykloidalny, możliwość regulowania długości holu oraz siłę uciągu nie mniejszą niż 40 ton,

b) 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.

6. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu, po zasięgnięciu opinii pilota portowego, może wydać zgodę na użycie innego składu asysty holowniczej niż określony w ust. 3-6, każdorazowo określając ilość i parametry użytych holowników oraz warunki nawigacyjne w trakcie wykonywania usługi holowniczej.

7. W porcie w Świnoujściu statki o długości całkowitej powyżej 160 m obowiązane są przyjmować hol podany z holownika, a maksymalna siła uciągu użytego holownika nie może być mniejsza niż 18 ton.

8. Dla zbiornikowców LNG wchodzących do portu zewnętrznego w Świnoujściu, wymagania dotyczące asysty holowniczej określają przepisy działu II rozdziału 6 „Przepisy szczególne dla zbiornikowców LNG wchodzących i wychodzących z portu zewnętrznego w Świnoujściu.”

**ZAŁĄCZNIK NR 11**

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

L. P.	DŁUGOŚĆ STATKU (LOA)	SZEROKOŚĆ STATKU	SIŁA WIATRU* (B)	2P	M	JW	W
1.	LOA ≤ 90 m	B ≤ 12 m	≤ 5 °	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKA POZOSTAJE PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE
2.	LOA ≤ 90 m	B ≤ 13 m	≤ 4 °	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	JEDNOSTKA POZOSTAJE PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE
3.	LOA ≤ 90 m	B ≤ 13 m	≤ 5 °	NABRZEŻE WOLNE (WEJŚCIE STATKU)	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE
				JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU (WYJŚCIE STATKU)			
4.	LOA ≤ 90 m	B ≤ 14 m	≤ 5 °	NABRZEŻE WOLNE (WEJŚCIE STATKU)	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE
				JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU (WYJŚCIE STATKU)			
5.	LOA ≤ 100 m	B ≤ 15 m	≤ 5 °	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE

2P - dotyczy 2 miejsc postojowych na nabrzeżu Pilotowym w części północnej  
M - dotyczy pozostałej części nabrzeża Pilotowego  
JW - dotyczy nabrzeża Węglowego - część północna pasażerska  
W - dotyczy nabrzeża Węglowego - część południowa towarowa

\* siła wiatru określona wg wskazań urządzeń pomiarowych w Bosmanacie Portu na 1 h przed obsadzeniem statku przez pilota

**ZAŁĄCZNIK NR 12**  
**OGRANICZENIA CUMOWANIA JEDNOSTEK W PORCIE KOŁOBRZEG PRZY MANEWRACH**  
**OBACANIA STATKÓW O DŁUGOŚCI POWYŻEJ 85 m**

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

B - szerokość cumującej jednostki

\* dotyczy wolnych 75 metrów nabrzeża w części zachodniej