DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Olsztyn, dnia poniedziałek, 16 listopada 2026 r.

Poz. 4471

Podpisany przez:
Magdalena Madejska
Data: 16.11.2026 09:14:58

ZARZĄDZENIE NR 2
DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SŁUPSKU

z dnia 12 listopada 2026 r.

PRZEPISY PORTOWE

Na podstawie art. 47 ust. 1-4 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125 i 731 oraz z 2025 r. poz. 409, 1535 i 1668, z 2026 r. poz. 252) oraz art. 84 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2026 r. poz. 529) zarządza się, co następuje:

CZĘŚĆ I.
PRZEPISY OGÓLNE
Rozdział 1.
Przepisy wstępne

§ 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 i utrzymania porządku na obszarze morskich portów leżących w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.

2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze przystani morskich, kotwicowisk i stref rozgraniczenia ruchu TSS położonych poza obszarem portów, a także na redach portów i torach wodnych prowadzących do portów i przystani.

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

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

§ 3. 1. W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie prawidła konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. (m.p.z.z.m.), chyba że przepisy niniejszego zarządzenia stanowią inaczej.

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

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

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

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

1) Armator – właściciela, operatora statku lub jakąkolwiek organizację, osobę taką jak zarządca albo czarterujący, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i po przejęciu tej

odpowiedzialności zgodziła się przejąć wszelkie obowiązki oraz pełny zakres odpowiedzialności przewidziane w ISM Code (pojęcie zgodne z definicją Prawidła 1.2 Rozdziału IX konwencji SOLAS).

2) Ciecze łatwopalne – ciecze, które stanowią ładunek, a których temperatura zapłonu wynosi nie więcej niż 60 °C według próby w tyglu zamkniętym.

3) Funkcjonariusz kapitanatu portu – kapitana, zastępcę kapitana, oficera, bosmana portu, jak również inspektora ochrony środowiska morskiego oraz inspektora ochrony przeciwpożarowej Urzędu Morskiego w Słupsku.

4) Holownik – każdy statek zajęty holowaniem, pchaniem, dopychaniem, odciąganiem innego statku lub zapewniający asystę w ramach prowadzonej usługi holowniczej.

5) IMDG Code – międzynarodowy kodeks przewozu materiałów niebezpiecznych w formie opakowanej drogą morską, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie.

6) IMSBC Code – międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie.

7) Informacja dotycząca identyfikacji statku - podstawowe informacje o statku, takie jak nazwa, sygnał rozpoznawczy, nr IMO statku lub Morski Radiowy Numer Identyfikacyjny MMSI (o ile statek go posiada).

8) ISM Code – międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie.

9) ISPS Code – międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie.

10) Konwencja DUMPING 72 – przepisy konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji z dnia 29 grudnia 1972 r.

11) Konwencja Helsińska 92 – przepisy konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.

12) Konwencja MARPOL 73/78 – przepisy międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV, V i VI oraz protokołu dotyczącego tej konwencji wraz z załącznikiem I, sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r.

13) Konwencja SOLAS 74 – przepisy międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r.

14) Kotwicowisko – obszar wodny wyznaczony jako miejsce oczekiwania statku na wejście do portu.

15) Ładunki niebezpieczne:

a) ładunki niebezpieczne według IMDG Code,

b) ładunki niebezpieczne luzem: upłynnione gazy wymienione w rozdziale 19 IGC Code, stałe towary masowe wymienione w dodatku B do IMSBC Code, niebezpieczne substancje płynne wymienione w rozdziale 17 IBC Code.

16) Substancje zanieczyszczające:

a) oleje zdefiniowane w załączniku I do Konwencji MARPOL 73/78,

b) trujące substancje płynne zdefiniowane w załączniku II do Konwencji MARPOL 73/78,

c) szkodliwe substancje zdefiniowane w załączniku III do Konwencji MARPOL 73/78.

17) Nabrzeże – każdą budowlę hydrotechniczną służącą do cumowania i postoju statków.

18) Państwo trzecie – państwo niebędące państwem członkowskim Unii Europejskiej.

19) NSW (National Single Window) Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy dla Portów Polskich – elektroniczny system zbierania i gromadzenia informacji o statkach przewożących pasażerów, ładunki w tym ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające.

20) Podmiot zarządzający 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.

21) Pora dzienna – oznacza to przedział czasu od 30 minut przed wschodem słońca do 30 minut po zachodzie słońca.

22) Pora nocna – oznacza to przedział czasu poza godzinami zaliczanymi do pory dziennej.

23) Port – port morski lub przystań morską.

24) Portowy plan gospodarowania odpadami – plan sporządzony zgodnie z odrębnymi przepisami.

25) Statek – urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w rozumieniu art. 5 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim z dnia 18 sierpnia 2011 r.

26) Statek ponadgabarytowy – statek lub zestaw, którego jeden z parametrów – takich jak długość całkowita, szerokość lub zanurzenie przekracza parametry podstawowe statku określone dla danego portu w części II „Przepisy dodatkowe”.

27) Statek rybacki państwa trzeciego – statek rybacki bez względu na jego wielkość, podnoszący banderę oraz zarejestrowany w państwie niebędącym członkiem Unii Europejskiej, wykorzystywany lub przeznaczony do wykorzystania w celach zarobkowej eksploatacji zasobów połowowych, w tym statki pomocnicze, statki przetwórnie, statki biorące udział w przeładunkach oraz transportowce wyposażone w sprzęt służący transportowaniu produktów rybołówstwa, poza kontenerowcami.

28) Statek służby państwowej specjalnego przeznaczenia – statek w rozumieniu art. 5 pkt 6 ustawy o bezpieczeństwie morskim z dnia 18 sierpnia 2011 r. używany wyłącznie do inspekcji i pomiarów hydrograficznych, ratowania życia na morzu, zwalczania rozlewów olejowych i substancji szkodliwych lub zanieczyszczających środowisko naturalne, obsługi oznakowania nawigacyjnego, wykonywania ustawowych zadań Krajowej Administracji Skarbowej, zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów oraz łamania lodów.

29) Tor wodny - opisana i opublikowana w wydawnictwach nawigacyjnych część drogi wodnej o określonej głębokości.

30) Urządzenia portowe – wszelkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania ładunków oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji portu lub dla użytku ogólnego.

31) Użytkownik – 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.

32) Właściwy kapitanat portu – kapitanat portu realizujący zadania i uprawnienia określone w niniejszym zarządzeniu na obszarze morskim RP zawartym pomiędzy południkami:

- Kapitanat Portu Kołobrzeg – od 15°23’11’’E do 16°00’00’’E (345,6 km do 304 km wybrzeża)

- Kapitanat Portu Darłowo – od 16°00’00’’E do 16°30’00’’E (304 km – 258 km wybrzeża)

- Kapitanat Portu Ustka – od 16°30’00’’E do 17°05’00’’E (258 km – 215 km wybrzeża)

- Kapitanat Portu Łeba – od 17°05’00’’E do 17°40’30’’E (215 km – 175 km wybrzeża)

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

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

§ 7. 1. 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 i utrzymania czystości na obszarach portowych i przystaniach morskich sprawuje także Główny Inspektor Ochrony Środowiska Morskiego w Urzędzie Morskim w Słupsku.

4. Kapitan portu jako oficer ochrony portu, utrzymuje kontakt z oficerem ochrony obiektu portowego (PFSO), oficerem ochrony armatora (CSO) i oficerem ochrony statku (SSO) oraz wymienia informacje w zakresie ochrony portu.

§ 8. 1. Kapitan portu ma prawo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części oraz wyłączyć z eksploatacji nabrzeże lub jego część, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa lub ochrony środowiska.

2. O ograniczeniu albo zamknięciu ruchu kapitan portu zawiadamia:

1) jeżeli dotyczy to ruchu statków - przez podanie komunikatu na kanale roboczym UKF kapitanatu portu,

2) jeżeli dotyczy to ruchu na nabrzeżach, pomostach i przystaniach - przez zawiadomienie użytkowników urządzeń portowych lub przystani.

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

4. Użytkownik mający zamiar ograniczyć lub zamknąć ruch na obszarze portu powinien uzyskać zgodę kapitana portu.

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

2. Osoby, o których mowa w ust. 1 obowiązane są niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu o spostrzeżonych awariach statków i urządzeń portowych, wadliwie działających bądź przemieszczonych urządzeniach nawigacyjnych lub znakach oraz o zanieczyszczeniach środowiska.

3. Osoby, o których mowa w ust. 1 obowiązane są ponadto udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.

§ 10. 1. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu, kapitan (kierownik) statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty statku, załogi i ładunku.

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

§ 11. 1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki oraz na place i do obiektów położonych na obszarze portu celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.

2. Użytkownik ma obowiązek zapewnić funkcjonariuszom kapitanatu portu bezpłatny i nieskrępowany wstęp na place i do obiektów położonych na obszarze portu oraz dostęp do statku celem przeprowadzenia kontroli.

3. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół w dwóch egzemplarzach – oryginał dla kontrolowanego, a kopia dla kapitanatu.

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

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

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

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

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

4. W przypadku wydania polecenia ustnego umożliwia się uzyskanie pisemnego potwierdzenia na wniosek zainteresowanego, co nie wstrzymuje wykonania wydanego polecenia, zgodnie z ust. 3.

5. Funkcjonariusze kapitanatu portu wykonując czynności służbowe określone w art. 53a ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej mają prawo do legitymowania lub ustalania w inny sposób tożsamości osób.

6. Upoważnieni funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia określone w art. 60a, 60b oraz 60ca ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

§ 13. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez:

1) załogę statku – jest kapitan (kierownik) statku,

2) użytkownika – jest osoba zarządzająca podmiotem gospodarczym będącym użytkownikiem,

3) inne osoby niewymienione w pkt 1) i 2) – jest osoba fizyczna lub osoba zarządzająca podmiotem korzystającym z portu i jego urządzeń.

Rozdział 2.
Zgłoszenia statków

§ 14. 1. Statek nie może wejść do portu ani wyjść z portu bez zgody właściwego kapitanatu portu.

2. W celu uzyskania zgody, o której mowa w ust. 1, statek powinien nawiązać łączność radiotelefoniczną na kanale 12 UKF lub telefoniczną z właściwym kapitanatem portu według zasad określonych w części II do zarządzenia.

3. Statek wyposażony w radiostację UKF, stanowiącą obowiązkowy element wyposażenia jednostki, zobowiązany jest do prowadzenia ciągłego nasłuchu na kanale 12 UKF w czasie, gdy nawiguje, cumuje lub zamierza włączyć się do ruchu. Zaleca się jednocześnie prowadzenie takiego nasłuchu wszystkim jednostkom pływającym wyposażonym w radiostację.

§ 15. 1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku, zobowiązany jest złożyć zgłoszenie wstępne statku.

1) Zgłoszenie wstępne statku należy złożyć z ustalonym poniżej wyprzedzeniem czasowym:

a) najpóźniej na 24 godziny przed wejściem statku do portu przeznaczenia lub przybyciem do miejsca obsadzenia statku pilotem,

b) jeżeli podróż statku trwa krócej niż 24 godziny - niezwłocznie po wyjściu statku z ostatniego portu,

c) jeżeli port przeznaczenia nie jest wcześniej znany - niezwłocznie, gdy kapitan uzyska taką informację.

2) Wraz ze zgłoszeniem wstępnym należy przekazać:

a) dane kontaktowe:

- Osoby Wyznaczonej ISM (Designated Person ISM),

- osoby udzielającej szczegółowej informacji na temat ładunku, jeżeli zgłaszany statek przewozi ładunek niebezpieczny lub zanieczyszczający,

b) dane o ładunku niebezpiecznym lub zanieczyszczającym na zasadach określonych w § 18,

c) przewidywany czas wyjścia z portu (ETD),

d) informację o całkowitej liczbie osób na pokładzie statku,

e) potwierdzenie posiadania na burcie statku ważnego dokumentu, o ile jest wymagany:

- zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami,
- zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi,
- ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.

3) Wraz ze zgłoszeniem wstępnym, statki z wyłączeniem okrętów Marynarki Wojennej, statków Straży Granicznej i Policji, statków pełniących specjalną służbę państwową, statków rybackich oraz statków sportowych uprawnionych do przewozu nie więcej niż 12 osób, w trybie określonym w pkt 1, winny przekazać informację o odpadach znajdujących się na statku.

4) Statek odbywający regularne podróże pomiędzy portami krajów członkowskich Unii Europejskiej może być zwolniony z obowiązków określonych w ust. 1 z mocy odrębnych przepisów.

2. Do zgłoszenia wstępnego statku należy dołączyć:

1) zgłoszenie wejścia do portu – formularz IMO FAL FORM 1,

2) zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego – formularz IMO FAL FORM 2 lub odpowiednio formularz IMO FAL FORM 7,

3) zgłoszenie zasobów statku – formularz IMO FAL FORM 3,

4) zgłoszenie rzeczy załogi – formularz IMO FAL FORM 4,

5) listę załogi – formularz IMO FAL FORM 5,

6) listę pasażerów - w przypadku statków przewożących do 12 pasażerów – formularz IMO FAL FORM 6,

7) morską deklarację o stanie zdrowia.

3. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu do przeprowadzenia rozszerzonej inspekcji państwa portu, zobowiązany jest zgłosić swoje przybycie do portu lub na kotwicowisko tego portu nie później niż na 72 godziny przed przybyciem lub przed wypłynięciem z poprzedniego portu, jeżeli podróż będzie trwała krócej niż trzy dni.

4. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel niezwłocznie po przybyciu statku do portu, lecz nie później niż w ciągu 3 godzin po zacumowaniu statku winien złożyć:

1) zgłoszenie wejścia do portu – formularz IMO FAL FORM 1,

2) formularz ewidencyjny w transporcie morskim, którego wzór i zakres stosowania określają odrębne przepisy.

5. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel przed wyjściem statku z portu winien złożyć:

1) zgłoszenie wyjścia z portu – formularz IMO FAL 1,

2) zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego – formularz IMO FAL FORM 2 lub odpowiednio formularz IMO FAL FORM 7,

3) zgłoszenie zasobów statku – formularz IMO FAL FORM 3,

4) zgłoszenie rzeczy załogi – formularz IMO FAL FORM 4,

5) listę załogi – formularz IMO FAL FORM 5,

6) listę pasażerów - w przypadku statków przewożących do 12 pasażerów – formularz IMO FAL FORM 6,

6. Kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel winien złożyć formularz ewidencyjny w transporcie morskim, którego wzór i zakres stosowania określają odrębne przepisy:

1) nie później niż w ciągu 1 dnia roboczego po wyjściu statku z portu,

2) nie później niż w ciągu 1 dnia roboczego po zakończeniu danego miesiąca - w przypadku formularza zawierającego informacje zbiorcze za dany miesiąc.

7. Dokumenty i informacje wymienione w ust. 1, 2, 3, 4 i 5 należy składać za pomocą systemu NSW.

8. W przypadku awarii systemu NSW, dokumenty i informacje wymienione w ust. 1, 2, 3, 4 i 5 należy przesłać do kapitanatu portu na formularzach, których wzory określają odrębne przepisy, w formie pisemnej, drogą elektroniczną lub faksem.

§ 16. Kapitan statku pasażerskiego powinien dokonywać rejestracji ruchu pasażerskiego za pomocą systemu NSW. W przypadku awarii systemu NSW lub gdy kapitan statku nie jest zobowiązany do rejestracji w tym systemie, informację o pasażerach kapitan przekazuje drogą radiową w momencie zgłoszenia statku przed wejściem do/wyjściem z portu oraz na każde żądanie kapitanatu portu.

§ 17. 1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana każdego statku rybackiego państwa trzeciego, przed wejściem do portu zobowiązany jest co najmniej na 72 godziny przed planowanym czasem przybycia, zgłosić następujące informacje:

1) dane identyfikacyjne statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, numer MMSI),

2) przynależność państwową statku (bandera),

3) długość, szerokość, tonaż i typ statku,

4) nazwę portu przeznaczenia lub współrzędne geograficzne miejsca, gdzie będzie dokonywał przeładunku lub prowadził przetwórstwo produktów rybołówstwa,

5) ostatni port zawinięcia,

6) przewidywany czas wyjścia z portu wyjścia (ETD) i przewidywany czas przybycia do następnego portu przeznaczenia (ETA),

7) plan zamierzonej trasy podróży,

8) liczbę wszystkich osób na pokładzie statku,

9) ilość i rodzaj ładunku (na wejście),

10) nazwę i szczegółowe dane (tel., fax, e-mail) przedstawiciela statku i/lub armatora.

2. Informacje wymienione w ust. 1 mogą zostać zgłoszone jako zgłoszenie spodziewanego przybycia poprzez system NSW pod warunkiem dotrzymania 72-godzinnego wyprzedzenia.

3. Upoważniony przedstawiciel kapitana statku, obsługujący statek rybacki państwa trzeciego, obowiązany jest do przekazywania Głównemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego w Słupsku wszelkich danych wymaganych prawem, zgodnych z kompetencjami.

§ 18. 1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, najpóźniej przy wyjściu z portu załadunku, powinien przekazać informacje na temat przewożonego ładunku, za pomocą systemu NSW. Jeśli port przeznaczenia lub kotwicowisko, na którym statek zamierza kotwiczyć w drodze do portu przeznaczenia nie jest znane, zgłoszenia tego należy dokonać niezwłocznie, gdy kapitan statku uzyska taką informację.

2. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, opuszczającego port położony na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, powinien przekazać informacje na temat przewożonego ładunku, za pomocą systemu NSW, z co najmniej 4-godzinnym wyprzedzeniem.

3. Informacje na temat przewożonego ładunku niebezpiecznego lub zanieczyszczającego, w przypadku awarii systemu NSW, należy przesłać do kapitanatu portu w formie manifestu ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, na formularzu IMO FAL 7 wraz ze zgłoszeniem wstępnym, o którym mowa w § 15 ust. 1, drogą elektroniczną lub faksem.

§ 19. 1. Kierownicy statków, w szczególności jednostek sportowych i rekreacyjnych oraz kutrów i łodzi rybackich, zobowiązani są przed rozpoczęciem żeglugi zapoznać się z aktualnymi warunkami pogodowymi i prognozą meteorologiczną na rejon planowanej żeglugi.

2. Kierownicy wszystkich statków podejmują decyzję o wyjściu w morze z portu lub przystani na podstawie warunków określonych w dokumentach bezpieczeństwa statku i warunków pogodowych.

3. Kierownicy statków rybackich w portach, przystaniach lub innych miejscach postoju, w których nie prowadzi się całodobowej służby dyżurnej, obowiązani są przekazać informacje o wyjściu, liczbie osób na pokładzie, przewidywanym czasie powrotu, planowanym akwenie połowowym i o fakcie powrotu - drogą radiową lub telefoniczną do właściwego kapitanatu portu.

4. Zarządzający przystaniami dla jednostek sportowych i rekreacyjnych, zobowiązani są założyć

i udostępnić rejestry wejść i wyjść tych jednostek i okazywać je na żądanie funkcjonariuszy właściwego kapitanatu portu. Obowiązek wpisu do rejestru informacji związanych

z bezpieczeństwem żeglugi jednostki:

a) nazwa lub numer rejestracyjny jednostki

b) bandera

c) liczba 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, spoczywa na kierownikach jednostek sportowych i rekreacyjnych. Zarządzający powinni informować

o powyższym obowiązku wyżej wymienionych kierowników jednostek.

5. 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 drogą radiową lub telefoniczną do właściwego kapitanatu portu.

6. Kapitanowie statków:

- służby państwowej specjalnego przeznaczenia
- wartości historycznej o długości do 45 m
- żeglugi śródlądowej
- jachtów komercyjnych zobowiązani są zgłosić wejście lub wyjście z portu wraz z informacją dotyczącą identyfikacji statku, celu podróży, portu zawinięcia oraz liczby osób na pokładzie.

7. Statki pasażerskie oraz jachty komercyjne uprawiające żeglugę na wodach portowych i redach portów, bez zawijania do innych portów przekazują informację o liczbie osób na burcie przy każdorazowym wyjściu w rejs mając na względzie przepisy wydane na podstawie art. 106 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

§ 20. 1. Od obowiązku składania informacji zawartych w § 15 ust. 1 pkt 1 i 2, ust. 2, 4 i 5 zwolnione są:

1) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji i statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia,

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 o pojemności brutto poniżej 300 uprawiające żeglugę po wodach portowych i redach portów, bez zawijania do innych portów i przystani morskich w pasie B, C lub D.

2. Od obowiązku składania informacji zawartych w § 15 ust. 2, 4 i 5 zwolnione są:

1) statki rybackie o długości do 45 m,

2) statki o pojemności brutto poniżej 300, nieprzeznaczone do przewozu ładunków

i pasażerów,

3) statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300 w żegludze krajowej, gdy nie przewożą pasażerów. Statki te składają jednak formularz ewidencyjny w transporcie morskim.

§ 21. 1. Wszystkie statki zobowiązane zgodnie z Konwencją SOLAS do posiadania urządzenia AIS powinny utrzymywać to urządzenie w ciągłym działaniu, z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.

2. Informacja przekazywana przez statek za pośrednictwem AIS powinna być zgodna

z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), pełna i aktualna.

§ 22. Statek, do którego nie mają zastosowania przepisy § 20, nie może wejść do portu, uprawiać żeglugi w jego obszarze lub wyjść z portu bez zezwolenia oraz określenia warunków przez kapitana portu. Przepis ma zastosowanie również w przypadku, gdy statek nie dokona w terminie zgłoszeń określonych w § 15 ust. 1 – 5, z wyjątkiem przypadków ratowania życia lub zapewnienia bezpieczeństwa statku.

§ 23. 1. Statki przewożące ponad 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie mogą wejść do portu ani wyjść z portu, jeżeli nie posiadają ważnego certyfikatu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami.

2. Statki o pojemności brutto powyżej 1000 nie mogą wejść do portu ani wyjść z portu, jeżeli nie posiadają ważnego certyfikatu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi.

3. Statki o pojemności brutto 300 i powyżej nie mogą wejść do portu, jeżeli nie posiadają ważnego certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.

Rozdział 3.
Zasady ruchu statków

§ 24. Ruch jednostek pływających na obszarze portu i redy koordynuje wyłącznie dyżurny funkcjonariusz kapitanatu portu.

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

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

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

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

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

§ 28. 1. Miejsce kotwiczenia statku wyznacza kapitanat portu.

2. Kotwiczenie statku poza kotwicowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.

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

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

5. Statek zmuszony do zakotwiczenia na torze wodnym powinien niezwłocznie powiadomić kapitanat portu o swojej pozycji i przyczynie kotwiczenia. Po ustaniu przyczyny kotwiczenia statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

6. Postanowienia ust. 1 - 4 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym, jednakże tylko na czas wykonywania wymienionych prac, chyba że kapitanat portu postanowi inaczej.

7. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny

w porozumieniu z kapitanatem portu oznaczyć miejsca rzucenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,8 m wyposażonymi w nocy w pomarańczowe światło błyskowe.

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

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

§ 30. 1. Zabrania się:

1) przesuwania pław nawigacyjnych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego,

2) manewrowania statkiem w sposób mogący spowodować przesunięcie lub uszkodzenie urządzeń oznakowania nawigacyjnego, o których mowa wyżej,

3) wchodzenia i przebywania na pławach nawigacyjnych i innych urządzeniach oznakowania nawigacyjnego,

4) przeprowadzania prób stateczności statku oraz prób urządzeń napędowych na obszarze portu i kotwicowiska bez zgody kapitanatu portu.

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

§ 31. 1. Zespoły holownicze o długości zespołu powyżej 50 m, w skład których wchodzą doki pływające, duże pontony lub wraki przed rozpoczęciem żeglugi na obszarze portu, wejściem z morza do portu oraz wejściem na tor wodny, muszą posiadać zezwolenie kapitana portu, określające warunki, na jakich mogą uprawiać żeglugę na tych akwenach. W celu uzyskania takiego zezwolenia kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien przedłożyć plan holowania określający sposób holowania, liczbę i rodzaj użytych holowników oraz przewidywany czas przejścia.

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

§ 32. Statek zbliżający się do pogłębiarki powinien, w razie wątpliwości dotyczących manewrów pogłębiarki, wystarczająco wcześnie uzgodnić z nią na kanale 12 UKF sposób jej bezpiecznego ominięcia.

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

1) przewozi ładunki niebezpieczne albo ciecze łatwopalne, bądź jest nieodgazowany po ich przewozie,

2) holuje wraki,

3) holuje jednostki bez własnego napędu,

4) ma przecieki kadłuba albo na którym ma lub w czasie podróży miał miejsce pożar,

5) jest załadowany powyżej dopuszczalnych, określonych certyfikatem, granic zanurzenia statku,

6) jest nadmiernie przegłębiony lub wykazuje niebezpieczny przechył,

7) z powodu doznanych uszkodzeń może spowodować zanieczyszczenie środowiska,

8) nie posiada morskiej deklaracji zdrowia, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinien ją posiadać,

9) nie posiada ważnych dokumentów dopuszczających do uprawiania żeglugi,

10) nie czyni zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi,

11) zarządzono zatrzymanie statku w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku lub ochrony środowiska morskiego przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitanatu portu,

12) stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawinie,

13) nie zdał w porcie nieczystości, o których mowa w § 112,

14) którego kapitan ma z jakichkolwiek powodów ograniczoną zdolność osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku,

15) posiada zakaz wstępu do portów państw członków Memorandum Paryskiego,

16) posiada zakaz wstępu do portów Unii Europejskiej, został wskazany przez zainteresowaną służbę i jest zgłoszony w systemie NSW do wejścia do portu.

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

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

4. Wprowadzenie/wyprowadzenie do portu/z portu jednostek pływających, których parametry kadłuba przekraczają parametry kadłuba statku charakterystycznego (parametry największego statku, który zgodnie z projektem może być obsługiwany przy stanowisku cumowniczym) dla danego stanowiska cumowniczego w aspekcie nośności budowli hydrotechnicznej, jej wyposażenia w urządzenia cumownicze i odbojowe, o zanurzeniu większym niż ustalono

w Atlasie dopuszczalnych zanurzeń oraz jednostek pływających, których gabaryty przekraczają wartości przyjęte powszechnie jako przeciętne, może w uzasadnionych przypadkach nastąpić wyłącznie za zgodą i na warunkach określonych przez Kapitana Portu. Obowiązek powyższy dotyczy również zmiany miejsca postoju statku podczas pobytu w porcie.

§ 34. 1. Zabrania się wyjścia z portu statkom:

1) wykazującym niebezpieczny przechył,

2) które nie posiadają ważnych dokumentów dotyczących bezpieczeństwa statku,

3) które nie spełniają wymagań określonych w dokumentach bezpieczeństwa,

4) których zatrzymanie zarządzono orzeczeniem sądu lub postanowieniem komornika sądowego,

5) których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitana portu,

6) zatrzymanych przez Straż Graniczną lub Służbę Celno-Skarbową,

7) których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych,

8) które nie zdały w porcie nieczystości, o których mowa w § 112, o ile taki obowiązek wynika z przepisów o ochronie środowiska,

9) na których kapitan (kierownik) ma z jakichkolwiek powodów ograniczoną zdolność osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku,

10) które zostały zatrzymane tymczasowo na wniosek wierzyciela lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, celem zabezpieczenia należności finansowych, na podstawie Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,

11) które nie poddały się obowiązkowym inspekcjom państwa portu,

12) których kapitanowie, mimo obowiązku zawartego w niniejszych przepisach, nie złożyli dokumentów, o których mowa w § 15 ust 4 i 5,

13) załadowanym powyżej dopuszczalnych, określonych certyfikatem, granic zanurzenia statku.

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

3. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej

i sanitarnej, o ile taka odprawa jest wymagana odrębnymi przepisami.

§ 35. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, podyktowanych koniecznością podjęcia działań związanych z akcjami ratowania życia, zwalczania zanieczyszczeń wód morskich, wydobywania mienia zatopionego w porcie, Dyrektor Urzędu Morskiego może zezwolić na wejście do portu statku przekraczającego parametry określone dla danego portu w przepisach Części II. „Przepisy dodatkowe" niniejszego zarządzenia, określając warunki takiego wejścia.

§ 36. 1. Statki wykonujące kalibrację urządzeń nawigacyjnych lub kompensację i określanie dewiacji kompasów magnetycznych na redzie, kotwicowiskach i torach wodnych nie korzystają

z żadnych przywilejów w zakresie prawa drogi. Statki te nie mogą stanowić przeszkody dla innych statków korzystających z toru wodnego.

2. Warunki i rejony uprawiania żeglugi powinny być zgodne z podanymi w dokumencie bezpieczeństwa.

§ 37. 1. Postanowienia niniejszego paragrafu w żadnym wypadku nie ograniczają stosowania prawidła m.p.z.z.m. dotyczącego szybkości bezpiecznej.

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

3. W portach i przystaniach oraz na torach wodnych prowadzących do nich szybkość statków nie może przekraczać 5 węzłów.

4. Maksymalne dopuszczalne szybkości, określone w ust. 3, mogą być zwiększone w przypadku dużego dryfu statku lub wskutek nacisku pola lodowego. W takich przypadkach należy natychmiast powiadomić o tym kapitanat portu.

5. Ograniczenia szybkości określone w ust. 3 nie mają zastosowania do statków skierowanych do akcji ratowniczej lub zwalczania rozlewów.

§ 38. 1. Zabrania się wykonywania prac połowowych na torach kierunkowych systemu rozgraniczenia ruchu (TSS) oraz w odległości nie mniejszej niż 0,5 Mm od obu końców każdego toru kierunkowego, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Statek rybacki może dokonywać połowów w obszarze, o którym mowa w ust. 1 przy użyciu trałowych narzędzi połowowych (z wyłączeniem trałowania w „tukę") i zachowaniu kursu trałowania zgodnego z kierunkiem toru kierunkowego.

3. Statek rybacki zajęty połowem nie powinien przeszkadzać w żegludze jakiegokolwiek statku poruszającego się torem kierunkowym.

Rozdział 4.
Światła, znaki i sygnały statków

§ 39. O ile niniejsze przepisy nie stanowią inaczej, światła, znaki i sygnały powinny być zgodne

z przepisami m.p.z.z.m i Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

§ 40. 1. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Urzędu Morskiego, Służby Celno-Skarbowej i Służby SAR w czasie akcji mogą w celu zwrócenia na siebie uwagi, oprócz świateł i znaków przewidzianych w przepisach m.p.z.z.m pokazywać:

1) światło błyskowe niebieskie widoczne dookoła widnokręgu,

2) dodatkowo w dzień: swoją flagę służbową według ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

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

§ 41. Statek przewożący ładunki niebezpieczne:

1) klasy 1 (1.1, 1.2, 1.3) oraz klasy 2 (2.1 i 2.3) IMDG Code w ilościach powyżej 1 tony, a na statku pasażerskim powyżej 100 kg,

2) ciecze łatwopalne luzem albo nieodgazowany po ich przewozie powinien oprócz świateł i znaków przewidzianych w przepisach m.p.z.z.m pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:

a) w nocy: światło czerwone widoczne dookoła widnokręgu,

b) w dzień flagę "B" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

§ 42. 1. Każdy statek zacumowany w porcie, powinien włączyć oświetlenie zewnętrzne od zachodu do wschodu słońca. W przypadku występowania ograniczonej widzialności oświetlenie zewnętrzne powinno być również włączone od wschodu do zachodu słońca.

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

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

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

5. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może zezwolić na postój bez oświetlenia wymaganego w ust. 1 i 2. Wniosek o zezwolenie składa kapitan lub armator statku.

§ 43. Statek, na którym wybuchł pożar albo który jest zagrożony pożarem, powinien niezwłocznie powiadomić Kapitanat Portu i Państwową Straż Pożarną oraz powinien nadawać sygnał złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego (..-) powtarzanych z przerwami nie dłuższymi niż jedna minuta, nadawanych za pomocą: syreny, gwizdka, buczka lub nieprzerwane bicie w dzwon okrętowy. Sygnały powinny być nadawane do chwili przybycia straży pożarnej.

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

1) statek służby państwowej specjalnego przeznaczenia, dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi dwa krótkie (.-..),

2) dla wezwania o włączenie UKF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (-.-).

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

Rozdział 5.
Pilotaż

§ 46. Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pilotażu portowego.

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

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

§ 48. 1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki pasażerskie uprawiające żeglugę międzynarodową bez względu na długość oraz pozostałe statki o długości 40 m i większej o ile przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej.

2. Warunki pilotażu obowiązkowego określają przepisy szczegółowe zawarte w części

II niniejszego zarządzenia.

3. Obowiązek korzystania z usług pilota bez względu na długość statku dotyczy statków, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności statków:

1) przewożących ładunki niebezpieczne albo ciecze łatwopalne, bądź nieodgazowanych po ich przewozie,

2) holujących wraki,

3) posiadających przecieki kadłuba albo na których ma lub w czasie podróży miał miejsce pożar,

4) nadmiernie przegłębionych lub wykazujących niebezpieczny przechył,

5) mogących spowodować zanieczyszczenie środowiska w związku z doznanymi uszkodzeniami.

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

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

z obowiązku korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

§ 49. Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota, przy zbliżaniu się do redy powinien o tym powiadomić kapitanat portu na kanale 12 UKF.

§ 50. 1. Zamówienia pilota dokonuje kapitan statku lub jego agent w stacji pilotów zgodnie

z regulaminem stacji.

2. Zamówienie pilota powinno zawierać:

1) nazwę statku, sygnał rozpoznawczy, banderę

2) pojemność brutto statku (GT)

3) długość całkowitą statku (LOA)

4) szerokość całkowitą statku

5) aktualne maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej

6) spodziewany czas przybycia na redę (ETA).

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

1) aktualną sytuacją dotyczącą ruchu innych statków

2) aktualnymi pomiarami batymetrycznymi na trasie reda-nabrzeże, udostępnionymi przez właściwy terytorialnie kapitanat portu.

3) zmianami w oznakowaniu nawigacyjnym

4) aktualną sytuacją hydrometeorologiczną.

§ 51. 1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami do tego przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub do tego przystosowanymi albo śmigłowcami. Za bezpieczny przewóz pilotów w trakcie wykonywania usług pilotowych odpowiedzialny jest armator statku wykorzystywanego do świadczenia usługi pilotowej na akwenach objętych zakresem działania stacji pilotowej, nadzorowanej przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.

2. Przyjęcie i zdanie pilota powinno być zgodne z wymogami Konwencji SOLAS 74.

3. W szczególnych przypadkach kapitan portu może zezwolić na przewóz pilota innym statkiem.

4. Podczas wchodzenia i schodzenia ze statku pilot obowiązany jest posiadać na sobie kamizelkę ratunkową.

§ 52. 1. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałoby to naruszenie przepisów portowych albo że statek nie jest zdatny do żeglugi.

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

i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.

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

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

2. Kapitan portu w obszarze swej właściwości terytorialnej może jednorazowo zwolnić

z obowiązku korzystania z usług pilota, kapitana statku nieposiadającego zwolnienia z pilotażu obowiązkowego, jeżeli zwolnienie podyktowane jest względami bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony portu, statku czy załogi.

§ 54. Pilot powinien zawiadomić kapitanat portu o odcumowaniu i zacumowaniu statku oraz na żądanie kapitanatu portu podawać pozycję pilotowanego statku oraz niezwłocznie powiadomić

o każdym wypadku lub incydencie pilotowanego statku, a następnie złożyć pisemny meldunek do kapitanatu portu.

§ 55. 1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe:

1) na wejściu statku w odległości minimum 1 Mm od główek wejściowych do miejsca zacumowania,

2) na wyjściu statku od miejsca odcumowania do redy (minimum 0,5 Mm od główek wejściowych).

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

Rozdział 6.
Holowanie

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

§ 57. 1. Z pomocy holownika obowiązane są korzystać statki bez własnego napędu oraz statki o długości ponad 60 m, o ile przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej.

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

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

4. Rolę holownika w porcie może pełnić statek pilotowy pod warunkiem, że posiada on możliwość holowania potwierdzoną w dokumentach statku i odpowiednią moc maszyn.

5. Siła uciągu holownika winna być potwierdzona dokumentem wydanym przez towarzystwo klasyfikacyjne.

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

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

8. Holowane jednostki po kolizji, jednostki w budowie, kadłuby i inne obiekty pływające,

z załogą lub bez, powinny posiadać dokument bezpieczeństwa wystawiony przez administracje bandery lub instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Unię Europejską.

§ 58. 1. W szczególnych i uzasadnionych przypadkach, na pisemny wniosek armatora statku, kapitan portu w porozumieniu z szefem pilotów może zwolnić statek:

1) z obowiązkowej asysty holowniczej lub zezwolić na użycie mniejszej liczby holowników, jeżeli właściwości manewrowe statku (np.: posiadanie sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeżeń,

2) od obowiązku korzystania z usług holowniczych na określonym akwenie portu, jeżeli zwolnienia takie nie zagrażają bezpieczeństwu żeglugi w porcie i porządkowi portowemu.

2. Z przedmiotowego zwolnienia nie mogą korzystać statki w przypadku:

1) awarii steru strumieniowego lub urządzenia mającego wpływ na bezpieczne manewry,

2) wyjścia ze stoczni po remoncie,

3) zalodzenia basenów portowych uniemożliwiającego bezpieczne manewrowanie.

3. Kapitan portu może nakazać użycie przez statek holownika lub większej liczby holowników, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

4. Zwolnienia wymienione w ust. 1 są wystawiane w formie zezwolenia jednorazowego lub rocznego.

§ 59. 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.

§ 60. 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.

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

2. Każdy zespół holowniczy powinien wyznaczyć kierownika tego zespołu.

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

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

3. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kapitana statku holowanego jedynie

w przypadku niebezpieczeństwa grożącego holownikowi.

§ 63. 1. Holowniki znajdujące się w porcie i będące w stanie gotowości do wykonywania usług holowniczych, obowiązane są prowadzić stały nasłuch na kanale 12 UKF.

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

§ 64. 1. Statki przewożące ładunki niebezpieczne i ciecze łatwopalne, określone w § 41 obowiązane są korzystać z usług holowniczych:

1) na wejście do portu - od redy do zacumowania wewnątrz portu,

2) na wyjście z portu - od odcumowania do redy,

3) przy każdej zmianie miejsca postoju wewnątrz portu, z wyjątkiem przeciągania statku wzdłuż nabrzeża.

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

Rozdział 7.
Cumowanie i porządek postoju statków

§ 65. Wszystkie statki o długości 40 m i większej obowiązane są korzystać z pomocy cumowników.

§ 66. 1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i 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. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd i odwrotnie, zanim statek się zatrzyma

i zetknie z lądem jest zabronione.

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

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

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

3. Zabrania się przebywania osób postronnych na nabrzeżu w zasięgu pracujących lin w czasie manewrów cumowania lub odcumowania statku.

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

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

3. Cumowanie statku rufą do nabrzeża usytuowanego przy torze wodnym, obrotnicy lub przy akwenie portowym, gdzie takie cumowanie może zagrażać bezpieczeństwu żeglugi bez zgody kapitana portu jest zabronione.

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

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

§ 71. 1. Liczbę cumowników do obsługi statku, w zależności od jego wielkości, określa tabela:

Manewr	*Długość całkowita statku w metrach*	
	40,00 – 65,00	*65,01 – 100,00*
Zacumowanie	*2*	*3*
Odcumowanie	*1*	*2*

2. Cumownik przystępujący do cumowania/odcumowania statku powinien mieć założone kask i kamizelkę ratunkową.

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

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

2. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu

z użytkownikiem nabrzeża.

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

4. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Służby Celno-Skarbowej, Urzędu Morskiego mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu.

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

§ 73. 1. Kapitanat portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi, ochrona środowiska, porządek portowy lub potrzeba zapewnienia prawidłowej eksploatacji portu.

2. W przypadku, gdy stan statku stanowi bezpośrednie zagrożenie dla życia osób znajdujących się na statku lub zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, kapitan portu może wydać polecenie natychmiastowego przeholowania i zabezpieczenia jednostki w miejscu wskazanym.

3. Koszty operacji, o której mowa w ust. 2 ponosi armator jednostki.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 78. 1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny posiadać odpowiednią konstrukcję, być obustronnie zabezpieczone poręczami i siatką ochronną oraz powinny posiadać uznanie odpowiedniej instytucji klasyfikacyjnej.

2. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapem rozpiąć siatkę ochronną.

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

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

5. Jednoczesny, dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust. 3, jest zabroniony,

z wyjątkiem pomostów przystosowanych do takiego ruchu.

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

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

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

§ 80. 1. W czasie postoju w porcie statek powinien być obsadzony wystarczającą liczbą wykwalifikowanych członków załogi dla zapewnienia bezpieczeństwa postoju.

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

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

4. W uzasadnionych przypadkach możliwy jest postój statku bez dozoru. Decyzję o postoju statku bez dozoru podejmuje kapitan i armator statku. Kapitan i armator statku o braku dozoru nad jednostką informuje pisemnie kapitanat portu podając telefoniczny numer kontaktowy. Decyzja wymaga zatwierdzenia przez kapitana portu.

5. Postój statku bez dozoru jest zabroniony przy nabrzeżach przylegających do torów wodnych lub obrotnic.

6. W przypadku ogłoszenia alarmu przeciwsztormowego kapitan statku zobowiązany jest zapewnić pełnienie wachty przeciwsztormowej.

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

8. W przypadku zerwania się z cum statku cumującego przy nabrzeżu kapitan portu podejmuje działania dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony środowiska w porcie. Koszty podjętych działań ponosi armator.

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

2. Próby maszyn statków na uwięzi mogą być przeprowadzone tylko na stacjach prób. W innych miejscach próby maszyn dozwolone są tylko po uzyskaniu zgody użytkownika nabrzeża

i kapitana portu. Rozpoczęcie i zakończenie prób podlegają obowiązkowi zgłoszenia w kapitanacie portu.

3. Podczas prób maszyn na mostku powinien znajdować się członek załogi przez cały okres trwania tych prób. Do jego obowiązków należy ciągła obserwacja przyległego akwenu, nasłuch na kanale 12 UKF, ciągła kontrola stanu zacumowania statku, przekazywanie ostrzeżeń innym statkom oraz zatrzymanie maszyn własnego statku w razie konieczności. Kapitan statku każdorazowo określa liczbę członków załogi niezbędną na czas prób.

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

1) w dzień: flagę "C" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich, a pod nią

w odległości nie mniejszej niż 0,5 m - stożek skierowany wierzchołkiem do góry,

2) w nocy: dwa światła widoczne dookoła widnokręgu umieszczone pionowo jedno nad drugim, przy czym górne światło powinno być koloru zielonego, a dolne światło koloru czerwonego.

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

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

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

2. Drobne remonty eksploatacyjne oraz prace konserwacyjne, pod warunkiem braku uciążliwości dla innych użytkowników oraz braku zagrożenia dla środowiska, mogą być wykonywane przy nabrzeżach innych niż stoczniowe wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia kapitana portu.

Z wnioskiem potwierdzonym przez zarządzającego nabrzeżem występuje kapitan statku.

3. Wykonywanie na statkach jakichkolwiek prac stwarzających zagrożenie pożarowe przy innych nabrzeżach niż wymienione w ust. 1, wymaga przedłożenia kapitanowi portu zgody właściciela nabrzeża oraz pozytywnego zweryfikowania przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku jednorazowej instrukcji technologiczno-ruchowej, stanowiącej załącznik nr 4. W przypadku prowadzenia drobnych prac remontowych wymagana jest zgoda Kapitana Portu, wyrażona w akceptacji pisemnego wniosku na drobne prace remontowe.

§ 83. 1. Dokonywanie fumigacji ładunków dozwolone jest w miejscach wyznaczonych przez podmiot zarządzający portem lub w przypadku jego braku przez operatora nabrzeża na warunkach:

1) statek poddawany fumigacji powinien podnosić sygnał „VE” Międzynarodowego Kodu Sygnałowego;

2) fumigacja odbywa się zgodnie z wymaganiami właściwego państwowego inspektoratu sanitarnego wydanymi na podstawie przepisów odrębnych. Terminal/operator powinien zapewnić nadzór nad bezpiecznym przeprowadzeniem fumigacji.

3) statek/terminal/operator nabrzeża zobowiązany jest powiadomić oficera Służby Dyżurnej Kapitanatu Portu o rozpoczęciu i zakończeniu fumigacji.

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

2. Liny, o których mowa w ust. 1, powinny być obłożone na pachołkach cumowniczych

i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich winna umożliwić holowanie natychmiast po podjęciu przez holowniki. Nadmiar wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający załodze holownika jego ręczne wybranie.

§ 85. 1. Dopuszczalne zanurzenia statków przy nabrzeżach dla średnich stanów wody określa Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku.

2. Przy stanie wody w porcie poniżej ustalonych średnich stanów wody na łatach pomiarowych, dopuszczalne zanurzenia zmniejsza się o poprawkę będącą aktualną różnicą stanu wody wyrażoną w centymetrach.

3. Przekraczanie przez statek dopuszczalnego zanurzenia określonego dla danego miejsca

w porcie jest zabronione.

§ 86. 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.

Rozdział 8.
Nabrzeża i przystanie

§ 87. 1. Użytkownicy nabrzeży lub pomostów obowiązani są do wystawiania tablic informacyjnych określających dopuszczalne obciążenie nabrzeży, pomostów, placów składowych i urządzeń oraz zawierających numer telefonu kontaktowego.

2. Wzdłuż stanowisk cumowniczych należy zostawić wolne przejście tworzące ścieżkę cumowniczą o szerokości nie mniejszej niż 1,2 metra, licząc od krawędzi budowli od strony wody.

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

4. 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.

§ 88. Nabrzeża, pomosty i dalby oraz ich zewnętrzne krawędzie od strony wody powinny być

w porze nocnej odpowiednio oświetlone. Obowiązek ten spoczywa na użytkownikach.

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

w miejscu uzgodnionym z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku.

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

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

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

§ 90. 1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów lub innych budowli hydrotechnicznych graniczących z akwenami, użytkownik obowiązany jest rozmieścić koła ratunkowe z rzutką o długości co najmniej 30 m. Sprzęt ten powinien być rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200 m w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, 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 urządzenia zabezpieczające przed wpadnięciem do wody.

§ 91. 1. Rozpoczęcie robót hydrotechnicznych wymaga zgłoszenia kapitanowi portu, dokonanego co najmniej na 7 dni przed planowanym terminem.

2. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji powinien posiadać:

1) Atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 50 m lub według wskazań kapitana portu wzdłuż całego nabrzeża został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne.

2) Plan sondażowy w skali 1: 1000 lub większej sporządzony lub zatwierdzony przez Urząd Morski w Słupsku albo Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w Gdyni, wykonany

w pasie dna o szerokości 50 m lub według wskazań kapitana portu wzdłuż całego nabrzeża.

3) Instrukcję użytkowania nabrzeża.

4) Dokument dopuszczający urządzenia cumownicze do użytkowania, zgodny z odrębnymi przepisami lub w przypadku braku takiego dokumentu, ekspertyzę stanu technicznego urządzeń cumowniczych, wykonaną przez rzeczoznawcę.

3. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i badania czystości dna akwenów przylegających do nabrzeży i przystani niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i trałowań określają odrębne przepisy.

4. Użytkownik nabrzeża zobowiązany jest utrzymywać ciągłość ważności dokumentu określającego maksymalne dopuszczalne zanurzenie statku przy nabrzeżu.

5. Kapitan portu może zobowiązać użytkownika do przeprowadzenia prac, o których mowa w ust. 3, ze zwiększoną częstotliwością i w większym zakresie niż to wynika z odrębnych przepisów, o ile będą tego wymagały względy bezpieczeństwa żeglugi.

6. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należytym stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych, drabinek wyłazowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych, w tym odśnieżania i odladzania. Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane bezzwłocznie.

7. Na żądanie kapitana portu użytkownicy obowiązani są przedstawić atesty okresowego badania wytrzymałości urządzeń cumowniczych i odbojowych.

§ 92. 1. Wszystkie linie cumownicze w portach i przystaniach, w porze nocnej oraz w porze ograniczonej widzialności winny 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 i przystani morskiej oraz na jednostkach pływających, a także, aby nie powodować oślepiania 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 nabieżnika świetlnego i świateł nawigacyjnych,

2) przesłonięte od strony wody, w celu uniemożliwienia bezpośredniego padania promieni świetlnych poza linię cumowniczą lub krawędź budowli morskiej od strony wody.

4. Zabrania się oświetlania reflektorami mostku lub sterówki statku będącego w drodze.

§ 93. 1. Nabrzeża i przystanie należy wyposażyć:

1) w dostateczną ilość urządzeń cumowniczych, umożliwiających prawidłowe i bezpieczne cumowanie statków,

2) w urządzenia odbojowe zabezpieczające statki i nabrzeża oraz przystanie przed uszkodzeniem w czasie wykonywania manewrów cumowniczych.

2. Morskie przystanie należy dodatkowo wyposażyć 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 morska”,

3) tablice informacyjne o zakazie wstępu podczas pracy wyciągarek,

4) tablice informacyjne zawierające wyciąg z przepisów portowych, w zakresie dotyczącym morskich przystani rybackich.

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

§ 94. 1. Wszystkie nabrzeża, przystanie i inne miejsca cumowania statków, będące w eksploatacji, winny mieć określone przez właściciela lub użytkownika dopuszczalne parametry stawianych przy nich jednostek (długość, szerokość, zanurzenie i sposób zacumowania).

2. Zabrania się użytkowania nabrzeża w sposób niezgodny z określonym w dokumentach technicznych nabrzeża i przepisami niniejszego zarządzenia.

Rozdział 9.
Przeładunek i składowanie

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

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

§ 96. 1. Przeładunek powinien być zabezpieczony przed przesypywaniem się i wypadaniem towarów do wody, na nabrzeża oraz przed pyleniem zgodnie z instrukcją użytkowania nabrzeża wydaną przez użytkownika.

2. Po zakończeniu przeładunku przeładowca obowiązany jest niezwłocznie oczyścić miejsca przeładunku i przyległe z pozostałości przeładowywanych towarów zgodnie z instrukcją użytkowania nabrzeża wydaną przez użytkownika.

§ 97. Zabrania się:

1) wleczenia ładunków i urządzeń po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych, staczania ich po ścianach i skarpach oraz przetaczania ładunków przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia,

2) składowania ładunku w miejscach do tego nieprzeznaczonych.

§ 98. 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 2,0 m. Odstęp między składowanym ładunkiem a torami dźwigowymi

i kolejowymi powinien wynosić co najmniej 1,5 m.

3. Użytkownik nabrzeża lub pomostów 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 szerokości nie mniejszej niż 1,20 m, licząc od krawędzi budowli, od strony wody. 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.

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

§ 100. Rozpoczęcie i zakończenie przeładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających należy zgłosić do kapitanatu portu.

§ 101. Przed rozpoczęciem załadunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, załadowca zobowiązany jest przekazać kapitanowi lub operatorowi 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 Kodeksie IMDG, Kodeksie IBC, Kodeksie IGC oraz w Załączniku II -Uzupełnienie I, II i III do Konwencji MARPOL,

4) klasę statku określoną przez IMO według Kodeksu INF, zgodnie z Prawidłem VII/14.2, tam, gdzie ma to zastosowanie,

5) oświadczenie o zgodności opakowania i oznakowania towaru z wymogami Kodeksu IMDG,

6) ilość ładunku,

7) adres osoby, od której można uzyskać szczegółowe informacje na temat przewożonego ładunku.

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

§ 103. 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.

§ 104. 1. Przeładunek ładunków niebezpiecznych, zanieczyszczających lub pylących, z wyłączeniem operacji bunkrowania i zdawania odpadów olejowych, winien odbywać się na warunkach określonych w instrukcji bezpiecznej obsługi nabrzeża, sporządzonej przez użytkownika

i przedłożonej Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Słupsku do zaopiniowania w zakresie bezpieczeństwa nawigacyjnego, ochrony środowiska i ochrony przeciwpożarowej. Instrukcja, o której mowa w ust. 1, winna określać warunki bezpieczeństwa operacji cumowniczych, postoju statku i przeładunku ładunków niebezpiecznych, zanieczyszczających lub pylących w obrębie danego nabrzeża, w tym w szczególności osobę odpowiedzialną za przeładunek, zasady przeładunku, procedury awaryjne EmS, zasady pierwszej pomocy medycznej MFAG, łączność w trakcie operacji oraz zasady powiadamiania i wzywania pomocy.

2. Pracownicy zatrudnieni przy przeładunku ładunków niebezpiecznych, zanieczyszczających lub pylących powinni posiadać odpowiednie szkolenie stanowiskowe, uwzględniające rodzaje zagrożeń, zasady przeładunku oraz obchodzenia się z ładunkiem. 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.

§ 105. 1. Każdy statek, na którym ma odbywać się przeładunek ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, przed rozpoczęciem przeładunku podlega wspólnej kontroli przedstawicieli terminalu lub nabrzeża i przedstawicieli statku, która powinna zostać zakończona sporządzeniem listy kontrolnej („check list”).

2. Lista kontrolna, o której mowa w ust. 1, powinna stanowić w szczególności 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 kapitanatu portu.

§ 106. 1. Przeładunek i składowanie ładunków niebezpiecznych klasy 1, z wyjątkiem klasy 1.4 S oraz klasy 7 według IMDG Code, wymaga każdorazowego powiadomienia i 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.

6. Ekspertem, o którym mowa w ust. 5, może być osoba posiadająca odpowiednie uprawnienia wynikające z odrębnych przepisów.

Rozdział 10.
Utrzymanie porządku i ochrona środowiska

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

2. Z zastrzeżeniem ust. 3 w portach i na przystaniach, w których Dyrektor Urzędu Morskiego sprawuje funkcję podmiotu zarządzającego, postój jest dozwolony w miejscach do tego wyznaczonych, po uzyskaniu pisemnego zezwolenia.

3. Samochody dostarczające lub odbierające wyposażenie lub ładunek ze statku mogą na czas niezbędny do przeładunku parkować przy nabrzeżu. Postój samochodów nie może tarasować ścieżki cumowniczej ani utrudniać możliwości ruchu innych pojazdów, w szczególności pojazdów uprzywilejowanych.

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

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

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

2. Udostępnienie urządzeń odbiorczych nie może powodować zakłóceń w ruchu statków.

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

4. Odbiór ze statku odpadów i pozostałości ładunkowych powinien odbywać się bez nieuzasadnionego zatrzymywania statku w porcie.

§ 110. 1. Pojemniki na nieczystości powinny być szczelnie zamykane.

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

3. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe.

4. Zabrania się zakopywania, zatapiania, wyrzucania do wody na obszarze morskich portów

i przystani morskich: w szczególności padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych, jak i odpadów pochodzących z oczyszczenia zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

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

2. Użytkownicy odprowadzający ścieki do wód portowych na podstawie pozwolenia wodnoprawnego zobowiązani są do przekazania kopii pozwolenia kapitanowi portu.

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

§ 112. 1. Zabrania się zanieczyszczania wód, terenów, obiektów i innych urządzeń portowych.

2. W przypadku powstania zanieczyszczeń, sprawcy lub użytkownicy obowiązani są natychmiast lub w terminie określonym przez funkcjonariusza kapitanatu portu je usunąć i pokryć koszty ich usunięcia. W przypadku niewypełnienia tego obowiązku Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku może zarządzić jego wykonanie, a kosztami obciążyć sprawcę albo użytkownika.

3. W przypadku usuwania z akwenów portowych pływających przedmiotów stanowiących przeszkodę nawigacyjną obowiązek natychmiastowego usunięcia tych przedmiotów ciąży na właścicielu tych przedmiotów a w przypadku nieustalenia właściciela na podmiocie zarządzającym.

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

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

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

1) do pojemników ustawionych na nabrzeżach portowych,

2) na środki transportu podstawione pod burtę.

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 115. Zabrania się na obszarze portu i redy:

1) usuwania, uszkadzania i nadużywania środków ratunkowych, sygnałowych

i pirotechnicznych, urządzeń przeciwpożarowych i sprzętu gaśniczego,

2) usuwania, przesuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,

3) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, szafek przyłączeniowych elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,

4) używania radiostacji okrętowej z wyjątkiem UKF,

5) chodzenia i przebywania w miejscach, gdzie jest to zabronione oraz niszczenia roślinności,

6) chodzenia i jeżdżenia po lodzie,

7) kąpieli,

8) zakłócania kanału roboczego UKF,

9) spłukiwania nadbudówek i pokładów statków, z wyjątkiem statków pasażerskich spłukiwanych wodą słodką, z zastrzeżeniem przepisów § 112 ust. 1.

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

1) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np. kabli, rurociągów wodno- kanalizacyjnych i gazowych,

2) ustawiania pali do cumowania - na obszarze portu morskiego,

3) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach,

4) złomowania statków,

5) rozmieszczania plakatów, afiszy i reklam w portach i przystaniach, gdzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wykonuje zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem,

6) wykonywania prac podwodnych,

7) odkładania do morza urobku z pogłębiania dna,

8) wykonywania prac hydrotechnicznych,

9) prowadzenia działalności gospodarczej o charakterze sportowo-rekreacyjnym w portach i przystaniach, gdzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wykonuje zadania

i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem.

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

3. Zabrania się bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku:

1) urządzania stałych i ruchomych punktów handlowych

2) urządzania imprez innych niż wymienione w § 117 ust. 1 pkt 1 lit. d, f oraz pkt 2 lit. i.

§ 117. 1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:

1) Na obszarze portu i redy:

a) wydobywania piasku, żwiru, kamieni

b) wydobywania przedmiotów zatopionych i nurkowania

c) uprawiania rybołówstwa

d) urządzania imprez sportowych oraz rozrywkowych na wodzie

e) przetrzymywania jednostek wycofanych z eksploatacji

f) urządzania pokazów pirotechnicznych – fajerwerków.

2) Na obszarze portu:

a) zatapiania doków

b) rozpinania i suszenia sieci rybackich oraz rozciągania lin

c) uprawiania sportowego połowu ryb tam, gdzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wykonuje zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem.

d) opuszczania na wodę łodzi ze statków

e) pozostawiania urządzeń wystających poza obrys kadłuba statku

f) tankowania statku paliwem poza wyznaczonym miejscem

g) składowania wraków i złomu na nabrzeżach

h) okresowego składowania na nabrzeżu sprzętu statkowego i połowowego, piaskowania, malowania zewnętrznej części powłoki kadłuba statku lub zdejmowania z niej istniejącej powłoki malarskiej

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

j) prowadzenia działalności reklamowej oraz innej działalności, niezwiązanej z normalną eksploatacją portu, na wodach w obszarze odpowiedzialności kapitanatu.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt 1 lit. b nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 123 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

3. Dokonywanie połowów oraz wystawianie sprzętu rybackiego dozwolone jest w odległości nie mniejszej niż 150 metrów od granic toru wodnego, redy lub kotwicowiska, o ile przepisy szczegółowe części II zarządzenia nie stanowią inaczej.

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

Rozdział 11.
Ochrona przeciwpożarowa i ochrona środowiska morskiego podczas transportu, magazynowania i przeładunku paliw oraz tankowanie statków w portach

§ 118. Zabrania się pozostawiania na terenach portowych, w szczególności na nabrzeżach, naczep i przyczep samochodowych oraz innych zbiorników z paliwem lub pustych nieodgazowanych.

§ 119. Magazynowanie paliw na zacumowanych bunkierkach, dozwolone jest w miejscach wyznaczonych przez podmiot zarządzający portem i po uzgodnieniu z kapitanatem portu.

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

2. Użytkownicy nabrzeży zobowiązani są do dostosowania miejsca przeładunku paliwa zgodnie z ustępami 3 i 4.

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

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

5. W trakcie operacji bunkrowania paliwa statki obowiązane są do prowadzenia stałego nasłuchu na kanale 12 UKF.

§ 121. 1. Statek pobierający paliwo obowiązany jest w szczególności:

1) przed rozpoczęciem przeładunku z autocysterny uzyskać zgodę kapitanatu portu i sporządzić listę kontrolną według wzoru zatwierdzonego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, określonego w załączniku Nr 1 do niniejszego zarządzenia,

2) wywiesić flagę "B" Międzynarodowego Kodu Sygnałowego,

3) wyłożyć tablicę "Zakaz palenia",

4) wystawić na czas operacji środki gaśnicze,

5) zawiadomić o zakończeniu operacji i dostarczyć kopię listy kontrolnej funkcjonariuszowi kapitanatu portu.

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

2. Operator dokonujący przeładunku powinien:

1) w miarę posiadanych możliwości powstrzymać źródło wydostawania się paliwa,

2) rozpoznać skalę rozlewu i stosownie do miejsca wystąpienia oraz jego wielkości użyć posiadanych i dostępnych środków w celu usunięcia rozlewu,

3) powiadomić Państwową Straż Pożarną i kapitanat portu.

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

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

§ 124. 1. Kapitan portu koordynuje działania ratownicze statków, które uległy wypadkowi morskiemu, w szczególności, na których powstał pożar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku.

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

3. Służby wymienione w ust. 2 podejmują dowodzenie akcją na miejscu zdarzenia.

CZĘŚĆ II.
PRZEPISY DODATKOWE
Rozdział 1.
Przepisy dodatkowe dla portu Kołobrzeg

§ 125. 1. Wielkość statków wchodzących do portu w Kołobrzegu nie może przekraczać 85 m długości, 12 m szerokości i 5 m zanurzenia dla wody słodkiej; Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody w porcie.

2. Dla statków ponadgabarytowych zawijających do portu Kołobrzeg o długości powyżej 85 m lub szerokości powyżej 12 m oraz dla statków trudno manewrujących, Kapitan Portu Kołobrzeg każdorazowo określa warunki uprawiania żeglugi w porcie na wniosek kapitana statku lub upoważnionego przedstawiciela statku.

3. Maksymalne parametry statku dla portu Kołobrzeg wynoszą:

- długość 100 m
- szerokość 15 m
- zanurzenie 5,0 m dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie, przy czym 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.

§ 126. Statki ponadgabarytowe lub trudno manewrujące zobowiązane są do dokonywania zgłoszenia zgodnie z postanowieniami Części I niniejszych przepisów a ponadto:

1) dokonać aktualizacji ETA, jeżeli różni się od zgłoszonej o więcej niż 4 godziny,

2) dodatkowo zgłosić podejście statku 2 godziny przed pławą podejściową do portu na kanale 12 UKF lub drogą elektroniczną.

§ 127. 1. Pilotaż w porcie Kołobrzeg jest obowiązkowy dla:

1) Statków oraz zestawów pchanych lub holowanych o długości całkowitej powyżej 50 m,

2) Statków ponadgabarytowych,

3) Statków pasażerskich uprawiających żeglugę międzynarodową bez względu na długość,

4) Statków, bez względu na długość, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego.

2. Pilotaż portowy dla statków o długości do 85 m wykonywany jest w warunkach hydrometeorologicznych: siła wiatru do 6°B, stan morza do 4.

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

4. Jeżeli z powodu trudnych warunków meteorologicznych wykonywanie pilotażu jest zawieszone, statki wychodzące w morze są powiadamiane o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzję o pozostaniu w porcie lub wyprowadzeniu statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota manewru obracania (o ile jest to konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 kapitan statku zobowiązany jest uzyskać pisemną zgodę Kapitana Portu.

§ 128. W porcie Kołobrzeg z pomocy holownika obowiązane są korzystać:

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

2) Statki o długości ponad 60 m bez steru strumieniowego lub posiadające niesprawny ster strumieniowy,

3) Statki bez własnego napędu,

4) Statki ponadgabarytowe.

§ 129. 1. Przy manewrach wejścia lub wyjścia statków ponadgabarytowych lub trudno manewrujących wprowadza się ograniczenia cumowania jednostek przy nabrzeżach określonych w tabeli stanowiącej załącznik nr 2 do niniejszego Zarządzenia.

2. Przy manewrach obracania statków o długości powyżej 85m wprowadza się ograniczenia cumowania jednostek przy nabrzeżach określonych w tabeli stanowiącej załącznik nr 3 do Zarządzenia.

3. Armator/kierownik statku powinien w sprawach wymienionych w ust. 1 i 2 zastosować się do poleceń Kapitanatu Portu, które powinny być przekazane armatorom/kapitanom statków najpóźniej na 1 godzinę przed manewrami statków.

4. Armator/kierownik statku cumującego przy nabrzeżu Pilotowym, Węglowym, Barkowskim, Szkolnym i Koszalińskim mający zamiar pozostawić statek na tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się, czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności uzasadniające wprowadzenie wymogów określonych w ust. 1 lub 2, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże lub wyjścia w morze na żądanie Kapitanatu Portu i zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów w uzgodnionym

z Kapitanatem Portu terminie.

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

6. Obracanie statków dłuższych niż 30 m powinno odbywać się na wyznaczonych obrotnicach.

7. 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.

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

2. Małe jachty żaglowe oraz łodzie wiosłowe mogą poruszać się na akwenach rzeki Parsęty od mostu kolejowego do Portu Jachtowego oraz na akwenach Kanału Drzewnego od mostu do obrotnicy, w porze dziennej z zachowaniem szczególnej ostrożności i nieutrudniania żeglugi innym jednostkom poruszającym się w tym rejonie.

3. Jednostki nieposiadające łączności UKF mogą wejść do portu lub wyjść z portu po telefonicznym uzgodnieniu manewru z Kapitanatem Portu – telefon: 94 352 27 99.

Rozdział 2.
Przepisy dodatkowe obowiązujące w porcie Darłowo

§ 131. 1. Wielkość statków wchodzących do portu Darłowo nie może przekraczać 75 m długości całkowitej, 14 m szerokości lub 4,0 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody.

2. Dla statków ponadgabarytowych zawijających do portu Darłowo o długości powyżej 75 m lub szerokości powyżej 14 m lub zanurzeniu powyżej 4 m oraz statków trudno manewrujących, Kapitan Portu Darłowo, każdorazowo określa warunki uprawiania żeglugi w porcie na wniosek kapitana statku lub upoważnionego przedstawiciela statku.

3. Maksymalne parametry statku dla portu Darłowo wynoszą:

- długość 90 m,
- szerokość 16 m,
- zanurzenie statku dla wody słodkiej przy średnim stanie wody w porcie 4,20 m.

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

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

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

§ 133. 1. Pilotaż w Porcie Darłowo jest obowiązkowy dla:

- statków oraz zestawów pchanych lub holowanych o długości całkowitej powyżej 40 m,
- statków ponadgabarytowych,
- statków pasażerskich uprawiających żeglugę międzynarodową bez względu na długość,
- statków bez własnego napędu,
- statków, bez względu na długość, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego.

2. Pilotaż portowy dla statków o długości do 75 m wykonywany jest w warunkach hydrometeorologicznych: siła wiatru do 6°B, stan morza do 4.

3. Pilotaż portowy dla statków o długości powyżej 75 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 5°B, stan morza do 3.

4. Kapitan Portu może w uzasadnionych przypadkach przy dobrych warunkach hydro-nawigacyjnych zezwolić na wprowadzenie/wyprowadzenie statku do/z portu oraz jego obrót pomimo siły wiatru przekraczającej 6°B i stanu morza 4.

5. Jeżeli z powodu trudnych warunków pogodowych wykonywanie pilotażu jest zawieszone, statki wychodzące w morze są powiadamiane o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzję o pozostaniu w porcie lub wyprowadzeniu statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota manewru obracania (o ile jest to konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym.

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

§ 134. Most zwodzony czynny jest całą dobę i otwierany jest o każdej pełnej godzinie oraz na polecenie Kapitanatu Portu. Czas otwarcia mostu trwa aż do chwili przepuszczenia wszystkich jednostek oczekujących na przejście. Każde przejście przez most powinno być zgłoszone

i ustalane z obsługą mostu drogą radiową UKF kanał 12 lub telefonicznie.

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

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

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

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

w linii poziomej.

5. Sygnałem oznaczającym przygotowanie przejścia do otwarcia są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa zielone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi.

6. Sygnałem oznaczającym przygotowanie przejścia do zamknięcia są dwa zielone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa czerwone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi.

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

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

9. Przy przechodzeniu pod mostem obowiązuje ruch jednokierunkowy.

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

11. Mijanie i wyprzedzanie statków są zabronione.

§ 136. 1. Na wniosek pilota przy obracaniu statku ponadgabarytowego lub statku charakteryzującego się trudną manewrowością na obrotnicy zobowiązuje się właścicieli nabrzeży Puckiego, Ericus, Gdańskiego, Szczecińskiego i Skarpowego/Parkowego do usunięcia na czas manewrów cumujących tam jednostek.

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

3. Armator/kierownik statku cumującego przy nabrzeżu Puckim, Ericus, Gdańskim, Szczecińskim oraz Skarpowym/Parkowym mający zamiar pozostawić statek na tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się, czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności wprowadzające wymogi ust. 1, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże na żądanie Kapitanatu Portu lub zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów w uzgodnionym z Kapitanem Portu terminie.

4. W porcie Darłowo z asysty holownika zobowiązane są korzystać statki bez własnego napędu oraz statki o długości ponad 60 m, z wyjątkiem statków o długości do 75 m posiadających sprawny ster strumieniowy.

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

Rozdział 3.
Przepisy dodatkowe obowiązujące w Porcie Ustka

§ 137. 1. Wielkość statków wchodzących do Portu Ustka nie może przekraczać 60 m długości całkowitej, 12,0 m szerokości i 4,0 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody.

2. Kapitan Portu może w uzasadnionych przypadkach uzależnionych od warunków hydronawigacyjnych i batymetrycznych zezwolić na wejście do portu statków o parametrach przekraczających określone dla danego portu z zastrzeżeniem określenia szczegółowych warunków wykonania manewru.

3. Maksymalne parametry statku dla Portu Ustka wynoszą: długość całkowita 80 m, szerokość 21 m, zanurzenie statku przy średnim stanie dla wody słodkiej 4,5 m.

§ 138. 1. Pilotaż portowy dla statków o długości do 60 m wykonywany jest w warunkach hydrometeorologicznych: siła wiatru do 5°B, stan morza do 3.

2. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki ponadgabarytowe.

3. Do korzystania z usług holownika obowiązane są statki ponadgabarytowe.

4. Pilotaż portowy dla statków o długości powyżej 60 m wykonywany jest w warunkach meteorologicznych: siła wiatru do 4°B, stan morza do 2.

5. Kapitan Portu może w uzasadnionych przypadkach zezwolić na wprowadzenie i wyprowadzenie statku z portu oraz jego obrót pomimo siły wiatru przekraczającej 5°B i stanu morza 3.

6. Jeżeli z powodu trudnych warunków pogodowych wykonywanie pilotażu jest zawieszone, statki wychodzące w morze powiadamiane są o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzję o pozostaniu w porcie lub wyprowadzeniu statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota manewru odwracania (o ile to jest konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym

7. Zabrania się bez zgody kapitana portu poruszania na torze wodnym na odcinku od główek portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami.

§ 139. 1. Na wniosek pilota przy obracaniu statku ponadgabarytowego lub statku charakteryzującego się trudną manewrowością oraz wprowadzaniu lub wyprowadzaniu z portu zestawu holowniczego kapitan portu może zobowiązać właścicieli nabrzeży Kołobrzeskiego, Słupskiego i Lęborskiego do usunięcia na czas manewrów cumujących tam jednostek.

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

3. Armator/kierownik statku cumującego przy nabrzeżu Kołobrzeskim, Słupskim oraz Lęborskim mający zamiar pozostawić statek na tych nabrzeżach, ma obowiązek upewnić się, czy w okresie przewidywanego postoju nie wystąpią okoliczności wprowadzające wymogi ust. 1, zabezpieczyć załogę niezbędną do wykonania manewrów przejścia na inne nabrzeże na żądanie kapitanatu portu lub zabezpieczyć obecność załogi do wykonania takich manewrów

w uzgodnionym z kapitanem portu terminie.

4. Dopuszcza się obracanie statku o długości powyżej 60,0 m pod warunkiem wyposażenia statku w aktywne sterowanie (stery strumieniowe lub aktywny ster rufowy), a w razie jego braku – pod warunkiem korzystania z pomocy holownika lub holowników.

5. Zabrania się obracania statków na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 5°B.

§ 140. 1. Most obrotowy dla pieszych otwierany jest od 16 czerwca do końca sierpnia w godzinach 07.00-24.00, o każdej pełnej godzinie, na 20 minut. Kanał portowy jest otwarty dla żeglugi przez 40 minut.

2. Most obrotowy dla pieszych po sezonie, czyli od 1 września do 15 czerwca otwierany jest w godzinach od 7.00 do 19.00, o każdej pełnej godzinie, na 20 minut. Kanał portowy otwarty dla żeglugi przez 40 minut.

3. Godziny wskazane w ust. 1 oraz ust. 2 mają charakter orientacyjny i mogą ulegać zmianie. Szczegółowe informacje dostępne u bosmana dyżurnego portu Ustka na kanale 12 UKF

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

5. Sygnałem oznaczającym zamknięcie przejścia są dwa światła czerwone stałe, umieszczone

w linii poziomej.

6. 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.

7. 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.

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

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

10. Przy przechodzeniu obok mostu obowiązuje ruch jednokierunkowy.

11. Przy sile wiatru powyżej 5°B most może być czasowo nieczynny.

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

13. Dopuszcza się możliwość przejścia małej jednostki pływającej pod kładką portową w czasie, gdy jest ona zamknięta dla żeglugi morskiej, pod warunkiem każdorazowego uzyskania zgody bosmana dyżurnego portu Ustka.

Rozdział 4.
Przepisy dodatkowe obowiązujące w porcie Łeba

§ 141. 1. Redę portu Łeba stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 Mm wyprowadzoną z pozycji stawy światła głowicowego (zielonego) Falochronu Zachodniego.

2. Wielkość statków wchodzących do portu nie może przekroczyć 50 metrów długości całkowitej, 12,0 m szerokości i 3,0 m zanurzenia dla wody słodkiej.

3. Statek nie może wejść do portu ani wyjść z portu bez zezwolenia kapitanatu portu.

4. W celu uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 3, statek powinien nawiązać łączność radiotelefoniczną na kanale 12 UKF lub telefoniczną z właściwym kapitanatem/bosmanatem portu.

5. Statek wyposażony w radiostację UKF, stanowiącą obowiązkowy element wyposażenia jednostki, zobowiązany jest do prowadzenia ciągłego nasłuchu na kanale 12 UKF w czasie, gdy nawiguje, cumuje lub zamierza włączyć się do ruchu. Zaleca się jednocześnie prowadzenie takiego nasłuchu wszystkim jednostkom pływającym wyposażonym w radiostację.

6. Kapitan Portu, po uzyskaniu przez armatora zgody Dyrektora Urzędu Morskiego, może w uzasadnionych przypadkach uzależnionych od warunków hydro-nawigacyjnych, zezwolić na wejście do portu statków o parametrach przekraczających określone dla danego portu z zastrzeżeniem określenia szczegółowych warunków wykonania manewru.

7. Maksymalne parametry dla statków wchodzących do Portu w Łebie wynoszą: długość całkowita 60 m, szerokość 14 m, zanurzenie 3,0 m dla wody słodkiej przy średnim stanie wody.

8. Dopuszcza się obracanie statku o długości powyżej 50,0 m pod warunkiem, że statek wyposażony jest w ster strumieniowy lub aktywny ster rufowy, a w razie jego braku - pod warunkiem korzystania z pomocy holownika lub holowników.

9. Zabrania się obracania statków na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 5°B.

10. Każdorazowe wejście do portu jednostek o zanurzeniu przekraczającym 2,5 m powinno być uzgodnione z kapitanatem portu drogą radiową na kanale 12 UKF.

11. Bez zgody Kapitana Portu zabronione jest mijanie się w kanale portowym statku CTV oraz każdego statku o szerokości powyżej 8 m z innymi statkami bez względu na ich szerokość.

12. Zabrania się poruszania na torze wodnym na odcinku od główek portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami.

13. Miejscem cumowania dla jednostek sportowo-rekreacyjnych jest Marina portowa.

14. Przed zgłoszeniem wejścia do portu morskiego Łeba, należy uzyskać zgodę właściciela /zarządzającego nabrzeżem na zajęcie miejsca przy nabrzeżu. Dotyczy również Mariny. Zgoda nie jest wymagana w przypadku wejścia awaryjnego statku, mającego na celu wykorzystanie portu jako miejsca schronienia.

15. Kapitan portu w szczególnych przypadkach może zezwolić na poruszanie się po torze wodnym od obrotnicy do główek portu wyłącznie pod żaglami, a w zależności od sytuacji może zażądać asysty holowniczej.

16. Kapitanat Portu może zabronić statkowi wyjścia w morze lub manewrowania na akwenie portowym, jeżeli aktualne warunki hydronawigacyjne przekraczają graniczne parametry bezpieczeństwa określone w dokumentach bezpieczeństwa danego statku

17. O imprezach odbywających się w granicach portu Łeba organizator winien zawiadomić Kapitana Portu i uzyskać jego akceptację.

Rozdział 5.
Przepisy dodatkowe obowiązujące w portach Dźwirzyno i Rowy

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

2. Wielkość jednostek wchodzących do portu w Dźwirzynie nie może przekraczać 12 m długości całkowitej, 5 m szerokości i 0,85 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody.

3. Bosman Portu może w uzasadnionych przypadkach uzależnionych od warunków hydronawigacyjnych zezwolić na wejście do portu jednostki przekraczającej parametry określone w ust. 2.

4. Maksymalne parametry dla jednostek wchodzących do portu w Dźwirzynie wynoszą: długość całkowita 15 m, szerokość 5 m, zanurzenie dla wody słodkiej 1,2 m przy średnim stanie wody.

5. Wejście do portu Dźwirzyno jest możliwe przy sile wiatru do 5°B i stanie morza 3.

6. Wielkość jednostek wchodzących do portu Rowy nie może przekraczać 15 m długości całkowitej, 5 m szerokości i 1,2 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody.

7. Bosman Portu może, w uzasadnionych przypadkach uzależnionych od warunków hydronawigacyjnych, zezwolić na wejście do portu jednostki przekraczającej parametry określone w ust. 6.

8. Maksymalne parametry dla jednostek wchodzących do portu w Rowach wynoszą: długość całkowita 16 m, szerokość 5 m, zanurzenie dla wody słodkiej przy średnim stanie wody 1,4 m.

9. Wejście do portu Rowy jest możliwe przy sile wiatru do 5°B i stanie morza 3.

Rozdział 6.
Przystań morska

§ 143. Przystanią morską jest obszar określony w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, w granicach ustalonych w drodze zarządzenia właściwego dyrektora urzędu morskiego wydanego na podstawie art. 45 ust. 2 tej ustawy.

§ 144. 1. Przystań morska jest przeznaczona do bazowania i obsługi statków, których konstrukcja umożliwia bezpieczną eksploatację na tym obszarze.

2. Do przystani morskiej przepisy portowe stosuje się w zakresie określonym w niniejszym zarządzeniu, z uwzględnieniem art. 45 ust. 1a ustawy.

§ 145. 1. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanacie portu, w zakresie odnoszącym się do przystani morskiej należy przez to rozumieć właściwy kapitanat portu.

2. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych w zakresie bezpieczeństwa żeglugi na terenie przystani sprawuje właściwy kapitanat portu.

3. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem pozostałych przepisów portowych na przystani sprawują pracownicy Urzędu Morskiego w Słupsku zgodnie z zakresami swoich kompetencji.

4. Zabrania się przebywania osób postronnych na terenie przystani, poza miejscami do tego wyznaczonymi i zabezpieczonymi, podczas pracy urządzeń wyciągowych.

§ 146. W uzasadnionych przypadkach funkcjonariusze właściwego kapitanatu portu mogą ograniczyć lub zamknąć ruch na obszarze przystani lub jej części.

§ 147. 1. Miejsce postoju statku na terenie przystani wyznacza się:

1) w okresie eksploatacji - na linii brzegu,

2) w okresie zagrożeń wywołanych warunkami hydrometeorologicznymi - na wale wydmowym.

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

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

§ 148. 1. Wodowanie lub wyciąganie statku może odbywać się wyłącznie w sposób zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych statków, urządzeń przystani, użytkowników i osób postronnych.

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

§ 149. Przed wyjściem w morze kierownik statku zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną prognozą pogody i informacją o możliwości wystąpienia niebezpiecznych zjawisk meteorologicznych.

CZĘŚĆ III.

PRZEPISY KOŃCOWE

§ 150. Przepisy dodatkowe mają pierwszeństwo przed przepisami ogólnymi w danym porcie.

§ 151. Tracą moc, w zakresie, w jakim dotyczą obszaru portów, przystani morskich, kotwicowisk i stref rozgraniczenia ruchu TSS położonych poza obszarem portów, red portów i torów wodnych prowadzących do portów i przystani, znajdujących się w granicach właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku:

1) zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2025 r. poz. 4922 oraz Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego. z 2025 r., poz. 5099)

2) zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2023 r. poz. 2321, z 2024 r. poz. 4389, z 2025 r. poz. 3555 i 3701, z 2026 r., poz. 2715).

§ 152. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego, Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego i Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego
w Słupsku

Anna Sędzińska

Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 2
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku
z dnia 12 listopada 2026 r.

LISTA KONTROLNA
BUNKERING CHECK LIST

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

Cysterna /Truck	**Statek pobierający paliwo/** Vessel taking bunker
1. **Ilość wydanego paliwa**/The quantity of bunker product Diesel _____ tons _____ m³ Fuel oil _____ tons _____ m³ Lub oil _____ tons _____ m³	**1. Ilość pobranego paliwa**/The quantity of the received product Diesel _____ tons_____ m³ Fuel oil _____ tons_____ m³ Lub oil _____ tons_____ m³
2. Kto jest odpowiedzialny za komunikację ze statkiem. Who is responsible for communication with the vessel taking bunkers. **Nazwisko** _____ Name **Stanowisko** _____ Position	**2. Kto jest odpowiedzialny za komunikacje z cysterną.** Who is responsible for the communication with the bunker truck. **Nazwisko** _____ Name **Stanowisko** _____ Position
3. Kto jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo operacji Who is responsible for safe bunkering **Nazwisko** _____ Name **Stanowisko** _____ Position	**3. Kto jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo operacji** Who s responsible for safe bunkering **Nazwisko** _____ Name **Stanowisko** _____ Position
4. Czy pompa jest wyposażona w wyłącznik awaryjny Are the pumps equipped with an emergency swith Tak/ Yes Nie/ No **Czy uzgodniono procedurę bezpieczeństwa ze statkiem** Have the emergency procedures been agreed with the vessel Tak / Nie Nie / No	**5. Jak często będzie sprawdzana ilość pobieranego paliwa i kto za to odpowiada.** How often will the contens of bunkier tanks be checked and who is responsible Co _____ minut Every minutes **Nazwisko** _____ Name **Stanowisko** _____ Position
6.Uzgodniono maksymalna ratę przeładowczą i ciśnienie Agreed maximum dumping ratek and line pressures **Ton/godz** _____**Ciśnienie w barach** _____ Tons/hour Pressure In bars	**6. Uzgodniono maksymalna ratę przeładowczą i ciśnienie** Agreed maximum dumping rate and line pressures **Ton/godz** _____ **Ciśnienie w barach** _____ Tons/hour Pressure In bars
8.Potwierdzam, że nie przekroczę dozwolonej raty załadunkowej I ustalonego ciśnienia. I confirm that I stall not exceed the allowed pumping rates and line pressure.	**8. Potwierdzam, że jestem w stanie deklarowana powyżej ilość paliwa, o uzgodnionej racie przeładowczej i ciśnieniu.** I confirm that I Am able to receive above volumes at the dumping rates and line pressures agreed to above.
Kierowca/Driver	**Kapitan/ Główny mechanik**/ Master/Chief Engineer

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

Załącznik nr 2 do zarządzenia nr 2

Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku

z dnia 12 listopada 2026 r.

OGRANICZENIA CUMOWANIA JEDNOSTEK W PORCIE KOŁOBRZEG PRZY MANEWRACH WEJŚCIA LUB WYJŚCIA STATKÓW PONADGABARYTOWYCH LUB TRUDNOMANEWRUJĄCYCH

Lp.	**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 (WYJŚCIE STATKU)	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE
4.	LOA ≤ 90 m	B ≤ 14 m	≤ 5 °	NABRZEŻE WOLNE (WEJŚCIE STATKU) JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU (WYJŚCIE STATKU)	JEDNOSTKI POZOSTAJĄ PRZY NABRZEŻU	NABRZEŻE WOLNE	NABRZEŻE WOLNE
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

** jednostka pozostaje przy nabrzeżu pod warunkiem wolnego nabrzeża Zach. Żelbetowego na długości 80 m licząc od strony północnej.

Załącznik nr 3 do zarządzenia nr 2
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku
z dnia 12 listopada 2026 r.

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

Lp.	**NABRZEŻE SZKOLNE**	**NABRZEŻE BARKOWSKIE**	**NABRZEŻE KOSZALIŃSKIE ***	**DŁUGOŚĆ STATKU (LOA)**	**SIŁA WIATRU (B)**
1.	B ≤ 7 m	B ≤ 7 m	NABRZEŻE WOLNE	85 - 90 m	5°
2.	NABRZEŻE WOLNE	7 m < B ≤ 15 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

Załącznik Nr 4 do zarządzenia Nr 2
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku
z dnia 12 listopada 2026 r.

Jednorazowa instrukcja technologiczno-ruchowa

składana przez podmiot planujący podjęcie w porcie prac remontowych, naprawczych lub innych prac niebezpiecznych pod względem pożarowym

Podmiot planujący podjęcie prac niebezpiecznych pod względem pożarowym	***Planowane miejsce podjęcia prac (adres, nazwa nabrzeża lub jednostki pływającej)***
…… …… ……	…… …… ……
Planowany termin (dzień, godzina)	
Rozpoczęcia prac	*Zakończenia prac*

Zakres planowanych prac (opis prac oraz powierzchnia prac w m²)

…… ……

…… ……

Urządzenia i substancje do użycia podczas prac:	***Planowane zabezpieczenia przeciwpożarowe prac:***

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

1. ……

2. ……

ALARMOWANIE	
PSP - Portowa Straż Pożarna	*SAR (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa)*
Policja **Tel. alarm: 112, 997**	*Państwowa Straż Pożarna* **Tel. alarm: 112, 998**

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

- ustawie z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej
- rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów
- rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy budowie i przebudowie oraz remoncie jednostek pływających

……
Podpis osoby odpowiedzialnej za przygotowanie instrukcji

Powyższą jednorazową instrukcję technologiczno-ruchową zweryfikowano pozytywnie / negatywnie*

……
Podpis osoby upoważnionej przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku

* niepotrzebne skreślić