



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 16 czerwca 2026 r.

Poz. 2715

ZARZĄDZENIE NR 1 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

z dnia 16 czerwca 2026 r.

zmieniające zarządzenie Przepisy portowe

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125, z 2025 r. poz. 409, 1535, i poz. 1668, oraz 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:

§ 1. W zarządzeniu Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego poz. 2321, 4769 i 4389 oraz z 2025 r. poz. 3555) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 4:

a) punkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22) podmiocie zarządzającym portem lub przystanią morską – oznacza to podmiot powołany do zarządzania portem lub przystanią morską lub podmiot wykonujący zadania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796)”,

b) punkt 33 otrzymuje brzmienie:

„33) zalecanym obszarze ruchu – oznacza to obszar ograniczony krawędzią toru podejściowego do Świnoujścia po obu stronach tego toru, od pławy "N1" do pary pław "15-16", wschodnią granicą kotwiczowiska 1A i dalej granicą redy po stronie zachodniej oraz linią zachodniej granicy kotwiczowisk 1B, 2A, 2B, kwarantannowego i dalej granicą redy po stronie wschodniej.”;

c) punkcie 42 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się punkty 43 i 44 w brzmieniu:

„43) szerokości statku – oznacza to największą szerokość statku wynikającą z dokumentów pomiarowych jednostki;

44) długości statku – oznacza to długość całkowitą, największą długość statku wynikającą z dokumentów pomiarowych jednostki.”;

2) w § 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Korzystanie z nabrzeży oraz urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zgody ich użytkownika, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.”;

3) w § 7:

a) ust.1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

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

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Każdy wypadek, w wyniku którego doszło do ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub śmierci osoby znajdującej się na pokładzie statku powinien być niezwłocznie zgłoszony przez kapitana statku do właściwego kapitanatu portu lub VTS tam, gdzie system ten obowiązuje.”;

4) w § 9 ust. 1 - 3 otrzymują brzmienie:

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

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

3. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu każdy statek zobowiązany jest zatrzymać się, przerwać podróż i zacamować do wskazanego miejsca.”;

5) w § 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

6) w § 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zabrania się zanieczyszczania wód, terenów portowych, obiektów, nabrzeży oraz urządzeń portowych.”;

7) w § 16 dodaje się ust. 9 i 10 w brzmieniu:

„9. Zabrania się na akwenie portu i redy czyszczenia, polerowania lub skrobania podwodnej części kadłuba, steru lub śruby statku w stanie wypornościowym, lub jakichkolwiek innych konstrukcji, z wyjątkiem konieczności usunięcia awarii lub zachowania bezpieczeństwa żeglugi.

10. Dopuszcza się wykonywanie prac, o których mowa w ust. 9, na jednostkach pomocniczych żeglugi portowej przy nabrzeżach o charakterze remontowym, z wykorzystaniem zamkniętych systemów do czyszczenia kadłubów, zapobiegających przedostawaniu się zanieczyszczeń do środowiska.”;

8) § 17 otrzymuje brzmienie:

„§ 17. Jeżeli w czasie sprawowanego nadzoru lub wykonywanej kontroli okaże się, że istnieje możliwość zanieczyszczenia wód portowych ze statku, inspektor Wydziału Środowiska Urzędu Morskiego w Szczecinie może zamknąć i zaplombować zawory systemu zęzowego i instalacji ścieków sanitarnych na okres przebywania statku w porcie.”;

9) w § 32 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) prowadzenia działalności gospodarczej o charakterze sportowo – rekreacyjnym w portach i przystaniach, gdzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wykonuje zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem.”;

10) w § 33 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) uprawiania narciarstwa wodnego, kajakarstwa, wioślarstwa, pletwonurkowania oraz żeglugi na jednostkach pływających o charakterze sportowo – rekreacyjnym takich jak: rowery wodne, łodzie wiosłowe, deski z żaglem, deski SUP i pontony bez napędu mechanicznego;”;

11) w § 38 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Na terminalach masowych przeładowujących zboże tarcze przeciwszczurowe powinny być zamocowane na linach cumowniczych przez cały czas postoju statku w porcie.”;

12) § 44 otrzymuje brzmienie:

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

13) w § 50 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zgłoszenia, formularze i informacje należy składać za pomocą systemu zbierania i gromadzenia informacji, z wyjątkiem formularza ewidencyjnego w transporcie morskim, o którym mowa w § 56.”;

14) w § 52:

a) w ust. 1:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku zobowiązany jest przekazać przed wejściem statku do portu zgłoszenie zawierające.”;

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dane o ochronie statku wymagane ISPS Code na formularzu zgłoszenia wstępnego;”;

- pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przewidywany czas wejścia do portu (ETA) i wyjścia z portu (ETD);”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do zgłoszenia statku, o którym mowa w ust. 1 należy dołączyć wypełnione formularze:

1) zgłoszenie ogólne wejścia – 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) listę załogi – formularz IMO FAL FORM 5;

5) zgłoszenie rzeczy załogi – formularz IMO FAL FORM 4;

6) listę pasażerów – formularz IMO FAL FORM 6;

7) morską deklarację o stanie zdrowia.”;

15) § 53 otrzymuje brzmienie:

„§ 53. Statki, z wyłączeniem okrętów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, statków Straży Granicznej i Policji, innych statków pełniących specjalną służbę państwową, statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek, statków rybackich, zabytkowych i rekreacyjnych jednostek pływających o długości do 45 metrów, wraz ze zgłoszeniem, o którym mowa w par. 52 ust. 1 powinny przekazać informacje o odpadach znajdujących się na statku.”;

16) § 54 otrzymuje brzmienie:

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

17) § 56 otrzymuje brzmienie:

„§ 56. 1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku zobowiązany jest przekazać formularz ewidencyjny w transporcie morskim:

- 1) niezwłocznie po przybyciu statku do portu,
- 2) nie później niż w ciągu 1 dnia roboczego po wyjściu statku z portu,
- 3) nie później niż w ciągu 1 dnia roboczego po zakończeniu danego miesiąca – w przypadku formularza zawierającego informacje zbiorcze za dany miesiąc.

2. Formularz ewidencyjny w transporcie morskim przekazuje się używając aplikacji do badania statystycznego przewozu towarów i pasażerów drogą morską.

3. W przypadku niedostępności aplikacji do badania statystycznego przewozu towarów i pasażerów drogą morską, formularz należy przesłać do kapitanatu portu w formie pisemnej, drogą elektroniczną lub faksem.”;

18) w § 57 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kapitan lub upoważniony przedstawiciel kapitana statku przed wyjściem statku z portu jest zobowiązany złożyć:

- 1) zgłoszenie ogólne wyjścia z portu – formularz IMO FAL FORM 1;
- 2) zgłoszenie ładunku lub zgłoszenie ładunku niebezpiecznego – formularz IMO FAL FORM 2 lub IMO FAL FORM 7;
- 3) zgłoszenie zasobów statku – formularz IMO FAL FORM 3;
- 4) listę załogi – formularz IMO FAL FORM 5;
- 5) listę pasażerów – formularz IMO FAL FORM 6;
- 6) pokwitowanie odbioru odpadów ze statku – w przypadku zdawania odpadów w porcie lub przystani morskiej przez statek.”;

19) § 58 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) jednostki pływające Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Policji, oraz inne statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia;
- 2) statki rybackie, statki o wartości historycznej oraz jachty morskie o długości całkowitej do 45 m;
- 3) statki pasażerskie uprawiające żeglugę pasażerską wewnątrzportową;
- 4) statki żeglugi śródlądowej uprawiające żeglugę osłoniętą lub żeglugę w rejonie I żeglugi śródlądowej, o ile nie przewożą ładunków niebezpiecznych oraz pasażerów ;
- 5) jednostki pomocnicze o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek ;
- 6) statki pasażerskie o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek w żegludze krajowej, jeżeli nie przewożą pasażerów;
- 7) statki pasażerskie o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek uprawiające regularną żeglugę osłoniętą;
- 8) statki pasażerskie o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek i uprawiające regularną żeglugę pomiędzy portami Zatoki Pomorskiej, które uzyskały zwolnienia ze składania zgłoszenia wstępnego statku zgodnie z art. 44 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2024 r. poz. 597)”;

20) w § 59 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

21) w § 60 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Informacje określone w ust. 1 mogą zostać przekazane poprzez system zbierania i gromadzenia informacji pod warunkiem zachowania terminów, o których mowa w ust.1.”;

22) w § 65 w ust 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) zostały zatrzymane przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitana portu;”;

23) w § 78 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Operator VTS może udzielić zgody na manewry wzajemnego wyprzedzania się statków i zestawów holowanych grup wielkościowych 1, 2 i 3 (do 160 m długości). Manewr taki jest dozwolony wyłącznie na odcinkach mijanki Zalew lub Police, pod warunkiem uzgodnienia przez pilotów oraz za zgodą kapitanów lub kierownika zestawu holowanego. Statki grup wielkościowych 4 i 5 mogą wyprzedzać zestawy holowane z grup od 0 do 3 (do 160 m długości) oraz statki z grup wielkościowych od 0 do 2 jedynie na odcinku mijanki Zalew. W trakcie takiego manewru wyprzedzany statek lub zestaw powinien zatrzymać się lub zredukować prędkość do sterownej do czasu zakończenia manewru wyprzedzania.”;

24) w § 84 ust.2 otrzymuje brzmienie:

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

25) w § 90:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. VTS może wyznaczyć akweny kotwiczowisk, mijanek lub obrotnic, rozlokowanych wzdłuż toru wodnego Świnoujście - Szczecin, jako miejsce spotkania statków, które ze względu na ich parametry wielkościowe lub charakter przewożonego ładunku, nie mogą mijać się z innymi statkami, wyprzedzać oraz być wyprzedzane przez inne statki na tym torze.”;

b) ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„2. Za mijanie i wyprzedzanie się statków na torze wodnym Świnoujście – Szczecin należy uznać sytuację, gdy między dwoma statkami dochodzi do sytuacji spotkaniowej.”;

26) § 93 otrzymuje brzmienie:

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

Lp.	Odcinek TWŚS	Kilometraż TW	Typ TW	Wzajemne mijanie się statków:
1.	Pławy „15 – 16” – Pława „E”	1,7(*) – 1,4	Zakole	$\Sigma LOA \leq 280$ m; $T1 \leq 9,50$ m i $T2 \leq 6,10$ m
2.	Pława „E” – Kosa „N”	1,4 – 3,5	Prosta	• $LOA \leq 160$ m; $T \leq 9,50$ m z promem morskim
				• $\Sigma LOA \leq 320$ m; $T1 \leq 9,50$ m i $T2 \leq 7,40$ m
				• Wzajemne mijanie się dwóch promów morskich $LOA \leq 230$ m(1)
3.	Kosa „N” – Kosa „S”	3,5 – 4,7	Zakole	• $\Sigma LOA \leq 280$ m; $T1 \leq 7,40$ m i $T2 \leq 6,10$ m

(*) kilometraż toru podejściowego do Świnoujścia

(1) widzialność $\geq 0,3$ Mm

27) w § 94:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

Lp.	Odcinek TWŚS	Kilometraż TWŚS	Typ TWŚS	Wzajemne mijanie się statków poszczególnych grup wielkościowych
1.	Mielin N - Paprotno	5,40 – 11,4	Zakole	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3
2.	Kanał Piastowski	11,4 – 17,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3, 3/3
3.	Zalew N	17,0 – 23,8	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5 2/2, 2/3, 3/3
4.	Mijanka Zalew II BT – III BT	23,8 – 28,8	Mijanka	0**, 1/2/3/4/5*
5.	Zalew S	28,8 – 35,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 2/2, 2/3, 3/3
6.	Chełminek-Mańków	35,0 – 41,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 2/2, 2/3
7.	Mieszany N	41,0 – 49,5	Zakole/Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3, 3/3
8.	Mijanka Police	49,5 – 51,5	Mijanka	0, 1/2/3/4/*
9.	Mijanka Police - Inoujście	51,5 – 54,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3, 3/3
10.	Inoujście – Orli Przesmyk	54,0 – 64,0	Zakole/Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3, 2/2, 2/3
11.	Przekop Mieleński	64,0 – 67,0	Prosta	0**, 1/1, 1/2, 1/3***, 2/2

*) wzajemne mijanie się statków ze wszystkich wskazanych grup wielkościowych

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

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Grupy wielkościowe statków określa poniższa tabela:”;

Grupa	LOA [m] ≤	B [m] ≤	T [m] ≤
0	Jednostki pomocnicze żeglugi portowej, bunkierki zaopatrujące statki w paliwo, jednostki pasażerskie żeglugi śródlądowej, szalandy, barki oraz pchacze z barką jednosegmentową.		
1	110	15	4
2	130	20	6
3	160	25	9,5
4	200	30	11
5	260	32,3	11

28) w § 95:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) statki o długości całkowitej powyżej 130 m do 160 m dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm. Jeżeli widzialność jest mniejsza niż 0,5 Mm, statki te dopuszcza się do ruchu, o ile zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku, z wyjątkiem Zalew Mijanka i Police Mijanka;”;

b) skreśla się punkt 1a,

c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) statki o długości całkowitej powyżej 160 m do 180 m dopuszcza się do ruchu przy sile wiatru nieprzekraczającej 6 B, przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm; natomiast przy widzialności nie mniejszej niż 1,0 Mm, jeżeli w rejonie ograniczonej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku;”;

d) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) statki o długości całkowitej powyżej 180 m do 200 m, szerokości do 32,3 m i zanurzeniu do 9,5 m dopuszcza się do ruchu w porze dziennej i nocnej, o ile siła wiatru nie przekracza 6 B, prędkość prądu w Kanale Mielńskim i Kanale Piastowskim nie przekracza 1,5 w, a widzialność jest nie mniejsza niż 2,0 Mm;”;

e) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) przy sile wiatru przekraczającej 6 B statki określone w pkt 4 dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej pod warunkiem uzyskania zgody Kapitana Portu Szczecin i Kapitana Portu Świnoujście po wcześniejszej konsultacji z szefem pilotów.”;

f) pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5) statki grupy wielkościowej 4 o zanurzeniu powyżej 9,5 m, dopuszcza się do ruchu również w porze nocnej, na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin na północ od kilometra 51,5 (południowa granica Mijanki Police), przy zachowaniu warunku przejścia z jednym kierunkiem, o ile siła wiatru nie przekracza 6 B, prędkość prądu w Kanale Piastowskim nie przekracza 1,5 w, a widzialność jest nie mniejsza niż 2,0 Mm;

6) statki o długości całkowitej powyżej 200 m, szerokości do 32,3 m i zanurzeniu do 11 m dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej, o ile siła wiatru nie przekracza 6 B, prędkość prądu w Kanale Mielńskim i Kanale Piastowskim nie przekracza 1,5 w, a widzialność jest nie mniejsza niż 2,0 Mm.”;

29) w § 111:

a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) wielkość statków wchodzących do portu w Darłowie nie może przekraczać 90 m długości i 4,5 m zanurzenia dla wody słodkiej;

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;”;

b) pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15) obracanie statku na obszarze portu można wykonywać wyłącznie w miejscu do tego przeznaczonym (obrotnica). W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może wyrazić zgodę na wykonanie obrotu w innym miejscu;”;

30) w § 115 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

Lp.	Odcinek toru wodnego	Prędkość maksymalna w węzłach			
		Kontenerowiec, drobnicowiec, zbiornikowiec LPG, statek pasażerski		Masowiec, zbiornikowiec	
		T>10m	T≤10m	T>10m	T≤10m
1	od trawersu światła Mielin N do pary pław „1-2”	8	8	6	6
2	od pary pław „1-2” do północnego cypla wyspy Chełminek	10	12	8	10
3	od północnego cypla wyspy Chełminek do pary pław „13 – 14”	8	8	6	6
4	od pary pław „13 – 14” do trawersu stawy Krępa Dolna	10	12	8	10
5	Od trawersu stawy Krępa	7	7	6	6

	Dolna do trawersu stawy Raduń Górna				
6	Od trawersu stawy Raduń Górna do Ińskiego Nurtu	10	12	8	10
7	Od Ińskiego Nurtu oraz na akwenach Portu Szczecin	6	7	6	7

31) § 118 otrzymuje brzmienie:

„§ 118. 1. Przewóz przez promy miejskie w Świnoujściu pasażerów oraz pojazdów zawierających materiały niebezpieczne klasy 1.1, 1.2, 1.3, 2.3, 4.2 oraz klasy 6 i 7 według IMDG Code, w ilości powyżej 50 kg, jak również cieczy łatwopalnych lub stałych materiałów niebezpiecznych luzem, odbywa się wyłącznie na zasadach określonych w instrukcji bezpiecznej obsługi statku opracowanej przez armatora i uzgodnionej przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

2. Instrukcja, o której mowa w ust. 1, określa szczegółowe warunki przewozu, w tym ograniczenia dotyczące jednoczesnego przewozu pasażerów i pojazdów, organizację przewozu, czas i miejsce jego wykonywania, sposób alarmowania oraz wymagane środki bezpieczeństwa.

3. Przewóz materiałów, o których mowa w ust. 1, w sposób niezgodny z instrukcją bezpiecznej obsługi statku jest zabroniony.

4. W uzasadnionych przypadkach właściwy kapitan portu może wyrazić zgodę na jednorazowe odstępstwo od zasad określonych w instrukcji bezpiecznej obsługi statku, określając dodatkowe warunki bezpieczeństwa.”;

32) w § 123 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki grupy wielkościowej 4 i 5 w drodze od trawersu stawy Mielin N w Świnoujściu do portu w Szczecinie oraz w porcie Szczecin i Police pokazują światła i znaki dla statków ograniczonych swym zanurzeniem.”;

33) w § 131 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) Decyzję o możliwości bezpiecznego wejścia do portu zewnętrznego w Świnoujściu lub wyjścia z tego portu zbiornikowca LNG o długości powyżej 270 m podejmuje kapitan statku, na podstawie danych hydrometeorologicznych uzyskanych z VTS oraz po konsultacji z pilotem.”;

34) w § 134 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) od pozycji pilotowej w rejonie pary pław „3 – 4” dla zbiornikowców o zanurzeniu większym niż 9 m i mniejszym lub równym 11 m lub długości powyżej 180 m (nie dotyczy statków, które przed wejściem do portu zamierzają skorzystać z postoju na kotwiczowiskach określonych w § 128 ust. 1a. Statki te przed wejściem do portu powinny być obsadzone przez pilota w rejonie kotwiczowiska, z którego korzystały);”;

35) w § 134a pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) do minięcia pary pław „5 – 6” dla zbiornikowców o zanurzeniu większym niż 9 m i mniejszym lub równym 11 m lub długości powyżej 180 m (nie dotyczy statków zmierzających na kotwiczowisko określone w § 128 ust. 1a, które powinny być obsadzone przez pilota do momentu zakotwiczenia);”;

36) po § 140 dodaje się § 140a w brzmieniu:

„§ 140a.

1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami do tego przeznaczonymi (pilotówkami).

2. Przyjmowanie i zdawanie pilota powinno odbywać się zgodnie z wymogami Konwencji SOLAS 74. Podczas operacji przyjmowania i zdawania, pilot jest zobowiązany nosić kamizelkę ratunkową lub równoważny środek ochrony osobistej.”;

37) w § 142:

a) w ust. 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) Pilot-2” - na pozycji oddalonej około 1 Mm na północ od pary staw "11-12", dla statków z zanurzeniem w zakresie od powyżej 7,0 m do 11,0 m, płynących z kierunków północnych na Zatoce Pomorskiej,”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W warunkach nadmiernego falowania lub zalodzenia dla danego typu i wielkości pilotowanego statku, z zastrzeżeniem § 10 ust. 1 i 2 oraz § 69 ust. 2 pkt 2 lit. f, pilot może obsadzić statek lub zejść ze statku w innym miejscu, niż określone w ust. 2, jednak tak dalece jak to możliwe zbliżonym do wskazanego w ust. 2 miejsca, jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi statków oraz nie będzie powodować utrudnień w ruchu innych jednostek.”

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

„3a. Miejsce, o którym mowa w ust. 3 wyznacza i przekazuje do VTS szef pilotów, po uprzednim, przeprowadzonym przez wyznaczonego pilota z pokładu pilotówki rozeznaniu panujących warunków.”

d) w ust. 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, o których mowa w § 4 pkt 16 i 17, z wyjątkiem zbiornikowców w stanie zainertowanym, jeżeli stan ten został zgłoszony do kapitanatu portu i VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, przed włączeniem się do ruchu.”;

38) w § 143:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Pilot, który odmówił wykonania czynności pilotowych zobowiązany jest złożyć pisemny raport do kapitanatu portu i VTS tam, gdzie system ten obowiązuje w terminie 24 godzin od zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2.”;

39) § 145 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W czasie sztormu szef pilotów lub osoba przez niego wyznaczona podejmuje decyzję o wstrzymaniu wychodzenia w morze pilotówek, o czym dyspozytor stacji powiadamia pisemnie lub drogą elektroniczną właściwy kapitanat portu i VTS tam, gdzie system ten obowiązuje.”;

40) W § 147 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Kapitan statku, który podczas żeglugi doznał awarii urządzeń napędowych lub sterowych, zobowiązany jest do natychmiastowego zamówienia asysty holowniczej od miejsca awarii lub bezpiecznego kotwiczenia do miejsca zacumowania lub wyjścia na redę.”;

41) w § 157:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

b) po ust. 4 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W szczególnych i uzasadnionych przypadkach, na pisemny wniosek armatora statku, kapitan portu w porozumieniu z szefem pilotów może zwolnić z obowiązkowej asysty holowniczej statki wchodzące do portów lub wychodzące z portów wymienionych w § 154.”;

42) w § 164 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Każdy cumownik powinien posiadać przeszkolenie w zakresie wykonywanych czynności, oparte na programie szkolenia zalecanego przez IMO, z uwzględnieniem zaleceń Kodeksu postępowania Międzynarodowej Organizacji Pracy w zakresie bezpieczeństwa higieny pracy w portach, potwierdzone zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia stanowiskowego.”;

43) w § 177:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W czasie postoju w porcie statek powinien być obsadzony załogą zgodnie z certyfikatem bezpiecznej obsługi statku (dotyczy statków podlegających Konwencji STCW).”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Za zapewnienie wachty portowej:

a) na statku podlegającym Konwencji STCW odpowiedzialny jest kapitan statku,

b) na statku nie podlegającym konwencji STCW – odpowiedzialny jest armator statku, który zobowiązany jest informację o organizacji wachty (w tym numer kontaktowy) przekazać do właściwego terytorialnie kapitanatu portu.”;

c) po ust. 4 dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Całodobowa wachta portowa (w systemie zmianowym) na statku, o którym mowa w ust. 4 lit. b powinna być prowadzona przez osoby posiadające stosowne uprawnienia.

6. Przepisy ust. 1-5 nie dotyczą jednostek rekreacyjnych zacumowanych w marinach”;

44) § 187 otrzymuje brzmienie:

„§ 187. Odprawy graniczne i celne statków podlegają odrębnym przepisom.”;

45) w § 194:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bunkrowanie statku z cysterny może odbywać się na nabrzeżu w miejscu wyznaczonym przez użytkownika, odpowiednio przygotowanym i zabezpieczonym oraz akceptowanym przez kapitanat portu. Rozpoczęcie i zakończenie bunkrowania należy zgłosić do kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje. Zgłoszenia dokonuje kapitan statku.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Rozpoczęcie i zakończenie bunkrowania należy zgłosić do kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje. Zgłoszenia dokonuje kapitan bunkierki.”;

46) § 195 otrzymuje brzmienie:

„§ 195. Rozpoczęcie i zakończenie przeładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych luzem należy zgłosić do właściwego terytorialnie kapitanatu portu i VTS, tam, gdzie system ten obowiązuje. Zgłoszenia dokonuje kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona.”;

47) załącznik nr 3 otrzymuje brzmienie:

ZAŁĄCZNIK Nr 3

SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY W OBSZARZE VTS ŚWINOUJŚCIE

1. Sygnał wywoławczy: **Świnoujście Traffic**

2. Kanały: **12 UKF, 70 UKF DSC kod 002610800**

3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów, punkty meldunkowe oraz rodzaj przekazywanej przez statek informacji określa poniższa tabela:

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

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

Legenda:

A - nazwa statku, sygnał wywoławczy, bandera, numer IMO,

A1 - nazwa statku i sygnał wywoławczy,

C - pozycja statku (szerokość i długość geograficzna),

D - pozycja statku względem obiektów stałych,

G - ostatni port zawinięcia,

H - miejsce wejścia w obszar VTS,

I - port przeznaczenia,

J - czas przybycia do miejsca obsadzania pilotem Pilot-1, Pilot-2, Pilot-3, (ETA), lub czy statek zamawia pilota,

K - pozycja wyjścia z obszaru VTS,

L - planowana trasa przejścia,

O - zanurzenie maksymalne w wodzie słodkiej,

P - rodzaj i ilość ładunków niebezpiecznych,

Q - okoliczności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i czystość środowiska morskiego,

T - nazwa agenta,

U - długość całkowita, szerokość całkowita, pojemność GT, typ statku,

W - liczba pasażerów na statku,

X - inne informacje, w tym: czas rzucenia kotwicy, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu po wybraniu kotwicy, czas podniesienia kotwicy, czas zacumowania, czas odcumowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy

holowników,
Y - ilość załogi.

48) załącznik nr 4 otrzymuje brzmienie:

ZAŁĄCZNIK Nr 4

SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY W OBSZARZE VTS SZCZECIN

1. Wywołanie - **Szczecin Traffic**.

2. Kanały - **69 UKF**.

3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów i przekazywania informacji przez statek określają poniższe tabele:

Rodzaj raportu	Zasady zgłaszania raportów i punkty meldunkowe	Rodzaj przekazywanej informacji
Plan podróży	2 godz. przed miejscem brania pilota -dla statków biorących pilota	A, C albo D, H, O, J, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	15 minut przed wejściem w obszar VTS-dla statków niebiorących pilota	A, C albo D, H, O, G, I, P, Q, L, T, U, W, Y
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (z wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków grupy 2 i wyższej zamierzających odcumować i niebiorących pilota	A1, D, O, J, I, K, P, W, Y
Raport o pozycji	15 minut przed wejściem w obszar VTS dla statków biorących pilota	A1, D, L
	w momencie wyjścia z obszaru VTS	A1, D
	w momencie wzięcia lub zdania pilota	A1, D, X - czas obsadzenia pilotem i jego nazwisko
	w momencie zejścia z toru wodnego i przed wejściem na tor wodny	A1, D
	po rzuceniu kotwicy	A1, C lub D. X - czas rzucenia kotwicy
	15 minut przed podniesieniem kotwicy	A1, X - prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	po podniesieniu kotwicy	A1, X - czas podniesienia kotwicy
	trawers II Bramy Torowej	A1, D
	trawers IV Bramy Torowej	A1, D
	trawers Doku Nr 5	A1, D
	w momencie odcumowania (z wyjątkiem zestawów pchanych i statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X - aktualny czas odcumowania (ATD), nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników
	zestawy pchane i statki żeglugi śródlądowej przed odcumowaniem	A1, D, O, J, I, P, W, Y (o ile wychodzą z portu)
	po wyjściu z portu Stepnica, Police Port Barkowy i Trzebież	A1, D
	w momencie zacumowania przy nabrzeżu w porcie Szczecin, Police, Stepnica, Trzebież	A1, D, X - aktualny czas zacumowania (ATA), liczba i nazwy holowników
Raport Specjalny	składa statek, który zauważy zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, zagrożenie życia i/lub czystość środowiska morskiego	-A1, C lub D, Q

Legenda: A - nazwa statku, sygnał wywoławczy, bandera, numer IMO, A1 - nazwa statku i sygnał wywoławczy, Brak treści D - pozycja statku względem obiektów stałych, G - ostatni port zawinięcia, I - port przeznaczenia, J - czas przybycia do miejsca obsadzenia pilotem lub czy statek zamawia pilota K - pozycja wyjścia z obszaru VTS L - planowana trasa przejścia, O - zanurzenie maksymalne w wodzie słodkiej, P - rodzaj i ilość ładunków niebezpiecznych, Q - okoliczności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i czystość środowiska morskiego, T - nazwa agenta, U - długość całkowita, szerokość całkowita, pojemność GT, typ

statku, W - liczba pasażerów na statku, X - inne informacje w tym: czas rzucenia kotwicy, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu po wybraniu kotwicy, czas podniesienia kotwicy, czas zacumowania, czas odcumowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników, Y - ilość załogi.

49) w załączniku nr 5 w ust. 6 pkt 4 dodaje się lit. e i f w brzmieniu:

„e) Darłowo:

- Nr tel. 94340 6840,
- Kanał 12 UKF (wywołanie: KAPITANAT DARŁOWO)
- Automat zgłoszeniowy: 94 314 34 67 (dla realizacji wymogu określonego w pkt 3, automat obsługuje jednostki w porcie Darłowo)

f) Kołobrzeg:

- Nr tel. 94 352 27 99,
- Kanał 12 UKF (wywołanie: KAPITANAT KOŁOBRZEG).”.

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

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Wojciech Zdanowicz