

**ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 3  
DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI**

z dnia 28 kwietnia 2008 r.

**Przepisy Służby Kontroli Ruchu Statków (Służby VTS)**

(Gdańsk, dnia 7 lipca 2008 r.)

Na podstawie art. 48 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, Nr 170, poz. 1652 z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895, Nr 273, poz. 2703 z 2005 r. Nr 203, poz. 1683 z 2006 r. Nr 220, poz. 1600, Nr 249, poz. 1834 z 2007 r. Nr 21, poz. 125) zarządza się, co następuje:

**Rozdział I**

**Postanowienia ogólne i obowiązki kapitanów statków**

**§ 1.** Przepisy niniejszego zarządzenia, zwane dalej przepisami VTS regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz organizacji ruchu morskiego i dotyczą wszystkich statków znajdujących się w obszarze VTS chyba, że w treści poszczególnych ustępów wskazano inaczej.

**§ 2.** W rozumieniu niniejszego zarządzenia poniższe określenia oznaczają:

- 1) VTS (Vessel Traffic Services) - służba kontroli ruchu statków wchodząca w skład Urzędu Morskiego w Gdyni, powołana w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, sprawności ruchu morskiego oraz ochrony środowiska, realizująca zadania w zakresie kontroli i monitorowania ruchu statków oraz przekazywania informacji, oferująca statkom w obszarze VTS serwis informacyjny, serwis organizacji ruchu i serwis asysty nawigacyjnej, działająca w oparciu o niniejsze przepisy VTS i wytyczne: Rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) MSC.249(83) wprowadzającej nowy obowiązkowy system zgłaszania statków na podejściach do polskich portów na Zatoce Gdańskiej, Okólników IMO: COLREG.2/Circ.59 z 23.10.2007 "Nowy system rozgraniczenia ruchu na podejściach do polskich portów na Zatoce Gdańskiej" i SN.1/Circ.263 z dnia 23.10.2007 "Zalecenia na temat żeglugi na obszarze Zatoki Gdańskiej dla statków płynących do portów polskich"; Rezolucji IMO A.857(20).
- 2) Służba VTS - każdy dyżurny operator Centrum VTS, upoważniony do wykonywania służby kontroli ruchu statków i zapewnienia przestrzegania niniejszych przepisów VTS;
- 3) Centrum VTS - centrum operacyjne VTS, w którym pełniona jest całodobowa, dwuosobowa służba VTS;
- 4) Obszar VTS - obszar wód morskich podlegający służbie VTS oznaczony na mapach i wymieniony w publikacjach nautycznych, ograniczony lądem i linią zgłoszeniową, z wyłączeniem obszarów portów morskich;
- 5) System GDANREP - obowiązkowy system zgłaszania statków obowiązujący w obszarze VTS, przyjęty zgodnie z prawidłem 11 rozdziału V Konwencji SOLAS przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) i składający się z elementów wymienionych w załączniku nr 2.
- 6) Linia zgłoszeniowa - linia zgłoszeniowa systemu GDANrEP określona współrzędnymi geograficznymi: 54°45,00'N 18°32,56'E; 54°45,00'N 19°06,10'E; 54°36,2'N 19°24,20'E, 54°27,49'N 19°38,30'E (według WGS-84);
- 7) Obszar właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni - polskie obszary morskie od wschodniej granicy państwa do południka 17°40'30" długości geograficznej wschodniej;
- 8) Kapitan statku - osoba faktycznie kierująca statkiem, również kierownik jednostki lub dowódca okrętu;
- 9) Statek awizowany - wszystkie statki pasażerskie, wszystkie statki zajęte holowaniem oraz statki towarowe o

- pojemności brutto 150 i więcej;
- 10) m.p.z.z.m - przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. wraz z późn. zm.;
  - 11) Statek zobowiązany do brania pilota - statek, który na podstawie przepisów portowych zobowiązany jest do korzystania z usług pilota na obszarze od redy portu lub kotwiczowiska do miejsca zacumowania lub zakotwiczenia statku i odwrotnie;
  - 12) Kodeks IMDG - międzynarodowy kod przewozu materiałów niebezpiecznych w formie opakowanej drogą morską, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;
  - 13) Kodeks BC - międzynarodowy kod bezpiecznego ładowania i przewozu ładunków masowych oraz koncentratów drogą morską;
  - 14) Kodeks IGC - międzynarodowy kodeks gazowców;
  - 15) Kodeks IBC - międzynarodowy kodeks chemikaliowców;
  - 16) Kodeks ISPS - międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego;
  - 17) Statek szczególnie - jakkolwiek z poniższych statków:
    - a) przewożący towary niebezpieczne klasy 1 według Kodeksu IMDG,
    - b) przewożący niebezpieczne substancje ciekłe określone w rozdziale 17 Kodeksu IBC,
    - c) przewożący gazy ciekłe określone w rozdziale 19 Kodeksu IGC,
    - d) przewożący substancje zanieczyszczające luzem,
    - e) przewożący powyżej 5000 ton paliwa okrętowego,
    - f) każdy inny statek, który służba VTS uzna za niebezpieczny ze względu na szczególną naturę przewożonego ładunku;
  - 18) Statek stwarzający zagrożenie - statek, który stanowi bezpośrednie i poważne zagrożenie bezpieczeństwa portu lub innych użytkowników wód obszaru VTS z powodu:
    - a) bezpośredniego i poważnego ryzyka utraty pływalności, zatonięcia lub wejścia na mieliznę;
    - b) ograniczonej zdolności manewrowej lub niesprawnego napędu lub urządzenia sterowego;
    - c) doznania uszkodzeń, które spowodowały lub mogą spowodować niebezpieczne przegłębienie, zanurzenie lub przechył;
    - d) przechyłu powyżej 5 stopni lub braku dodatniej stateczności;
    - e) wysoko zasztatowanego ładunku pokładowego, który w niebezpieczny sposób ogranicza widoczność z miejsca sterowania statkiem;
    - f) niesprawnych urządzeń nawigacyjnych;
    - g) niesprawnego urządzenia kotwicznego i kotwic;
    - h) powodowania rozlewu lub stwarzania bezpośredniego ryzyka rozlewu substancji niebezpiecznych lub zanieczyszczających;
    - i) powodowania wydostawanie się do atmosfery łatwopalnych lub trujących gazów lub oparów;
    - j) wybuchu pożaru
    - k) przeładowania ponad dopuszczalną linię ładunkową.
  - 19) Zgłoszenie do służby ruchu kapitanatu portu - zgłoszenie statku do służby ruchu odpowiedniego kapitanatu portu zgodnie z przepisami portowymi.
  - 20) Ładunkowa jednostka transportowa - drogowy pojazd do przewozu towarów, wagon kolejowy do przewozu towarów, kontener do przewozu towarów, cysternę drogową, wagon kolejowy lub przenośny pojemnik;
  - 21) Zezwolenie ruchu - czasowe pozwolenie wydane werbalnie przez służbę VTS określonemu statkowi na prowadzenie nawigacji w obszarze VTS;
  - 22) Plan Podróży VTS - udokumentowany plan przejścia statku w obszarze VTS od momentu wejścia w obszar do momentu zacumowania i odwrotnie, będący częścią Planu Podróży Morskiej danego statku i zawierający wstępne informacje dotyczące planowanych kursów, zapasu wody pod stępką, holowania, pilotażu, miejsca cumowania lub kotwiczenia;
  - 23) Pojemność brutto - pojemność brutto statku określona zgodnie z Międzynarodowym Świadectwem Pomiarowym Londyn 69 (International Tonnage Certificate 69) statku;
  - 24) Strefa wyłączona dla Żeglugi - określona współrzędnymi geograficznymi, lub nazwą publikowaną na mapach nawigacyjnych, strefa wyłączona dla żeglugi przez Służbę VTS ze względu na zaistniały poważny wypadek morski lub inne okoliczności mające wpływ na bezpieczną żeglugę w danym akwenu;
  - 25) Ostrzeżenie nawigacyjne - ostrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, posiadające kolejny numer

(zaczynając od nr 1 w danym roku kalendarzowym) oraz datę wydania, ogłaszane przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW), rozpowszechniane przez radiowe stacje brzegowe i podawane w serwisie informacyjnym VTS, obowiązujące do odwołania lub do czasu opublikowania zawartej w nim informacji w Wiadomościach Żeglarskich;

- 26) Wiadomości Żeglarskie - wiadomości dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, posiadające kolejny numer (zaczynając od nr 1 w danym roku kalendarzowym) oraz datę, wydawane przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) i publikowane w cyklu tygodniowym;
- 27) Przepisy portowe - przepisy zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego, regulujące sprawy bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni;
- 28) Konwencja SOLAS 74 - przepisy międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. wraz z późn. zm.;
- 29) Konwencja MARPOL 73/78 - przepisy międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV, V i VI oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji wraz z załącznikiem I sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r. wraz z późn. zm.;
- 30) System PHICS - system kontrolno-informacyjny dla Portów Polskich (ang. Polish Harbours Information and Control System), będący elektronicznym systemem zbierania i gromadzenia informacji o statkach przewożących pasażerów lub ładunki niebezpieczne.

**§ 3.** Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów VTS sprawuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

**§ 4.** Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów VTS przez statek jest kapitan statku.

**§ 5.** W zakresie zapobiegania zderzeniom w obszarze VTS zastosowanie mają przepisy m.p.z.z.m.

**§ 6.** Kapitan każdego statku przebywającego w obszarze VTS jest zobowiązany, aby jego statek był obsadzony wystarczającą załogą o odpowiednich kwalifikacjach, zgodnie z wymaganiami administracji bandery statku stwierdzonymi w certyfikacie bezpiecznej obsługi (lub odpowiednio karcie bezpieczeństwa) tak, aby zapewnić:

- 1) bezpieczeństwo nawigacji statku, bezpieczeństwo postoju statku zacumowanego lub na kotwicy;
- 2) podporządkowanie się nakazom, ostrzeżeniom, instrukcjom i zaleceniom służby VTS;
- 3) zdolność reagowania na mogące zaistnieć niebezpieczeństwa i wypadki.

**§ 7.** W celu zapobiegania powstania ryzyka zderzenia, służba VTS jest upoważniona do informowania i ostrzegania o powstającej sytuacji kolizyjnej lub nadmiernego zbliżenia, oraz zalecania odpowiednich działań zapobiegawczych. Zalecenia takie mogą dotyczyć zmian kursu i/lub prędkości. Niezależnie od podanych informacji i zaleceń, odpowiedzialność za wykonanie skutecznego działania ciąży na kapitanie statku.

**§ 8.** Zabrania się kapitanowi jakiegokolwiek statku uprawiania żeglugi w obszarze VTS, jeżeli jest on pod wpływem alkoholu, narkotyków lub innych substancji ograniczających sprawowanie osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku.

**§ 9.** W przypadku uzasadnionego podejrzenia przez służbę VTS, że kapitan statku jest pod wpływem alkoholu, narkotyków lub innych substancji odurzających, służba VTS może uznać go za niezdolnego do pełnienia swych obowiązków, zabronić statkowi dalszego kontynuowania podróży w obszarze VTS i wydać nakaz skierowania statku na kotwiczowisko.

**§ 10.** Statek, który otrzymał nakaz wymieniony w § 9 powinien pozostać we wskazanej pozycji do czasu, kiedy kapitan statku nie zostanie poddany sprawdzeniu przez upoważnione służby.

**§ 11.** Z chwilą opuszczenia przez statek obszaru VTS i wejścia w obszar redy lub portu stosuje się przepisy portowe.

§ 12. Komunikacja ze służbą VTS odbywa się w języku angielskim. W przypadku braku możliwości porozumienia się w języku angielskim stosuje się język polski.

§ 13. <sup>(1)</sup> Jednostki pływające służb: Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Urzędu Morskiego, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Policji i Urzędu Celnego podczas pełnienia obowiązków służbowych są zwolnione z przestrzegania niniejszych przepisów w takim zakresie, jaki jest niezbędny do wykonania tych obowiązków. Służby te powinny każdorazowo powiadomić służbę VTS o zakresie takich zwolnień.

## Rozdział II

### Zdolność żegluga i wyposażenie nawigacyjne

§ 14. 1. Kapitan każdego statku awizowanego powinien upewnić się, że przed wejściem w obszar VTS jego statek posiada pod wszelkimi względami zdolność żegluga na całą podróż morską, zaś jego wyposażenie nawigacyjne jest w pełni sprawne, zgodnie z wymogami administracji państwa bandery statku oraz międzynarodowych lub polskich przepisów o bezpieczeństwie morskim.

2. Kapitan każdego statku w obszarze VTS zobowiązany jest zapewnić, aby jego statek miał bezpieczny zapas wody pod stępką w każdym momencie przebywania w obszarze VTS: będąc zarówno statkiem w drodze, na kotwicy lub zacumowanym.

3. Kapitan statku zobowiązany jest poinformować natychmiast służbę VTS, jeżeli statek jest niezdolny do bezpiecznej żegluga za pomocą własnego napędu.

4. Kapitan każdego statku nawigującego w obszarze VTS zobowiązany jest zapewnić, aby w czasie żegluga kompetentny członek załogi wykonywał wydawane przez niego polecenia manewrowe oraz zapewnić, aby automatyczne urządzenie sterowania nie było używane, jeśli nie znajduje się pod nadzorem kompetentnej osoby i w każdej chwili bez zwłoki można przejść na sterowanie ręczne.

5. Przed wejściem w obszar VTS kapitan każdego statku zobowiązany jest sprawdzić czy główne, pomocnicze i awaryjne urządzenia sterowe są sprawne i odpowiadają wymaganiom administracji państwa bandery oraz dokonać wpisu do dziennika okrętowego o wyniku takich prób.

§ 15. 1. Wszystkie statki zobowiązane zgodnie z Konwencją SOLAS 74 do posiadania statkowego urządzenia AIS, znajdujące się w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni powinny utrzymywać ten system 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.

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

§ 16. 1. Kapitan każdego statku awizowanego przed wejściem w obszar VTS powinien posiadać przygotowany właściwy Plan Podróży Statku w obszarze VTS, od linii zgłoszeniowej do nabrzeża i z powrotem, zwany dalej Planem Podróży VTS. Plan Podróży VTS powinien być kontynuacją i integralną częścią Planu Podróży Morskiej Statku oraz uwzględniać analizę potencjalnych zagrożeń nawigacyjnych i stosowanie się do:

- 1) Systemów Rozgraniczenia Ruchu Statków "Zatoka Gdańska";
- 2) Systemu GDANREP;
- 3) Zaleceń na temat żegluga na obszarze Zatoki Gdańskiej dla statków płynących do portów polskich;
- 4) Zasad zgłaszania statków do służby kontroli ruchu właściwego kapitanatu portu.

2. Plan Podróży VTS musi być ustnie zatwierdzony przez służbę VTS podczas meldunku wejścia w obszar VTS. Zatwierdzenie takie jest warunkiem udzielenia zezwolenia ruchu dla statku w obszarze VTS. Wykonanie zatwierdzonego Planu Podróży VTS powinno być ciągle monitorowane przez kapitana statku i służbę VTS.

## Rozdział III

## **Procedury łączności i nasłuchu, światła, znaki dzienne i sygnały dźwiękowe**

**§ 17.** Kanałem roboczym VTS jest kanał 71 VHF, a kanałem zapasowym VTS jest kanał 66 VHF.

**§ 18. 1.** Kapitan każdego statku w obszarze VTS wyposażonego zgodnie z obowiązującymi przepisami w urządzenia łączności radiowej VHF zobowiązany jest zapewnić, aby na jego statku:

- 1) prowadzony był ciągły nasłuch na kanale roboczym VTS;
- 2) składane były wszystkie meldunki jakie statek zobowiązany jest składać zgodnie z postanowieniami systemu meldunkowego wymienionego w załączniku nr 2, gdy statek jest w drodze lub na kotwicy;
- 3) urządzenia łączności były używane zgodnie z przepisami.

2. Kapitan każdego statku żeglugi międzynarodowej w obszarze VTS zobowiązany jest zapewnić, aby jego urządzenia łączności VHF były obsługiwane przez właściwie wykwalifikowany i upoważniony personel, zdolny do prowadzenia efektywnej łączności w języku angielskim.

3. Dla zapewnienia bezpieczeństwa własnego i innych statków, wszystkim statkom nie wyposażonym w stacjonarne urządzenia łączności VHF, w drodze lub na kotwicy w obszarze VTS, zaleca się posiadanie co najmniej:

- 1) przenośnych urządzeń łączności VHF, lub
- 2) jakichkolwiek środków łączności telefonicznej, które umożliwią wzywanie pomocy, odbiór informacji i ostrzeżeń nawigacyjnych, informacji o warunkach hydrometeorologicznych w obszarze VTS oraz pozwolą składać meldunki awaryjne.

4. Jakakolwiek korespondencja dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi prowadzona przez statki znajdujące się na obszarze VTS, zarówno ze służbą VTS jak i z innymi statkami powinna odbywać się na kanale roboczym VTS.

5. Zgodnie z odrębnymi przepisami polskimi, informacje o charakterze poufnym lub zastrzeżonym mogą być przekazywane służbie VTS innym środkami łączności, w tym również środkami łączności elektronicznej.

6. Prowadzenie komunikacji na jakimkolwiek kanale łączności VHF powinno być zgodne z wymaganiami regulaminu radiokomunikacji morskiej dla prowadzenia łączności w paśmie VHF morskiej służby ruchomej oraz według zasad zawartych w SMCF (Standard Marine Communication Phrases) i według IMO Standard Marine Vocabulary.

7. Statkom na obszarze VTS oraz w jego pobliżu zabrania się korzystania z kanału roboczego VTS do prowadzenia łączności nie związanej z zapewnieniem bezpieczeństwa żeglugi.

8. Każdy statek powinien przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu uniknięcia zablokowania kanału roboczego VTS.

9. Każdy statek zobowiązany jest na polecenie służby VTS przejść na kanał zapasowy VTS.

10. W przypadku zablokowania kanału roboczego, statki powinny wywoływać służbę VTS na kanale 16 VHF a następnie przejść na jej polecenie na kanał zapasowy.

**§ 19. 1.** Światła, znaki i sygnały dźwiękowe statków, poduszkowców i wodnosamolotów w obszarze VTS powinny być zgodne z przepisami m.p.z.z.m. i wytycznymi Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

2. Statki służby SAR podczas prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych mogą używać niebieskich świateł błyskowych widocznych dookoła widnokregu.

## **Rozdział IV**

### **Zasady ruchu statków w obszarze VTS**

**§ 20.** Zasady ruchu statków, określone poniżej, obowiązują wszystkie statki w obszarze VTS w każdych warunkach widzialności.

**§ 21.** W obszarze VTS ustanowione są Systemy Rozgraniczenia Ruchu Statków "Zatoka Gdańska", przyjęte zgodnie z prawidem 10 rozdziału V Konwencji SOLAS przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) i składające się z elementów wymienionych w załączniku nr 1.

**§ 22.** Statki płynące z Morza Bałtyckiego do Portu Północnego w Gdańsku i w kierunku przeciwnym, powinny korzystać z systemu rozgraniczenia ruchu "WSCHÓD".

**§ 23.** Statki płynące z Morza Bałtyckiego do Nowego Portu w Gdańsku i w kierunku przeciwnym, powinny korzystać z części północno-wschodniej i południowo-zachodniej systemu rozgraniczenia ruchu "ZACHÓD".

**§ 24.** Statki płynące z Morza Bałtyckiego do Gdyni i w kierunku przeciwnym, powinny korzystać z części północno-wschodniej i zachodniej systemu rozgraniczenia ruchu "ZACHÓD".

**§ 25.** Statki zbliżające się do obszaru zwiększonej uwagi i płynące wewnątrz tego obszaru powinny zachowywać szczególną ostrożność i płynąć zgodnie z zalecanym kierunkiem ruchu.

**§ 26.** Statki w żegludze międzynarodowej płynące z Gdyni (port, reda) do Nowego Portu w Gdańsku (port, reda) lub w kierunku przeciwnym, powinny podążać zalecaną trasą przepływu 343° - 163° ustanowioną pomiędzy pławami "GD" i "NP" lub płynąć właściwymi torami kierunkowymi pomiędzy pławami "GD", "GN" i "NP".

**§ 27.** Statki w żegludze międzynarodowej płynące z Portu Północnego w Gdańsku do Nowego Portu w Gdańsku (port, reda) lub do Gdyni (port, reda) powinny, po zdaniu pilota przy pławie "PP", płynąć w kierunku północnym. Po minięciu kotwiczowiska nr 5 dla zbiornikowców, powinny wykonać zwrot na kurs 314° i sterować w kierunku pławy "GN" wystawionej w obszarze zwiększonej uwagi, wykonać zwrot przy tej pławie i dalej podążać właściwym torem kierunkowym.

**§ 28.** Statki w żegludze międzynarodowej płynące z Nowego Portu w Gdańsku (port, reda) lub z Gdyni (port, reda) do Portu Północnego w Gdańsku powinny podążać właściwym torem kierunkowym do obszaru zwiększonej uwagi ustanowionego wokół pławy "GN", po czym powinny wykonać zwrot na kurs 134° i podążać zalecaną trasą przepływu w kierunku pławy "ZS". Po minięciu kotwiczowiska nr 5 dla zbiornikowców powinny one zmienić kurs na południe w kierunku pozycji brania pilota oznaczonej pławą "PP".

**§ 29.** Statki na próbach morskich w obszarze VTS powinny unikać wchodzenia w systemy rozgraniczenia ruchu i manewrować w miejscu wskazanym przez służbę VTS.

**§ 30.** Ze strefy ruchu przybrzeżnego mogą korzystać: statki żaglowe, statki zajęte połowem, statki w drodze do lub z portu lub kotwiczowiska w granicach strefy ruchu przybrzeżnego oraz statki o długości mniejszej niż 20 metrów.

**§ 31.** Statki zajęte połowem nie powinny przeszkadzać przejściu jakiegokolwiek statkowi idącego torem kierunkowym systemu rozgraniczenia ruchu. Statkom zabrania się rozkładania narzędzi połowowych w granicach systemów rozgraniczenia ruchu i w odległości mniejszej niż 150 m od granic systemów rozgraniczenia ruchu, torów wodnych, redy lub kotwiczowiska. Wszelkie narzędzia połowowe rozkładane w obszarze VTS muszą być oznaczone w sposób odpowiadający odrębnym przepisom.

**§ 32.** Statek o ograniczonej zdolności manewrowej, gdy zajęty jest w obrębie systemów rozgraniczenia ruchu pracami hydrograficznymi, badawczymi, podwodnymi, hydrotechnicznymi, pogłębiarskimi, układaniem, obsługą lub podnoszeniem kabli, rurociągów lub oznakowania nawigacyjnego jest zwolniony od przestrzegania powyższych przepisów ruchu w takim stopniu, w jakim jest to konieczne dla wykonywania tych czynności. Statek taki zobowiązany jest do składania dodatkowo odpowiednich meldunków specjalnych (SR) zgodnie z załącznikiem nr 2.

**§ 33.** Jakiegokolwiek operacje związane z lądowaniem, manewrowaniem lub startem wodnosamolotów w obszarze VTS mogą odbywać się tylko po uprzednim zezwoleniu ruchu wydanym przez służbę VTS.

**§ 34.** 1. Zabrania się jakimkolwiek statkom wchodzić w strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa.  
2. Okresy zamknięcia stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa ogłasza się w Ostrzeżeniach Nawigacyjnych, nadawanych w serwisie informacyjnym VTS oraz na żądanie użytkowników.  
3. Granice stref okresowo zamykanych dla żeglugi i rybołówstwa publikowane są na mapach morskich oraz w Wiadomościach Żeglarskich.

**§ 35. 1.** Niezależnie od powyższych przepisów, w przypadku wystąpienia poważnego wypadku morskiego lub dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, bezpieczeństwa życia na morzu lub ochrony środowiska, Służba VTS może czasowo zmienić organizację ruchu, określoną w niniejszych przepisach oraz ogłosić dowolną strefę w obszarze VTS jako Strefę Wyłączonej dla Żeglugi.

2. Każdy statek, który w czasie ogłoszenia Strefy Wyłączonej dla Żeglugi znajdował się w niej i nie jest zaangażowany w akcję związaną z wypadkiem, zobowiązany jest niezwłocznie opuścić Strefę Wyłączonej dla Żeglugi na żądanie służby VTS.

3. Wyłączenie akwenu dla żeglugi statków odbywa się poprzez ogłoszenie przez służbę VTS na kanale roboczym VTS i jeżeli nie określono granic czasowych, obowiązuje aż do odwołania.

## **Rozdział V**

### **Ograniczona widzialność**

**§ 36. 1.** W przypadku ograniczenia widzialności poniżej 0.5 Mm Służba VTS nadaje ostrzeżenie o aktualnych warunkach widzialności, wymaga stosowania w obszarze VTS przez wszystkie statki postanowień prawideł 19 i 35 m.p.z.z.m i informuje o możliwości korzystania ze służby asysty nawigacyjnej

2. Żaden statek zobowiązany zgodnie z Konwencją SOLAS 74 do posiadania radaru, nie może nawigować w obszarze VTS w warunkach widzialności ograniczonej poniżej 0.5 Mm, jeśli nie posiada w pełni sprawnego radaru, chyba że uzyska zgodę służby VTS.

## **Rozdział VI**

### **Statki szczególne i statki stwarzające zagrożenie**

**§ 37. 1.** Służba VTS jest upoważniona do zmiany organizacji ruchu lub zatrzymania ruchu statków szczególnych i statków stwarzających zagrożenie oraz skierowania tych statków na wyznaczone pozycje postoju lub kotwiczenia, w przypadku odmowy przyjęcia statków stwarzających zagrożenie przez port lub powstania warunków utrudniających bezpieczną nawigację. Warunki utrudniające bezpieczną nawigację oznaczają:

- 1) ograniczenie widzialności poniżej 0,5 mili morskiej;
- 2) zagrożenie bezpieczeństwa statków lub obiektów portowych.

2. Kapitan każdego statku zobowiązany jest zgłosić natychmiast do służby VTS, zgodnie z informacją przedstawioną w załączniku 2, wszystkie znane mu fakty, które mogą sprawić, że jego statek może zostać uznany za stwarzający zagrożenie.

3. Kapitan każdego statku, na którym doszło do wydostania się lub nieuniknione jest wydostanie się za burtę ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających w jakiegokolwiek formie lub opakowaniu, powinien:

- 1) bezzwłocznie zgłosić ten fakt służbie VTS na kanale roboczym VTS lub wszelkimi innymi dostępnymi środkami komunikacji;
- 2) natychmiast zatrzymać statek w bezpiecznej pozycji;
- 3) do czasu podjęcia akcji walki z zanieczyszczeniem przez wyspecjalizowane służby statek powinien zablokować wszelkimi dostępnymi środkami możliwość wydostawania się substancji lub ładunków za burtę;
- 4) podjąć działania zgodnie z Okrętowym Planem Zapobiegania Rozlewom Olejowym lub Okrętowym Planem Zapobiegania Rozlewom Substancji Niebezpiecznych (jeśli posiada)
- 5) wykorzystywać środków chemicznych za burtą statku jedynie po uzyskaniu wyraźnego pozwolenia udzielonego przez prowadzącego akcję walki z zanieczyszczeniem.

4. Zabrania się odgazowywania zbiornikowców, chemikaliowców i gazowców w obszarze VTS bez zgody służby VTS.

## **Rozdział VII**

### **Kotwiczenie, pilotaż, zestawy holownicze w obszarze VTS**

**§ 38. 1.** Zabronione jest kotwiczenie statków awizowanych w miejscach innych niż wyznaczone kotwicowiska,

z wyjątkiem sytuacji awaryjnych w celu uniknięcia: zderzenia, wejścia na mieliznę, uszkodzenia innego statku, znaku nawigacyjnego, obiektu lądowego lub jakiegokolwiek innej instalacji morskiej lub przybrzeżnej.

2. W sytuacjach awaryjnych statek powinien zakotwiczyć w miarę możliwości z dala od systemów rozgraniczenia ruchu lub torów wodnych i jak najszybciej powiadomić o miejscu i przyczynie kotwiczenia służbę VTS oraz wystawić właściwe światła i znaki nawigacyjne zgodnie z przepisami m.p.z.z.m.

Po ustaniu przyczyny awaryjnego kotwiczenia statek powinien jak najszybciej opuścić miejsce awaryjnego kotwiczenia i powiadomić o tym fakcie służbę VTS.

3. Uzgadniając Plan Podróży VTS, o miejscu kotwiczenia informuje statek awizowany:

- 1) służba VTS - dla statków przybywających do portów Zatoki Gdańskiej;
- 2) służba ruchu kapitanatu portu - dla statków opuszczających porty Zatoki Gdańskiej.

4. Postanowienia ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do statków zajętych w obszarze VTS pracami hydrograficznymi, badawczymi, podwodnymi, hydrotechnicznymi, pogłębiarskimi, układaniem, obsługą lub podnoszeniem kabli, rurociągów lub oznakowania nawigacyjnego. Statki takie mogą po uzyskaniu zgody służby VTS na prowadzenie wyżej wymienionych prac pozostawać na kotwicy do zakończenia czynności związanych z tymi pracami. Służba VTS powinna być każdorazowo informowana przez takie statki o ich pozycji, pozycji kotwic i przebiegu prac aż do ich zakończenia.

5. Każdy statek awizowany oraz wymieniony w ust. 4 w przypadku kotwiczenia w obszarze VTS powinien:

- 1) powiadomić służbę VTS po rzuceniu kotwicy;
- 2) utrzymywać nasłuch na kanale roboczym VTS podczas pozostawania na kotwicy;
- 3) uzyskać zgodę służby VTS na odkotwiczenie i włączenie się do ruchu;
- 4) powiadomić służbę VTS w momencie odkotwiczenia.

**§ 39. 1.** Wszystkie statki obowiązane do korzystania lub zamierzające skorzystać z usług pilota portowego, powinny w chwili składania raportu na wejściu w obszar VTS potwierdzić żądanie pilota do służby VTS.

2. Uzgadniając Plan Podróży VTS, służba VTS przekazuje statkom zdążającym do portów instrukcje o miejscu i czasie brania pilota portowego.

3. Przekazywanie kapitanowi statku znajdującego się w obszarze VTS jakichkolwiek instrukcji o zmianie czasu lub miejsca przekazania pilota może być dokonywane wyłącznie na kanale roboczym VTS, za pośrednictwem służby VTS. Powyższe nie dotyczy łączności związanej z przekazywaniem pilota na statek lub ze statku.

4. Szczegółowe warunki pilotażu portowego określają przepisy odrębne.

5. Służba VTS może nakazać statkowi korzystanie z usług pilota na obszarze VTS poza portami, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa a w szczególności, gdy statek taki jest statkiem stwarzającym zagrożenie.

6. Statek korzystający z usług pilota pełnomorskiego powinien zgłosić ten fakt służbie VTS podczas składania meldunku przed wejściem w obszar VTS.

7. Kapitan statku korzystającego z usług pilota w obszarze VTS nie jest zwolniony od przestrzegania niniejszych przepisów VTS.

**§ 40. 1.** Jakiegokolwiek zespoły holownicze powinny otrzymać zgodę od służby VTS na wejście w obszar VTS, informując dodatkowo o typie jednostki holowanej, rodzaju i długości holu.

2. Jeżeli właściwości zestawu holowniczego powodują jego ograniczoną zdolność manewrową, kapitan statku holowniczego powinien zgłosić ten fakt do służby VTS przy składaniu meldunku przed wejściem w obszar VTS.

3. Kapitan każdego statku holowniczego powinien zapewnić, aby w każdym momencie operacji holowania, odpowiednie urządzenia i sprzęt holowniczy były na burcie celem bezpiecznego manewrowania, cumowania i odcumowania, biorąc pod uwagę właściwości manewrowe zestawu holowniczego i warunki pogodowe.

4. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem lub przekazaniem innemu holownikowi jest zabronione.

## **Rozdział VIII**

### **Zgłoszenie spodziewanego przybycia statku (ETA)**

**§ 41. 1.** Armator, agent lub kapitan każdego statku awizowanego zmierzającego do portu w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni zobowiązany jest zgłosić do Centrum VTS informacje



zgodnie z ust. 2 i ust. 3:

- 1) przynajmniej 24 godziny przed przybyciem (72 godziny dla zbiornikowców z ładunkami niebezpiecznymi lub nieodgazowanymi po ich przewozie - 48 godzin dla zbiornikowców odgazowanych) lub
- 2) najpóźniej w czasie gdy statek opuszcza poprzedni port, jeśli podróż trwa mniej niż 24 godziny, lub
- 3) jeśli port zawinięcia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży, tak szybko, jak tylko ta informacja jest dostępna.

2. Zgłoszenie spodziewanego przybycia statku (ETA) przekazywane zgodnie z ust. 1 powinno zawierać wszystkie informacje określone znacznikami: A, G, I, P, T, U, W, X zgodnie z tabelą kodu przekazywanej informacji przedstawioną w załączniku nr 2 oraz powinno być przekazywane za pośrednictwem systemu PHICS lub w przypadku jego niedostępności pocztą elektroniczną, faksem lub telefonicznie.

3. Dla statku zobowiązanego zgodnie z Konwencją SOLAS do postanowień Kodeksu ISPS należy przekazać stosownie do ust. 1 dodatkowo informacje w zakresie ochrony statku. za pośrednictwem systemu PHICS lub w przypadku jego niedostępności pocztą elektroniczną, faksem lub telefonicznie.

4. Armator, agent lub kapitan statku awizowanego zobowiązany jest powiadomić służbę VTS w przypadku zmiany spodziewanego czasu przybycia statku o więcej niż 2 godziny lub odwołania wejścia statku do portu.

5. Dokonanie za pomocą systemu PHICS zgłoszenia do Kapitanatu Portu w zakresie zgodnym z treścią § 41 ust 1-3 jest równoznaczne ze spełnieniem wymogów niniejszego rozdziału

## **Rozdział IX**

### **Zgłoszenie towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających**

**§ 42. 1.** Armator, agent lub kapitan statku przewożącego towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, opuszczającego port położony w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, zobowiązany jest zgłosić do Centrum VTS informacje, o których mowa w ust. 3 poniżej najpóźniej w momencie wyjścia statku z portu.

2. Armator, agent lub kapitan statku przewożącego towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, zdążającego do portu lub kotwicowiska położonego w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni przekazuje do Centrum VTS informacje, o których mowa w ust. 3 najpóźniej w chwili opuszczenia przez statek portu ładunku takich towarów.

3. Zgłoszenie towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających powinno zawierać wszystkie poniższe informacje:

- 1) dane ogólne:
  - a) dane identyfikacyjne statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, numer MMSI);
  - b) przynależność państwową statku;
  - c) nazwę portu przeznaczenia;
  - d) nazwę portu, w którym dokonano ładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających;
  - e) przewidywany czas wyjścia z portu wyjścia (ETD) i przewidywany czas przybycia do portu przeznaczenia (czas lokalny ETA);
  - f) plan zamierzonej trasy podróży;
  - g) liczbę wszystkich osób na pokładzie statku;
- 2) dane o towarach i armatorze:
  - a) prawidłową nazwę techniczną przewożonego towaru
  - b) numer identyfikacji towaru UN (Organizacji Narodów Zjednoczonych), jeżeli istnieje,
  - c) klasę szkodliwości towaru określoną według klasyfikacji przyjętej przez IMO w Kodeksach: IMDG, IBC, IGC,
  - d) klasę statku określoną przez IMO według Kodeksu INF,
  - e) kategorię szkodliwości substancji określoną według załącznika II i III do Konwencji MARPOL 1973/78,
  - f) ilość towarów i ich lokalizację na statku, a jeżeli towary te są przewożone w ładunkowych jednostkach transportowych - znaki identyfikacyjne tych opakowań,
  - g) oświadczenie, że statek posiada listę lub manifest albo odpowiedni plan ładunkowy, określający szczegóły dotyczące ilości oraz lokalizacji na statku przewożonych towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających;
  - h) dane o armatorze, i/lub o podmiocie eksploatującym statek, takie jak: jego nazwa, siedziba, adres, telefon, faks, e-mail;

i) adres podmiotu, pod którym można otrzymać bardziej szczegółowe informacje o statku i przewożonym ładunku.

4. Zgłoszenie towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających powinno być przekazywane za pośrednictwem systemu PHICS lub w przypadku jego niedostępności pocztą elektroniczną, faksem lub telefonicznie.

5. Dyrektor Urzędu Morskiego może zwolnić statek z obowiązku każdorazowego zgłoszenia ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli odbywa on regularne rejsy na tej samej trasie pomiędzy portami leżącymi w polskich obszarach morskich i dla każdego rejsu, informacja określona w ust. 3 jest dostępna niezwłocznie dla służby VTS na jej żądanie, 24 godziny na dobę.

6. Dokonanie za pomocą systemu PHICS zgłoszenia do Kapitanatu Portu w zakresie zgodnym z treścią § 42 ust 1-4 jest równoznaczne ze spełnieniem wymogów niniejszego rozdziału

## **Rozdział X**

### **Meldunki Ruchu Statków i Zezwolenia Ruchu**

**§ 43.** 1. Wszystkie statki wchodzące w obszar VTS i znajdujące się w obszarze VTS zobowiązane są do składania stosownych meldunków zgodnie z tabelami systemu meldunkowego określonymi w załączniku Nr 2.

2. W momencie wejścia z morza w obszar VTS, kapitan każdego statku awizowanego zobowiązany jest złożyć zgodnie z systemem GDANrEP meldunek (SP) do Centrum VTS oraz złożyć oświadczenie, że jego statek posiada zdolność żeglugową na całą podróż w obszarze VTS, jego wyposażenie nawigacyjne jest w pełni sprawne oraz że Plan Podróży VTS został przygotowany zgodnie z § 16. Następnie statek awizowany zobowiązany jest do składania stosownych meldunków pozycyjnych (PR). Pozycje punktów meldunkowych oraz kanały robocze VHF składania meldunków są określone na mapach morskich, zaś jakiegokolwiek ich zmiany będą publikowane w Wiadomościach Żeglarskich.

3. Statek posiadający urządzenie AIS działające zgodnie z § 15 może dokonać skróconego meldunku (SP) zawierającego nazwę statku lub sygnał wywoławczy i numer IMO statku, liczbę wszystkich osób na statku, oraz potwierdzenie przewożenia ładunków niebezpiecznych i zanieczyszczających.

4. Statki awizowane zobowiązane są tuż po wyjściu z przystani lub z portu innego niż Gdynia lub Gdańsk dokonać zgłoszenia do służby VTS podając informacje zgodnie z tabelą meldunkową w załączniku 2.

5. Niezależnie od obowiązku wymienionego w ust. 1-4, każdy statek zobowiązany jest przed wejściem w obszar portu i przed odcumowaniem od nabrzeża w porcie/odkotwiczeniem w kotwicowiska portu złożyć meldunek do służby ruchu właściwego kapitanatu/bosmanatu portu i uzyskać zezwolenie ruchu zgodnie z przepisami portowymi.

6. Wszystkie statki nie awizowane wyposażone w urządzenia łączności VHF zamierzające przeciąć tor kierunkowy lub wejść na tor kierunkowy Systemów Rozgraniczenia Ruchu, zobowiązane są do uzyskania zgody od operatora VTS na wykonanie takiego manewru.

7. Statki wymienione w pkt od 1 do 3 poniżej nie mogą wejść w obszar VTS, ani opuścić miejsca zacumowania lub zakotwiczenia w obszarze VTS bez zezwolenia ruchu, wydanego przez służbę VTS.

Są to:

- 1) statki awizowane;
- 2) statki stwarzające zagrożenie;
- 3) statki obłożone zakazem wejścia do portów państw-stron Memorandum Paryskiego decyzją organu inspekcji państwa portu;

**§ 44.** 1. Bez zezwolenia ruchu służby VTS zabrania się wykonywania poniższych czynności specjalnych:

- 1) bunkrowania statków lub zdawania nieczystości ze statków;
- 2) wywożenia i usuwania do morza urobku uzyskanego przy pogłębianiu akwenów;
- 3) zatapiania jakichkolwiek materiałów;
- 4) wydobywania mienia zatopionego lub pływającego;
- 5) eksploatacji zasobów mineralnych;
- 6) wystawiania lub zdejmowania jakichkolwiek znaków nawigacyjnych;
- 7) przeprowadzania prób statków;
- 8) opuszczania na wodę łożdzi ze statków;

- 9) przeprowadzania ćwiczeń ratowniczych i zwalczania rozlewów;
- 10) przeładunku towarów i przekazywania osób ze statków poza miejscami do tego wyznaczonymi;
- 11) organizowania masowych imprez sportowych lub żeglarskich;
- 12) prac hydrotechnicznych;
- 13) budowy sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń;
- 14) prac pogłębiarskich;
- 15) prac hydrograficznych;
- 16) badań naukowych morza i dna morskiego;
- 17) pływonurkowania rekreacyjnego;
- 18) przeszukiwania wraków statków;
- 19) prac podwodnych;
- 20) kładzenia kabli, rurociągów;
- 21) usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych.

2. Każdy statek lub w przypadku grupy statków, statek koordynujący (lub odpowiednio brzegowy koordynator) przed podjęciem czynności wymienionych w ust. 1 oraz po ich zakończeniu zobowiązany jest złożyć zgodnie z załącznikiem Nr 2 meldunek specjalny (SR) do Centrum VTS podając swoją identyfikację oraz typ prac i miejsce ich wykonywania oraz prowadzić ciągły nasłuch na kanale roboczym VTS podczas trwania tych czynności.

3. Zasady udzielania zezwoleń przez uprawnione organy na wykonywanie czynności specjalnych wymienionych w ust. 1 określają odrębne przepisy.

**§ 45.** Wszystkie statki nieawizowane mogą uczestniczyć w dobrowolnym systemie meldunkowym, zgłaszając do Centrum VTS na kanale roboczym VTS:

- 1) nazwę, sygnał wywoławczy;
- 2) całkowitą ilość osób na burcie;
- 3) port przeznaczenia.

**§ 46.** Okręty Marynarki Wojennej RP oraz jednostki pływające Straży Granicznej i Policji nie są zobowiązane do podawania meldunków zawierających szczegółowe informacje o jednostce, a jedynie jej przynależność i identyfikację ułatwiającą służbie VTS wywołanie dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w obszarze systemu VTS. Jeśli taki okręt lub jednostka pływająca nie może nawiązać łączności ze służbą VTS na kanale roboczym VTS ze względu na charakter wykonywanego zadania, informacje powyższe może przekazać oficer operacyjny odpowiedniej służby.

## **Rozdział XI**

### **Procedury i Meldunki Awaryjne**

**§ 47.** Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do wszystkich statków w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, z wyłączeniem obszarów portów morskich.

W obszarze powyższym służba VTS pełni serwis asysty morskiej zgodnie z wytycznymi Rezolucji IMO A.950(23), w tym również zgodnie z odrębnymi przepisami, serwis związany z realizacją zadań mających na celu udzielenie statkom miejsca schronienia.

**§ 48. 1.** Kapitan każdego statku, powinien niezwłocznie poinformować Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni za pośrednictwem służby VTS o jakimkolwiek zdarzeniu lub wypadku, który może mieć wpływ na bezpieczeństwo życia ludzkiego, bezpieczeństwo i ochronę żeglugi, ochronę środowiska lub organizację ruchu morskiego.

2. W szczególności kapitan każdego statku, który:

- 1) doznał zagrożenia bezpieczeństwa ochrony statku lub, na którym doszło do ataku terrorystycznego, piractwa, ciężkiego naruszenia prawa;
- 2) doznał kolizji z innym statkiem, obiektem lądowym lub oznakowaniem nawigacyjnym;
- 3) wszedł na mieliznę lub dotknął dna morskiego;
- 4) doznał awarii lub uszkodzeń, które spowodowały lub mogą spowodować, że będzie statkiem stwarzającym zagrożenie w znaczeniu niniejszych przepisów;

- 5) utracił za burtą ładunki niebezpieczne w opakowaniach, włącznie z ładunkowymi jednostkami transportowymi zawierającymi ładunki niebezpieczne, lub gdy taka utrata jest nieunikniona;
- 6) dokonał rozlewu oleju (Załącznik I MARPOL 73/78) lub szkodliwych substancji przewożonych luzem (Załącznik II MARPOL 73/78) oraz gdy rozlew taki jest nieunikniony;
- 7) dokonał uwolnienia za burtę substancji szkodliwych w opakowaniach, włącznie z ładunkowymi jednostkami transportowymi zawierającymi substancje, które według Kodeksu IMDG są szkodliwe dla środowiska morskiego (Załącznik III MARPOL 73/78) lub uwolnienie takie jest nieuniknione;
- 8) zauważył plamę materiałów zanieczyszczających lub dryfujące na morzu kontenery lub opakowania powinien tak szybko jak to jest możliwe poinformować służbę VTS na kanale roboczym VTS lub w jakikolwiek inny sposób o wyżej wymienionym zdarzeniu podając informacje zgodnie z postanowieniami rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.851(20).

**§ 49. 1.** W przypadku zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska w obszarze, wskazanym w § 47, służba VTS może na polecenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni przekazać kapitanowi statku stwarzającemu takie zagrożenie nakaz, zawierający:

- 1) opuszczenie polskich obszarów morskich przez statek;
- 2) ograniczenie ruchu statku lub skierowanie go na określony kurs - niniejsze wymaganie nie wpływa na odpowiedzialność kapitana za bezpieczną nawigację statku;
- 3) przeholowanie, ratowanie statku lub przeprowadzenie niezbędnych napraw;
- 4) przejście do miejsca schronienia;
- 5) wyładowanie we wskazanym miejscu substancji zanieczyszczających.

2. Operator, armator, kapitan statku i właściciel niebezpiecznych lub zanieczyszczających ładunków przewożonych na statku zobowiązują się pozostawać w kontakcie ze służbą VTS na jej żądanie, w celu zminimalizowania konsekwencji wypadku lub katastrofy na morzu.

**§ 50.** Armator każdego statku pasażerskiego w razie jakiegokolwiek wypadku lub zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów zobowiązany jest niezwłocznie przekazać służbie VTS na jej żądanie informacje objęte rejestracją w systemie rejestracji pasażerów należącym do takiego armatora.

**§ 51. 1.** Każda osoba prowadząca lub koordynująca akcję poszukiwania i ratownictwa zobowiązana jest niezwłocznie poinformować Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni za pośrednictwem służby VTS o jakimkolwiek wypadku związanym z zagrożeniem lub utratą życia ludzkiego a następnie składać stosowne raporty sytuacyjne o zdarzeniu aż do zakończenia akcji.

2. Każda osoba prowadząca lub koordynująca akcję zwalczania rozlewów olejowych lub substancji zanieczyszczających zobowiązana jest niezwłocznie poinformować Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni za pośrednictwem służby VTS o szczegółach takiego zdarzenia a następnie składać stosowne raporty sytuacyjne aż do zakończenia akcji.

**§ 52. 1.** W przypadku, gdy doznane uszkodzenia lub awaria statku mają lub mogą mieć wpływ na zdolność żeglugową kapitan takiego statku nie może podejmować dalszej żeglugi bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, z wyjątkiem opuszczenia systemów rozgraniczenia ruchu oraz zakotwiczenia dla zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i statku.

2. Kapitan statku, który doznał awarii powinien podporządkować się instrukcjom służby VTS co do kursów nad dnem, prędkości nad dnem, tras przejścia, miejsca postoju lub kotwiczenia oraz wszelkich dodatkowych poleceń określonych szczególnymi okolicznościami wydarzenia.

3. W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statku kapitan powinien skierować statek, jeżeli to jest możliwe, poza tor wodny na płytszą wodę.

4. Kapitan statku, który utracił za burtą statku kotwice, łańcuch kotwiczny, linę stalową, śrubę okrętową lub jakikolwiek przedmiot o wymiarach lub charakterystyce mogącej mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu i kotwiczenia statków powinien podać do służby VTS: pozycję utraconego przedmiotu, jego charakterystykę. Przedmioty powyższe powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły.

**§ 53.** Kapitan każdego statku powinien bezzwłocznie zgłaszać służbie VTS, wszelkie stwierdzone lub

zaobserwowane awarie lub defekty oznakowania nawigacyjnego na obszarze VTS oraz wszelkie zaobserwowane niebezpieczeństwa nawigacyjne jak: dryfujący łód, wraki lub inne obiekty; silne oblodzenie statku, wiatr o sile 10 w skali Beauforta i większej nie objęty ostrzeżeniem lub widzialność ograniczoną poniżej 0,5 mili morskiej nie ogłoszoną w serwisie informacyjnym VTS.

## Rozdział XII

### Serwis informacyjny, asysty nawigacyjnej, organizacji ruchu

**§ 54.** 1. Serwis informacyjny jest to usługa świadczona przez służbę VTS w celu zapewnienia, by istotna informacja była dostępna na czas dla użytkowników systemu i posłużyła do wspomagania procesu decyzyjnego na burcie statku w zakresie bezpieczeństwa żeglugi w obszarze VTS.

2. Informacja udostępniana w serwisie informacyjnym może dotyczyć w szczególności:

- 1) pozycji, zamiarów, manewrów, identyfikacji statków;
- 2) obszarów zagęszczenia ruchu statków;
- 3) ruchu statków stwarzających zagrożenie i ograniczonych swym zanurzeniem;
- 4) zalecanej trasy przejścia oraz status akwenów okresowo zamykanych dla żeglugi i rybołówstwa
- 5) miejsc i akwenów na których prowadzone są prace mające wpływ na bezpieczeństwo nawigacji;
- 6) zamknięcia akwenów i portów;
- 7) bezpieczeństwa i ochrony żeglugi;
- 8) ostrzeżeń nawigacyjnych;
- 9) stanu oznakowania nawigacyjnego i radionawigacyjnego;
- 10) prognoz, warunków rzeczywistych i ostrzeżeń hydrometeorologicznych;
- 11) warunków lodowych
- 12) wstrzymania serwisu pilotażu lub serwisu VTS;
- 13) zmian i uzupełnień w serwisach świadczonych przez VTS.

3. Serwis informacyjny świadczony jest przez służbę VTS na kanale roboczym VTS lub na zapasowym kanale VTS, po zapowiedzi na kanale roboczym.

4. Czasy transmisji komunikatów stałego serwisu informacyjnego - ostrzeżeń nawigacyjnych i prognoz pogody dostępne są w publikacjach nautycznych. Pozostałe informacje serwisu informacyjnego przekazywane są przez służbę VTS w zależności od sytuacji nawigacyjnej w obszarze VTS oraz na żądanie użytkowników.

5. Transmisje informacji są poprzedzane zapowiedzią na kanale 16 VHF z podaniem kanału roboczego na którym będą przekazane. Wszystkie statki nawigujące w obszarze systemu powinny słuchać zapowiedzianych transmisji.

**§ 55.** 1. Serwis asysty nawigacyjnej jest to usługa doradztwa świadczona przez służbę VTS w celu wspomagania procesu decyzyjnego na statku w zakresie bezpieczeństwa żeglugi w obszarze VTS i kontroli efektów wykonania podjętych na statku decyzji.

2. Asysta nawigacyjna udzielana jest za pośrednictwem łączności VHF na podstawie informacji radarowej w sytuacjach, gdy:

- 1) służba VTS uzna ją za konieczną dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska w obszarze VTS;
- 2) na żądanie kapitana statku awizowanego w przypadku szczególnie złych warunków pogodowych, ograniczonej widzialności, zmian w serwisie pilotażu;
- 3) na żądanie kapitana każdego statku w przypadku niebezpieczeństwa grożącego statkowi.

3. Asysta nawigacyjna będzie udzielana statkom tylko wtedy, jeśli statek został jednoznacznie zidentyfikowany na ekranie radarowym VTS i ciągłość śledzenia zidentyfikowanego w ten sposób statku jest zachowana podczas całego procesu asysty nawigacyjnej.

4. Zapewnienie asysty nawigacyjnej dla statku nie jest usługą pilotażu i nie zwalnia kapitana od osobistej odpowiedzialności za prowadzenie bezpiecznej nawigacji jego statku.

5. Początek i koniec asysty nawigacyjnej powinien być wyraźnie ogłoszony na kanale łączności, na którym jest udzielana przez statek żądający asysty lub służbę VTS i potwierdzony przez drugą z tych stron.

6. Informacja nawigacyjna udzielana dla statku podczas asysty nawigacyjnej przez służbę VTS może dotyczyć:

- 1) kursu na dnem i prędkości nad dnem statku;

- 2) pozycji w stosunku do linii rozgraniczającej lub strefy rozgraniczającej systemu rozgraniczenia ruchu, w stosunku do zalecanej trasy lub stałych punktów nawigacyjnych;
- 3) pozycji, zamiarów i identyfikacji innych statków w pobliżu;
- 4) ostrzeżeń dla pojedynczych statków w przedmiocie ich niebezpiecznych parametrów ruchu.

7. Kapitan każdego statku po odebraniu informacji lub ostrzeżenia dotyczącego parametrów ruchu statku, powinien niezwłocznie porównać kurs, prędkość i pozycję swego statku z odebranymi w informacji lub ostrzeżeniu.

8. Asysta nawigacyjna udzielana przez służbę VTS jest bezpłatna.

**§ 56.** 1. Serwis organizacji ruchu jest to usługa świadczona przez służbę VTS w celu zapobieżenia sytuacjom nadmiernego zagęszczenia ruchu morskiego oraz w celu zapewnienia bezpiecznego i efektywnego ruchu statków w obszarze VTS.

2. Przekazywanie jakichkolwiek instrukcji dotyczących organizacji ruchu statków awizowanych w obszarze VTS dozwolone jest jedynie na kanale roboczym VTS, za pośrednictwem służby VTS.

3. Kapitan każdego statku awizowanego w obszarze VTS zobowiązany jest wykonać instrukcje organizacji ruchu dla jego statku otrzymane od służby VTS. Instrukcje takie będą wskazywały wynik działań, jakie statek powinien podjąć pozostawiając decyzję, co do sposobu ich wykonania kapitanowi statku. Instrukcje takie mogą zawierać polecenia ograniczenia prędkości statku w celu osiągnięcia wyznaczonych punktów drogi na określony czas, mogą dotyczyć ograniczeń w wyprzedzaniu określonych statków oraz zezwoleń na włączenie się do ruchu.

4. Serwis organizacji ruchu opiera się na wcześniejszym planowaniu ruchu statków awizowanych, w oparciu o:

- 1) obowiązkowy system meldunkowy statków na liniach i w punktach zgłoszeniowych;
- 2) obowiązkowe zgłoszenie statku (ETA) i zgłoszenie spodziewanego czasu wyjścia statku (ETD);
- 3) przydział trasy ruchu w obszarze VTS którą statek powinien podążać;
- 4) przydział miejsca kotwiczenia lub postoju;
- 5) system zezwoleń na włączenie się do ruchu.

## **Rozdział XIII**

### **Ochrona portów i żegluga**

**§ 57.** 1. Służba VTS pełni w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni rolę Regionalnego Punktu Kontaktowego w rozumieniu postanowień Kodeksu ISPS, wykonując następujące zadania:

- 1) przyjmowanie zgłoszeń wstępnych w zakresie informacji o ochronie statków zgodnie z rozdziałem VIII;
- 2) informowanie statków o aktualnym poziomie ochrony w obiektach portowych;
- 3) informowanie o sposobach kontaktowania się z oficerami ochrony obiektów portowych;
- 4) udzielania statkom porad w zakresie ochrony;
- 5) odbiór alertów ochrony statku i alarmowanie właściwych służb.

2. Statek w chwili składania meldunku wejścia w obszar VTS powinien poinformować służbę VTS o aktualnym poziomie ochrony statku oraz zostanie poinformowany o aktualnym poziomie ochrony obiektu portowego, do którego zmierza.

3. Jeżeli poziom ochrony statku jest niższy niż poziom ochrony obiektu portowego to statek powinien dostosować swój poziom ochrony do poziomu ochrony obowiązującego w obiekcie portowym.

4. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ochrony statku, kapitan statku, jeżeli okoliczności na to pozwalają, powinien niezwłocznie powiadomić służbę VTS za pomocą jakiegokolwiek dostępnego środka łączności. Jeśli w wiadomości takiej użyty jest tekst otwarty należy w miarę możliwości użyć sformułowania "Security Alert".

5. Armator statku, którego statek doznał zagrożenia bezpieczeństwa ochrony w obszarze, o którym mowa w ust. 1, zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić służbę VTS, podając wszystkie okoliczności takiego zdarzenia, a następnie powinien pozostawać w kontakcie ze służbą VTS na jej żądanie.

## **Rozdział XIV**

### **Działania w przypadku szczególnie złych warunków pogodowych**

**§ 58.** 1. Służba VTS może udzielić statkowi pozwolenia na kotwiczenie w celu schronienia na obszarze VTS, w

przypadku zaistnienia szczególnie złych warunków pogodowych, mogących mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi statku.

2. Jeśli Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni uzna, że w przypadku szczególnie złych warunków pogodowych lub stanu morza statek może powodować poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego lub zanieczyszczenia obszarów żeglugowych lub strefy brzegowej, to może za pośrednictwem służby VTS:

- 1) powiadomić kapitana statku znajdującego się w danym rejonie portu oraz zamierzającego wejść lub wyjść z tego portu, o stanie morza i warunkach pogodowych oraz, jeśli to potrzebne i możliwe, o zagrożeniach jakie mogą one nieść dla statku, ładunku, załogi i pasażerów;
- 2) nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie, może podjąć wszelkie inne stosowne środki, łącznie z zaleceniem lub zakazem wejścia w obszar VTS, wydanym dla poszczególnego statku lub statków w ogóle, do czasu gdy zostanie ustalone, że nie istnieje już ryzyko dla życia ludzkiego lub środowiska.

3. Kapitan statku powinien poinformować armatora o odpowiednich środkach lub zaleceniach, o których mowa w ust. 2. Nie wpływają one jednak na decyzję kapitana opartą na jego profesjonalnym osądzie odpowiednio do postanowień Konwencji SOLAS 74. W przypadku, gdy decyzja podjęta przez kapitana statku nie jest zgodna ze środkami, o których mowa w ust. 2, informuje on o swej decyzji służbę VTS

4. Odpowiednie działania lub zalecenia, o których mowa w ust. 2 będą oparte na stanie morza i prognozach pogody dostarczanych przez wykwalifikowaną służbę informacji meteorologicznej.

5. Kapitanowie statków, obowiązani są przed rozpoczęciem żeglugi w obszarze VTS zapoznać się z aktualnymi warunkami pogodowymi i aktualną oraz przewidywaną na najbliższy okres czasu prognozą meteorologiczną ogłoszoną w komunikatach radiowych.

6. Kapitanowie statków wymienionych w ust. 5, podejmują decyzję o rozpoczęciu żeglugi w obszarze VTS na podstawie warunków wymienionych w posiadanych dokumentach bezpieczeństwa statków i warunków pogodowych.

## **Rozdział XV**

### **Postanowienia końcowe**

**§ 59.** 1. Traci moc zarządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Nr 10 z dnia 6 maja 2005 r. w sprawie Przepisów Służby Kontroli Ruchu Statków (Służby VTS) (DZ. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 65, poz. 1214 z 2006 r. Nr 62, poz. 1279 z 2008 r. Nr 24, poz. 727, Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego Nr 57, poz. 819 z 2006 r. Nr 73, poz. 1330 z 2008 r. Nr 2, poz. 60).

2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 2008 r. oraz podlega ogłoszeniu w Dziennikach Urzędowych Województw Pomorskiego i Warmińsko Mazurskiego. Informacja o zarządzeniu będzie opublikowana w wydawnictwie Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej "Wiadomości Żeglarskie".

## **ZAŁĄCZNIKI**

### **ZAŁĄCZNIK Nr 1**

#### **SYSTEMY ROZGRANICZENIA RUCHU NA PODEJŚCIACH DO POLSKICH PORTÓW NA ZATOCE GDAŃSKIEJ**

##### **SYSTEM ROZGRANICZENIA RUCHU "WSCHÓD"**

System Rozgraniczenia Ruchu (TSS) "Wschód" składa się z:

- dwóch torów kierunkowych o szerokości 1.0 mili morskiej każdy;
- jednej środkowej strefy rozgraniczenia ruchu o szerokości 0.5 mili morskiej podzielonej na dwie części: północno-wschodnią i południowo-zachodnią;
- jednej linii rozgraniczającej łączącej dwie części środkowej strefy rozgraniczenia ruchu.

Rzeczywistymi kierunkami żeglugi są:

- tor w kierunku portu, 163° od granicy systemu na otwartym morzu do punktu zwrotu wyznaczonego poprzez pławę ZN, następnie 206° do południowej granicy systemu wyznaczonej poprzez pławę ZS na

- północny-wschód od pozycji brania pilota do Gdańska Portu Północnego.
- tor w kierunku otwartego morza, 026° aż do punktu zwrotu wyznaczonego poprzez pławę ZN; następnie 343° do granicy systemu na otwartym morzu.
- Opis systemu rozgraniczenia ruchu (poniższe współrzędne podane są w układzie odniesienia WGS-84):
- a) Północno-wschodnia strefa rozgraniczenia ruchu wyznaczona przez linię łączącą następujące pozycje geograficzne:
 

(1) 54° 40'.43 N	019° 03'.79 E
(2) 54° 40'.57 N	019° 04'.61 E
(3) 54° 37'.33 N	019° 06'.28 E
(4) 54° 37'.19 N	019° 05'.46 E
  - b) Południowo-zachodnia strefa rozgraniczenia ruchu wyznaczona przez linię łączącą następujące pozycje geograficzne:
 

(5) 54° 36'.47 N	019° 05'.36 E
(6) 54° 36'.26 N	019° 06'.13 E
(7) 54° 26'.45 N	018° 58'.03 E
(8) 54° 26'.67 N	018° 57'.25 E
  - c) Linia rozgraniczenia ruchu łącząca następujące pozycje geograficzne:
 

(9) 54° 37'.26 N	019° 05'.87 E
(10) 54° 36'.80 N	019° 06'.10 E (pława ZN)
(11) 54° 36'.36 N	019° 05'.74 E
  - d) Tor kierunkowy dla statków płynących w kierunku portu pomiędzy strefą (linią) rozgraniczenia ruchu i linią łączącą następujące pozycje geograficzne:
 

(12) 54° 40'.15 N	019° 02'.15 E
(13) 54° 36'.90 N	019° 03'.81 E
(14) 54° 27'.10 N	018° 55'.71 E
  - e) Tor kierunkowy dla statków płynących w kierunku otwartego morza pomiędzy strefą (linią) rozgraniczenia ruchu i linią łączącą następujące pozycje geograficzne:
 

(15) 54° 40'.86 N	019° 06'.26 E
(16) 54° 36'.69 N	019° 08'.39 E
(17) 54° 26'.02 N	018° 59'.57 E

### **SYSTEM ROZGRANICZENIA RUCHU "ZACHÓD"**

System Rozgraniczenia Ruchu (TSS) "Zachód" składa się z:

- dwóch torów kierunkowych o szerokości od 0.75 do 0.5 mili morskiej (północno - wschodnia część TSS) rozdzielonych linią rozgraniczenia ruchu;
- dwóch torów kierunkowych o szerokości 0.5 mili morskiej rozdzielonych linią rozgraniczenia ruchu i podzielonych na dwie części (południowo-zachodnią i zachodnią);
- jednego obszaru zwiększonej uwagi;
- jednej przyległej strefy ruchu przybrzeżnego

Rzeczywistymi kierunkami żeglugi są:

- tor w kierunku portu, 205° od granicy systemu na otwartym morzu do punktu zwrotu wyznaczonego poprzez pławę HEL (północno-wschodnia część TSS), następnie 221° aż do punktu zwrotu przy pławie GN w obszarze zwiększonej uwagi, a z tej pozycji:
- 221° do południowo-zachodniej granicy systemu oznaczonej pławą NP na północny - wschód od pozycji brania pilota do portu Gdańsk Nowy Port; lub
- 092° do zachodniej granicy systemu oznaczonej pławą GD na wschód od pozycji brania pilota do portu Gdynia
- tor w kierunku otwartego morza: 041° (południowo-zachodnia część TSS dla statków opuszczających Gdańsk Nowy Port) lub 272° (zachodnia część TSS dla statków opuszczających port Gdynia) do punktu zwrotu oznaczonego pławą GN w obszarze zwiększonej uwagi, następnie 041° aż do punktu zwrotu przy pławie HEL, następnie 025° do granicy systemu na otwartym morzu.

Opis systemu rozgraniczenia ruchu (poniższe współrzędne podane są w układzie odniesienia WGS-84):



Część północno-wschodnia:

f) Linia rozgraniczenia ruchu łącząca następujące pozycje geograficzne:

(18) 54° 40'.00 N	018° 57'.00 E
(19) 54° 36'.30 N	018° 54'.00 E
(20) 54° 35'.43 N	018° 53'.29 E (pława HEL)
(21) 54° 35'.10 N	018° 52'.80 E
(22) 54° 32'.40 N	018° 48'.74 E

g) Tor kierunkowy dla statków płynących w kierunku portu pomiędzy linią rozgraniczenia ruchu i linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

(23) 54° 40'.32 N	018° 55'.84 E
(24) 54° 36'.62 N	018° 52'.84 E
(25) 54° 35'.43 N	018° 52'.15 E
(26) 54° 32'.73 N	018° 48'.09 E

h) Tor kierunkowy dla statków płynących w kierunku otwartego morza pomiędzy linią rozgraniczenia ruchu i linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

(27) 54° 39'.68 N	018° 58'.16 E
(28) 54° 35'.98 N	018° 55'.16 E
(29) 54° 34'.77 N	018° 53'.45 E
(30) 54° 32'.07 N	018° 49'.39 E

Obszar zwiększonej uwagi:

i) Obszar zwiększonej uwagi ograniczony linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

(31) 54° 32'.07 N	018° 49'.39 E
(32) 54° 32'.40 N	018° 48'.74 E
(33) 54° 32'.73 N	018° 48'.09 E
(34) 54° 32'.44 N	018° 46'.22 E
(35) 54° 31'.94 N	018° 46'.20 E
(36) 54° 31'.45 N	018° 46'.17 E
(37) 54° 31'.12 N	018° 46'.81 E
(38) 54° 30'.79 N	018° 47'.46 E
(39) 54° 31'.56 N	018° 48'.61 E

Część południowo-zachodnia:

j) Linia rozgraniczająca łącząca następujące pozycje geograficzne:

(40) 54° 31'.12 N	018° 46'.81 E
(41) 54° 28'.48 N	018° 42'.84 E

k) Tor kierunkowy dla statków płynących w kierunku portu pomiędzy linią rozgraniczenia ruchu i linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

(42) 54° 31'.45 N	018° 46'.17 E
(43) 54° 28'.81 N	018° 42'.20 E

l) Tor kierunkowy dla statków płynących w kierunku otwartego morza pomiędzy linią rozgraniczenia ruchu i linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

(44) 54° 30'.79 N	018° 47'.46 E
(45) 54° 28'.15 N	018° 43'.49 E

Część zachodnia:

m) Linia rozgraniczenia ruchu łącząca następujące pozycje geograficzne:

(46) 54° 31'.94 N	018° 46'.20 E
(47) 54° 32'.04 N	018° 41'.10 E

n) Tor kierunkowy dla statków płynących w kierunku portu pomiędzy linią rozgraniczenia ruchu i linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

(48) 54° 32'.44 N	018° 46'.22 E
(49) 54° 32'.54 N	018° 41'.13 E

o) Tor kierunkowy dla statków płynących w kierunku otwartego morza pomiędzy linią rozgraniczenia ruchu i linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

(50) 54° 31'.45 N	018° 46'.17 E
-------------------	---------------

(51) 54° 31'.54 N                      018° 41'.07 E

p) Strefa ruchu przybrzeżnego:

Strefa ruchu przybrzeżnego jest ustanowiona na wodach pomiędzy wewnętrzną granicą północno-wschodniej i zachodniej części systemu rozgraniczenia ruchu "ZACHÓD" i przyległym brzegiem polskim i ograniczona:

- od północy linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

(23) 54° 40'.32 N                      018° 55'.84 E

(52) 54° 40'.32 N                      018° 44'.85 E

- od zachodu linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

(49) 54° 32'.54 N                      018° 41'.13 E

(53) 54° 41'.66 N                      018° 41'.13 E

Zalecana trasa przepływu pomiędzy pławami GD i NP

1. Zalecana trasa przepływu jest ustanowiona pomiędzy następującymi pozycjami geograficznymi:

(54) 54° 32'.05 N                      018° 39'.84 E (pława GD)

(55) 54° 27'.90 N                      018° 42'.05 E (pława NP)

2. Rzeczywistym kierunkiem żeglugi jest 163° - 343°

Zalecana trasa przepływu pomiędzy pławami GN i PP

1. Zalecana trasa przepływu jest ustanowiona pomiędzy następującymi pozycjami geograficznymi:

(56) 54° 31'.56 N                      018° 48'.61 E (okolica pławy GN)

(57) 54° 28'.23 N                      018° 54'.54 E

(58) 54° 25'.88 N                      018° 54'.54 E (okolica pławy PP)

2. Rzeczywistymi kierunkami żeglugi są: 134° - 314° i 000° - 180°.

## ZAŁĄCZNIK Nr 2

### OBOWIĄZKOWY SYSTEM ZGŁASZANIA STATKÓW NA PODEJŚCIACH DO PORTÓW POLSKICH NA ZATOCE GDAŃSKIEJ (GDANREP)

1. Obowiązkowy System Zgłaszania Statków "GDANREP" ustanowiony został Rezolucją Międzynarodowej Organizacji Morskiej MSC.249(83) na podejściach do portów polskich na wodach Zatoki Gdańskiej i dotyczy wszystkich statków pasażerskich wszystkich statków zajętych holowaniem i statków towarowych o pojemności brutto 150 i więcej.

Zgłoszenia powinny być dokonywane głosowo, drogą radiową na kanale roboczym VHF służby Centrum VTS "Zatoka Gdańska". Statek może zdecydować, z uwagi na poufność danych, aby przekazać zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi tą część zgłoszenia, która określa informację o ładunku, za pomocą środków niewerbalnych przed wejściem w obszar działania systemu zgłoszeniowego.

2. Format raportu

Znaczniki, które mają być używane w systemie GDANrEP pochodzą z formatu podanego w paragrafie 2 do załącznika do rezolucji IMO A.851(20).

Identyfikator systemu: GDANrEP (SP)(PR)(FR)

3. Treść, pozycje i zasady dokonywania zgłoszeń:

Rodzaj meldunku	Pozycja i zasady zgłaszania meldunku	Treść informacji Statki awizowane
Odbiorca		
Plan Podróży (SP) Centrum VTS	Z chwilą przepływania przez linię zgłoszeniową (na wejściu w obszar systemu)	A, C lub D, E, F, G, I, O, P, Q lub R, T, W, X
Pozycyjny (PR) Centrum VTS	Z chwilą przejścia trawersu pławy "HEL" lub "ZN" (na wejściu i wyjściu)	A, C lub D,
Pozycyjny (PR) Centrum VTS	Przed wyjściem z obszaru redy portu Gdynia lub Gdańsk	A, C lub D,

<b>Końcowy (FR)</b> Centrum VTS	Z chwilą przepływania przez linię zgłoszeniową (na wyjściu z obszaru systemu)	A, C lub D
Inne raporty		
<b>Awaryjny (ER)</b> Centrum VTS	Przy zdarzeniu lub wypadku w obszarze VTS, który może mieć wpływ na bezpieczeństwo lub ochronę żeglugi, ochronę środowiska lub organizację ruchu morskiego /*	A, C lub D, G, I, Q, X
<b>Meldunek o ładunkach niebezpiecznych (DG)</b> Centrum VTS	Przy zdarzeniu z uwolnieniem lub możliwym uwolnieniem za burtę ładunków niebezpiecznych w opakowaniach, włącznie z ładunkowymi jednostkami transportowymi zawierającymi ładunki niebezpieczne.	A, B, C lub D, M, P, Q, R, S, T, U, X
<b>Meldunek o ładunkach szkodliwych (HS)</b> Centrum VTS	Przy zdarzeniu z wylaniem lub możliwym wylaniem oleju (Załącznik I MARPOL 73/78) lub szkodliwych substancji przewożonych luzem (Załącznik II MARPOL 73/78)	A, B, C lub D, E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, X
<b>Meldunek o substancjach szkodliwych dla środowiska morskiego (MP)</b> Centrum VTS	Przy zdarzeniu z uwolnieniem lub możliwym uwolnieniem za burtę substancji szkodliwych w opakowaniach, włącznie z ładunkowymi jednostkami transportowymi zawierającymi substancje, które według kodu IMDG są szkodliwe dla środowiska morskiego (Załącznik III MARPOL 73/78)	A, B, C lub D, M, P, Q, R, S, T, U, X
<b>Uwagi:</b>	/* a) każdy wypadek lub zdarzenie mające wpływ na bezpieczeństwo statku, takie jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia, wadliwe działanie lub awaria, zalanie lub przesunięcie ładunku, każde uszkodzenie kadłuba lub uszkodzenia elementów konstrukcyjnych statku; b) każdy wypadek lub zdarzenie, które zagraża bezpieczeństwu morskiemu, taki jak uszkodzenia, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdatność do żeglugi lub każde uszkodzenia wpływające na system napędowy lub urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności; c) każdą sytuację narażającą na zanieczyszczenie wód lub brzegu, taką jak usuwanie lub zagrożenie usuwaniem produktów zanieczyszczających do morza; d) każdą zauważoną plamę materiałów zanieczyszczających i dryfujące na morzu kontenery lub opakowania; e) zaobserwowane awarie lub defekty oznakowania nawigacyjnego f) wszelkie zaobserwowane niebezpieczeństwa nawigacyjne jak: dryfujący łód, wraki lub inne objekty; silne oblodzenie statku, wiatr o sile 10 w skali Beaufort'a i większej nie objęty ostrzeżeniem lub widzialność ograniczona poniżej 0,5 mili morskiej.	

### Współrzędne geograficzne punktów meldunkowych Obowiązkowego Systemu Zgłaszania Statków "GDANREP" (WGS-84)

Lp.	Szerokość geogr. N	Długość geogr. E	Kierunek ruchu	Kanał VHF
1.	54-35.58	018-52.82	221°	71
2.	54-35.23	018-53.76	025°	71
3.	54-36.76	019-04.67	206°	71
4.	54-36.66	019-07.51	343°	71
5.	54-31.70	018-40.70	092°	71
6.	54-28.10	018-42.90	041°	71
7.	54-25.30	018-54.80	077°	71

INNE OBOWIĄZKOWE ZGŁOSZENIA STATKÓW NA POLSKICH WODACH WEWNĘTRZNYCH NA ZATOCE

## GDAŃSKIEJ

- Zgodnie z przepisami portowymi i przepisami VTS wszystkie statki znajdujące się na wodach polskich wodach wewnętrznych na Zatoce Gdańskiej zobowiązane są do składania zgłoszeń jak podano w poniższej tabeli. Zgłoszenia powinny być dokonywane głosowo, drogą radiową na kanale roboczym VHF służby ruchu właściwego Kapitanatu Portu lub odpowiednio służby VTS. Statek może zdecydować, z uwagi na poufność danych, aby przekazać zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi tą część zgłoszenia, która określa informację o ładunku, za pomocą środków niewerbalnych przed wejściem w obszar działania systemu zgłoszeniowego.
- Format raportu  
Znaczniki, które mają być używane w treści zgłoszeń pochodzą z formatu podanego w paragrafie 2 do załącznika do rezolucji IMO A.851(20).
- Treść, pozycje i zasady dokonywania zgłoszeń:

Rodzaj meldunku	Pozycja i zasady zgłaszania meldunku	Treść informacji Statki zobowiązane
Odbiorca		
<b>Pozycyjny (PR)</b> Kapitanat Portu docelowego	Przed wejściem w obszar redy portu lub kotwicowiska	A, C lub D Wszystkie statki
<b>Przybycia (AR)</b> Kapitanat Portu	Tuż po zacumowaniu w porcie lub zakotwiczeniu na kotwicowisku portu	A, Nazwa nabrzeża lub kotwicowiska Wszystkie statki
<b>Zgłoszenie wyjścia (DR)</b> Kapitanat Portu	Tuż przed odcumowaniem od nabrzeża w porcie/odkotwiczeniem z kotwicowiska portu	A, I, O, P, W Wszystkie statki
<b>Zgłoszenie wyjścia (DR)</b> Centrum VTS	Tuż po wyjściu z przystani lub z portu innego niż Gdynia lub Gdańsk	A, I, O, P, W Statki awizowane
<b>Specjalny (SR)</b> Centrum VTS	Statek zajęty w obszarze VTS czynnościami specjalnymi /* lub w przypadku grupy statków, statek koordynujący przed podjęciem prac i po ich zakończeniu	A, C lub D, Typ prac i miejsce ich wykonywania Wszystkie statki
<b>Uwagi:</b>	/* czynności specjalne dotyczą: bunkrowania statków lub zdawania nieczystości ze statków, wywożenia i usuwania do morza urobku uzyskanego przy pogłębianiu akwenów, zatapiania jakichkolwiek materiałów, wydobywania mienia zatopionego lub pływającego, eksploatacji zasobów mineralnych, wystawiania lub zdejmowania jakichkolwiek znaków nawigacyjnych, przeprowadzania prób statków, opuszczania na wodę łodzi ze statków, przeprowadzania ćwiczeń ratowniczych i zwalczania rozlewów, przeładunku towarów i przekazywania osób ze statków, prac pogłębiarskich, prac hydrograficznych, pletwonurkowania rekreacyjnego, przeszukiwania wraków statków, prac podwodnych, kładzenia kabli lub rurociągów, prac hydrotechnicznych, budowy sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń, usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych, organizowania masowych imprez sportowych lub żeglarskich, badań naukowych morza i dna morza.	

**Współrzędne geograficzne punktów meldunkowych do służby dyżurnej Kapitanatów Portów zgodnie z przepisami portowymi (WGS-84):**

Lp	Szerokość geogr. N	Długość geogr. E	Kierunek ruchu	Kanał VHF
1	54-32.30	018-40.80	272°	12 Kapitanat Portu Gdynia
2	54-28.60	018-42.30	221°	14 Kapitanat Portu Gdańsk
3	54-26.90	018-56.90	246°	14 Kapitanat Portu Gdańsk

### KOD PRZEKAZYWANEJ INFORMACJI

Znacznik	Funkcja	Wymagane informacje
A (Alfa)	Statek	Nazwa statku, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO i numer MMSI, bandera
B (Bravo)	Data i czas zdarzenia	Sześciocyfrowa grupa: dzień miesiąca (dwie pierwsze cyfry), godziny i minuty (cztery następne cyfry)
C (Charlie)	Pozycja	Czterocyfrowa grupa: szerokość w stopniach i minutach z dodaniem "N" oraz grupą pięciocyfrową: długość geograficzna w stopniach i minutach z dodaniem "E"
D (Delta)	Pozycja	Namiar rzeczywisty (pierwsze trzy cyfry) i odległość w milach morskich od wyraźnie rozpoznawalnego znaku na lądzie (podać nazwę znaku)
E (Echo)	Kurs rzeczywisty	Trzycyfrowa grupa
F (Foxtrot)	Prędkość	Trzycyfrowa grupa (węzły i dziesiąte części węzła)
G (Golf)	Ostatni port	Nazwa ostatniego portu zawinięcia statku
I (India)	Port przeznaczenia, przewidywany czas przybycia (ETA), przewidywany czas wyjścia (ETD)	Nazwa portu, przewidywana data i czas przybycia (grupa jak w B), przewidywana data i czas wyjścia (grupa jak w B)
L (Lima)	Trasa ruchu	Informacja o zamierzonej trasie ruchu statku
M (Mike)	Łączność radiowa	Nazwy radiostacji/częstotliwości nasłuchu
N (November)	Następny meldunek	Data i czas następnego meldunku (grupa jak w B)
O (Oscar)	Zanurzenie maksymalne	Aktualne zanurzenie maksymalne w metrach - czterocyfrowa grupa (metry i centymetry)
P (Papa)	Ładunek	Rodzaj i ilość ładunku na burcie statku
Q (Quebec)	Usterki, uszkodzenia i inne ograniczenia	Krótkie dane dotyczące usterek, uszkodzeń i awarii lub innych ograniczeń mających wpływ na bezpieczeństwo statku i/lub środowiska
R (Romeo)	Ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, które wydostały się za burtę	Krótkie dane dotyczące rodzaju zanieczyszczenia lub ładunków niebezpiecznych, które wydostały się za burtę z podaniem pozycji zdarzenia (grupa jak w C lub D)
S (Sierra)	Pogoda	Krótkie dane o aktualnie panujących warunkach hydrometeorologicznych panujących w miejscu zdarzenia
T (Tango)	Agent	Pełna nazwa i szczegółowe dane (wraz z numerami telefonów) przedstawiciela statku i/lub armatora
U (Uniform)	Wielkość i typ statku	Dane dotyczące długości, szerokości, tonażu i typu statku
W (Whiskey)	Osoby na pokładzie statku	Podać liczbę wszystkich osób na burcie statku
X (X-ray)	Uwagi	Inne informacje, w tym obowiązkowo: - właściwości i szacowana ilość paliwa okrętowego dla statków przewożących powyżej 5.000 ton paliwa okrętowego

**Przypisy:**

<sup>1)</sup> § 13 zmieniony przez § 1 zarządzenia porządkowego nr 8 z dnia 30 lipca 2008 r. (Pomor.2008.91.2356) zmieniającego nin. zarządzenie porządkowe z dniem 14 sierpnia 2008 r.