Zarządzenie Przepisy portowe

Pomor.2025.4922 t.j. z dnia 2025.12.22

Status: Akt obowiązujący

Wersja od: 22 grudnia 2025r.

tekst jednolity

Wejście w życie:
1 sierpnia 2018 r.

ZARZĄDZENIE Nr 9
DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

z dnia 16 lipca 2018 r.

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 oraz z 2025 r. poz. 409, 1535 i 1668) oraz art. 84 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883 i 1535) zarządza się co następuje:

CZĘŚĆ I.
PRZEPISY OGÓLNE

Rozdział 1.
Przepisy wstępne

§ 1. Przepisy zarządzenia, zwane dalej przepisami portowymi regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa ruchu statków, utrzymania porządku na obszarze morskich portów oraz korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, będących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

§ 2.

1. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani, kotwicowisk

położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi.

2. Granice morskich portów, przystani i ich red określają odrębne przepisy.

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

§ 4.

1. W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie prawidła m.p.z.z.m., chyba że przepisy niniejszego zarządzenia stanowią inaczej.

2. W zakresie bezpieczeństwa ruchu zbiornikowców oraz terminali przeładunkowych ropy naftowej i jej pochodnych, gazów płynnych luzem a także wszelkich substancji chemicznych stwarzających zagrożenie dla życia i środowiska, mają zastosowanie przepisy odrębne oraz wymagania określone w instrukcjach bezpiecznej obsługi i instrukcjach technologicznych

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

§ 6. W rozumieniu niniejszego zarządzenia poniższe określenia oznaczają:

1) "m.p.z.z.m." - przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. poz. 106);

2) "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 i V oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji wraz z załącznikiem I sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101 i 102, z 2016 r. poz. 1979, z 2017 r. poz. 1449, z 2018 r. poz. 1714 i 1970, z 2020 r. poz. 2118, z 2021 r. poz. 1905, z 2022 r. poz. 842, 2211 i 2537, z 2023 r. poz. 2033 oraz z 2025 r. poz. 634);

3) "Konwencja SOLAS 74" - przepisy międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 oraz z 2017 r. poz. 142);

4) "IMDG Code" - międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;

5) "IMSBC Code" - międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;

6) "IGC Code" - międzynarodowy kodeks gazowców;

7) "IBC Code" - międzynarodowy kodeks chemikaliowców;

8) "obszar portu morskiego" - obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym, zwany dalej portem oraz zewnętrzny obszar wodny, zwany dalej redą;

9) "kotwicowisko" - wyznaczony obszar wodny postoju statku na kotwicy;

10) "tor wodny" - część drogi wodnej o określonej głębokości i szerokości, odpowiednio oznakowanej i opublikowanej w wydawnictwach nawigacyjnych;

11) "armator" - pojęcie zgodne z definicją Prawidła 1.2 Rozdziału IX konwencji SOLAS;

12) "urządzenia portowe" - wszelkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji portu lub dla użytku ogólnego;

13) "użytkownicy" - osoby fizyczne, prawne lub jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, władające nieruchomościami jak właściciel, współwłaściciel, użytkownik wieczysty lub posiadające nieruchomości w zarządzie trwałym, użytkowaniu albo władające nieruchomością na podstawie innego tytułu prawnego;

14) "towary i substancje niebezpieczne":
– towary niebezpieczne według IMDG Code, niebędące częścią wyposażenia statku,
– towary niebezpieczne w postaci stałych ładunków masowych, określonych w części A-1 rozdziału VII konwencji SOLAS i IMSBC Code,
– niebezpieczne substancje ciekłe określone w Rozdziale 17 Kodeksu IBC,
– gazy ciekłe określone w Rozdziale 19 Kodeksu IGC,
– towary, co do przewozu, których określono odpowiednie warunki zgodnie z paragrafem 1.1.3 Kodeksu IBC lub paragrafem 1.1.6 Kodeksu IGC;

15) "łatwopalne substancje niebezpieczne" - substancje niebezpieczne, których temperatura zapłonu wynosi 60°C i poniżej według próby w tyglu zamkniętym;

16) "substancje zanieczyszczające":
– oleje określone w Załączniku I do Konwencji MARPOL,
– szkodliwe substancje płynne określone w Załączniku II do Konwencji MARPOL,
– substancje szkodliwe określone w Załączniku III do Konwencji MARPOL;

17) Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy dla Portów Polskich (National Single Window) zwany dalej NSW - elektroniczny system zbierania i gromadzenia informacji o statkach przewożących pasażerów, ładunki w tym ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające;

18) informacja dotycząca identyfikacji statku - podstawowe informacje o statku, takie jak nazwa (o ile statek posiada),sygnał rozpoznawczy oraz nr IMO statku lub Morski Radiowy Numer Identyfikacyjny MMSI;

19) statek służby państwowej specjalnego przeznaczenia - to statek używany wyłącznie do

inspekcji i pomiarów hydrograficznych, ratowania życia na morzu, zwalczania rozlewów olejowych i substancji szkodliwych lub zanieczyszczających środowisko morskie, obsługi oznakowania nawigacyjnego, wykonywania ustawowych zadań służby celnej, zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów, łamania lodów;

20) "formularz zgłoszenia wstępnego" informacja o ochronie statku - formularz stanowiący załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie wzoru formularza zgłoszenia wstępnego (Dz. U. poz. 268);

21) formularze sprawozdawcze - formularze stanowiące załącznik do Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie formularza ewidencyjnego oraz formularzy sprawozdawczych dla statków morskich (Dz. U. poz. 761 oraz z 2023 r. poz. 261);

22) "jacht" - oznacza jacht morski lub śródlądowy w rozumieniu art. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883).

§ 7.

1. Korzystanie z morskich portów dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w niniejszym zarządzeniu, zwanym dalej "przepisami portowymi" oraz w przepisach odrębnych.

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

§ 8.

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawuje Kapitan Portu.

2. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o Kapitanie Portu lub kapitanacie portu należy przez to odpowiednio rozumieć również bosmana portu lub bosmanat portu.

3. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych, z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w zakresie ochrony środowiska i utrzymania czystości na obszarach portowych sprawuje także Główny Inspektor Ochrony Środowiska Urzędu Morskiego w Gdyni.

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

§ 9.

1. Kapitan Portu ma prawo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa lub ochrony środowiska.

2. O ograniczeniu albo zamknięciu ruchu Kapitan Portu zawiadamia:

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

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

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

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

§ 10.

1. Wszystkie osoby korzystające z portów i ich urządzeń obowiązane są do zachowania porządku, przedsięwzięcia środków ostrożności dla zachowania bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, szkód wzajemnych oraz szkód w środowisku naturalnym.

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

3. Osoby przebywające z innych powodów na obszarze portu obowiązane są do zachowania porządku i ostrożności.

§ 11.

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

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

§ 12.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki oraz na place, do magazynów i innych obiektów portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.

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

§ 13.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie zagrożeniom życia i zdrowia ludzkiego, środowiska naturalnego, niebezpieczeństwom zagrażającym statkom, urządzeniom portowym i ładunkom oraz zwracania się, w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.
2. Osoby przebywające na terenie portu obowiązane są stosować się do poleceń, o których mowa w ust. 1.
3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczeństwa, porządku portowego i ochrony środowiska są natychmiast wykonalne, chyba że termin ich realizacji został wyraźnie określony.

§ 14.

1. Za przestrzeganie przepisów portowych odpowiedzialny jest użytkownik obszaru portu morskiego.
2. Za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku odpowiedzialny jest kapitan (kierownik) statku.

Rozdział 2.

Światła, znaki dzienne, sygnały dźwiękowe i zasady ruchu statków

§ 15. O ile niniejsze przepisy nie stanowią inaczej, światła, znaki i sygnały powinny być zgodne z przepisami m.p.z.z.m. i międzynarodowego kodu sygnałowego.

§ 16. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Urzędu Morskiego, Policji i Urzędu Celnego, gdy pełnią służbę, mogą w celu zwrócenia na siebie uwagi oprócz świateł i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać:

1) światło błyskowe niebieskie, widoczne dookoła widnokręgu;
2) dodatkowo w dzień flagę służbową według ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

§ 17. Statki przewożące towary niebezpieczne klasy I według IMDG Code albo łatwopalne substancje niebezpieczne luzem, lub nieodgazowane po ich przewozie powinny oprócz świateł i znaków, przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:

1) światło czerwone, widoczne dookoła widnokręgu;
2) dodatkowo w dzień flagę "B" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

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

§ 19.

1. Każdy statek zacumowany w porcie powinien od zachodu do wschodu słońca jak również od wschodu do zachodu słońca podczas ograniczonej widzialności włączyć oświetlenie zewnętrzne.
2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części światło białe, niezależnie od świateł określonych w ust. 1.
3. Urządzenie statku wystające poza jego burtę powinno być oznaczone w nocy światłem białym.
4. Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien w nocy wywiesić nad nią światło białe.
5. Na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, stosuje się następujące sygnały ostrzegawcze:
   1) w nocy: czerwone światło;
   2) w dzień: czerwony walec.
6. O zastosowaniu sygnałów, o których mowa w ust. 5, powiadamia się kapitanat portu.

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

§ 21. Statek, na którym wybuchł pożar niezależnie od powiadomienia kapitanatu portu i straży pożarnej obowiązany jest nadawać sygnał złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego (..-) powtarzanych z przerwami nie większymi niż jedna minuta nadawany przy pomocy syreny, gwizdka albo buczka, lub nieprzerwanie bić w dzwon okrętowy. Sygnały powinny być nadawane do chwili przybycia jednostki straży pożarnej.

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

1) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (.-..);
2) dla wezwania holownika: dwa długie, dwa krótkie (--..);
3) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (-.-.);
4) żądanie zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (.-.-);

5) żądanie zmniejszenia szybkości holowania: cztery krótkie (....);

6) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, dwa długie, jeden krótki (.--.);

7) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (-...-);

8) dla wezwania o włączenie VHF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (-.-).

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

§ 24.

1. Statek, który zamierza przeciąć tor wodny, powinien ustąpić z drogi statkowi, który nawiguje na torze wodnym.

2. Obracanie statku w obszarze portu morskiego można wykonywać wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych (na obrotnicach). W uzasadnionych przypadkach kapitanat portu może wyrazić zgodę na wykonanie obracania w innym miejscu.

§ 25.

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

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

§ 26.

1. Miejsce kotwiczenia statku wyznacza kapitanat portu.

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

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

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

5. Statek zmuszony do zakotwiczenia na torze wodnym powinien w miarę możliwości unikać kotwiczenia w linii nabieżnika i świateł sektorowych oraz niezwłocznie powiadomić kapitanat portu o swej pozycji i przyczynie kotwiczenia. Statek taki powinien opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym, gdy tylko stanie się to wykonalne.

6. Postanowienia ust. 1-4 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym. Statki te nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z tymi pracami.

7. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny w porozumieniu z kapitanatem portu oznaczyć miejsca rzucenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,8 m wyposażonymi w nocy w pomarańczowe światło błyskowe.

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

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

§ 28.

1. Zabrania się:

   1) przesuwania pław nawigacyjnych, beczek cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego;

   2) manewrowania statkiem w sposób mogący spowodować przesunięcie lub uszkodzenie urządzeń oznakowania nawigacyjnego, o których mowa w pkt 1.

2. Kapitan (kierownik) statku obowiązany jest powiadomić niezwłocznie kapitanat portu o każdym przypadku przesunięcia lub uszkodzenia urządzeń oznakowania nawigacyjnego, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

§ 29. Zabrania się na obszarze portu przeprowadzania prób stateczności statku oraz urządzeń napędowych bez zgody Kapitana Portu.

§ 30.

1. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą obiekty holowane o długości powyżej 50 m przed rozpoczęciem żeglugi na obszarze portu, wejściem z morza do portu oraz wejściem na tor wodny obowiązane są posiadać zgodę Kapitana Portu, określającą warunki, na jakich mogą uprawiać żeglugę na tych akwenach.

2. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą obiekty holowane o długości 50 m i mniejszej mogą uprawiać żeglugę na obszarze portu po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu na to zgody kapitanatu portu.

3. W warunkach ograniczonej widzialności poruszanie się zespołów holowniczych na obszarze portu wymaga zgody Kapitana Portu.

§ 31. Statek zbliżający się do pogłębiarki powinien, w razie wątpliwości, wystarczająco wcześniej uzgodnić z nią na kanale roboczym VHF kapitanatu portu sposób jej bezpiecznego ominięcia.

§ 32.

1. Statek nie może wejść do portu bez zgody Kapitana Portu, jeżeli istnieje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności gdy:

1) przewozi towary niebezpieczne klas 1, 6.2, 7 według IMDG Code, albo jest to zbiornikowiec przewożący ładunki niebezpieczne:

a) oleje wymienione w załączniku I do Konwencji MARPOL 1973/78,

b) ładunki chemiczne wymienione w załączniku II Konwencji MARPOL 1973/78,

c) skroplone gazy węglowodorowe i ciekłe gazy chemiczne wymienione w Międzynarodowym kodeksie gazowców lub w międzynarodowym kodeksie chemikaliowców;

2) holuje wraki;

3) posiada przecieki kadłuba albo na którym w czasie podróży miał miejsce pożar;

4) jest nadmiernie przegłębiony lub wykazuje niebezpieczny przechył;

5) z powodu doznanych uszkodzeń spowodować może zanieczyszczenie środowiska;

6) nie posiada świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinien je posiadać;

7) jest przeładowany w stosunku do dopuszczalnych linii ładunkowych dla danego statku lub w stosunku do dopuszczalnego zanurzenia przy danym nabrzeżu.

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

3. Wprowadzenie/wyprowadzenie do portu/z portu jednostek pływających, których parametry kadłuba przekraczają parametry kadłuba statku charakterystycznego (parametry największego statku, który zgodnie z projektem może być obsługiwany przy stanowisku cumowniczym) dla danego stanowiska cumowniczego w aspekcie nośności budowli hydrotechnicznej, jej wyposażenia w urządzenia cumownicze i odbojowe, o zanurzeniu większym niż ustalono w Atlasie dopuszczalnych zanurzeń oraz jednostek pływających, których gabaryty przekraczają wartości przyjęte powszechnie jako przeciętne, może w uzasadnionych przypadkach nastąpić wyłącznie za zgodą i na warunkach określonych przez Kapitana Portu. Obowiązek powyższy dotyczy również zmiany miejsca postoju statku podczas pobytu w porcie.

§ 33.

1. Statki przewożące więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie mogą wyjść z portu ani wejść do portu, jeżeli nie posiadają certyfikatu zabezpieczenia finansowego dla statków przewożących olej lub jednorazowego zezwolenia na wyjście lub wejście do portu.

2. Tryb i warunki wydawania certyfikatów i zezwoleń, o których mowa w ust. 1 regulują odrębne przepisy.

Rozdział 3.

Pilotaż

§ 34. Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pilotażu trasowego i portowego.

§ 35.

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

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

§ 36.

1. Warunki pilotażu obowiązkowego określają przepisy szczegółowe zawarte w części II niniejszego zarządzenia.

2. Obowiązek korzystania z usług pilota bez względu na długość statku dotyczy:

   1) statków przewożących ładunki niebezpieczne określone w § 17 oraz nieodgazowanych po ich przewozie;

   2) statków przeładowanych lub nadmiernie przegłębionych, bądź wykazujących niebezpieczny przechył;

   3) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie środowiska;

   4) statków pasażerskich z wyjątkiem statków uprawiających żeglugę krajową o długości do 50 m.

3. Kapitan Portu może zwolnić na czas określony promy morskie przewożące ładunki niebezpieczne określone w niniejszych przepisach z obowiązku korzystania z usług pilota bez względu na długość promu.

4. Kapitan Portu może zwolnić na czas określony kapitana statku z obowiązku korzystania z usług pilota na obszarze całego portu lub jego części po spełnieniu określonych warunków. Zasady i warunki zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

§ 37.

1. Statek zwolniony z obowiązku korzystania z usług pilota przy zbliżaniu się do redy (kotwicowiska) powinien o tym powiadomić kapitanat portu drogą radiotelefoniczną.

2. Kapitan Portu może nakazać każdemu statkowi korzystanie z usług pilota, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa.

§ 38. Statek powinien wzywać pilota drogą radiową, przez VHF i niezależnie od tego może pokazywać sygnały zgodnie z międzynarodowym kodem sygnałowym.

§ 39.

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

2. (uchylony).

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

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

§ 40.

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

2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.

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

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

§ 42. Pilot powinien zawiadomić kapitanat portu o odcumowaniu, zacumowaniu i na żądanie kapitanatu portu podawać pozycje pilotowanego statku oraz niezwłocznie powiadomić o każdym wypadku lub incydencie pilotowanego statku, a następnie złożyć pisemny meldunek do kapitanatu portu.

§ 43.

1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe na obszarze od redy, kotwicowiska do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

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

Rozdział 4.

Holowanie

§ 44. Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe w zakresie uregulowanym niniejszymi przepisami.

§ 45.

1. Kapitan Portu może zwolnić statek lub akwen portu na określony czas od obowiązku korzystania z usług holowniczych lub wyrazić zgodę na użycie mniejszej liczby holowników niż określono w części II zarządzenia, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeżeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie.

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

   1) awarii steru strumieniowego lub urządzenia mającego wpływ na bezpieczne manewry;
   2) wyjścia ze stoczni po remoncie;
   3) zalodzenia basenów portowych uniemożliwiających bezpieczne manewrowanie;
   4) remontów i adaptacji stanowisk cumowniczych.

3. Kapitan Portu może nakazać użycie przez statek holownika lub większej liczby holowników, niż określono w przepisach części II niniejszego zarządzenia, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

4. Zwolnienia wymienione w ust. 1 są wydawane w formie decyzji jednorazowej lub rocznej.

§ 46. Wykonywanie usług holowniczych przez statki do tego nieprzeznaczone, bez zgody Kapitana Portu jest zabronione, z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 47.

1. Każdy zespół holowniczy na obszarze portu powinien być obsadzony wykwalifikowaną załogą do obsługi cum i lin holowniczych.

2. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych

urządzeń pływających bez własnego napędu kierownictwo zespołu holowniczego należy do kapitana (kierownika) holownika.

§ 48.

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze portu nie może wchodzić więcej niż jedna jednostka holowana, chyba, że Kapitan Portu wyrazi zgodę na holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole.
2. Asystę holowniczą statków bez własnego napędu określają niniejsze przepisy w części II.
3. Każdy zespół holowniczy powinien posiadać kierownika tego zespołu.

§ 49.

1. Bez polecenia lub zgody kierownika zespołu holowniczego, holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje, chyba że Kapitan Portu zdecyduje inaczej w przypadku holownika, pełniącego funkcję statku pożarniczego.
2. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kierownika zespołu holowniczego jedynie w wypadku niebezpieczeństwa grożącego holownikowi.

§ 50.

1. Statki o długości 70 m i więcej przewożące ładunki niebezpieczne, określone w § 17, obowiązane są korzystać z usług holowniczych:
   1) na wejściu do portu - od redy do zacumowania wewnątrz portu;
   2) na wyjściu z portu - od odcumowania do redy;
   3) przy każdej zmianie miejsca postoju wewnątrz portu z wyjątkiem przeciągania statku wzdłuż nabrzeża.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 Kapitan Portu określa każdorazowo liczbę holowników, które powinny być użyte przy holowaniu.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy części II niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.

§ 51.

1. Statki będące w budowie, remoncie, statki - magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne, lub nieodgazowane po ich przewozie obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.
2. Liny, o których mowa w ust. 1, powinny być obłożone na pachołach cumowniczych i

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

§ 52. Holowanie jednostki: po kolizji, kadłuby, jednostki w budowie, wraki i inne obiekty pływające, z załogą lub bez, powinny posiadać dokument bezpieczeństwa wystawiony przez administracje bandery lub instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Unię Europejską.

Rozdział 5.

Cumowanie

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

§ 54.

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych statków i urządzeń portowych.
2. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonywane tylko na polecenie kapitana (kierownika) statku.

§ 55. Na cumach muszą być założone tarcze przeciw szczurom.

§ 56.

1. Cumy powinny być zakładane wyłącznie na pachoły lub inne urządzenia do tego przeznaczone, w ten sposób, aby w razie potrzeby każda cuma mogła być łatwo rzucona w dowolnej kolejności.
2. Zabrania się cumowania statku w miejscach do tego nieprzeznaczonych.
3. Jeżeli zacumowanie jednostki przy określonym nabrzeżu nie jest możliwe, Kapitan Portu może określić dodatkowe warunki i wymagania, które statek musi spełnić, aby możliwe było zacumowanie przy nabrzeżu.

§ 57.

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawiania jednego statku przy burcie drugiego, to za zgodą Kapitana Portu, kapitan (kierownik) statku stojącego przy nabrzeżu powinien zezwolić na cumowanie do niego statku dostawionego.
2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.
3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu obowiązane są na polecenie kapitanatu portu zmniejszyć

odstępy do wskazanych granic.

§ 58.

1. Z wyjątkiem lin holowniczych, rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i po uprzednim zezwoleniu kapitanatu portu. Liny takie powinny być usunięte natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu.

2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona:

   1) w dzień: dwiema flagami czerwonymi;

   2) w nocy: dwoma światłami czerwonymi.

3. Znaki i światła, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2 powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny w odległości 3 m od siebie.

4. Postanowienia ust. 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny być zawsze w odpowiednim czasie opuszczone albo usunięte stosownie do poleceń Kapitana Portu przy zbliżaniu się innego statku.

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

§ 60.

1. Liczbę cumowników do obsługi statku w zależności od jego wielkości określa się w następujący sposób:

   1) odcumowanie:

      a) statek o długości od 40 m do 130 m - liczba cumowników od 1 do 2,

      b) statek o długości od 130,01 m do 200 m - liczba cumowników od 2 do 4,

      c) statek o długości powyżej 200 m - nie mniej niż 4;

   2) zacumowanie:

      a) statek o długości od 40 m do 130 m - liczba cumowników 2,

      b) statek o długości od 130,01 m do 200 m - liczba cumowników nie mniej niż 3,

      c) statek o długości powyżej 200 m - liczba cumowników nie mniej niż 4.

2. Cumownik przystępujący do cumowania/odcumowania statku powinien posiadać na sobie kask i

kamizelkę ratunkową.

Rozdział 6.

Porządek postoju statków. Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków

§ 61.

1. Kapitan (lub jego przedstawiciel) statku zmierzającego do portu polskiego obowiązany jest złożyć w systemie NSW informacje i formularze, o których mowa w ust. 2.

2. Informacje i formularze wymagane zgodnie z ust. 1 to:

   1) informacje o statku:

      a) nazwa, numer IMO, sygnał rozpoznawczy, typ statku, wymiary podstawowe (długość, szerokość, zanurzenie maksymalne na czas przybycia do portu),

      b) port przeznaczenia,

      c) spodziewany czas przybycia,

      d) spodziewany czas wyjścia,

      e) data ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego (w przypadku zbiornikowca przewożącego więcej niż 2000 t ładunków olejowych),

      f) informacja o ochronie statku formularz zgłoszenia wstępnego;

   2) wypełnione formularze sprawozdawcze:

      a) zgłoszenie ładunku,

      b) zgłoszenie zasobów statku,

      c) zgłoszenie rzeczy załogi,

      d) lista załogi,

      e) lista pasażerów,

      f) informacja o ładunkach niebezpiecznych,

      g) morska deklaracja zdrowia.

3. Kapitan statku (jego przedstawiciel) mają obowiązek złożyć formularze i informacje, o których mowa w ust. 2, z wyprzedzeniem, tj.:

   1) co najmniej 24 godziny przed przybyciem do portu;

   2) co najmniej 48 godzin przed przybyciem zbiornikowca;

   3) najpóźniej podczas opuszczania poprzedniego portu, jeżeli podróż ma trwać krócej, niż 24 godziny;

   4) gdy port przeznaczenia nie jest znany, lub zmienia się w czasie podróży niezwłocznie po uzyskaniu wiedzy o porcie przeznaczenia.

4. O ile przepisy szczegółowe części II niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej, statek nie może wejść do portu bez uzyskania zgody kapitanatu portu, udzielanej przy użyciu radiowych środków łączności na właściwym kanale roboczym VHF.

5. W celu uzyskania zgody na wejście do portu kapitan (kierownik) statku, po przybyciu na redę, powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu i zgłosić drogą radiotelefoniczną następujące dane:

1) nazwę statku, sygnał wywoławczy oraz nr IMO;

2) długość całkowitą statku, szerokość oraz zanurzenie, tonaż statku zgodnie z Międzynarodowym Świadectwem Pomiarowym;

3) rodzaj i ilość ładunku, w tym ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające;

4) upełnomocnionego agenta statku;

5) ostatni port zawinięcia statku;

6) ewentualnie inne dane wskazane przez kapitanat portu.

6. Kapitan statku ma obowiązek zgłosić czas zacumowania statku (ATA) do kapitanatu portu niezwłocznie po zakończeniu operacji.

7. Kapitan (kierownik statku) lub jego upoważniony przedstawiciel powinien po przybyciu statku do portu niezwłocznie złożyć za pomocą systemu NSW formularz sprawozdawczy - zgłoszenie ogólne statku oraz formularz ewidencyjny.

8. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej, na żądanie Kapitana Portu, należy przedłożyć oryginały dokumentów: certyfikat okrętowy, międzynarodowe świadectwo pomiarowe, certyfikaty bezpieczeństwa, linii ładunkowych, Certyfikat MARPOL, certyfikat zabezpieczenia finansowego, listę załogi i pasażerów, manifest ładunkowy.

9. Kapitan Portu ma prawo zatrzymać dokumenty bezpieczeństwa statku na czas jego postoju w porcie.

10. Wszystkie statki zobowiązane zgodnie z Konwencją SOLAS do posiadania statkowego urządzenia AIS, 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.

11. Informacja przekazywana przez statek za pośrednictwem AIS powinna być zgodna z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), pełna i aktualna.

12. W przypadku, gdy kapitan statku zdecyduje o wyłączeniu statkowego urządzenia AIS zobowiązany jest natychmiast powiadomić o tym kapitanat portu i Służbę VTS za pomocą dostępnych środków łączności, podając przyczynę wyłączenia.

§ 62.

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest po dokonaniu odprawy granicznej, celnej i sanitarnej i po złożeniu przez kapitana (lub upoważnionego przedstawiciela) statku w systemie NSW następujących wypełnionych formularzy sprawozdawczych:

1) zgłoszenie ogólne;
2) zgłoszenie ładunku;
3) zgłoszenie zasobów statku;
4) lista załogi;
5) lista pasażerów;
6) informacja o ładunkach niebezpiecznych.

2. Kapitan (kierownik) statku, który zawija do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny, z wyjątkiem statku żeglugi międzynarodowej, może przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie jego wyjście. Jeżeli statek zgłoszony do wyjścia zatrzyma się na dłużej niż 24 godziny kapitan (kierownik) statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

3. O ile przepisy szczegółowe części II zarządzenia nie stanowią inaczej, statek nie może odcumować i wyjść z portu bez uzyskania zgody kapitanatu portu, udzielanej przy użyciu radiowych środków łączności na właściwym kanale roboczym VHF.

4. W celu uzyskania zgody na odcumowanie i wyjście z portu kapitan (kierownik) statku, przed odcumowaniem, powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu i zgłosić drogą radiotelefoniczną następujące dane:

1) nazwę statku, sygnał wywoławczy oraz nr IMO;
2) aktualne zanurzenie statku;
3) następny port zawinięcia statku;
4) liczbę wszystkich osób na pokładzie statku;
5) informacje o ładunkach niebezpiecznych i zanieczyszczających.

5. Kapitan statku ma obowiązek zgłosić czas odcumowania (ATD) statku do kapitanatu portu niezwłocznie po zakończeniu operacji.

6. W przypadku awarii systemu NSW kapitan (kierownik) statku (lub jego upoważniony przedstawiciel) zobowiązany jest przesłać wszystkie wymagane dokumenty w formie pisemnej do kapitanatu portu.

7. Wyjście w morze statków nowo wybudowanych lub po remoncie stoczniowym może nastąpić po przedłożeniu do kapitanatu portu oryginałów dokumentów statkowych lub ich kopii uwierzytelnionych pieczęcią statkową i podpisem kapitana/kierownika statku.

§ 63.

1. Z obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia z portu zwolnione są:
   1) jednostki pływające Marynarki Wojennej (z zastrzeżeniem ust. 3), Straży Granicznej, Policji, Urzędu Celnego, Urzędu Morskiego;
   2) statki pomocnicze o pojemności brutto poniżej 300 nieprzewożące ładunku lub pasażerów;
   3) statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300:
      a) w żegludze krajowej - nieprzewożące pasażerów,
      b) uprawiające regularną pasażerską żeglugę osłoniętą,
      c) uprawiające regularną pasażerską żeglugę pomiędzy portami Zatoki Pomorskiej, lub Zatoki Gdańskiej, 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);
   4) statki rybackie o długości do 45 m;
   5) jachty morskie.

2. Statki, o których mowa w ust. 1 obowiązane są powiadomić kapitanat portu przed każdym wyjściem i natychmiast po każdym wejściu do portu.

3. Dowódcy jednostek pływających Marynarki Wojennej są obowiązani przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu, przekazać Kapitanowi Portu nazwę statku oraz sygnał rozpoznawczy.

4. Użytkownicy udostępniający przystanie bądź nabrzeża dla postoju jednostek sportowych zobowiązani są prowadzić rejestry wejść i wyjść tych jednostek i przedstawić je na żądanie kapitanatu portu.

5. Postanowienia ust. 1 mają zastosowanie, jeżeli przepisy szczegółowe części II niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.

§ 64.

1. Wyjście statku z portu lub przystani przeznaczonej dla postoju jednostek sportowych na płetwonurkowanie na wrakach statków oraz w celach przeszukiwania wraków statków lub ich pozostałości i poszukiwania ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych, w tym zabytków archeologicznych, dozwolone jest po uzyskaniu zgody kapitanatu portu.

2. Zgłoszenie wyjścia na płetwonurkowania, o których mowa w ust. 1 składa się w kapitanacie portu wg wzorów określonych w odrębnych przepisach.

3. Kapitanaty portów zobowiązane są prowadzić rejestr płetwonurkowania, o których mowa w ust. 1. W rejestrze należy wpisać: nazwę statku i osobę prowadzącą płetwonurkowanie, datę i godzinę wyjścia/wejścia statku z/do portu, ilość osób zgłoszonych do płetwonurkowania oraz miejsce

(pozycję) płetwonurkowania.

§ 65.

1. Zabrania się wyjścia z portu:

   1) statkom przeładowanym przy nabrzeżu lub wykazującym niebezpieczny przechył, przegłębienie, do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania;

   2) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną na podstawie dokumentów bezpieczeństwa;

   3) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa;

   4) statkom, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi;

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

   6) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną;

   7) statkom, które nie zdały w porcie nieczystości, o których mowa w § 92 ust. 3-6, o ile taki obowiązek wynika z przepisów o ochronie środowiska;

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

2. Zabrania się poruszania po wodach morskich:

   1) jachtom używanym do sportu lub rekreacji, w tym jachtom komercyjnym i jednostkom rybackim, które nie posiadają na burcie ważnych dokumentów bezpieczeństwa statku oraz nie czynią zadość odnośnie wyposażenia, ilości i kwalifikacji załogi wymaganych odrębnymi przepisami;

   2) jachtom komercyjnym, które nie posiadają na burcie ważnej karty bezpieczeństwa, obowiązkowego ubezpieczenia OC armatora oraz ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków obejmującego wszystkie osoby znajdujące się na jachcie (NNW);

   3) jachtom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną w dokumencie bezpieczeństwa.

3. W przypadku, gdy statek doznał awarii, kapitan (kierownik) statku lub upoważniony przedstawiciel przed wyjściem z portu obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu odpowiedni dokument wraz z jego kopią lub uwierzytelnionym odpisem, wystawionym przez właściwą instytucję klasyfikacyjną, stwierdzającym, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej,

bądź ma ją ponownie przywróconą.

§ 66.

1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek ma obowiązek przygotować miejsce postoju dla statku.

2. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach, falochronach i innych urządzeniach portowych wyznacza właściwy użytkownik w uzgodnieniu z Kapitanem Portu. Przed podejściem statku, aż do momentu jego zacumowania wyznaczone położenie dziobu powinno być oznakowane przez umieszczenie na nabrzeżu:

   1) w dzień: pomarańczowej chorągiewki o wymiarach 50 cm x 50 cm;

   2) w nocy: pomarańczowego światła.

3. Nabrzeże wyłączone z eksploatacji powinno być czytelnie oznakowane przez użytkownika białą tablicą informacyjną o wymiarach 100 cm x 75 cm z czarnym napisem i treści uzgodnionej z kapitanatem portu.

4. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza Kapitan Portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.

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

6. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Urzędu Celnego, Urzędu Morskiego mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to do kogo one należą.

7. W szczególnych przypadkach, ze względu na zachowanie bezpieczeństwa lub porządku portowego, kapitanat portu może wyznaczyć miejsce postoju statku z pominięciem trybu określonego w ust. 2.

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

§ 67.

1. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmienić bez zezwolenia Kapitana Portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statków wzdłuż nabrzeża.

2. Kapitan Portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi lub porządek portowy.

§ 68. Kapitan Portu może zarządzić usunięcie statku z portu, jeżeli wymagają tego względy

bezpieczeństwa żeglugi lub potrzeba zapewnienia prawidłowej eksploatacji portu.

§ 69.

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed założeniem takiego połączenia ruch między statkiem, a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do statków pilotowych i bezpokładowych, jednostek pływających kapitanatów portów, statków ratowniczych Służby SAR oraz innych, których konstrukcja wyklucza zamocowanie takiego połączenia.
2. W miejscu połączenia z lądem należy na statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany kolorem ostrzegawczym.
3. Połączenie powinno być w porze nocnej prawidłowo oświetlone a podczas gołoledzi zabezpieczone przed poślizgiem.
4. Po usunięciu połączenia, bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.
5. W przypadku zacumowania jednego statku do burty drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu winien umożliwić bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia.
6. Zabrania się używania połączeń, o których mowa w ust. 1 i 5, wykazujących uszkodzenia.

§ 70.

1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być odpowiedniej konstrukcji, obustronnie wyposażone w poręcze i zabezpieczone siatką ochronną oraz posiadać uznanie instytucji klasyfikacyjnej.
2. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapem rozpiąć siatkę ochronną. W razie potrzeby użytkownik nabrzeża obowiązany jest podstawić pod trap odpowiedni ponton.
3. Na statkach pasażerskich dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłączenie pomosty w sposób trwały obustronnie wyposażone w poręcze i zabezpieczone siatką ochronną.
4. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.
5. Jednoczesny, dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust. 3 jest zabroniony z wyjątkiem przypadków przystosowania ich do takiego ruchu.

§ 71.

1. Jakiekolwiek części konstrukcji lub urządzenia przeładunkowe statku nie mogą utrudniać swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.

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

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

§ 72.

1. W czasie postoju w porcie statek powinien być obsadzony wystarczającą ilością kwalifikowanej załogi dla zapewnienia bezpiecznego postoju.

2. W zależności od charakteru i budowy statku oraz jego miejsca postoju, statek bądź grupa statków mogą być nadzorowane przez jedną osobę, jeżeli to nie będzie stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi i zostanie uzgodnione z Kapitanem Portu. Wniosek w powyższej sprawie wraz z uzasadnieniem składa przedsiębiorstwo armatorskie.

3. Za ustanowienie właściwego dozoru odpowiedzialni są kapitan (kierownik) statku i przedsiębiorstwo armatorskie.

4. Kapitan Portu może również wyrazić zgodę na postój statku bez nadzoru, o którym mowa w ust. 2. Wniosek w tym przedmiocie wraz z uzasadnieniem składa kapitan (kierownik statku) lub przedsiębiorstwo armatorskie.

§ 73.

1. W czasie postoju statku przy nabrzeżu zabrania się utrzymywać w ruchu statkowe śruby napędowe (główne i pomocnicze), z wyjątkiem manewrów cumowniczych.

2. Próby maszyn statków na uwięzi mogą być przeprowadzane tylko na stacjach prób po uzyskaniu zgody kapitanatu portu. Rozpoczęcie i zakończenie prób podlega obowiązkowi zgłoszenia w kapitanacie portu.

3. Podczas prób maszyn, na mostku powinien znajdować się oficer pokładowy przez cały okres trwania prób. Do jego obowiązków należy ciągła obserwacja przyległego akwenu, nasłuch na kanale VHF, uzgodnionym z kapitanatem portu, ciągła kontrola stanu zacumowania statku, przekazywanie ostrzeżeń innym statkom oraz zatrzymanie maszyn własnego statku w razie konieczności. Kapitan (kierownik) statku każdorazowo określa ilość załogi niezbędnej do przeprowadzenia prób.

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

widoczne:

1) w dzień: flagę "C" według międzynarodowego kodu sygnałowego, a pod nią w odległości nie mniejszej niż 0,5 m stożek skierowany wierzchołkiem do góry;

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

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

§ 74.

1. Remonty statku na redzie lub w porcie lub wykonywanie wszelkich innych prac pożarowo niebezpiecznych na statku w porcie, z wyjątkiem nabrzeży stoczniowych, mogą być wykonywane wyłącznie po uzyskaniu zgody Kapitana Portu.

2. Wykonywanie prac remontowych niebezpiecznych pożarowo lub innych prac niebezpiecznych pożarowo na statku stojącym w porcie może się odbyć po spełnieniu następujących warunków:

1) uzyskaniu zgody właściciela lub użytkownika nabrzeża, przy którym stoi statek z określeniem warunków przeprowadzenia tych prac;

2) sporządzeniu protokołu ustalenia warunków bezpieczeństwa pożarowego podczas wykonywania prac pożarowo niebezpiecznych na statku;

3) uzyskaniu zgody Kapitana Portu.

3. Prace remontowe niebezpieczne pożarowo lub inne prace niebezpieczne pożarowo na statku należy prowadzić zgodnie z warunkami zawartymi w Instrukcji zabezpieczenia przeciwpożarowego prac niebezpiecznych pożarowo wykonywanych na statkach remontowanych na terenach administrowanych przez poszczególne zarządy portów.

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

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

2) terminal/operator nabrzeża powinien uzyskać warunki Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej, zapewnić nadzór i bezpieczne przeprowadzenie fumigacji;

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

§ 76.

1. Odprawy statków w miejscu postoju regulują odrębne przepisy.

2. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu, komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organów dokonujących odprawy.

3. Przepis ust. 2 nie ma zastosowania do funkcjonariuszy kapitanatu portu.

Rozdział 7.

Ratownictwo statków

§ 77.

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

2. O zaistnieniu zdarzeń, o których mowa w ust. 1, należy natychmiast powiadomić Kapitana Portu i straż pożarną.

3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje Kapitan Portu.

§ 78.

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

2. Powyższe przedmioty powinny być bez zbędnej zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły. W przypadku nie wydobycia utraconych przedmiotów w terminie określonym przez kapitanat portu, Kapitan Portu może zarządzić ich wydobycie, a kosztami obciążyć właściciela na podstawie odrębnych przepisów.

§ 79. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków, jeden z nich zatonął, to drugi z nich ma obowiązek stosować się do poleceń Kapitana Portu.

Rozdział 8.

Przeładunek i składowanie

§ 80.

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim powinien odbywać się w miejscach do tego przeznaczonych.

2. Przeładunek towarów na redzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem Kapitana Portu i w miejscach wyraźnie wskazanych.

§ 81.

1. Przeładunek powinien być zabezpieczony przed przesypywaniem się i wypadaniem towarów do wody, na nabrzeża oraz przed pyleniem wynikającym z niewłaściwej technologii przeładunku i składowania, z zastrzeżeniem § 91 ust. 2.

2. Po zakończeniu przeładunku, przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsca przeładunku z pozostałości towarów i odpadów.

§ 82. Przekraczanie przez statek dopuszczalnego zanurzenia określonego dla danego miejsca w porcie jest zabronione.

§ 83. Zabrania się:

1) używania urządzeń dźwignicowych nieposiadających ważnego świadectwa badania, bądź certyfikatu albo odnośnie, których właściwy organ dozoru dźwigowego zarządzi wstrzymanie eksploatacji urządzenia;

2) używania sprzętu pomocniczego do przeładunku nieodpowiadającego przepisanym normom albo wskazującego uszkodzenia;

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

4) używania urządzeń przeładunkowych do innych niezgodnych z ich przeznaczeniem celów oraz przeciążania ich ponad dopuszczalne obciążenie robocze;

5) składowania ładunku w miejscach do tego nieprzeznaczonych;

6) przeciążania nabrzeży ponad dopuszczalne dla nich obciążenie.

§ 84.

1. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składowane tylko okresowo, nie dłużej niż tego wymaga przeładunek, w sposób umożliwiający dojazd pojazdów uprzywilejowanych.

2. Odstęp składowanych ładunków od skraju nabrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody co najmniej 2 m. Odstęp pomiędzy składowanym ładunkiem, a torami dźwigowymi i kolejowymi powinien wynosić co najmniej 1,5 m.

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

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

§ 85.

1. Do transportu, przeładunku i składowania materiałów niebezpiecznych stosuje się przepisy odrębne, w tym instrukcje technologiczne uzgodnione z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni dla podmiotu uprawnionego i zajmującego się przeładunkiem materiałów niebezpiecznych.

2. Służby dyspozytorskie portu lub operator terminala mają obowiązek awizować Kapitanowi Portu wprowadzenie na obszary portowe ładunków niebezpiecznych i zanieczyszczających zgodnie z odrębnymi obowiązującymi przepisami, lecz nie później niż 24 godziny przed ich zamierzonym wprowadzeniem. Na wprowadzenie na tereny portowe materiałów niebezpiecznych klasy 1, 6.2 i 7 wymagana jest zgoda Kapitana Portu.

Rozdział 9.

Utrzymanie porządku i ochrona środowiska

§ 86.

1. Nabrzeża, pomosty i dalby oraz ich zewnętrzne krawędzie od strony wody powinny być w porze nocnej odpowiednio oświetlone. Obowiązek ten spoczywa na użytkownikach.

2. Światła, o których mowa w ust. 1, powinny być zgodne z wymogami odrębnych przepisów, a ich umiejscowienie i kolor uzgodnione z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni.

§ 87.

1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kabli i rurociągów) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni.

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

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

4. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni może zwolnić z obowiązku oznakowania trasy kabli, rurociągów, jeżeli oceni, że nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi.

§ 88.

1. Podmiot zarządzający portem zobowiązany jest zapewnić statkom zawijającym do portu dostęp do portowych urządzeń odbioru odpadów w miejscu postoju statku lub w innym miejscu lokalizacji.
2. Usługi odbioru i zagospodarowania odpadów ze statków na obszarze portu mogą być wykonywane tylko zgodnie z procedurami określonymi w portowym planie gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków.
3. Odbiór odpadów i resztek ładunkowych ze statków powinien odbywać się bez nieuzasadnionego zatrzymywania statku w porcie.

§ 89.

1. Utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów morskich jest obowiązkiem użytkowników.
2. Użytkownicy ponoszą odpowiedzialność za skutki niezachowania obowiązku w zakresie utrzymania czystości i ochrony środowiska oraz za szkody związane z zaniedbaniem wykonania tego obowiązku.

§ 90.

1. Nieczystości powinny być składane do odpowiednich pojemników.
2. Pojemniki na nieczystości powinny być oznakowane i szczelnie zamykane. Nieczystości winny być segregowane.
3. Pojemniki do gromadzenia nieczystości powinny być w porę opróżniane, a ich otoczenie stale utrzymywane w porządku i czystości.
4. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych oraz odpadów pochodzących z oczyszczania zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

§ 91.

1. Odprowadzanie jakichkolwiek ścieków do urządzeń kanalizacyjnych, wód portowych i do ziemi regulują odrębne przepisy.
2. Zabrania się na obszarze portu emitowania zanieczyszczeń do atmosfery. Zakaz nie obejmuje emisji wynikającej z właściwej eksploatacji statku oraz emisji dokonywanych z urządzeń lądowych na podstawie zezwoleń określonych w odrębnych przepisach, w granicach dopuszczalnych do wprowadzania do powietrza.

§ 92.

1. Zabrania się zanieczyszczenia wód, terenów, obiektów i innych urządzeń portowych. W przypadku powstania zanieczyszczeń sprawcy lub użytkownicy obowiązani są natychmiast lub w terminie określonym przez kapitanat portu je usunąć, pokryć koszty ich usunięcia oraz roszczenia osób trzecich wynikłe z tego tytułu. W przypadku niewypełnienia tego obowiązku Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni może zarządzić jego wykonanie, a kosztami obciążyć sprawcę albo użytkownika.

2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie również w przypadku usuwania z akwenów portowych pływających przedmiotów stanowiących przeszkodę nawigacyjną.

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

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

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

   1) do pojemników ustawionych na nabrzeżach portowych;

   2) na środki transportu podstawione pod burtę.

6. Wody po umyciu ładowni lub zbiorników ładunkowych muszą być zdawane do urządzeń odbiorczych w porcie.

7. Przepisy ust. 3-6 mają również zastosowanie do statków posiadających własne urządzenia typu uznanego przez instytucję klasyfikacyjną zapewniające neutralizację nieczystości, o których mowa w tych przepisach.

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

9. Użytkownik jest zobowiązany do mechanicznej likwidacji rozlewów olejowych. Zabrania się stosowania środków innych niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Dla uniknięcia zbędnej zwłoki i ograniczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczenia, zgodę na użycie środków dyspergujących do likwidacji filmów olejowych, może wydać Kapitan Portu.

10. Tryb uzyskiwania zwolnień z każdorazowego zdawania odpadów do portowych urządzeń

odbiorczych regulują odrębne przepisy.

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

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

§ 94.

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

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

§ 95.

1. Przed rozpoczęciem przeładunku produktów ropopochodnych (nie dotyczy bunkrowania) oraz wszelkich innych olejów luzem, statek powinien być otoczony zaporą przeciwolejową na czas przeładunku, a w przypadku gdy Kapitan Portu uzna to za konieczne, posiadać asystę statku przystosowanego do zbierania olejów. W przypadku wyposażenia basenów portowych we właściwie działające zapory pneumatyczne uniemożliwiające wydostanie się zanieczyszczeń olejowych poza obręb basenu, Kapitan Portu może odstąpić od wymogu stosowania dodatkowej zapory przeciwolejowej. Jednakże baza przeładunkowa powinna zabezpieczyć natychmiastową gotowość jej użycia w razie powstania zanieczyszczenia.

2. Wymagania obowiązujące przy przeładunkach substancji chemicznych luzem, lżejszych od wody i nierozpuszczalnych w wodzie winny być określone w instrukcji technologicznej i uzgodnione z Kapitanem Portu.

3. Wymagania obowiązujące przy przeładunkach niebezpiecznych substancji luzem winny być określone w instrukcji technologicznej.

4. W przypadkach, kiedy rozstawienie zapory przeciwolejowej jest utrudnione bądź niemożliwe albo ilość transferowanego oleju lub substancji chemicznej jest mniejsza niż 2.000 ton, Kapitan Portu może na wniosek przeładowcy lub podmiotu sprawującego asystę wyrazić jednorazową lub czasową zgodę na asystę jednostki z zaporą gotową do rozstawienia. Odpowiedzialność za pełną gotowość jednostki do podjęcia działań ponosi przeładowca.

5. Bunkrowanie jednostek powinno odbywać się na wewnętrznym obszarze portu, w miejscu akceptowanym przez kapitanat portu. Gdy nie zagraża to bezpieczeństwu w porcie i środowisku morskiemu, Kapitan Portu może na wniosek przedsiębiorstwa armatorskiego wyrazić zgodę na bunkrowanie na redzie określając warunki przeprowadzenia operacji. Wszelkie koszty związane z bunkrowaniem na redzie portu obciążają występującego o wydanie zgody.

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

7. Rozpoczęcie i zakończenie operacji, o których mowa w ust. 5 i 6, należy zgłosić do kapitanatu portu.

8. Statki zaopatrujące inne statki w paliwo żeglugowe (bunkierki) zobowiązane są posiadać możliwość natychmiastowego postawienia zapory przeciwolejowej.

§ 96.

1. Złomowanie statków na obszarze portu podlega odrębnym przepisom.

2. Prace polegające na całkowitym lub częściowym demontażu statków lub na zmianie parametrów użytkowych i technicznych istniejących statków nieobjętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WT) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. U. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1), dozwolone są po uzgodnieniu instrukcji technologiczno-ruchowej, określonej w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach (Dz. U. z 2024 r. poz. 1202) na warunkach wydanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego.

§ 97. Zabrania się na obszarze portu:

1) usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych;

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

3) uszkadzania i zakrywania połączeń telefonicznych i urządzeń elektrycznych oraz tarasowania dostępu do tych urządzeń.

§ 98.

1. Zabrania się bez zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni:

1) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np. kabli, rurociągów

wodnokanalizacyjnych i gazowych;

2) przetrzymywania jednostek wycofanych z eksploatacji;

3) ustawiania pali do cumowania na wodzie i lądzie;

4) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach;

5) urządzania lub prowadzenia stałych albo ruchomych punktów handlowo-usługowych;

6) rozmieszczania plakatów i reklam w portach, w których Dyrektor Urzędu Morskiego Gdyni wykonuje uprawnienia podmiotu zarządzającego;

7) wykonywanie prac podwodnych i hydrotechnicznych.

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

§ 99.

1. Zabrania się bez zgody Kapitana Portu:

1) zatapiania doków;

2) wodowania statków i prób stateczności statków;

3) dostawiania statku do burty statku stojącego przy nabrzeżu;

4) wypompowywania balastów;

5) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu;

6) wydobywania przedmiotów zatopionych;

7) rozpinania lub suszenia sieci rybackich;

8) urządzania imprez sportowych oraz rozrywkowych na wodzie;

9) uprawiania sportu wioślarskiego i kajakarskiego w miejscach do tego nie przeznaczonych;

10) piaskowania, skrobania lub malowania zewnętrznej części kadłuba statku bez właściwego zabezpieczenia tych prac w aspekcie ochrony środowiska;

11) pozostawiania urządzeń przeładunkowych wystających na wodę poza obrys statku;

12) wyjścia w próby morskie statków nowo wybudowanych lub po remoncie stoczniowym;

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

14) rozpoczęcia oraz zakończenia prac podwodnych i hydrotechnicznych.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt 6 nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 78 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

3. Dokonywanie połowów oraz wystawianie sprzętu rybackiego dozwolone jest w odległości nie

mniejszej niż 150 m od granic toru wodnego, redy lub kotwicowiska, o ile przepisy szczegółowe części II zarządzenia nie stanowią inaczej.

4. Każdorazowe rozpoczęcie i zakończenie prac podwodnych przez nurka, w tym także szkoleń prowadzonych przez ośrodki szkoleniowe, o których mowa w art. 24 ustawy o wykonywaniu prac podwodnych, należy zgłosić drogą radiową VHF na kanale roboczym Służby Dyżurnej właściwego Kapitanatu Portu.

§ 100.

1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów lub innych budowli hydrotechnicznych graniczących z akwenami, użytkownik obowiązany jest rozmieścić sprzęt ratunkowy w postaci bosaków, o długości wystarczającej aby z nabrzeża sięgnąć do poziomu wody i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30 m. Sprzęt ten powinien być rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200 m w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, sprawny technicznie, a w porze nocnej wystarczająco oświetlony.

2. Użytkownicy obowiązani są sporządzić plan rozmieszczenia sprzętu ratunkowego oraz przedstawić go Kapitanowi Portu do zatwierdzenia.

3. Kapitan Portu może zwolnić użytkownika od obowiązku wynikającego z ust. 1, o ile budowla hydrotechniczna jest wyposażona w urządzenia zabezpieczające przed wpadnięciem do wody.

§ 101.

1. Użytkownik obowiązany jest zgłosić Kapitanowi Portu termin rozpoczęcia robót hydrotechnicznych z 14 - dniowym wyprzedzeniem.

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

   1) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 50 m wzdłuż całego nabrzeża i umocniony pas dna został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne;

   2) plan batymetryczny w skali 1:1000 zaakceptowany przez Urząd Morski w Gdyni lub Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej;

   3) badanie sonarowe stwierdzające, że w pasie od osi toru do nabrzeża lub krawędzi umocnienia dna na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych;

   4) świadectwo rodzaju i stanu technicznego polerów cumowniczych.

3. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe pomiary batymetryczne i badania czystości dna akwenów przylegających do nabrzeży i przystani portowych niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Wykazane podczas badania dna przeszkody nawigacyjne powinny być usunięte przez użytkownika. Częstotliwość i zakres pomiarów batymetrycznych i badań określają odrębne przepisy.

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

5. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należytym stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych, w tym odśnieżania i odladzania. Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane bezzwłocznie. Na żądanie kapitanatu portu użytkownicy obowiązani są przedstawić atesty okresowego badania wytrzymałości urządzeń cumowniczych i odbojowych.

CZĘŚĆ II.

PRZEPISY DODATKOWE

Rozdział 1.

Przepisy dodatkowe dla portu Gdańsk

§ 102.

1. Statki powinny poruszać się z bezpieczną prędkością, zgodnie z "m.p.z.z.m", nie większą niż:
   1) na redzie portu Gdańsk i torze podejściowym do Nowego Portu - 7 węzłów;
   2) na torze podejściowym do Portu Północnego - 10 węzłów, z wyjątkiem statków o długości całkowitej powyżej 200 m, które nie powinny przekraczać prędkości 7 węzłów;
   3) na Motławie od Haka Polskiego począwszy w górę rzeki - 4 węzły;
   4) na pozostałych akwenach portowych:
      a) dla statków o długości poniżej 50 m i zanurzeniu nieprzekraczającym 3,0 m - 7 węzłów,
      b) dla innych statków - 6 węzłów,
      c) dla zespołów holowniczych - 4 węzły.

2. Ograniczenia szybkości określone w ust. 1 nie mają zastosowania do statków służby państwowej w czasie wykonywania zadań statutowych.

3. Kapitan Portu może wyrazić zgodę statkom na przekroczenie ustalonych szybkości, jeżeli jest to konieczne dla wykonania prawidłowych manewrów lub jeżeli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości technicznych statku, określając jednocześnie akweny, na których statek może się poruszać z większą szybkością.

§ 103.

1. Kanałem wywoławczym i roboczym Kapitanatu Portu Gdańsk jest kanał 14 VHF. Dodatkowym

kanałem roboczym jest kanał 67 VHF.

2. Wszystkie statki wchodzące/wychodzące na akwen Wisły Śmiałej oraz do przystani Sopot Molo obowiązane są do uzyskania zgody kapitanatu portu. Z obowiązku tego zwalnia się statki o długości do 7,5 m podchodzące do przystani Sopot Molo, które nie prowadzą działalności komercyjnej.

3. Z uzyskania zgody kapitanatu portu na wejście/wyjście statku zwolnione są holowniki i statki pilotowe zajęte czynnościami z wprowadzaniem i wyprowadzaniem statków.

§ 104.

1. Wejście/wyjście (przez wejście Gdańsk-Nowy Port albo przez Wisłę Śmiałą albo ze śródlądowego akwenu Martwej Wisły) jednostek sportowo-rekreacyjnych w tym komercyjnych oraz poruszanie się w porcie wewnętrznym Gdańsk jednostek komercyjnych (za wyjątkiem sportowo-rekreacyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi), jak również poruszanie się pod żaglami jest dopuszczalne po uzyskaniu zgody Kapitanatu Portu. Zgodę można uzyskać drogą radiową VHF.

2. Z zastrzeżeniem ust. 3 w porcie Gdańsk mogą poruszać się wyłącznie jednostki pływające posiadające radiotelefon VHF.

3. Ruch jednostek sportowo-rekreacyjnych, w tym komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, nieposiadających radiotelefonu VHF oraz jednostek pływających napędzanych siłą ludzkich mięśni i skuterów, dozwolony jest wyłącznie:

1) na Motławie oraz na Martwej Wiśle od Mostu Siennickiego do Mostu Wantowego;

2) na Martwej Wiśle od obrotnicy przy Polskim Haku do Mostu Siennickiego dla jednostek pływających mogących przepłynąć przez Opływ Motławy. Na tym odcinku obowiązuje ruch jednokierunkowy (od Polskiego Haka w kierunku Mostu Siennickiego) przy południowym brzegu Martwej Wisły;

3) na Martwej Wiśle od Mostu Wantowego do Kanału Płonie poza torem wodnym i obrotnicą oraz na Wiśle Śmiałej poza torem wodnym i obrotnicą;

4) na pozostałym akwenie Martwej Wisły od obrotnicy przy Polskim Haku przez Kanał Płonie do ujścia Wisły Śmiałej dla grup zorganizowanych po otrzymaniu zgody i warunków Kapitanatu Portu.

4. Ze zgód i warunków, o których mowa w ust. 3 pkt 4, uzyskanych przez kluby lub wypożyczalnie korzystają osoby wypożyczające jednostki pływające. Kluby i wypożyczalnie informują o uzyskanych z Kapitanatu Portu warunkach i udostępniają je osobom wypożyczającym.

5. Zabrania się jednostkom sportowo-rekreacyjnym w tym komercyjnym (innym niż prowadzących działalność gospodarczą na terenie wyspy Ostrów) wpływania na akweny stoczniowych basenów wewnętrznych: Basen Ostrawica I, Basen Ostrawica II oraz baseny z dokami przy Nabrzeżu

Ostrawica V i przy Pirsie Remontowym.

6. Zabrania się jednostkom sportowo-rekreacyjnym w tym komercyjnym wpływania na akwen Martwej Wisły pomiędzy mostem pontonowym a mostem stałym na wyspę Ostrów. Dopuszcza się poruszanie jednostek pływających napędzanych siłą ludzkich mięśni z/do klubu "Wodniak" (mających tam swoją bazę) mieszczącego się przy Basenie Ostrawica III po otrzymaniu zgody i warunków Kapitanatu Portu.

7. Zaleca się, o ile jest to technicznie możliwe, wyposażenie jednostek pływających uprawiających żeglugę na akwenie Portu Gdańsk w urządzenie zapewniające automatyczną identyfikację statków AIS.

§ 105.

1. Przepływ jednostek przez linie kładek na Motławie: kładki na Wyspę Ołowiankę dalej zwanej kładką Nr 1 oraz kładki na Wyspę Spichrzów, dalej zwanej kładką Nr 2, w stanie zamkniętym lub otwartym dla ruchu pieszego, może odbywać się tylko zgodnie z sygnalizacją pokazywaną na tablicach świetlnych lub sygnalizatorach awaryjnych, umiejscowionych bezpośrednio przed kładkami. Obowiązujące "Zasady regulacji żeglugi sygnalizacją przeprawy przez operatorów kładek" przedstawione są w załączniku nr 1 do niniejszego zarządzenia.

2. Harmonogram otwarcia kładek przedstawia załącznik nr 2 do niniejszego zarządzenia.

3. Jednostki pływające, inne niż uprawiające żeglugę regularną, udające się w rejon Motławy za kładkami, przy zgłoszeniu wejścia do portu na VHF kanał 14, mają obowiązek zakomunikować ten zamiar oficerowi dyżurnemu portu oraz podać swoje parametry.

4. Jednostki, dla których w przejściu przez linię kładek obowiązuje ruch jednokierunkowy przed wejściem na Motławę oraz przed odcumowaniem z mariny lub stanowisk cumowniczych na Motławie za kładkami, mają obowiązek wywołać właściwych operatorów kładek i uzgodnić jednokierunkowy sposób przejścia. Przejście jednokierunkowe obowiązuje:

   1) Kładka Nr 1 - dla statków o szerokości większej od 6,60 m lub wysokości większej od 25m;

   2) Kładka Nr 2 - dla statków o szerokości większej od 3,80 m - tor główny; większej od 2,25 m - tor boczny.

5. Statki uprawiające cykliczną żeglugę regularną, zasady przejścia jednokierunkowego mogą ustalić jednorazowo. Listy takich statków i ich parametry muszą być dostępne w sterowniach operatorów kładek.

6. Potrzebę otwarcia na żądanie należy zgłosić do operatorów kładek na VHF lub telefonicznie:

   1) jednostki wchodzące - przed wejściem na Motławę przy Polskim Haku;

   2) jednostki wychodzące - z wyprzedzeniem co najmniej 30 min.

7. W oczekiwaniu na otwarcie kładek statki wychodzące powinny pozostawać w dotychczasowych miejscach cumowania, statki wchodzące powinny zacumować na wolnych stanowiskach zachodniego brzegu Motławy w miejscach gdzie krawężniki nabrzeży pomalowane są na zielono.

8. Kierownicy jednostek zobowiązani są do bezwzględnego przestrzegania zasad przejścia zgodnie ze znaczeniem sygnałów wyświetlanych na tablicy i uzgodnieniami z operatorem kładki.

9. Wszystkie statki z zamiarem przejścia linii kładek powinny zachować szczególną ostrożność i poruszać się z prędkością umożliwiającą zaniechanie manewru przejścia. Do momentu całkowitego otwarcia i wyświetlenia sygnału zezwalającego na bezpieczne przejście statki nie powinny zbliżać się do kładek. Utrzymywanie się w dryfie lub nieuzasadnione manewrowanie na torze wodnym w oczekiwaniu na otwarcie kładki jest zabronione.

10. Wyprzedzanie innych statków, na odcinku kanału w zakresie wzrokowej widoczności kładek jest zabronione.

11. Małe jednostki, w tym napędzane siłą ludzkich mięśni, w rejonie kładek powinny zachować szczególną ostrożność i nie powinny przeszkadzać w bezpiecznym przejściu pozostałych jednostek.

12. Oznakowanie stałe kładek jest zgodne z przepisami dot. wód śródlądowych.

13. Wszystkie wątpliwości dotyczące przejścia linii kładek powinny być wyjaśniane bezpośrednio z jej operatorami na VHF kanał 15 lub telefonicznie. Dane kontaktowe zawiera załącznik nr 2.

14. Konieczność wyłączenia kładki z eksploatacji na określony okres lub potrzebę przedłużonego czasu otwarcia lub zamknięcia kładki na czas imprez masowych należy zgłosić do Kapitanatu Portu Gdańsk zgodnie z poniższymi wymogami:

1) wyłączenie kładki z eksploatacji na czas przeglądów okresowych należy zgłosić pisemnie do Kapitanat Portu Gdańsk co najmniej z 72 godzinnym wyprzedzeniem;

2) awaryjne wyłączenia z eksploatacji należy zgłosić niezwłocznie po jego zaistnieniu;

3) potrzebę przedłużonego czasu otwarcia lub zamknięcia kładki organizator imprez masowych lub inny zainteresowany ma obowiązek zgłosić pisemnie do kapitanatu portu z wyprzedzeniem co najmniej 14 dniowym po wcześniejszym, udokumentowanym uzgodnieniu z użytkownikiem infrastruktury w rejonie Motławy za kładkami i armatorami uprawiającymi stałą żeglugę cykliczną na tym akwenie.

§ 106.

1. W Porcie Gdańsk statki obowiązane są korzystać z asysty holowniczej jak następuje:

1) w Nowym Porcie:

a) jednego holownika:

– statki o długości Lcc od 90 m do 130 m albo o zanurzeniu większym niż 6 m,

– statki o długości od 70 m albo o zanurzeniu większym niż 5 m jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Leniwkę od Haka Polskiego do Mostu Siennickiego,
– statki o długości od 70 m wchodzące lub wychodzące do/z Basenu Ostrawica IV,
– statki o długości od 65 m albo o zanurzeniu większym niż 3.0 m jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Starą Motławę do mostu przy Zielonej Bramie,
– zbiornikowce o długości od 70 m do 100 m włącznie, przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie z wyjątkiem statków zaopatrujących w paliwa inne statki w porcie,
– statki o długości od 90 m albo o zanurzeniu większym niż 4,5 m inne niż zbiornikowce jeżeli poruszają się w części portu obejmującej od wejścia w Górkach Zachodnich, Wisła Śmiała, Wisła Martwa do Mostu Siennickiego,
– zbiornikowce o długości do 100 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem, bądź nieodgazowane po ich przewozie wchodzące/wychodzące do/z terminalu paliwowego na Wiśle Martwej,
– statki o długości do 100 m niewyposażone w stery strumieniowe podczas wejścia/wyjścia z Basenu Władysława IV,
– dla statków wchodzących/wychodzących do/z Basenu Władysława IV ze względów bezpieczeństwa Kapitan Portu może nakazać użycie dodatkowego holownika,
b) dwóch holowników:
– statki o długości powyżej 130 m do 170 m,
– zbiornikowce o długości 100 m i powyżej przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem, bądź nieodgazowane po ich przewozie wchodzące /wychodzące do/z terminalu paliwowego na Wiśle Martwej,
– zbiornikowce o długości powyżej 100 m do 150 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem, bądź nieodgazowane po ich przewozie,
c) trzech holowników:
– statki o długości powyżej 170 m do 225 m,
– zbiornikowce o długości powyżej 150 m do 180 m, przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem, bądź nieodgazowane po ich przewozie,
d) czterech holowników:
– statki o długości powyżej 225 m,
– zbiornikowce o długości powyżej 180 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem, nieodgazowane po ich przewozie.

2) w Porcie Północnym:
a) jednego holownika:
– statki o długości od 100 m do 150 m,

– zbiornikowce o długości od 70 m do 120 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie z wyjątkiem statków zaopatrujących w paliwa inne statki w porcie,

– statki o mniejszej długości niż określone w lit. a na polecenie Kapitana Portu,

b) dwóch holowników:

– statki o długości powyżej 150 m do - do 200 m,

– zbiornikowce o długości powyżej 120 m do 170 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie,

c) trzech holowników:

– statki o długości powyżej 200 m do 260 m,

– zbiornikowce o długości powyżej 170 m do 230 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie,

d) czterech holowników:

– statki o długości powyżej 260 m,

– zbiornikowce o długości powyżej 230 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie.

2. Zbiornikowce po przewozie ładunków ropopochodnych lub gazów ciekłych luzem, uznaje się za odgazowane wyłącznie na podstawie certyfikatu / świadectwa wydanego przez niezależnego eksperta. Certyfikat/ świadectwo jest ważne przez 24 godziny.

§ 107.

1. Statki bez własnego napędu obowiązane są korzystać z asysty holowniczej:

1) w Nowym Porcie:

a) jednego holownika: - statki o długości do 50 m włącznie, holowanie wyłącznie przy burcie,

b) dwóch holowników: - statki o długości powyżej 50 m do 120 m,

c) o jeden holownik więcej niż ustalono w § 106 ust. 1 pkt 1 lit. b, c, d;

2) w Porcie Północnym:

a) jednego holownika: - statki o długości do 50 m, holowanie wyłącznie przy burcie,

b) dwóch holowników: - statki o długości powyżej 50 m do 130 m,

c) o jeden holownik więcej niż ustalono w § 106 ust. 1 pkt 2 lit. b, c, d.

2. Ilość holowników i niezbędne warunki holowania dla statków trudnych do manewrowania określa każdorazowo Kapitan Portu.

§ 108. Ilość holowników i niezbędne warunki holowania dla statków uszkodzonych i nietypowych (wraki), duże pontony, doki itp. ustala każdorazowo Kapitan Portu.

§ 109.

1. Statki, które ze względu na swoją wielkość, dla bezpiecznego wejścia/wyjścia do/z portu, powinny być holowane na torach podejściowych, mogą być wprowadzane (wyprowadzane z portu), wyłącznie wtedy, gdy stan morza pozwala na pracę holowników na holach. Powyższy przepis obowiązuje na akwenie Portu Gdańsk.
2. Statki o długości od 70 m przewożące ładunki w klasie 1 Kodu IMDG oraz wszelkie ładunki ropopochodne lub gazy ciekłe luzem lub nieodgazowane po ich przewozie zobowiązane są do korzystania na torach podejściowych i wodach wewnątrz portowych z efektywnej pomocy nie mniej niż jednego holownika uwiązanego na holu. Przepis nie dotyczy statków zaopatrujących w paliwa inne statki w porcie, bunkierek wyposażonych w ster strumieniowy.
3. Dopuszcza się możliwość rzucenia holu podczas wykonywania manewru cumowania, o ile kapitan i pilot uznają ten manewr za bezpieczny i poprawiający warunki cumowania jednostki.
4. Asysta holownicza statków wychodzących z portu może zostać zwolniona po minięciu główek wejściowych do portu, nie wcześniej jednak niż gdy głębokość sąsiadującego z torem wodnym akwenu jest wystarczająca dla ich bezpiecznej żeglugi.

§ 110. Jednostkom cumującym do nabrzeży, przy których występują ograniczenia bezpiecznego manewrowania Kapitan Portu może nakazać posłużenie się większą ilością holowników niż określono w zarządzeniu. Ze względu na bezpieczeństwo w porcie, Kapitan Portu może nakazać posłużenie się pomocą holowniczą statkom o długości innej niż określono w § 106.

§ 111. Statki zobowiązane do korzystania z pomocy holowników powinny cumować (odcumować) od nabrzeży równolegle przy ograniczeniu używania własnych środków napędu.

§ 112.

1. Przy cumowaniu statku o długości 130 m lub większej oraz o długości 85 m lub większej przy sile wiatru ponad 5° B należy użyć motorówki cumowniczej. Właściwości motorówki cumowniczej winny zapewniać bezpieczne i profesjonalne wykonywanie usługi.
2. Przy cumowaniu (odcumowaniu) do dalb należy używać motorówki cumowniczej bez względu na długość statku i siłę wiatru.
3. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa żeglugi ilość cumowników i motorówek cumowniczych ustala Kapitan Portu.

§ 113.

1. Do Portu Gdańsk mogą wchodzić statki o niżej podanych gabarytach:
    1) do Nowego Portu - statki o długości do 250 m (włącznie) i zanurzeniu do 10,60 m przy

średnim stanie wody;

2) do Portu Północnego z wyłączeniem stanowiska "T" oraz stanowisk Baltic Hub Container Terminal zwanym dalej BHCT, statki o długości do 300 m i zanurzeniu do 15,0 m przy średnim stanie wody;

3) przy stanowisku "T" mogą być obsługiwane statki o długości do 350 m włącznie i zanurzeniu do 15,0 m przy średnim stanie wody, na warunkach określonych w "Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń";

4) na stanowisku głębokowodnym na terminalu BHCT 1 mogą być obsługiwane statki o długości do 400 m i zanurzeniu do 14,5 m, przy średnim stanie wody, na warunkach określonych w "Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń"; a na stanowisku BHCT 2 statki o długości do 425 m i zanurzeniu do 15,0 m;

5) przez Górki Zachodnie na Wisłę Śmiałą i Martwą o długości 130,0 m, szerokości 16.0 m i zanurzeniu 5.0 m.

6) wszystkie statki o parametrach przekraczających wartości wymienione w pkt 1,2,3,4 i 5 lub jednostki pływające, (typu: wieże wiertnicze, duże pontony i inne), których długość, szerokość, wysokość, zanurzenie lub konstrukcja utrudnia manewrowanie w porcie oraz jednostki przekraczające parametry danego nabrzeża ze względu na nośność budowli hydrotechnicznej, jej wyposażenia w urządzenia cumownicze i odbojowe, o parametrach większych niż ustalono w "Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń", które są traktowane jako jednostki ponadgabarytowe.

2. Wprowadzenie/wyprowadzenie statków o gabarytach określonych w ust. 1 pkt 6, może nastąpić za zgodą i na warunkach określonych przez Kapitana Portu.

3. W porcie Gdańsk średni stan wody zdefiniowany jest według układu PL-EVRF-2007-NH 4,937m.

4. W przypadku wprowadzenia/wyprowadzenia statków opisanych w ust. 1 pkt 1-6, Kapitan Portu może nakazać usunięcie statków zacumowanych na trasie przejścia/holowania lub pozostawienia nabrzeża wolnego na ten czas, na koszt zainteresowanego.

§ 114. Ustalenia zawarte w "Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń" łącznie z poprawkami wprowadzonymi przez Kapitana Portu są obowiązujące. Ze względu na bezpieczeństwo ruchu w porcie, Kapitan Portu może odstąpić od zawartych w "Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń" ograniczeń, o ile uzna, że nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi.

§ 115. Instrukcje bezpiecznej obsługi obowiązujące na bazach przeładunkowych powinny być przestrzegane, a ustalenia wynikające z list kontrolnych: ląd-statek, statek-ląd w pełni realizowane.

§ 116.

1. Do korzystania z usług pilota w Nowym Porcie zobowiązane są statki o długości 80 m i większej,

w Porcie Północnym 100 m i większej, z wyłączeniem akwenów określonych w § 117 oraz bez względu na długość, statki posiadające asystę holowniczą. Zestawy holownicze, w skład których wchodzą pontony, barki i inne obiekty holowane bez własnego napędu o długości do 50 m holujące przy burcie są zwolnione z asysty pilotowej.

2. Zbiornikowce o długości przekraczającej 230 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem, obowiązane są do korzystania z usług 2 pilotów.

2a. Obowiązek, o którym mowa w ust. 2, nie dotyczy zbiornikowców w stanie balastowym.

3. Kapitan Portu może odstąpić od powyższego wymogu, o ile oceni że nie zagraża to bezpieczeństwu w porcie i środowisku morskiemu.

§ 117. Do korzystania z usług pilota w ujściu Wisły Śmiałej (Górki Zachodnie), na akwenie Martwej Wisły oraz w Basenie Wewnętrznym Portu Północnego zobowiązane są wszystkie statki o długości powyżej 50 m, na akwenie Motławy 40 m i większej.

§ 118.

1. Statki wchodzące do Gdańska-Nowego Portu winny być obsadzone przez pilota w odległości 0,4 Mm na SW od pławy NP.

2. Statki wchodzące do Portu Północnego winny być obsadzone przez pilota w odległości 0,4 Mm na W od pławy PP.

3. Statki wychodzące z portu powinny zdawać pilota odpowiednio w miejscach określonych w ust. 1 lub ust. 2.

4. Kapitan Portu może odstąpić od zasad określonych w ust. 1-3, o ile uzna że nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi.

§ 119.

1. W porcie Gdańsk zabrania się cumowania burta w burtę statków i pływających urządzeń portowych bez zgody Kapitana Portu.

2. W przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem żeglugi lub porządkiem portowym Kapitan Portu może nakazać usunięcie jednostki cumującej do burty innej jednostki na koszt cumującego do burty.

§ 120. Zaopatrywanie jednostek w paliwo napędowe (bunkrowanie) na obszarze redy bez uzyskania każdorazowo zgody Kapitana Portu jest zabronione.

Rozdział 2.

Przepisy dodatkowe dla portu Gdynia

§ 121.

1. Statki powinny poruszać się z bezpieczną prędkością, zgodnie z "m.p.z.z.m.", nie większą jednak niż:

   1) 10 węzłów na redzie;

   2) 6 węzłów w porcie.

2. Kapitan Portu może wyrazić zgodę statkom na przekroczenie szybkości ustalonych w ust. 1, jeżeli jest to konieczne dla wykonywania prawidłowych manewrów lub jeżeli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości manewrowych statków.

3. Ograniczenia szybkości określone w ust. 1 nie mają zastosowania do statków służby państwowej w czasie wykonywania zadań statutowych.

§ 122.

1. Kanałem roboczym kapitanatu portu Gdynia jest kanał 12 VHF.

2. Z uzyskania zgody kapitanatu portu na wejście/wyjście statku zwolnione są holowniki i statki pilotowe zajęte czynnościami z wprowadzaniem i wyprowadzaniem statków oraz statki sportowe wchodzące i wychodzące do/z Basenu Żeglarskiego.

§ 123.

1. Poruszanie się statków sportowych po akwenach portu Gdynia jest dopuszczalne po uzgodnieniu z kapitanem portu.

2. Jednostki sportowe poruszające się po akwenach portowych winny posiadać napęd mechaniczny w pogotowiu i stałą łączność radiową (kanał 12 VHF) chyba, że polecenia kapitanatu portu stanowią inaczej.

3. Statki o pojemności brutto powyżej 200 poruszające się po redzie portu powinny utrzymywać minimalną odległość od falochronów 500 m, a statki o pojemności brutto 200 i poniżej odległość 200 m.

4. Przeholowywanie w porcie jednostek zanurzonych powyżej marki zanurzenia jest zabronione.

§ 124. Zabrania się cumowania burta w burtę statków i pływających urządzeń portowych przy:

   1) Nabrzeżu Fińskim;

   2) Nabrzeżu Polskim - odcinek 250 m, licząc od Nabrzeża Fińskiego do pachoła Nr 14;

   3) w Basenie Nr V na przeciwległych nabrzeżach;

   4) nabrzeżach Południowym i Gościnnym w Stoczni Marynarki Wojennej;

   5) nabrzeżach Islandzkim i Wendy;

6) Nabrzeżu Bramowym.

§ 125. Ruch statków o długości powyżej 150 m w Kanale Południowym dopuszczalny jest przy spełnieniu następujących warunków:

1) siła wiatru: z kierunków W do 5°B (włącznie), z kierunków E do 3°B (włącznie);
2) przy nabrzeżach Wendy i Islandzkim nie mogą stać jednostki o szerokości większej niż 10 m;
3) przy wyprowadzaniu / wprowadzaniu statków do Nabrzeża Śląskiego powinien być wolny odcinek Nabrzeża Wendy na długości 100 m licząc od narożnika z nabrzeżem Śląskim.

§ 126. Każdorazowo należy uzgodnić z kapitanem portu warunki manewrowania dla statków:

1) o długości większej niż 250 m i/lub szerokości większej niż 50 m;
2) wychodzących na próby morskie;
3) wchodzących do / wychodzących z doków;
4) z uszkodzonymi kadłubami;
5) nietypowych obiektów pływających takich jak: wraki, duże pontony, doki pływające.

§ 127. Ogranicza się wielkość statków cumujących do nabrzeży Śląskiego i Angielskiego w Basenie II do 250 m długości i 35 m szerokości.

§ 128. Postój statków przy falochronie głównym jest zabroniony z wyjątkiem stanowiska B.P.P.P., przy którym mogą cumować statki o długości od 100 m do 250 m.

§ 129. Urządzenia połowowe mogą być ustawiane w odległości nie mniejszej niż 500 m od północnej granicy redy portu oraz nie mniejszej niż 150 m od pozostałych granic.

§ 130.

1. Statki wchodzące / wychodzące do / z portu Gdynia obowiązane są korzystać z pomocy co najmniej:

1) jednego holownika:
   a) statki o długości od 90 m do 140 m,
   b) statki wymienione w § 17 o długości od 70 m do 120 m,
   c) statki i urządzenia pływające bez własnego napędu do długości 50 m;
2) dwóch holowników:
   a) statki o długości powyżej 140 m do 180 m,
   b) statki wymienione w § 17 o długości powyżej 120 m do 160 m,
   c) statki i urządzenia pływające bez własnego napędu i trudne do manewrowania o długości powyżej 50 m do 130 m;

3) trzech holowników:
   a) statki o długości powyżej 180 m,
   b) statki wymienione w § 17 o długości większej niż 160 m,
   c) statki i urządzenia pływające bez własnego napędu o długości powyżej 130 m.

2. Ilość holowników oraz warunki bezpiecznego holowania przy wprowadzaniu /wyprowadzaniu do/ z portu nietypowych obiektów pływających (wraki, duże pontony, doki itp.) oraz statków z uszkodzonymi kadłubami każdorazowo ustala Kapitan Portu.

3. Statki zobowiązane do korzystania z pomocy holowników powinny cumować /odcumować do/od nabrzeża równolegle przy ograniczeniu używania własnych środków napędowych.

4. Asysta holownicza statków wychodzących z portu może zostać zwolniona po minięciu główek wejściowych do portu, nie wcześniej jednak niż gdy głębokość sąsiadującego z torem wodnym akwenu jest wystarczająca dla ich bezpiecznej żeglugi.

§ 131.

1. Do korzystania z usług pilota zobowiązane są:
   a) statki o długości 90 m i większej oraz bez względu na długość statki posiadające asystę holowniczą,
   b) statki wchodzące i schodzące z doków i podnośników stoczniowych o długości większej niż 60 m,
   c) zespoły holownicze (wraki, pontony, barki, kadłuby, doki itp.) w asyście co najmniej 2 holowników,
   d) statki dowodzone przez kapitanów posiadających zwolnienie z pilotażu o długości 90 m i więcej gdy widzialność spada poniżej 1000 m,
   e) statki o długości 50 m i więcej gdy widzialność spada poniżej 500 m.

2. Statki z ładunkiem niebezpiecznym lub statki o zanurzeniu większym niż 9 m winny być obsadzone przez pilota przy pławie GD lub na właściwym kotwicowisku.

3. Statki o mniejszym zanurzeniu winny być obsadzone najpóźniej na torze podejściowym przed bramką G- 1 - G-2.

4. Obsadzanie statku przez pilota w miejscach innych niż określono w ust. 2 i 3 wymaga zgody Kapitana Portu.

5. Pilot może zejść ze statku wychodzącego z portu po minięciu bramki G-1 - G-2. W przypadku statku o zanurzeniu większym niż 9 m - w odległości co najmniej 0,5 Mm na wschód od tej bramki.

6. Wcześniejsze zejście pilota uzasadnione aktualnym stanem pogody może nastąpić za zgodą Kapitana Portu i kapitana statku pilotowanego.

7. Statki o długości przekraczającej 300 m, inne niż pasażerskie oraz statki wchodzące i schodzące z doków o długości większej niż 200 m obowiązane są do korzystania z usług 2 pilotów.

8. Kapitan portu, gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi, może nakazać statkowi obsadę dwóch pilotów, gdzie pilotem prowadzącym jest pilot wskazany przez Szefa Stacji Pilotowej, a drugi pilot pełni rolę wspomagającą.

§ 132.

1. Przy cumowaniu /odcumowaniu do dalb lub beczek cumowniczych należy używać motorówki cumowniczej.

2. Decyzja o użyciu motorówki cumowniczej przy cumowaniu statków do nabrzeży i innych urządzeń portowych należy do kapitana / kierownika statku lub pilota.

§ 133.

1. Na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, stosuje się sygnały ostrzegawcze:

   1) w nocy: czerwone światło;

   2) w dzień: czerwony walec.

2. O zastosowaniu sygnałów, o których mowa w ust. 1, należy powiadomić kapitanat portu.

§ 134.

1. Basen Żeglarski jest dostępny dla jednostek sportowych o długości do 20 m i zanurzeniu do 3,2 m przy średnim stanie wody.

2. Statki sportowe w żegludze krajowej zobowiązane są przed każdym wyjściem i natychmiast po każdym wejściu do portu powiadomić Marinę Gdynia.

§ 135. Ustalenia zawarte w "Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń" łącznie z poprawkami wprowadzonymi przez Kapitana Portu są obowiązujące. Kapitan Portu może odstąpić od zawartych w "Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń" ograniczeń, o ile uzna że nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi.

§ 135a. Podmiot zamierzający przeprowadzić ćwiczenia z udziałem materiałów pirotechnicznych zobowiązany jest uzyskać wcześniej zgodę oraz warunki Kapitana Portu na ich przeprowadzenie.

Rozdział 3.

Przepisy dodatkowe dla portu Elbląg i portów Zalewu Wiślanego

§ 136.

1. Wielkość statków wchodzących do portu Elbląg nie może przekraczać 85 m długości i 2 m zanurzenia. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody i może ulec czasowym ograniczeniom.

2. Kapitan Portu, w przypadkach niezagrażających bezpieczeństwu, może zezwolić na wejście do portu statkom o parametrach większych niż określone w ust. 1.

§ 137.

1. Statki powinny poruszać się z szybkością bezpieczną, nie większą niż:

   1) na rzece Elbląg od prawego światła wejściowego /latarnia zielona/, na Zalewie Wiślanym do 11 km rzeki Elbląg (wejście do Kanału Jagiellońskiego) - 6 węzłów;

   2) od 11 km rzeki Elbląg (wejście do Kanału Jagiellońskiego do południowej granicy portu Elbląg (most na obwodnicy drogi S-7) - 4 węzły.

2. Ograniczenia szybkości określone w ust. 1 nie mają zastosowania do statków służby państwowej w czasie wykonywania zadań statutowych.

3. Kapitanat portu może zezwolić statkom na przekroczenie szybkości, o której mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne dla wykonania prawidłowych manewrów lub jeżeli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości technicznych statku.

4. (uchylony).

5. Kapitan Portu może nakazać ograniczenie szybkości, o której mowa w ust. 1, w przypadkach szczególnych celem zapewnienia bezpieczeństwa w porcie.

§ 138.

1. Statki podążające do Portu Elbląg po minięciu stawy "ELBLĄG" powinny nawiązać łączność z kapitanatem portu na kanale 10 VHF celem uzyskania zezwolenia na wejście na rzekę Elbląg.

2. Statki wchodzące do portu z Zalewu Wiślanego i wychodzące na Zalew Wiślany obowiązane są meldować do kapitanatu portu trawers prawego i lewego światła wejściowego (PGW, LGW) i przejście mostu w Nowakowie.

3. Żegluga na rzece Elbląg (od PGW do południowej granicy portu Elbląg - most na obwodnicy drogi S-7) jest dopuszczalna wyłącznie w porze dziennej.

4. Maksymalna ilość jednostek wchodzących lub wychodzących w konwoju - dwie. W szczególnych przypadkach Kapitan Portu w zależności od warunków pogodowych i sytuacji żeglugowych (siła i kierunek wiatru, stan wody, wielkości i zdolności manewrowe jednostki) może zmienić tę ilość.

5. Statek, za wyjątkiem jednostki sportowo-rekreacyjnej, nie może opuścić portu bez zgody Kapitana

Portu.

6. Postanowienia ust. 1, 2 nie dotyczą:

   1) statków pilotowych i holowników wykonujących czynności związane z wprowadzeniem i wyprowadzeniem statków;

   2) jednostek sportowo-rekreacyjnych.

7. Jednostki sportowo-rekreacyjne poruszające się po akwenie portowym powinny posiadać napęd mechaniczny, chyba że polecenia Kapitanatu Portu stanowią inaczej.

8. Jednostki sportowo rekreacyjne poruszające się po akwenie portowym mają obowiązek ustąpienia drogi statkom wchodzącym /wychodzącym do/ z portu Elbląg.

9. Kluby żeglarstwa morskiego obowiązane są prowadzić rejestry wejść i wyjść jednostek sportowo rekreacyjnych i udostępnić je na żądanie funkcjonariuszy kapitanatu portu.

§ 139.

1. Statki wchodzące do portu od strony Kanału Jagiellońskiego mają obowiązek zgłoszenia się przed wejściem na rzekę Elbląg do kapitanatu portu w celu uzyskania zezwolenia na wejście. Kapitanat portu udziela zezwolenia drogą radiową na kanale 10 VHF.

2. Statki wychodzące z portu przez Kanał Jagielloński obowiązane są również zameldować moment wejścia do kanału.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 nie dotyczą jednostek sportowo-rekreacyjnych.

§ 140.

1. Ustala się następujące miejsca mijania statków wchodzących i wychodzących na rzece Elbląg:

   1) mijanka na 6 km rzeki Elbląg na wysokości nabrzeża w Batorowie;

   2) obrotnica na 12,5 km rzeki Elbląg, (na wysokości wejścia do Kanału Jagiellońskiego);

   3) obrotnica na 14 km rzeki Elbląg.

2. Statki zbliżające się do mostu w Nowakowie obowiązane są nawigować ze szczególną ostrożnością.

3. Statki zbliżające się do mostu w Nowakowie zobowiązane są zgłosić Służbie Dyżurnej Kapitanatu Portu Elbląg na 10 kanale VHF potrzebę otwarcia mostu obrotowego 20 minut przed przejściem mostu.

4. Ustala się następujące oznakowanie świetlne pozycji mostu obrotowego:

   1) dwa czerwone światła - most zamknięty dla żeglugi;

   2) dwa zielone światła - most otwarty dla żeglugi;

3) czerwone i żółte światło - możliwe przejście jednostek pod mostem, prześwit dla średniego wysokiego stanu wody wynosi 5 m.

5. Zabrania się przechodzenia przez most podczas procedury otwierania lub zamykania mostu. W przypadku awarii mostu (dwa czerwone światła) należy korzystać ze stanowisk postojowych (z odbojnicami) przed i za mostem obrotowym.

§ 141.

1. Statki wchodzące do portu z Zalewu Wiślanego zobowiązane do korzystania z usług pilota, obsadzane są przez pilota przy pławie 6/ELB. Pilotaż w porcie Elbląg jest obowiązkowy dla statków o długości L ≥ 50 m.

2. Pilot może zejść ze statku wychodzącego z portu po minięciu prawej główki wejściowej (PGW-latarnia zielona).

3. W uzasadnionych przypadkach spowodowanych przez warunki pogodowe, kapitanat portu może wyznaczyć inne miejsce obsadzenia statku przez pilota i jego zejścia ze statku.

4. Zasady korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

§ 142.

1. Statki wchodzące/wychodzące do/z portu Elbląg o długości powyżej 70 m obowiązane są korzystać z pomocy holownika.

2. Przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu nietypowych obiektów pływających (duże pontony z ładunkami ponadgabarytowymi, statki uszkodzone) ilość holowników i sposób asysty holowniczej każdorazowo określa Kapitan Portu.

§ 143.

1. Statki cumujące w porcie mogą o własnych siłach przeciągać się wzdłuż nabrzeża na odległość nie większą niż długość statku.

2. (uchylony).

3. Postój statków poza wyznaczonymi miejscami cumowania jest zabroniony.

§ 143a. O imprezach, wydarzeniach kulturalnych, pokazach odbywających się w granicach portu, organizator, po uzyskaniu zezwolenia zarządzającego terenem, winien zawiadomić Kapitana Portu iuzyskać jego akceptację.

Rozdział 4.

Przepisy dodatkowe dla portu Władysławowo

§ 144. Pod pojęciem "kotwicowisko" Władysławowo należy rozumieć akwen o promieniu 1 Mm zatoczony z głowicy falochronu północnego portu Władysławowo na "W" od zachodniej krawędzi toru podejścia do portu.

§ 145.

1. Wielkość statków wchodzących do portu Władysławowo nie może przekraczać 70 m długości i 4 m zanurzenia. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody i może ulec czasowym ograniczeniom.
2. Kapitan Portu, w przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem manewrowania, może, po wskazaniu szczegółowych warunków wykonania manewrów, zezwolić na wejście do portu statkom o parametrach większych niż określonym w ust. 1.
3. Pilotaż obowiązuje od długości statku 60m i odbywa się w porze dziennej od świtu do zmierzchu (po zmierzchu wymaga zgody kapitana portu). Statki awizowane do Władysławowa powinny podać ETA do kapitanatu i właściwej stacji pilotowej na 24 godziny przed przybyciem na redę. Zgłaszanie zapotrzebowania na pilota składa się drogą radiową lub telefoniczną na dwie godziny przed planowanym przybyciem na redę. W trudnych warunkach hydrometeorologicznych pilotowanie może być prowadzone z jednostki pilotowej za zgodą Kapitana Portu.
4. Kapitan Portu może zwolnić kapitana statku z obowiązku korzystania z usług pilota, w przypadku, gdy kapitan statku legitymuje się co najmniej pięciokrotnym wejściem do portu, w asyście pilota.

§ 146.

1. Do portu Władysławowo statek nie może wejść/wyjść bez zezwolenia kapitanatu portu wydanego za pomocą radiowych środków łączności VHF- kanał 10.
2. Przepis ust. 1 nie dotyczy jednostek nieposiadających radiowych środków łączności przypisanych w wyposażeniu, wówczas ma zastosowanie § 62 ust. 2 przepisów portowych.
3. Wszystkie jednostki pływające "w drodze" znajdujące się na akwenie portu i kotwicowiska posiadające na wyposażeniu radiotelefony VHF powinny prowadzić stały nasłuch na kanale 10.
4. Kutry rybackie oraz inne jednostki pływające stale bazujące w porcie Władysławowo powinny zajmować wyznaczone miejsca na postój zgodnie z planem postoju opracowanym przez użytkownika portu uzgodnionego z kapitanatem portu.
5. Przy rejestracji statku na port macierzysty Władysławowo, jego właściciel powinien uzyskać akceptację Kapitana Portu.
6. O imprezach odbywających się w granicach portu i przystani rybackich znajdujących się we właściwości terytorialnej kapitanatu Władysławowo organizator winien zawiadomić Kapitana Portu i uzyskać jego akceptację.

7. Przed wyjściem kutra łodzi rybackiej kapitan (kierownik) łodzi rybackiej obowiązany jest złożyć zgłoszenie wyjścia ze wskazaniem rejonu przewidzianego połowu, ilości załogi przewidywanego czasu powrotu do portu, a przy zmianie portu planowanego zejścia obowiązany jest powiadomić służbę dyżurną bosmanatu.

§ 147. Zabrania się bez zgody kapitana portu postoju pojazdów mechanicznych poza miejscami wyznaczonymi za wyjątkiem pojazdów uprzywilejowanych i związanych bezpośrednio z obsługą statków.

Rozdział 5.

Przepisy dodatkowe dla portu Hel i portu Jastarnia

§ 148. Statki wchodzące/wychodzące z portu Hel i z portu Jastarnia są obowiązane do uzyskania zgody Kapitana Portu. Dyżur całodobowy pełnią: bosmanat portu Hel (VHF kanał 10) ibosmanat portu Jastarnia (VHF-kanał-10).

§ 149. Do portu Hel mogą wchodzić statki, których długość nie przekracza 80 m i zanurzenia 6,0 m. Warunki te mają zastosowanie, gdy występuje średni stan wody. Do portu Jastarnia mogą wchodzić statki, których długość nie przekracza 60 m i zanurzenia 3,8 m w warunkach, gdy w porcie występuje średni stan wody.

§ 150. Dla statków o długości całkowitej większej niż 60 m pilotaż jest obowiązkowy. Pozostałe warunki wejścia związane z bezpieczeństwem żeglugi określa Kapitan Portu.

§ 151. Na torze podejściowym, w porcie Hel i w porcie Jastarnia oraz Przystani Morskiej Kuźnica statki są obowiązane poruszać się z bezpieczną prędkością, nie większą niż 5 węzłów.

§ 152. Z zastrzeżeniem postanowień § 153 i § 154, w porcie Hel i w porcie Jastarnia obowiązuje zakaz używania sterów strumieniowych oraz przeprowadzania prób na uwięzi.

§ 153. Kapitan Portu może wydać zgodę na użycie sterów strumieniowych, jeśli jest to uzasadnione względami bezpiecznego manewrowania i cumowania.

§ 154. Wyłącznie za zgodą Kapitana Portu mogą być przeprowadzone próby na uwięzi na wniosek właściciela nabrzeża.

Rozdział 6.

Przepisy dodatkowe dla portu Ustka

§ 154a.

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

2. W celu uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, statek powinien nawiązać łączność radiotelefoniczną na kanale 12 VHF lub telefoniczną z właściwym kapitanatem/bosmanatem portu.

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

§ 154b.

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

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

3. Maksymalne parametry statku dla Portu Ustka długość całkowita 80 m, szerokość 21 m zanurzenie statku przy średnim stanie dla wody słodkiej 4,0 m.

§ 154c. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki pasażerskie uprawiające żeglugę międzynarodową bez względu na wielkość i statki o długości 40 m i większej oraz statki ponadgabarytowe.

§ 154d.

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

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

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

4. Jeżeli z powodu trudnych warunków pogodowych wykonywanie pilotażu jest zawieszone statki wychodzące w morze powiadamiane są o tym przez agenta. Kapitan statku podejmuje decyzje pozostania w porcie lub wyprowadzenia statku na własne ryzyko po wykonaniu przez pilota

manewru odwracania (o ile to jest konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym.

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

§ 154e.

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

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

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

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

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

§ 154f.

1. Z pomocy holownika obowiązane są korzystać statki bez własnego napędu oraz statki o długości ponad 60 m.

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

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

§ 154g.

1. Most obrotowy dla pieszych otwierany jest od 16 czerwca do końca sierpnia w godzinach

07.0024.00 na 20 minut po każdej pełnej godzinie. Kanał portowy jest otwarty dla żeglugi przez 40 minut.

2. Most obrotowy dla pieszych po sezonie, czyli od 1 września do 15 czerwca otwierany jest w godzinach od 07.00-19.00 na 20 minut po każdej pełnej godzinie. Kanał portowy otwarty dla żeglugi przez 40 minut.

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

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

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

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

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

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

9. Przy przechodzeniu obok mostu obowiązuje ruch jednokierunkowy.

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

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

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

§ 154ga. O imprezach/wydarzeniach kulturalnych/pokazach odbywających się w granicach portu organizator, po uzyskaniu zezwolenia zarządzającego terenem, winien zawiadomić Kapitana Portu i uzyskać jego akceptację.

Rozdział 7.

Przepisy dodatkowe dla portu Rowy

§ 154h.

1. Z wyłączeniem jednostek stale bazujących w porcie Rowy, żegluga może odbywać się od wschodu do zachodu słońca.

2. Wielkość jednostek wchodzących do portu Rowy nie może przekraczać 15 m długości całkowitej, 5,0 m szerokości i 1,2 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody.

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

4. Maksymalne parametry dla jednostek wchodzących do portu w Rowach nie mogą przekraczać 16 m długości całkowitej i 1,4 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody.

5. Wejście do portu Rowy jest możliwe przy sile wiatru do 5ºB i stanie morza 3.

6. O imprezach/wydarzeniach kulturalnych/pokazach odbywających się w granicach portu organizator, po uzyskaniu zezwolenia zarządzającego terenem, winien zawiadomić Kapitana Portu i uzyskać jego akceptację.

Rozdział 8.

Przepisy dodatkowe dla portu Łeba

§ 154i.

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

2. Wielkość statków wchodzących do portu nie może przekroczyć 50 metrów długości.

3. Kapitan Portu może w uzasadnionych przypadkach uzależnionych od warunków hydronawigacyjnych zezwolić na wejście do portu statku o długości przekraczającej długość wskazaną w ust. 2.

4. Maksymalne parametry dla statków wchodzących do Portu w Łebie nie mogą przekraczać: długość całkowita 65 m, szerokość 15 m, zanurzenie 3,0 m dla wody słodkiej przy średnim stanie wody.

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

6. Zabrania się poruszania na torze wodnym na odcinku od Mariny do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami.

7. W uzasadnionych przypadkach, ze względu na panujące warunki hydronawigacyjne, Kapitanat Portu może zabronić statkowi wyjść w morze.

8. Zwalnia się z obowiązku korzystania z usług pilota statki, o których mowa w § 36 ust. 2 pkt 4.

Rozdział 9.

Przepisy dodatkowe dla Portu i śluzy Nowy Świat

§ 154j. Dla portu Nowy Świat stosuje się Przepisy ogólne Część I chyba, że przepisy dodatkowe stanowią inaczej.

§ 154k.

1. Wielkość statków wchodzących do portu Nowy Świat nie może przekraczać 100 m długości, 20 m szerokości i 4,5 m zanurzenia. Wielkość zestawu pchanego nie może przekraczać 180 m długości, 20 m szerokości i 3,5 m zanurzenia. Podane zanurzenia odnoszą się do średniego stanu wody i mogą ulec czasowym ograniczeniom.
2. Kapitan Portu w przypadkach niezagrażających bezpieczeństwu, może zezwolić na wejście do portu i przejście przez śluzę statkom o parametrach większych niż określone w ust. 1.

§ 154l. Ustalenia zawarte w "Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń" łącznie z poprawkami wprowadzonymi przez Kapitana Portu są obowiązujące. Kapitan Portu może odstąpić od zawartych w "Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń" ograniczeń, o ile uzna, że nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi.

§ 154m. Do komunikacji z Kapitanatem Portu Nowy Świat służy kanał roboczy 68 VHF oraz numery telefonów: 58 347 39 72 i 58 347 39 76.

§ 154n.

1. Zgłoszenie statku handlowego do zawinięcia lub przejścia przez Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną powinno nastąpić:
   1) dla statków zobowiązanych do korzystania z usług pilota z wyprzedzeniem, co najmniej 6 godzin przed przybyciem do boi pilotowej NS lub przed wyjściem z portu na Zalew Wiślany do Kapitanatu Portu Nowy Świat i do Stacji Pilotowej Gdańsk.
   2) dla wszystkich statków do Kapitanatu Portu Nowy Świat z wyprzedzeniem co najmniej 2 godzin.
2. W zgłoszeniu statku należy podać:
   1) nazwę statku;
   2) sygnał rozpoznawczy;
   3) banderę;

4) ostatni port;

5) następny port;

6) długość;

7) szerokość;

8) zanurzenie;

9) wysokość;

10) liczbę osób;

11) ładunek.

§ 154o. Ruch statków na torach podejściowych i w śluzie odbywa się zgodnie z poleceniami Kapitanatu Portu Nowy Świat przekazywanych przez kanał 68 VHF. Regulacja żeglugi przez śluzę odbywa się dodatkowo przy pomocy sygnałów świetlnych, określonych w załączniku nr 3 do zarządzenia.

§ 154p. Do wszystkich jachtów zamierzających przejść śluzę stosuje się następujące zasady:

1) wszystkie jachty zamierzające przejść przez śluzę zobowiązane są do zgłoszenia zamiaru śluzowania z minimum 1-godzinnym wyprzedzeniem. Zgłoszenia można dokonać na kanale 68 VHF lub telefonicznie pod numerami: 58 347 39 72 i 58 347 39 76;

2) należy bezwzględnie przestrzegać poleceń Kapitanatu Portu podawanych na kanale 68 VHF;

2a) jachty niewyposażone w radio VHF obowiązane są przestrzegać komunikatów głosowych podawanych przez megafony i dodatkowo sygnałów świetlnych podawanych na tablicach informacyjnych;

3) pierwszeństwo mają jednostki wychodzące ze śluzy;

4) w przypadku niecałkowitego otwarcia bramy śluzy jednostki nie mogą przekroczyć linii kierownic;

5) po otwarciu bramy śluzy, jachty opuszczają śluzę na polecenie Kapitanatu Portu w uzgodnionej kolejności;

6) (uchylony).

§ 154q.

1. Statki powinny poruszać się z prędkością bezpieczną, nie większą niż:

1) 9 węzłów na redzie;

2) 7 węzłów na torze podejściowym do główek portu;

3) 5 węzłów na torze wodnym od główek portu do kierownicy śluzy;

4) 3 węzły w kierownicy i w śluzie.

2. Kapitan Portu może zezwolić na przekroczenie limitu prędkości, jeżeli jest to konieczne dla wykonania prawidłowych manewrów.

3. Ograniczenia prędkości nie mają zastosowania do statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia w czasie wykonywania zadań statutowych.

§ 154r.

1. Asysta pilotowa jest obowiązkowa dla:

1) statków o długości 60 m i większej lub o zanurzeniu 3,5 m i większym;

2) statków wymienionych w § 36 ust. 2;

3) statków korzystających z usług holowniczych, za wyjątkiem zestawów holowniczych w skład których wchodzą obiekty holowane bez własnego napędu o długości do 40 m, holowane przy burcie lub pchane.

2. Pozycje pilotowe:

1) miejsce obsadzania pilota-rejon pławy NS;

2) miejsce zdawania pilota-rejon pławy NS-1;

3) alternatywne miejsce obsadzania/zdawania pilota-rejon pławy PP;

4) od strony Zalewu Wiślanego miejsce obsadzania/zdawania pilota to port wyjścia lub rejon pławy 5.

§ 154s.

1. Statki wchodzące do portu Nowy Świat lub wychodzące z portu Nowy Świat o długości powyżej 80 m, oraz określone w § 50 obowiązane są korzystać z pomocy holownika;

2. Przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu nietypowych obiektów pływających (duże pontony z ładunkami ponadgabarytowymi, statki uszkodzone) ilość holowników i sposób asysty holowniczej każdorazowo określa Kapitan Portu.

§ 154t. Zaopatrywanie jednostek w szczególności w paliwo napędowe, wodę, prowiant oraz zdawanie nieczystości na obszarze redy, portu i śluzy bez uzyskania każdorazowo zgody Kapitana Portu Nowy Świat jest zabronione.

§ 154u. Zabrania się bez zgody Kapitana Portu Nowy Świat parkowania, postoju pojazdów mechanicznych poza miejscami wyznaczonymi za wyjątkiem pojazdów uprzywilejowanych.

§ 154v.

1. Przejście jednostek przez śluzę odbywa się w godzinach:

1) z Zalewu Wiślanego na Zatokę Gdańską: 07:30; 10:30; 13:30; 16:30;

2) z Zatoki Gdańskiej na Zalew Wiślany: 09:00, 12:00, 15:00, 17:45.

2. Statki służb państwowych, specjalnego przeznaczenia i statki handlowe z wyjątkiem jachtów i łodzi rybackich nie podlegają rozkładowi przepraw.

3. (uchylony).

4. Prześwit pod mostami wynosi: Most Północny 6,0 m, Most Południowy 4,0 m.

5. Dla statków o wysokości (air-draft) nieprzekraczającej prześwitu pod mostami możliwy jest tranzyt przez śluzę bez konieczności otwierania mostów, o czym decyduje Kapitanat Portu.

§ 154w. Statki przewożące ładunki niebezpieczne określone w § 17, nie mogą być śluzowane ze statkami pasażerskimi i jachtami.

§ 154x. Przy wchodzeniu do śluzy pierwszeństwo mają statki handlowe z wyjątkiem jachtów i łodzi rybackich. Jachty i łodzie rybackie wchodzą do śluzy po otrzymaniu sygnału do wejścia, w zależności od dostępnej przestrzeni w komorze śluzy.

§ 154y. Dla statków niewyposażonych w radio VHF i radar, poruszanie się na akwenie portu Nowy Świat w czasie ograniczonej widzialności jest zabronione.

§ 154z. Na akwenie portu Nowy Świat zabrania się:

1) uprawiania narciarstwa wodnego oraz holowania statków powietrznych, spadochroniarza;

2) wpływania do śluzy jednostkami o napędzie żaglowym;

3) kąpieli na terenie portu, oraz pływania na desce SUP;

4) połowu ryb sieciami lub innymi narzędziami połowowymi z jednostek pływających;

5) rozstawiania sieci lub innych narzędzi połowowych;

6) używania otwartego ognia w porcie;

7) używania radarów w śluzie;

8) rzucania kotwic w śluzie.

CZĘŚĆ III.

PRZEPISY KOŃCOWE

§ 155. Traci moc zarządzenie Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 20 lutego 2013 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 1314, z 2015 r. poz. 4000, z 2017 r. poz. 3027 i poz. 3661, z 2018 r. poz. 204 i poz. 2463; Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego poz. 1006, z 2015 r. poz. 4895,

z 2017 r. poz. 3426 i poz. 4159, z 2018 r. poz. 364 i poz. 2748).

§ 156. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2018 r. i podlega ogłoszeniu w Dziennikach Urzędowych Województw: Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego.

ZAŁĄCZNIK Nr 1

"Regulacja żeglugi sygnalizacją przeprawy przez operatorów kładek"

1. Ogólne zasady przejścia

1.1 Kładka Nr 1

a) o wskazaniach sygnalizacji świetlnej decyduje operator kładki, z którym możliwy jest kontakt na przypisanym kanale VHF (numer kanału 6 lub 15),

b) należy bezwzględnie stosować się do wskazań sygnalizacji świetlnej,

c) szerokość toru wodnego dla kładki otwartej umożliwia bezpieczne przejście w ruchu jednokierunkowym dla charakterystycznego największego statku o parametrach: Bmax=13,2m i Hmax=25m,

d) dla ruchu dwukierunkowego suma szerokości statków płynących z przeciwnych kierunków nie może być większa niż 13,2m,

e) dla statków o wysokości przekraczającej Hmax=25m dla kładki otwartej wskazane jest przejście prawą stroną,

f) maksymalna bezpieczna wysokość statku dla kładki zamkniętej Hmax=2,1m (przy stanie wody SW),

g) wodowskazy zlokalizowane po obu stronach kładki wskazują wysokość pionową w świetle konstrukcji (hśw) dla aktualnego stanu wody.

1.2 Kładka Nr 2

a) obrotowa kładka posiada dwa tory żeglugowe główny i boczny z osobnymi sygnalizatorami sygnalizacji świetlnej,

b) o wskazaniach sygnalizacji świetlnej decyduje operator kładki, z którym możliwy jest kontakt na przypisanym kanale VHF (numer kanału 15),

c) należy bezwzględnie stosować się do wskazań sygnalizacji świetlnej,

d) szerokość toru głównego dla kładki otwartej umożliwia bezpieczne przejście w ruchu jednokierunkowym dla charakterystycznego największego statku o parametrze szerokości: Bmax=11,55m. Dla ruchu dwukierunkowego suma szerokości statków płynących z przeciwnych kierunków nie może być większa niż 7,55m,

e) szerokość toru bocznego dla kładki otwartej umożliwia bezpieczne przejście w ruchu

jednokierunkowym dla charakterystycznego największego statku o parametrze szerokości: Bmax=6,80m. Dla ruchu dwukierunkowego suma szerokości statków płynących z przeciwnych kierunków nie może być większa niż 4,50m,

f) dla kładki zamkniętej maksymalna bezpieczna wysokość statku na torze głównym Hmax=2,00m (przy stanie wody SW), na torze bocznym ruch jednostek pod kładką jest zabroniony,

g) wodowskaz zlokalizowano na nabrzeżu od strony Długiego Pobrzeża w rejonie przyczółka, wskazuje on wysokość pionową w świetle konstrukcji (hśw) przęsła nad torem głównym dla aktualnego stanu wody.

2. Wskazania sygnalizatorów świetlnych

Poniżej przedstawiono możliwe wskazania sygnalizatorów dla poszczególnych faz pracy kładek:

2.1. Kładka zamknięta

	sygnał V	- **zakaz przejścia**, z **wyjątkiem statków o małej wysokości**,
	sygnał IV	- **zakaz przejścia, (użycie w przypadkach losowych)**
	sygnał VI	- **zakaz przejścia**, z **wyjątkiem statków o małej wysokości**, duże jednostki chcące przekroczyć kładkę mają kontaktować się ze sterownią na kanale VHF 15

2.2. Otwieranie kładki

	sygnał IVa pulsujący	- **zakaz przejścia – zmiana pozycji kładki**

2.3. Kładka otwarta

	sygnał III	**- przejście dozwolone w obu kierunkach**
	sygnał I	**- przejście dozwolone w jednym kierunku**, ruch z przeciwnego kierunku **jest zabroniony**
	sygnał II	**- zakaz przejścia**, możliwy jest ruch statków z przeciwnego kierunku
	sygnał IV	**- zakaz przejścia, (użycie w przypadkach losowych)**

2.4. Zamykanie kładki

	sygnał IVa pulsujący	**- zakaz przejścia – zmiana pozycji kładki**

3. Zasady kolejności przejścia

3.1. Kładka zamknięta

a) kładka zamknięta - sygnał **V** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu,

b) kładka zamknięta - sygnał **VI** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

3.2. Otwieranie kładki

a) proces otwierania kładki - sygnał **IVa,**

b) kładka otwarta, pierwszeństwo dla jednostek wychodzących w morze - sygnał **I** dla jednostek wychodzących w morze, sygnał **II** dla jednostek wchodzących do portu,

c) kładka otwarta, przejście wolne - sygnał **III** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

3.3. Kładka otwarta

a) w przypadku sygnału **III** z obydwu stron kładki o kolejności przejścia decyduje kolejność podejścia do kładki,

b) w przypadku jednoczesnego podejścia do kładki pierwszeństwo ma jednostka wychodząca w morze,

c) Dla kładki Nr 1 - w szczególnych przypadkach (patrz pkt 1.1 e) - sygnał **I** oraz wskazanie przez operatora kładki (VHF) przejścia prawą stroną dla jednostek wychodzących w morze, sygnał **II** dla jednostek wchodzących do portu.

3.4. Zamykanie kładki

a) zamykanie kładki - sygnał **IVa** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

SYGNALIZACJA AWARYJNA.

1. Opis i zasady użycia sygnalizacji awaryjnej

a) Kładki są wyposażone w awaryjny system sygnalizacji przeprawy do regulacji żeglugi,

b) Sygnalizacja awaryjna jest stosowana w przypadku awarii tablic gdy nie ma możliwości użycia co najmniej jednej tablicy na każdej stronie kładki,

c) Sygnalizacja awaryjna to okrągłe zmienno-kolorowe sygnalizatory, mogące świecić światłem zielonym, żółtym lub czerwonym, które sterowane są z pomieszczenia sterowni,

d) Sterowanie sygnalizacji awaryjnej jest niezależne od systemu sterowania zwodzenia kładek,

e) Stosowanie sygnalizacji awaryjnej wymaga każdorazowo zgłoszenia do oficera dyżurnego Kapitanatu Portu na kanale 14.

2. Wskazania sygnalizatorów awaryjnych

	sygnał VII	-zakaz przejścia
	sygnał VIII	- przejście dozwolone (kładka zamknięta dla ruchu pieszego)
	sygnał IX	- zakaz przejścia z wyjątkiem statków mieszczących się w skrajni (kładka otwarta dla ruch pieszego)

3. Zasady kolejności przejścia przy sygnalizacji awaryjnej

3.1. Kładka zamknięta

a) kładka zamknięta - sygnał **IX** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

3.2. Otwieranie kładki

a) rozpoczęcie otwierania kładki - sygnał **VII** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

b) kładka otwarta, pierwszeństwo dla jednostek wychodzących w morze - sygnał **VIII** dla jednostek wychodzących w morze, sygnał **VII** dla jednostek wchodzących do portu,

c) kładka otwarta, przejście dozwolone - sygnał **VIII** dla obu kierunków - jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

3.3. Kładka otwarta

a) Kładka Nr 1 - dla jednostek o szerokości powyżej Bmax=6,60m lub wysokości powyżej Hmax=25m obowiązuje ruch jednokierunkowy - sygnał **VIII** dla jednostki zgłaszającej przejście w ruchu jednokierunkowym, sygnał **VII** dla kierunku przeciwnego do jednostki zgłaszającej ruch jednokierunkowy,

b) Kładka Nr 2 - dla jednostek o szerokości powyżej Bmax=3,80m - tor główny lub Bmax=2,25m - tor boczny, obowiązuje ruch jednokierunkowy - sygnał **VIII** dla jednostki zgłaszającej przejście w ruchu jednokierunkowym, sygnał **VII** dla kierunku przeciwnego do jednostki zgłaszającej ruch jednokierunkowy.

3.4. Zamykanie kładki

a) rozpoczęcie zamykania kładki - sygnał **VII** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

ZAŁĄCZNIK Nr 2

"Harmonogramy zwodzenia kładek"

Kładki są obsługiwane 24 godziny na dobę przez cały rok.

Dla żeglugi kładki są otwierane zgodnie z poniższymi harmonogramami:

Kładka Nr 1:

Od 1 kwietnia do 31 października:

7:00-7:30, 8:00-8:30, 9:00-9:30, 10:00-10:30, 11:00-11:30, 12:00-12:30, 13:00-13:30, 14:00-14:30, 15:00-15:30, 16:00-16:30, 17:00-17:30, 18:00-18:30, 19:00-19:30,

20:30-21:00, 22:00-22:30, 23:00-23:30

W godzinach 24:00 do 7:00 kładka jest otwierana dla żeglugi na żądanie.

Kładka Nr 2:

Od 1 kwietnia do 31 października:

9:00-9:30, 10:00-10:30, 11:00-11:30, 12:00-12:30, 13:00-13:30, 14:00-14:30, 15:00-15:30, 16:00-16:30, 17:00-17:30, 18:00-18:30, 19:00-19:30. W godzinach 20:00 do 9:00 kładka jest otwierana dla żeglugi na żądanie.

Od 1 listopada do 31 marca kładki są otwierane na żądanie jednostek pływających w ciągu całej doby.

W przypadkach uznanych przez obsługę kładek za szczególnie uzasadnione dopuszcza się kilkuminutowe odstępstwo od harmonogramu godzinnego.

Zgłoszenia do obsługi kładek należy kierować na kanale 15 (nasłuch i wywołanie UKF kanał 14) lub na numery telefonu : Kładka Nr 1: + 48 516 970 048, Kładka Nr 2: +48 605 110 452.

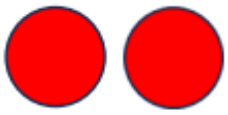
Kładki nie będą otwierane przy wietrze powyżej: Kładka Nr 1-15 m/s, Kładka Nr 2-17,1m/s

Dla statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia (Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Urząd Morski, Policja, Urząd Celny, SOPG) kładki otwierane są na żądanie.

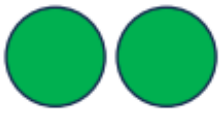
Wyłączenia kładek z eksploatacji planowe lub awaryjne oraz przedłużone otwarcia lub zamknięcia kładek na czas imprez masowych będą ogłaszane przez Kapitanat Portu Gdańsk w formie zawiadomień pisemnych lub za pomocą UKF.

ZAŁĄCZNIK Nr 3

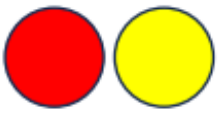
Regulacja żeglugi przez śluzę Portu Nowy Świat i znaczenie sygnałów



STOP. Brak przejścia.



Przejście przez śluzę dozwolone.



Uwaga most. Ograniczony prześwit.
Prześwity: Most Północny 6 m, Most Południowy 4 m.