



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 5 marca 1973 r.

Nr 5

Poz. 26.

Publikacje:

Poz. 26 — Zarządzenie porządkowe Nr 4 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 30 grudnia 1972 r.
Przepisy portowe.

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 4 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 30 grudnia 1972 r.

PRZEPISY PORTOWE

Na podstawie art. 7 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 7 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35) zarządza się co następuje:

Część I

Przepisy ogólne

ROZDZIAŁ I

Przepisy wstępne

§ 1.

- W rozumieniu zarządzenia oznaczają:
 - określenie „obszar morskiego portu” — obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym — zwanym dalej „portem” oraz zewnętrzny obszar wodny — zwany dalej „redą”,
 - określenie „kotwiczowisko” — miejsce oczekiwania statków na wejście do portu,
 - określenie „międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu” — w skrócie m.p.z.z.m. — przepisy stanowiące załącznik do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 5.08.1965 w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. nr 36, poz. 229),
 - „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,
 - określenie „użytkownik” — jednostkę gospodarki społecznej lub inną osobę prawną zarządzającą w zakresie eksploatacji akwenami, nabrzeżami bądź urządzeniami portowymi.
- Za „tor wodny” w rozumieniu zarządzenia uważa się:
 - część drogi wodnej, wyznaczoną przez:
 - stałe znaki nawigacyjne, oznaczone na mapach morskich oraz pływy nawigacyjne,
 - główki falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących dla ochrony brzegów,
 - akwen między wysuniętymi falochronami,
 - akwen między brzegami rzek, tam, gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.
- Szerokość żeglowną torów wodnych wyznaczają aktualne sondaże. Pływy nawigacyjne na torach wodnych mają charakter znaków niestałych i służą jedynie jako znaki pomocnicze.

§ 2.

- Przepisy zarządzenia zwane dalej przepisami portowymi regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Szczecińskiego Urzędu Morskiego,

- Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również do morskich przystani, kotwiczowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwiczowiska z wodami portowymi.
- Granice morskich portów, przystani i ich red określają odrębne przepisy.

§ 3.

Sprawy sanitarne, celne, ochrony p.-poż. oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich regulują odrębne przepisy.

§ 4.

Przepisy portowe stosuje się do statków, wodnosamolotów oraz użytkowników i osób fizycznych znajdujących się na obszarze morskich portów.

§ 5.

- Korzystanie z morskich portów oraz ich urządzeń przeznaczonych do użytku ogólnego dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i w przepisach odrębnych.
- Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 6.

- Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawują kapitanaty portów.
- Ileokroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanacie portu należy przez to rozumieć również bosmanat portu.

§ 7.

- Kapitan portu może chwilowo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa.
- Zarządzone ograniczenie albo zamknięcie ruchu kapitanat portu podaje do wiadomości:
 - jeżeli dotyczy ruchu statków — przez wywieszenie sygnałów przewidzianych w § 51,
 - jeżeli dotyczy ruchu na nabrzeżach, pomostach i w przystaniach — przez zawiadomienie użytkownika urządzenia i ogłoszenie na tablicy kapitanatu portu.
- W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 2, obowiązek rozmieszczenia tablic i znaków ostrzegawczych ciąży na użytkowniku urządzenia.

§ 8.

- Kierownicy statków oraz inne osoby, korzystające z portów i ich urządzeń albo przebywające z innych powodów na obszarze portu, obowiązane są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, przerw w pracy portu i szkód wzajemnych.
- Kierownik statku oraz inne osoby kierujące pracą w porcie obowiązane są zawiadomić kapitanat portu o spostrzeżonych awariach statków i urządzeń portowych.

§ 9.

- Osoby korzystające z portu i jego urządzeń obowiązane są udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych,

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu kierownik statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty okrętowe i żeglarskie.

§ 10.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki i do ładowni statków oraz na place, do magazynów i innych urządzeń 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.

§ 11.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie niebezpieczeństwom zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu na statku i na lądzie, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom i zwracania się w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.
2. Osoby przebywające na terenie portu obowiązane są stosować się do poleceń wydanych przez funkcjonariuszy kapitanatu portu, o których mowa w ust. 1.
3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczeństwa i porządku portowego są natychmiast wykonalne, chyba, że określono inny termin wykonania.

§ 12.

1. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku jest kierownik statku, a przez użytkownika — dyrektor albo kierownik właściwego działu służby.
2. Kierownik statku, jak też użytkownik — dyrektor lub kierownik właściwego działu służby — każdy w zakresie swoich obowiązków służbowych obowiązani są dopilnować, aby członkowie załogi statku bądź podlegli pracownicy przestrzegali ściśle przepisy portowe.

§ 13.

1. Tekst przepisów portowych powinien stale znajdować się na statkach polskich przebywających w portach objętych terytorialnym zakresem działania SUM, z wyjątkiem łodzi bezpokładowych oraz w biurach portowych przedsiębiorstw maklerskich.
2. Przedsiębiorstwa maklerskie powinny na żądanie kapitanów statków obcych bander udostępnić im odpowiednio przygotowane teksty (wyciągi) przepisów portowych.

ROZDZIAŁ II

Ruch statków i zapobieganie zderzeniom

Przepisy ogólne

§ 14.

W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie przepisy m.p.z.z.m., chyba, że z przepisów szczególnych niniejszego rozdziału wynika co innego.

§ 15.

Światła określone w przepisach szczególnych niniejszego rozdziału powinny być widzialne z odległości co najmniej 2 mil morskich.

§ 16.

1. Średnica kuli lub walca oraz średnica podstawy i wysokość stożka powinna wynosić co najmniej 0,61 m (2 stopy), a wysokość walca — co najmniej 0,91 m (3 stopy). Na statkach o długości poniżej 19,80 m (65 stóp) wymiary te mogą być o połowę mniejsze.
2. Światła i znaki powinny być widoczne dookoła całego widnokregu.
3. Jeżeli światła i znaki nie mogą być noszone na przepisanej wysokości, to powinny być noszone możliwie najwyżej, jednak nie niżej niż światła burtowe statku.
4. Światła i znaki, które mają być umieszczone jedno nad drugim, powinny znajdować się w linii pionowej. Odstęp

między poszczególnymi światłami lub znakami powinien wynosić 1,83 m (6 stóp), o ile przepis szczególny niniejszego rozdziału nie stanowi inaczej.

§ 17.

1. Statek pokazuje światła od zachodu do wschodu słońca (nocą), zaś znaki — od wschodu do zachodu słońca (dniem), przy każdej pogodzie.
2. Światła powinny być również pokazywane w dzień podczas ograniczonej widzialności i we wszystkich innych okolicznościach, w których uważa się to za potrzebne.

§ 18.

1. Światła statku, których noszenie nie jest nakazane, powinny być przystosowane w taki sposób, aby wykluczały powstanie pomyłek ze światłami przepisowymi.
2. Oświetlanie statków reflektorami przez inne statki jest zabronione. Zakaz nie dotyczy statków specjalnej służby państwowej i statków będących w akcji ratowniczej; jednakże nie wolno oświetlać mostku statku będącego w drodze.

Światła i znaki dzienne statków

§ 19.

Statki specjalnej służby państwowej inne niż pilotowe, loďolamacze i szkolne, gdy pełnią służbę i są w drodze powinny nosić:

- w nocy: na szczycie przedniego masztu, bądź na dachu nadbudówki widoczne dookoła widnokregu światło zielone,
- w dzień: swoją flagę służbową, według ustalonego wzoru, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna.

§ 20.

1. Statek z ładunkiem materiałów wybuchowych lub przewożący cieczę palną, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy, powinien nosić w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, następujące sygnały:
 - 1) statek z ładunkiem materiałów wybuchowych lub przewożący cieczę palną klasy III, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy:
 - w nocy: światło czerwone, widoczne dookoła widnokregu,
 - w dzień: flagę „B” według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,
 - 2) statek przewożący cieczę palną I lub II klasy, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy:
 - w nocy: trzy światła czerwone, umieszczone pionowo jedno nad drugim, widoczne dookoła widnokregu,
 - w dzień: flagę „B”, a pod nią flagę „1” według księgi międzynarodowych sygnałów morskich.
2. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do statku przewożącego:
 - 1) materiały wybuchowe o łącznej wadze do 450 kg w zaopakuowanym opakowaniu,
 - 2) środki sygnalizacyjne dla potrzeb własnych lub celów ratowniczych,
 - 3) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

§ 21.

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy holowniczej, w porze nocnej powinien nosić światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie.
2. Statek w drodze bez maszyny gotowej do użycia, który korzysta z pomocy holowniczej, powinien nosić:
 - w nocy: światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie oraz dodatkowe 2 czerwone światła, umieszczone jedno nad drugim,
 - w dzień: dwie czarne kule, umieszczone jedna nad drugą.

§ 22.

1. Prom portowy o napędzie mechanicznym w drodze powinien nosić:
 - w nocy: światło żółte pulsujące nad przednim światłem masztowym, o 15—60 impulsach na minutę,
 - w dzień: kulę żółtą, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna.

2. Prom linowy lub łańcuchowy w drodze powinien nosić światła żółte na dziobie i rufie, umieszczone na jednakowej wysokości co najmniej 1 m powyżej nadburcia.

§ 23.

Łodzie żaglowe i jachty idące pod żaglami powinny nosić światła burtowe i rufowe, a ponadto w czasie żeglugi po torach wodnych przy zbliżaniu się do innych statków winny oświetlać żagle.

§ 24.

1. Statek o długości poniżej 45,75 m (150 stóp) przycumowany do nabrzeża, falochronu, pomostu albo innego urządzenia portowego, powinien pokazywać w środku jego długości jedno światło białe, umieszczone na wysokości górnego pokładu od strony wody, zaś statek o długości 45,75 m i więcej — dwa takie światła, umieszczone po jednym w dziobowej i rufowej części statku na wysokości górnego pokładu od strony wody.
2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże lub pomost na drogę wodną, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części na wysokości górnego pokładu światło białe, niezależnie od światła określonych w ust. 1.
3. Urządzenie przycumowanego statku wystające poza jego burtę więcej niż 1 m powinno być oznaczone w nocy białym światłem.
4. Jeżeli kilka statków stoi przycumowanych burtą w burtę, światła przepisane w ust. 1 powinien nosić tylko statek znajdujący się na zewnątrz, jeżeli jednak długość jednego ze statków wewnętrznych wynosi 45,75 m lub więcej, a statku zewnętrznego poniżej 45,75 m, to taki statek wewnętrzny powinien nosić światła przepisane w ust. 1.

§ 25.

Na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, mogą być stosowane następujące sygnały ostrzegawcze:

- w nocy: światło czerwone,
- w dzień: flaga czerwona.

O zastosowaniu tych sygnałów należy powiadomić kapitała portu.

§ 26.

Jeżeli ze względów bezpieczeństwa mijanie może nastąpić tylko po jednej stronie pogłębiarki lub statku, z którego pracuje nurek, to statek taki powinien nosić po stronie, po której może nastąpić mijanie:

- w nocy: światło czerwone, białe, czerwone, umieszczone jedno pod drugim,
 - w dzień: biały romb między dwiema czerwonymi kulami, umieszczone jedno pod drugim,
- zaś po stronie, po której mijanie jest zabronione:
- w nocy: czerwone światło,
 - w dzień: czerwoną kulę.

§ 27.

Statek na mieliźnie powinien poza sygnałami nakazanymi prawidłami m.p.z.z.m. nosić po stronie, po której może nastąpić przejście:

- w nocy: światło zielone,
- w dzień: czarny stożek skierowany wierzchołkiem ku górze.

Sygnały dźwiękowe statków

§ 28.

Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny dawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych m.p.z.z.m. i przepisami portowymi.

§ 29.

Statek, na którym wybuchł pożar, albo który jest zagrożony pożarem, powinien aż do chwili przybycia pomocy bić w dzwon, dając jednocześnie z przerwami nie większymi aniżeli jedna minuta sygnał: dwa krótkie i jeden długi dźwięk (· · —).

§ 30.

Statek o napędzie mechanicznym w drodze, który nagle stracił zdolność manewrowania albo z innych powodów przedstawił sobą niebezpieczeństwo dla innych statków albo też zamierza uprzedzić statki o grożącym mu niebezpieczeństwie, powinien przy zbliżaniu się innego statku dać sygnał: jeden długi i dwa krótkie dźwięki (— · ·), powtarzany w razie potrzeby.

§ 31.

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

- 1) przed zastąpieniem zakrętami, przecięciami torów wodnych, przystaniami promów i mostami, przy odcumowywaniu oraz dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (—),
- 2) jeżeli statek chce wyprzedzić inny statek w miejscach, gdzie jest to dozwolone: jeden długi, dwa krótkie i jeden długi (— · · —), a statek wyprzedzany: jeden długi, jeden krótki, jeden długi i jeden krótki (— · — ·) — jeżeli godzi się na wyprzedzenie po jego lewej burcie, albo jeden długi, jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (— · — · ·) — jeżeli godzi się na wyprzedzenie po jego prawej burcie; jeżeli zaś nie godzi się na wyprzedzenie go — jeden długi, cztery krótkie (— · · · ·),
- 3) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: dwa długie, dwa krótkie (— — · ·),
- 4) jeżeli statek zamyka sobą przejście na torze innym statkom i nie zezwala na wyprzedzanie lub wymijanie go przez inne statki: cztery długie (— — — —),
- 5) dla wezwania holownika: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (— · —),
- 6) żądanie zmniejszenia szybkości holowania: cztery krótkie (· · · ·),
- 7) dla zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (· — · —),
- 8) dla holowania statków wprost: jeden krótki, jeden długi (· —),
- 9) dla zwiększenia momentu skręcającego statek przez holownik: powtórzenie sygnału danego dla wskazania w jakim kierunku należy ciągnąć,
- 10) dla uprzedzenia statku holowanego o konieczności rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (· — · ·),
- 11) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi, jeden krótki (— ·),
- 12) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (· — · ·),
- 13) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (— · · · —),
- 14) dla wezwania organu ochrony granic: jeden krótki, dwa długie (· — —),
- 15) dla wezwania o włączenie UKF, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (· — ·),
- 16) dla podania informacji „czekam”: dwa długie (— —).

§ 32.

Promy linowe i łańcuchowe w drodze powinny dawać jako sygnał mgłowy: pojedyncze silne uderzenia w dzwon w odstępach 4—5 sekund.

Zasady ruchu statków

§ 33.

1. Na torach wodnych prowadzących do wejść portowych oraz w wąskich przejściach jak: kanały portowe, rzeki, wejścia do portu i basenu portowego, obowiązuje ruch prawostronny.
2. W przypadkach oczywistych przeszkód lub przepisów dla danego odcinka toru lub przejścia nakazujących statkowi do trzymania się tej strony toru lub przejścia, które leży po jego lewej burcie, statek może mijać się ze statkiem idącym kursem przeciwnym prawą burtą.

§ 34.

1. Statek wchodzący do portu powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu.
2. Postanowienie ust. 1 ma odpowiednie zastosowanie w wej-

ściach do kanałów i basenów portowych oraz w ujściach rzek, jeżeli jednocześnie bezpieczne przejście kilku statków nie jest wykonalne.

§ 35.

Wyprzedzanie na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, wewnątrz portu oraz przed i pod mostami jest zabronione. Zakaz wyprzedzania nie dotyczy statków specjalnej służby państwowej oraz statków obsługi portowej, z wyjątkiem statków szkolnych.

§ 36.

Statek, który zamierza iść w poprzek lub w skos toru, powinien odczekać, dopóki tor wodny będzie wolny.

§ 37.

Statek może przeciąć kurs promu linowego lub łańcuchowego dopiero wówczas, gdy prom dobieje do nabrzeża.

§ 38.

1. Statek wykonujący obrót nie powinien utrudniać ruchu statków idących wzdłuż toru wodnego lub wąskiego przejścia.
2. Statek, który osiadł na mieliźnie lub na torze wodnym i wykonuje własnymi siłami albo przy pomocy holowników manewry w celu zejścia z niej, powinien na sygnał ostrzegawczy zbliżającego się innego statku, zmuszonego przejść obok niego w bliskiej odległości, wstrzymać się z dalszymi manewrami do chwili przejścia tego statku.

§ 39.

Przy przechodzeniu pod mostem statek idący w górę rzeki powinien ustąpić z drogi statkowi idącemu w dół rzeki, chyba, że jest dość miejsca na bezpieczne mijanie.

§ 40.

1. Przechodzenie pod mostem zwodzonym jest dozwolone dopiero po otrzymaniu zgody na przejście.
2. Statek żądający otwarcia mostu powinien dawać z odległości około 500 m. powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (· · — ·).
3. Sygnałem oznaczającym wolne przejście jest światło zielone, sygnałem oznaczającym zamknięte przejście jest światło czerwone, zaś sygnałem oznaczającym przygotowywanie mostu do otwarcia — światło żółte.
4. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty, pokazuje się trzy czerwone światła, umieszczone pionowo w odstępach 0,5 m.
5. Do czasu otrzymania sygnału wolnego przejścia, statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 100 m.

§ 41.

1. Statek w drodze powinien mieć co najmniej jedną kotwicę gotową do rzucenia.
2. Zabrania się:
 - 1) rzucania, wywożenia i włóczenia kotwic i łańcuchów kotwicznych w miejscach przebiegu kabli podwodnych, lin lub łańcuchów promowych, — w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia, wytyczonej tablicami ostrzegawczymi,
 - 2) umocowania kotwic na umocnieniach i urządzeniach brzegowych.

§ 42.

1. Kotwiczenie statku poza redą lub kotwicowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.
2. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.
3. Jeżeli statek zmuszony jest zakotwiczyć na torze wodnym, powinien obrać takie miejsce dla rzucenia kotwicy, aby postój na kotwicy miał miejsce najdalej, jak tylko możliwe, od linii nabieżnika i światła sektorowych oraz powiadomić o tym kapitanat portu.
Po ustaniu tych przyczyn statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.
4. Postanowienia ust. 1—3 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym; w żadnym jednak razie statki takie nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z tymi pracami.

5. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny oznaczyć miejsca rzucenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,50 m.
6. Prace wymienione w ust. 4 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu, który powinien być informowany bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz o przebiegu prac i ich zakończeniu.

§ 43.

Przy podchodzeniu, dobijaniu i odbijaniu od falochronu, nabrzeża lub pomostu statek powinien tak pracować śrubami, aby nie uszkodzić urządzeń portowych.

§ 44.

W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statek powinien, jeżeli to jest możliwe, zejść poza tor wodny na najpłytszą wodę.

§ 45.

1. Przesuwanie pław nawigacyjnych, beczek i pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz zbliżanie się do nich w sposób grożący ich przesunięciem lub uszkodzeniem jest zabronione.
2. Kierownik statku lub pilot, który spostrzeże brak znaku nawigacyjnego, jego uszkodzenie, wadliwe działanie bądź przesunięcie, obowiązany jest zawiadomić niezwłocznie właściwy lub najbliższy kapitanat portu.

§ 46.

Zabrania się na obszarze portu i redy (kotwicowiska) przeprowadzania statkiem prób stateczności oraz prób urządzeń napędowych bez zgody kapitana portu.

§ 47.

1. Zespoły holownicze, jeżeli na to pozwala ich zanurzenie, powinny trzymać się najdalej od tej strony toru, która leży po ich lewej burcie.
2. Trudne w manewrowaniu zespoły holownicze, w skład których wchodzi doki pływające, duże pontony (o długości powyżej 45,75 m) i wraki, na rozpoczęcie żeglugi na obszarze portu lub wejście z morza do portu muszą posiadać specjalne zezwolenie kapitana portu, które jednocześnie będzie określało warunki, na jakich żeglugę tę mogą one odbywać.
3. Zespoły holownicze, w skład których wchodzi małe pontony (o długości mniejszej niż 45,75 m), dźwigi pływające, kafary i inne tego rodzaju urządzenia, mogą uprawiać żeglugę na obszarze portu po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu na to zgody kapitanatu portu.
4. W razie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, zespoły holownicze określone w ust. 2 i 3 powinny się zatrzymać i zakotwiczyć w miarę możliwości poza torem wodnym, jeżeli na to pozwalają warunki nawigacyjne i powiadomić o tym kapitanat portu.
5. W przypadku awarii zespół holowniczy obowiązany jest niezwłocznie ustąpić ze środka toru wodnego. Opuśzczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

§ 48.

1. Statki podchodzące do pogłębiarek winny około 500 m przed mijaniem się dać sygnał jeden długi (—) ostrzegawczy, na co pogłębiarka odpowiada sygnałem jednym długim i jednym krótkim (— ·), jeżeli schodzi na prawą stronę toru wodnego; jednym długim i dwoma krótkimi (— · ·), jeżeli schodzi na lewą stronę toru wodnego.
2. W przypadku, kiedy statek, z którego pracuje nurek, znajduje się w pobliżu osi toru wodnego, podaje sygnały określone w ust. 1.
3. Pogłębiarki i statki, z których pracuje nurek, które nie godzą się na wymijanie, podają sygnał: jeden długi i cztery krótkie (— · · · ·).

§ 49.

Stojące na torze wodnym: pogłębiarka, statek z którego pracuje nurek, statek ustawiony dla oznakowania wraku lub pracujący przy wraku i inne urządzenia pływające używane do prac na torach wodnych, które mogą być mijane tylko po jednej stronie, powinny w czasie mgły z przerwami nie więk-

szymi niż jedna minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund, z następującym po krótkiej przerwie sygnałem:

- 1) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, pojedynczymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić lewą stroną toru wodnego, licząc od morza,
- 2) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, podwójnymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić prawą stroną toru wodnego, licząc od morza.

§ 50.

1. Statek nie może wejść do portu, jeżeli zagraża bezpieczeństwu żeglugi i porządkowi portowemu. W szczególności zabrania się wchodzenia do portu bez zezwolenia kapitana portu:
 - 1) statkom z ładunkami materiałów wybuchowych lub przewożącym ciecze palne klasy I lub II, bądź nie odgazowanym po przewożeniu takich cieczy,
 - 2) statkom holującym niebezpieczne przedmioty, jak miny, torpedy i amunicję,
 - 3) statkom, które mają przecieki kadłuba, albo na których ma lub miał w czasie podróży miejsce pożar,
 - 4) statkom nadmiernie przegłęzionym lub wykazującym niebezpieczny przechył,
 - 5) statkom, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenie wód,
 - 6) statkom, które nie posiadają świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinny je posiadać,
 - 7) dokom, dźwigom, kafarom i innym tego rodzaju urządzeniom pływającym.
2. Statek, o którym mowa w ust. 1, powinien niezwłocznie po przybyciu na redę (kotwiczowisko) zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

§ 51.

1. Statek obowiązany jest stosować się do sygnałów o zakazie ruchu w porcie.
2. Bezwzględny zakaz wejścia statków do portu z powodu poważnego zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi wskazuje sygnał:
 - w nocy: trzy światła czerwone, jedno nad drugim,
 - w dzień: trzy czarne kule, jedna nad drugą.
3. W normalnych warunkach eksploatacji portu sygnalizuje się:
 - 1) zakaz wejścia do portu:
 - w nocy: światło białe, umieszczone między dwoma światłami czerwonymi na jednej linii pionowej,
 - w dzień: czarny stożek, skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwoma czarnymi kulami na jednej linii pionowej.
 - 2) zakaz wyjścia z portu:
 - w nocy: światło białe, umieszczone między dwoma światłami zielonymi na jednej linii pionowej,
 - w dzień: czarny stożek, skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwoma czarnymi stożkami skierowanymi wierzchołkami w dół na jednej linii pionowej,
 - 3) zakaz wejścia i wyjścia z portu, jak również wstrzymanie ruchu statków w porcie:
 - w nocy: światło białe, mające nad sobą światło zielone, a pod sobą światło czerwone,
 - w dzień: dwa czarne stożki skierowane wierzchołkami do siebie, a pod nimi czarna kula.
 4. Sygnały umieszcza się na masztach sygnałowych kapitanatu portu lub punktu obserwacyjnego na takiej wysokości, aby unikać pomyłek z innymi sygnałami.
 5. Mimo zakazów, o których mowa w ust. 3, kapitan portu może — jeżeli nie stoją temu na przeszkodzie względy bezpieczeństwa — zezwolić poszczególnym statkom na poruszanie się w porcie. W takich przypadkach kapitan portu powinien uprzedzić inne statki o wydanym zezwoleniu.

ROZDZIAŁ III

Pilotaż

§ 52.

1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego przepisane kwalifikacje i uprawnienia zawodowe.
2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia

zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki i uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowego, opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania oraz wzory umundurowania służbowego pilotów określają odrębne przepisy.

§ 53.

Obowiązek korzystania z usług pilota, wynikający z przepisów niniejszego rozdziału, nie dotyczy statków znajdujących się na obszarach portowych zarządzanych przez stocznie.

§ 54.

1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o pojemności brutto 150 RT i więcej za wyjątkiem portu Gdynia, gdzie obowiązek ten dotyczy statków o pojemności powyżej brutto 500 RT.
2. Pod względem obsługi pilotowej i holowniczej liczy się zawsze największy tonaż statku i to niezależnie od tego, czy w danym czasie statek jest zamknięto czy też otwarto pokładowy.
3. Obowiązek korzystania z usług pilota nie dotyczy:
 - 1) statków pełniących specjalną służbę państwową,
 - 2) polskich statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych,
 - 3) polskich statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową,
 - 4) statków używanych wyłącznie do celów sportowych,
 - 5) statków obsługi portowej.
4. Zwolnienie z obowiązku korzystania z usług pilota nie ma zastosowania do:
 - 1) statków z ładunkiem materiałów wybuchowych oraz statków przewożących ciecze palne, bądź nieodgazowanych po przewożeniu takich cieczy,
 - 2) statków mających przecieki lub na których miał miejsce pożar,
 - 3) statków nadmiernie przegłęzionych na dziób, lub wykazujących niebezpieczny przechył,
 - 4) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie wód.

§ 55.

1. Kapitan portu może doraźnie lub na określony czas zezwolić kierownikowi statku obowiązane do korzystania z usług pilota na manewrowanie statkiem bez pilota.
2. Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota w myśl ust. 1 powinien przy zbliżaniu się do wejścia portowego dać sygnał:
 - w nocy: litera „UP” światłem,
 - w dzień: flaga „UP” według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.
3. Kapitan portu może nakazać korzystanie z usług pilota statkowi zwolnionemu w myśl § 54 ust. 1, jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.

§ 56.

Statek powinien wzywać pilota przez UKF lub nadając następujące sygnały:

- w dzień: flaga „G” według międzynarodowego kodu sygnałów morskich oraz sygnał dźwiękowy, składający się z siedmiu kolejnych po sobie nadawanych dźwięków: dwa krótkie, jeden długi, przerwa, jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki,
- w nocy: światło białe pokazywane przez 5 sekund z przerwą 2 sekundy nadawane w kierunku wieży obserwacyjnej kapitanatu portu, albo sygnał świetlny „UC” według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

§ 57.

1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.
2. Statek korzystający z usług pilota powinien zapewnić mu bezpieczne wejście i zejście ze statku.

§ 58.

1. Przy przyjmowaniu i schodzeniu pilota ze statku powinna być zastosowana odpowiednia drabinka pilotowa, zapewniająca bezpieczne i dogodne wejście i zejście ze statku.

2. Przy drabince pilotowej na pokładzie statku powinny znajdować się gotowe do natychmiastowego użycia:
 - a) koło ratunkowe z pławką świetlną i rzutką,
 - b) lina o obwodzie 6,5 cm — do trzymania się w czasie przejścia po drabince, należycie przymocowana do pokładu,
 - c) rzutka dostatecznie mocna i długa.
3. Do pomocy pilotowi przy przyjmowaniu i schodzeniu powinien asystować oficer pokładowy i marynarz.
4. W nocy drabinka pilotowa oraz miejsce przejścia z niej na pokład powinno być dobrze oświetlone.
5. Przepisy ustępów poprzedzających nie naruszają przepisów odrębnych, określających szczególne wymagania w zakresie wyposażenia statku w drabinki pilotowe i inne podobne urządzenia.

§ 59.

1. Pilot powinien odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych jeżeli uzna, że:
 - 1) zanurzenie statku nie pozwala na bezpieczną żeglugę ze względu na głębokość portu i toru wodnego,
 - 2) statek nie jest zdolny do żeglugi.
2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu i postąpić stosownie do otrzymanych dyspozycji.

§ 60.

Statek, który w myśl przepisów poprzedzających 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 kapitana portu.

§ 61.

Obowiązek korzystania z usług pilota obowiązuje na obszarze od redy (kotwicowiska) do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

ROZDZIAŁ IV

Holowanie

§ 62.

1. Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe o ile dalsze przepisy tak stanowią.
2. Organizację usług holowniczych i zasady ich odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 63.

1. Kapitan portu może osobiście zwolnić statek od obowiązku korzystania z usług holowniczych, lub zezwolić na użycie mniejszej ilości holowników niż określono w przepisach dodatkowych, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie dziobowych sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie narażają zastrzeżeń oraz jeżeli zezwolenie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie.
2. Kapitan portu może (np. na wniosek pilota) polecić użycie przez statek większej ilości holowników, aniżeli określonej w przepisach dodatkowych, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.
3. Gdy manewrowanie statku bez pomocy holownika wstrzymuje lub utrudnia ruch albo manewry innych statków czy też zbyt długo, statek jest obowiązany użyć pomocy holowniczej.

§ 64.

Wykonywanie czynności holowniczych przez statki do tego nie przeznaczone jest zabronione, z wyjątkiem przypadku nieniesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 65.

1. Statek holowany powinien mieć na pokładzie odpowiednio wykwalifikowaną załogę.
2. Urządzenia pływające szczególnie trudne do manewrowania jak doki, duże pontony i wraki, powinny podczas holowania posiadać załogę, której ilość i kwalifikacje na czas

holowania ustala każdorazowo urząd morski na wniosek armatora.

3. Przed przystąpieniem do holowania, kierownik statku holowanego i kierownik holownika powinni uzgodnić między sobą sposób użycia holownika.
4. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych urządzeń pływających, kierownictwo zespołu holowniczego należy do kierownika holownika.

§ 66.

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze portu nie może wchodzić więcej aniżeli jedna jednostka holowana. Holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole dopuszczalne jest wyłącznie za każdorazowym zezwoleniem kapitana portu.
2. Na obszarze wodnym portu małe statki bez własnego napędu powinny być holowane przy burcie, pchane albo holowane na krótkim holu.
3. Do holowania jednostek bez steru i trudnych do manewrowania powinny być użyte dwa holowniki, z których jeden z dziobu a drugi z rufy lub przy burcie holowanej jednostki, chyba, że kapitan portu ustali inne warunki holowania.
4. Długość liny holowniczej powinna zapewnić bezpieczne manewrowanie zespołu holowniczego.

§ 67.

1. Bez polecenia lub zgody kierownika zespołu holowniczego holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje.
2. Kierownik holownika podczas holowania winien znajdować się w takim miejscu, by mógł słyszeć sygnały statku holowanego i widzieć obiekt holowany.
3. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kierownika zespołu holowniczego jedynie w wypadku rzeczywistego niebezpieczeństwa holownika.
4. Po rzuceniu holu holownik powinien ustąpić z drogi statku holowanego dla umożliwienia mu swobodnego manewrowania.

§ 68.

Zabrania się:

- 1) używania lin mogących spowodować zaiskrzenie przy holowaniu zbiornikowców przewożących płyny należące do I i II klasy niebezpieczeństwa oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych płynach.
- 2) doczepiania do statku będącego w drodze, innych statków za wyjątkiem łodzi cumowniczych oraz holowników pod warunkiem otrzymania pozwolenia kierownika statku obsługiwanego przez te jednostki.

§ 69.

Holowniki znajdujące się w porcie i będące w stanie gotowości do wykonywania usług holowniczych, obowiązane są wykonywać stale należyty nasłuch sygnałów wzywających pomocy holowniczej.

§ 70.

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych oraz zbiornikowce przewożące bądź nie odgazowane po przewożeniu płynów należących do I i II klasy niebezpieczeństwa — o pojemności powyżej brutto 500 RT — obowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą:
 - na wejściu do portu — od miejsca postoju na redzie lub kotwicowiska do miejsca zacumowania wewnątrz portu,
 - na wyjściu z portu — od chwili rzucenia cum do chwili wyjścia poza falochron oraz przy zmianie miejsca postoju wewnątrz portu.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 kapitan portu określi każdorazowo ilość holowników, które powinny być użyte przy holowaniu.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy dodatkowe nie stanowią inaczej.

§ 71.

1. Statki będące w budowie, remoncie, statki — magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploata-

cji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne, obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie odpowiednio mocne liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.

2. Liny te powinny być obłożone na pachołkach cumowniczych i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich umożliwiać natychmiast po podjęciu przez holowniki — holowanie. Nadmiar wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający założenie holownika jego ręczne wybranie.

ROZDZIAŁ V

Cumowanie

§ 72.

1. Korzystanie z usług cumowniczych w portach jest obowiązkowe, o ile dalsze przepisy tak stanowią.
2. Organizację usług cumowniczych i zasady odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 73.

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo statku przycumowanego i innych statków i urządzeń portowych.
2. Wszystkie prace związane z cumowaniem powinny się odbywać pod osobistym nadzorem kierownika statku albo oficera pokładowego.
3. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonane tylko na polecenie kierownika statku.
4. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd i odwrotnie, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem jest zabronione.

§ 74.

1. Cumy powinny być dostatecznie wytrzymałe. W razie panującego lub przewidywanego silnego wiatru, należy je odpowiednio wzmocnić.
2. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m. Rzutka powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.
3. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu informacji, że lina została prawidłowo zamocowana.
4. Cumy powinny być zaopatrzone w tarcze przeciw szczyrom.
5. Przy cumowaniu zbiornikowców przewożących ciecze palne I lub II klasy oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych cieczach zabrania się używania cum mogących spowodować zaiskrzienie.

§ 75.

1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód dowieźć linę do miejsca zacumowania.
2. Zabrania się wybierania zawieszonych łodzią liny cumowniczej do czasu jej zamocowania, zejścia cumownika i odejścia łodzi od stanowiska cumowniczego.

§ 76.

1. Cumy powinny być zakładane na pachołki, pierścienie lub słupy do tego przeznaczone w ten sposób, aby w razie potrzeby mogły być łatwo zrzucone. Statki stojące przy dalszych powinny zakładać cumy dookoła dalby albo na pachoł wbudowany w dalbę.
2. Zabrania się cumowania statku do dalb nie przeznaczonych do cumowania, pomostów, pali ochronnych, belek odbojowych i do stałych lub pływających znaków nawigacyjnych, jak również zakładania lin stalowych na drewniane pachołki i słupy.
3. Pierścienie cumownicze należy zaopatrzyć w odpowiednie kołki cumownicze.

§ 77.

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na zacumowanie do niego statku dostawionego.
2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.
3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu w większych odstępach powinny na zarządzenie kapitanatu portu zmniejszyć odstępy do wskazanych granic.

§ 78.

Statki przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów, dalb i innych stanowisk cumowniczych, jak również statki przycumowane burta w burtę powinny w miejscach tarcia rozmieszczać odbijacze w odpowiedniej ilości i o dostatecznej wytrzymałości. W zależności od stanu wody lub załadowania statku cumy powinny być wybierane albo luzowane.

§ 79.

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 w dzień: dwiema flagami czerwonymi, w nocy: dwoma światłami czerwonymi. Znaki te i światła powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny, w odległości 3 m od siebie.
3. Postanowienia ustępu 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny być każdorazowo opuszczane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 80.

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

§ 81.

1. Wszystkie statki o pojemności brutto powyżej 150 RT obowiązane są posługiwać się na lądzie pomocą cumowników portowych.
2. Od obowiązku określonego w ust. 1 zwolnione są statki obsługi portowej i barki oraz statki pełniące specjalną służbę państwową, za wyjątkiem statków szkolnych.

§ 82.

Ilość cumowników do obsługi statku przy cumowaniu i odcumowywaniu w zależności od wielkości statku i warunków atmosferycznych powinna odpowiadać normom ustalonym w podanej niżej tabeli:

Warunki atmosferyczne	od 150 do 1000 BRT	od 1000 do 2000 BRT	Od 2000 do 5000 BRT	Od 5000 do 10 000 BRT	Od 10 000 do 20 000 BRT	Ponad 20 000 BRT
Przy wietrze do 6°B	2	3	4	5	6	8
Przy wietrze powyżej 6°B	3	4	5	6	8	10

ROZDZIAŁ VI

Porządek postoju statków

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków

§ 83.

1. Kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien bez zwłoki po przybyciu statku do portu dokonać zgłoszenia statku w kapitanacie portu.
2. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej należy przedłożyć: świadectwo pomiarowe, listę załogi, manifest ładunkowy i listę pasażerów. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od przedkładania listy pasażerów.
3. Kapitanat portu ma prawo zatrzymać świadectwo pomiarowe na czas postoju statku w porcie.

§ 84.

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej, sanitarnej i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu.
2. Przed zamierzonym wyjściem z portu kierownik statku obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, zezwolenie urzędu celnego na wyjście z portu oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, o ile rozliczenie nie następuje w terminie późniejszym. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od przedłożenia listy pasażerów.
3. Kierownicy statków, które zawijają do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny — z wyjątkiem statków żeglugi międzynarodowej — mogą przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie ich wyjście. Gdy taki statek zgłoszony już do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godziny kierownik statku obowiązany jest dokonać przed przewidywanym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

§ 85.

1. Zgłoszenie przybycia i wyjścia składa kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel na formularzu według ustalonego wzoru.
2. Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia i uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu zwolnione są:
 - 1) statki specjalnej służby państwowej, z wyjątkiem statków szkolnych,
 - 2) statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
 - 3) statki obsługi portowej,
 - 4) kutry i łodzie rybackie w porcie macierzystym,
 - 5) polskie statki sportowe — jednakże tylko na obszarze portu macierzystego i o ile nie udają się za granicę lub stamtąd przybývają.
3. Statki wymienione w ust. 2 obowiązane są jednak powiadomić kapitanat portu przed każdym wyjściem i natychmiast o każdym wejściu do portu.
4. Kluby żeglarstwa morskiego obowiązane są prowadzić rejestry wejść i wyjść ich statków sportowych i udostępniać je na żądanie funkcjonariuszy kapitanatu portu.

§ 86.

1. Zabrania się wyjścia z portu:
 - a) statkom przeładowanym lub wykazującym niebezpieczny przechył — do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,
 - b) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną w dokumentach bezpieczeństwa,
 - c) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa,
 - d) statkom, które czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi,
 - e) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny,
 - f) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów państwowej inspekcji sani-

tarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną.

2. W wypadku gdy statek doznał awarii, kapitan statku przed wyjściem z portu w morze obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu dokument wraz z jego odpisem stwierdzającym, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywrócić.

Wyznaczanie i zmiana miejsca postoju

§ 87.

Kotwiczowiska wyznaczane są przez właściwy kapitanat portu i ogłaszane w „Wiadomościach Żeglarskich”.

§ 88.

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach i falochronach wyznacza właściwy użytkownik po uzgodnieniu z kapitanatem portu. Nabrzeża wyłączone z eksploatacji powinny być oznaczone przez użytkownika tablicą informacyjną.
2. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.
3. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów i falochronów oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika tych urządzeń.
4. Statki specjalnej służby państwowej za wyjątkiem statków szkolnych mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to, do kogo one należą.
5. Jeżeli nie zachodzą okoliczności wymienione w ust. 1 miejsce postoju statku wyznacza kapitanat portu.

§ 89.

1. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmienić bez zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statku wzdłuż nabrzeża.
2. Kapitanat portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi.

§ 90.

1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek, powinien odpowiednio do warunków przygotować miejsce postoju statku.
2. Postanowienia ust. 1 mają odpowiednie zastosowanie przy przeciąganiu się statku wzdłuż nabrzeża.

§ 91.

Elementy konstrukcyjne urządzeń przeładunkowych wystające nad wodę, jak np. wysięgniki i wysięgnice żurawi, w czasie przerw w ładunku lub będące w remoncie powinny być zaopatrzone w znaki ostrzegawcze: w dzień: — czerwony walec, w nocy — czerwone widoczne światło. Ponadto o okoliczności pozostawienia nad wodą elementu konstrukcyjnego urządzenia przeładunkowego jak i o jego usunięciu, należy zawiadomić kapitanat portu.

§ 92.

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należyście 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 obsługi portowej.
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 na biało.
3. Połączenie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone a podczas gołoledzi posypane solą, piaskiem lub popiołem.
4. Po usunięciu połączenia, bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.
5. W przypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu

pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia ładunków.

6. Zabrania się używania połączeń wykazujących uszkodzenie.

§ 93.

1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być dostatecznie mocne i szerokie, oporczone dwustronnie.
2. Na statkach pasażerskich dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką metalową.
3. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust. 2 jest zabroniony z wyjątkiem przypadków przystosowania ich do takiego ruchu.
4. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapez rozpiąć siatkę ochronną.
5. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozоровane przez członka załogi pokładowej statku.

§ 94.

1. Przy przycumowaniu należy na statku usunąć lub wprowadzić do wewnątrz burty wszystkie przeszkody 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 kotwicy winien być poluzowany tak, aby zwisał z kluzy pionowo w dół.
3. Otwory wylotowe ścieków nieczystości oraz pomp na statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu urządzeń portowych oraz zabrudzeniu osób.

§ 95.

1. W czasie postoju w porcie powinien na statku przebywać kierownik statku albo wyznaczony przez niego zastępca i wystarczająca ilość załogi do pełnienia służby portowej, a w szczególności dla dozoru statku, do pełnienia czynności nakazanych przepisami portowymi i wykonywania zarządzeń kapitanatu portu.
2. Na statkach pod parą powinna przebywać dodatkowa osoba posiadająca kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów.
3. Dozorującemu statek nie wolno schodzić ze swego stanowiska bez wyznaczenia zastępcy.
4. Za zgodą kapitanatu portu każdy mniejszy statek w czasie postoju w porcie powinien być po zakończeniu pracy dozоровany przez co najmniej jedną osobę.
5. Za zezwoleniem kapitanatu portu dopuszczalne jest dozоровanie kilku takich jednostek stojących obok siebie przez wspólny dozór.
6. Dozorujący powinien posiadać przynajmniej 12 miesięczną praktykę w służbie pokładowej.
7. Za ustanowienie dozoru odpowiedzialni są: kierownik lub armator statku.

§ 96.

1. Próby maszyn statków wymagających pracy śrubą mogą być wykonywane tylko przy stacjach prób statków na uwięzi. W portach w których nie ma stacji prób miejsce to wyznacza kapitanat portu.
2. Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o tym uprzedzać statki i łodzie znajdujące się w bezpośredniej bliskości, a w razie niebezpiecznego zbliżenia się — zatrzymać niezwłocznie śruby.
3. Podczas ruchu śruby, powinna na rufie statku znajdować się doświadczona osoba spośród załogi pokładowej dla prowadzenia obserwacji i przekazywania spostrzeżeń o grożącym niebezpieczeństwie.
4. Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien wywiesić nad nią tablicę ostrzegawczą, a ponadto w nocy białe światło.

§ 97.

Prace konserwacyjne i drobne remonty zewnętrznych części kadłuba statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego nie mogą utrudniać ruchu na wodzie i lądzie.

§ 98.

Dokonywanie fumigacji statków dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek dokonujący fumigacji powinien podnieść sygnał „VE” według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

Odprawa statków

§ 99.

1. Odprawy statku odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu lub w miejscu postoju statku.
2. Odprawa dokonywana jest w kolejności przybycia na miejsce odprawy. W przypadkach awaryjnych i ratownictwa przysługuje statkowi pierwszeństwo odprawy. W przypadku szczególnie nagłym statek podaje sygnał „SB” według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.
3. Załogi statków i innych urządzeń pływających obowiązane są podporządkować się zarządzeniom szczególnym wydanym w związku z przeprowadzeniem odprawy.
4. 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.

ROZDZIAŁ VII

Ratownictwo statków

§ 100.

1. Sprawy wykonywania ratownictwa statków, które uległy wypadkowi morskiemu albo na których powstał pożar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, regulują odrębne przepisy.
2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1 należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i w zależności od potrzeby — portową straż pożarną, a tam gdzie jej nie ma najbliższą zawodową lub ochotniczą straż pożarną.
3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje kapitan portu.

§ 101.

1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i zawiadomić o tym natychmiast kapitanat portu.
2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły.

§ 102.

1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonął, to drugi z nich powinien postąpić w myśl § 101 ust. 1.
2. Statek, który zatonął powinien być po jego wydobyciu odstawiony w miejsce wskazane przez kapitanat portu.

ROZDZIAŁ VIII

Przeładunek i składowanie

Przeładunek

§ 103.

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to przeznaczonych.
2. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu i w miejscach wyraźnie wskazanych.

§ 104.

1. Podczas przeładunku masy towarowej luzem, jak węgiel, ruda, złom, ziarno, piryty, fosfaty powinny być przedsię-

wzięte środki zabezpieczające przesypywaniu się i wypadaniu tych towarów do wody i na nabrzeża, oraz kurzeniu.

2. Przy przeładunku złomu powinny być stale usuwane odpadki metali z torów kolejowych, szyn dźwigowych i pokryw kanałów elektroenergetycznych.
3. Po zakończeniu przeładunku przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsce przeładunku z pozostałości towarów i odpadów.

§ 105.

Ładowanie statku powyżej dopuszczalnych granic zanurzenia statku jest zabronione.

§ 106.

Zabrania się:

- 1) używania urządzeń dźwignicowych nie posiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu albo odnośnie których właściwy organ dozoru dźwigowego zarządzi wstrzymanie eksploatacji urządzenia,
- 2) używania sprzętu pomocniczego do przeładunku nie odpowiadającego przepisany normom albo wykazującego uszkodzenia,
- 3) przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych,
- 4) wleczenia ładunków po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych, staczania ich po ścianach i skarpach takich urządzeń oraz przetaczania ładunków przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń,
- 5) używania urządzeń przeładunkowych do innych celów (np. podnoszenia i opuszczania ludzi) oraz przeciążania urządzeń przeładunkowych i osprzętu pomocniczego ponad dopuszczalne obciążenie robocze.

§ 107.

Przeładunek materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Składowanie

§ 108.

1. Składowanie ładunku na torach dźwigowych i kolejowych oraz na drogach, placach i zajazdach przeznaczonych dla ruchu kołowego jest zabronione.
2. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składane tylko na czas przejściowy nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek.
3. Odstęp składanych ładunków od skraju nabrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody najmniej 2 m. Taki sam odstęp powinien być zachowany pomiędzy składanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi.
4. Cięcie i składowanie wraków oraz złomu na nabrzeżach dozwolone jest tylko za zezwoleniem kapitanatu portu.

§ 109.

Składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

ROZDZIAŁ IX

Przebywanie osób. Utrzymywanie porządku i czystości.

§ 110.

1. Osobom nieuprawnionym przebywanie na obszarze portu i wstęp do urządzeń portowych oraz na statki jest zabroniony. Zakaz ten nie dotyczy przelotowych dróg portowych oraz części portu przeznaczonej dla ruchu pasażerskiego.
2. Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest wyłącznie w miejscach na ten cel wyznaczonych.
3. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo legitymowania osób w zakresie uprawnień do przebywania na obszarze portu.

§ 111.

1. W portach, w których ustanowiono system przepustkowy, przebywanie na obszarze zamkniętym (odgrodzonym) portu oraz wchodzenie na statek dozwolone jest wyłącznie:
 - 1) osobom posiadającym ważną przepustkę portową wystawioną przez właściwy organ,
 - 2) osobom wyjętym spod obowiązującego systemu przepustkowego z tytułu wykonywanych czynności służbowych.
2. Wydane przepustki upoważniają jedynie do przebywania na obszarze części portu określonej w przepustce bądź do wchodzenia na statek (statki) oznaczony w przepustce.
3. Zabrania się wprowadzania przez osoby uprawnione do przebywania na terenie portów i na statkach osób nie posiadających takich uprawnień.

§ 112.

1. W portach morskich stosuje się przepisy o ruchu na drogach publicznych.
2. Obowiązek określenia maksymalnej szybkości na poszczególnych odcinkach drogowych, wyznaczanie miejsc postojowych i parkingów, rozmieszczanie oraz utrzymywanie znaków drogowych ciąży na użytkownikach terenów portowych.
3. Poczynione ustalenia, o których mowa w ust. 2, wymagają akceptacji kapitana portu.

§ 113.

1. Na wystających na drodze wodnej pomostach, powinny być przez ich użytkowników rozmieszczone światła białe oświetlające w porze nocnej od strony wody zewnętrzne krawędzie tych urządzeń.
2. Umieszczenie świateł, o których mowa w ust. 1, powinno być każdorazowo uzgadniane z kapitanatem portu.

§ 114.

1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kable, rurociągów wodno-kanalizacyjnych, gazowych), powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z kapitanatem portu. Tablice powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° z tym, że dolna krawędź tablic powinna być na wysokości 6 m od zerowego stanu wody. W miejscach, gdzie nie można umieścić tablic ze względu na zasłanianie widnokręgu lub inne przyczyny zagrażające bezpieczeństwu żeglugi, sposób oznaczenia przewodów podwodnych ustala kapitanat portu.
2. Na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być rysunek odwróconej kotwicy w kolorze czarnym na żółtym tle z czerwonym pasem biegnącym po przekątnej z lewego górnego rogu każdej tablicy. Jeżeli chronionym obiektem jest kabel wysokiego napięcia, to na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być wymalowany dodatkowo w czerwonym kolorze dobrze widoczny znak ostrzegawczy wysokiego napięcia (znormalizowany symbol możliwości porażenia prądem).
3. Wymiary tablic ostrzegawczych, przystosowane do długości przebiegu urządzenia pod wodą i znaki na tych tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny. Wyboru normy powinien dokonać kapitanat portu na wniosek użytkownika.
4. Tablice ostrzegawcze powinny być utrzymywane i oświetlone od zachodu do wschodu słońca tak, by znaki na tablicach mogły być rozpoznane. O odstępie od obowiązku oświetlenia tablic decyduje kapitanat portu.
5. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na użytkowniku chronionego urządzenia.

§ 115.

1. W okresie zimy, gdy pokrywa lodowa jest odpowiedniej grubości, kapitanat portu może w wyznaczonych miejscach zezwolić na przechodzenie po lodzie.
2. Przejścia przez lód powinny być oznaczone z obydwu brzegów; w dzień: flagą niebieską lub w inny widoczny i trwały sposób, w nocy: białym światłem widocznym dookoła.
3. W odległości 4 m od wytyczonej drogi nie mogą być robione otwory (przeręble) w lodzie. O ile otwory w lodzie znajdują się w bezpośredniej bliskości drogi przejściowej,

to miejsca te powinny w dzień być ogrodzone, a w nocy oznaczone światłami czerwonymi, widocznymi dookoła.

4. Jeżeli przejście zostanie przerwane przez połamanie lodu, albo gdy istnieje niebezpieczeństwo pęknięcia pokrywy lodu, przejście powinno być zamknięte i w tym celu po usunięciu dotychczasowych znaków winny być umieszczone z obydwu brzegów odpowiednie tablice w miejscach dotychczasowych przejść.

§ 116.

1. Utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów morskich jest obowiązkiem użytkowników zarządzających tymi obszarami.
2. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności, a z braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonywanie tych czynności.

§ 117.

1. Nieczystości powinny być składane do zbiorników betonowych albo specjalnych kubłów metalowych.
2. Zbiorniki betonowe i kubły na nieczystości stałe powinny być zaopatrzone w pokrywy dobrze dopasowane i przystosowane do szczelnego zamknięcia. Nieprzenośne zbiorniki powinny posiadać w przedniej ścianie otwór do opróżnienia.
3. Zbiorniki do gromadzenia nieczystości stałych powinny być w porę opróżnione, a otoczenie zbiorników stałe 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 jak i odpadów pochodzących z czyszczenia zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

§ 118.

1. Ścieki zarówno domowe jak i przemysłowe mogą być doprowadzone do urządzeń kanalizacyjnych albo wód portowych i do ziemi tylko przy zachowaniu warunków określonych odrębnymi przepisami.
2. Zakłady przemysłowe i komunalne odprowadzające ścieki do wód portowych zobowiązane są przysyłać aktualne wyniki analiz i pomiarów stwierdzające zgodność składu ścieków z wydanym zezwoleniem do właściwych kapitanatów portów.

§ 119.

1. Zabrania się zanieczyszczania:
 - 1) terenów, obiektów i innych urządzeń portowych,
 - 2) wód portowych, a w szczególności rzucania do wody przedmiotów wyposażenia okrętowego, balastu, popiołu i szlaki, drutu, lin, odpadów rybnych i nieczystości stałych oraz odprowadzania lub wypuszczania przez statki i zakłady przemysłowe zużytych olejów, smarów i wody z zawartością smarów, olejów i innych szkodliwych substancji.
2. W przypadku powstania zanieczyszczeń, o których mowa w ust. 1, sprawcy lub użytkownicy obowiązani są je usunąć.
3. Uropek uzyskany przy pogłębianiu basenów powinien być wywieziony na miejsca przewidziane w warunkach umowy, a w razie braku postanowień umownych — na wysypiska wskazane przez kapitanaty portów.

§ 120.

Postanowienia przepisów poprzedzających nie naruszają dalej idących obowiązków w zakresie utrzymania czystości i porządku na nieruchomościach przewidzianych w odrębnych przepisach.

§ 121.

Zabrania się na obszarze portu:

- 1) usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
- 2) usuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,
- 3) zakrywania i tarasowania urządzeń cudowniczych, hydrantów i połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,

- 4) przyjmowania i wchodzenia osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,
- 5) chodzenia po skarpach i niszczenia roślinności w zielenicach,
- 6) rozmieszczania plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,
- 7) urządzania ruchomych miejsc sprzedaży towarów,
- 8) przebywania osób w stanie nietrzeźwym,
- 9) kąpiei.

§ 122.

1. Zabrania się bez zezwolenia Urzędu Morskiego:
 - 1) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje,
 - 2) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np.: kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych,
 - 3) urządzania stałych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych.

§ 123.

1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:
 - 1) ustawiania pali do cumowania — na wodzie i na lądzie,
 - 2) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu,
 - 3) wydobywania przedmiotów zatopionych,
 - 4) rozpinania i suszenia sieci rybackich,
 - 5) łowienia ryb,
 - 6) urządzania imprez sportowych oraz imprez rozrywkowych na wodzie,
 - 7) uprawiania sportu wioślarskiego,
 - 8) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach,
 - 9) opuszczania na wodę łodzi ze statków.
2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt 3) nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 101 oraz wydobywania przez przeładownicę towarów utraconych podczas przeładunku.
3. Zgoda na łowienie ryb może być udzielona jedynie osobie posiadającej zezwolenie na uprawianie rybołówstwa morskiego wydane w trybie przepisów o rybołówstwie morskim. Udzielając zgody należy określić miejsce, czasokres połowów oraz dopuszczalny sprzęt rybacki.
4. Przy wniosku o zezwolenie wymagane w myśl ust. 1 pkt 8) zainteresowane przedsiębiorstwo obowiązane jest przedstawić warunki użycia materiałów pirotechnicznych, a w szczególności rodzaj i sposób użycia tych materiałów, harmonogram ich użycia ze wskazaniem dni, godzin i zatwierdzonej ilości i siły wybuchowej ładunku dozwolonej w każdym poszczególnym przypadku — nadto zobowiązanie zabezpieczenia terenu zagrożenia i pracy, jak i prowadzenia robót pirotechnicznych pod nadzorem odpowiedniej osoby.
5. Zabrania się w porcie bez zezwolenia użytkownika fotografowania, filmowania oraz wykonywania rysunków, szkiców terenów, obiektów i urządzeń.

§ 124.

Sprzęt ratunkowy na lądzie winien być rozmieszczony przez użytkownika na słupach lub deskach, pomalowany na biało w odcieniach nie większych niż 200 m i tak usytuowany, aby był widoczny od strony lądu. W porze nocnej stanowiska ze środkami ratunkowymi powinny być oświetlone. Stanowiska ze sprzętem ratunkowym na lądzie powinny być ponadto tak rozmieszczone, aby istniała możliwość natychmiastowego użycia tego sprzętu.

§ 125.

1. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji winien posiadać:
 - 1) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna od szerokości 40 m wzdłuż całego nabrzeża został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne,
 - 2) sondaż urzędowy w skali 1:1000,
 - 3) atest trałowy stwierdzający, że w pasie od osi toru do nabrzeża na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych.
2. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i trałowania akwenów przylegających do nabrzeży i przystani promowych, niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i trałowań określa kapitan portu.

3. Użytkownicy nabrzeży obowiązani są do utrzymywania w należytnym stanie urządzeń cumowniczych, obojowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane w trybie natychmiastowym.

CZĘŚĆ II

Przepisy dodatkowe dla portów Szczecin i Świnoujście, portów rybackich oraz statków żeglugi śródlądowej

ROZDZIAŁ I

Przepisy dodatkowe dla portów Szczecini Świnoujście

Światła i znaki dzienne statków

§ 126.

1. Na torze wodnym od kotwiczowiska w morzu do portu w Szczecinie oraz w portach Świnoujście i Szczecin, statki w drodze o zanurzeniu ponad 7,32 m (24 stopy) lub długości ponad 150 m, które nie są obowiązane do pokazywania dodatkowych znaków i świateł wymienionych w § 21 ust. 2, pokazują:
 - 1) w dzień: u szczytu przedniego masztu lub w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny czarny walec,
 - 2) w nocy: poza światłami nakazanymi m.p.z.z.m. poniżej przedniego światła masztowego — jedno światło zielone, widoczne dookoła całego widnokregu.
2. Na torze wodnym, od kotwiczowiska w morzu do portu w Świnoujściu i w porcie Świnoujście, statki w drodze o zanurzeniu ponad 8,53 m (28 stóp), które nie są obowiązane do pokazywania sygnałów wymienionych w § 21 ust. 2, pokazują w miejscu znaków i świateł wymienionych w ust. 1 pkt 1 i 2:
 - w dzień: czarny walec nad czarną kulą,
 - w nocy: poza światłami nakazanymi m.p.z.z.m. światło zielone nad czerwonym, widoczne dookoła całego widnokregu.
 Odległość pionowa pomiędzy tymi znakami i światłami nie powinna być mniejsza niż jeden metr i większa niż dwa metry.
3. W zespołach holowniczych znaki i światła wymienione w ust. 1 i 2 pokazują tylko statki, które ze względu na posiadane zanurzenie albo swą długość muszą korzystać z najgłębszej części lub środka toru wodnego.

Sygnały dźwiękowe statków

§ 127.

Statki zbliżające się do skrzyżowania Przekopu Mieleńskiego z Kanałem Grabowskim obowiązane są dawać jeden długi (—) dźwięk, jeżeli na skrzyżowaniu mają zamiar skręcić w prawo, lub dwa dźwięki długie (— —), o ile na skrzyżowaniu mają zamiar skręcać w lewo w odniesieniu do własnego statku.

Zasady ruchu statków

§ 128.

Zabrania się statkom płynącym po wewnętrznych torach wodnych w szyku jeden za drugim, zbliżania się do siebie odległość mniejszą niż jeden kabel (185 m).

Zakaz ten dotyczy statków odbywających żeglugę w lodach oraz statków, które uzyskały zgodę na wyprzedzanie (§ 31 ust. 1 pkt 2).

§ 129.

Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych lub przewożące ciecze palne, bądź nieodgazowane po przewozie tych cieczy — powinny kotwiczyć na specjalnie dla tych statków wyznaczonym kotwiczowisku.

§ 130.

Statki nowo wybudowane lub po głównym remoncie mogą odbywać żeglugę po wewnętrznych torach wodnych wyłącznie w porze dziennej.

§ 131.

1. Żaden statek nie może wejść do portu bez zezwolenia kapitanatu portu z zastrzeżeniem przypadków, o których mowa w § 132.
2. Dla uzyskania zezwolenia na wejście do portu statki przybywające na kotwiczowiska bez względu na to, czy przychodzą z innego portu czy powracają z jakiegokolwiek pracy na morzu, powinny nawiązać łączność z kapitanatem portu (punktem obserwacyjnym) i podać swoją nazwę lub sygnał rozpoznawczy, długość i szerokość statku, aktualne zanurzenie w wodzie słodkiej oraz rodzaj ładunku. Do nawiązania łączności używać należy radiotelefonu lub lampy sygnalizacyjnej.
3. Statki nie posiadające radiotelefonu — w wypadkach, kiedy użycie lampy sygnalizacyjnej ze względu na warunki atmosferyczne jest niemożliwe — winny zgłosić swoje przybycie na kotwiczowisko wraz z danymi określonymi w ust. 1 drogą radiotelegraficzną.
4. Za statki przybyłe na kotwiczowisko uważa się statki, które nawiązały łączność z kapitanatem portu stosownie do wymogów zawartych w ust. 1, 2 i 3.
5. Statki wymienione w § 50 ust. 1 pkt 1, 2, 3, 4 i 5 powinny nadto podać przyczyny niebezpieczeństwa dla żeglugi portowej bądź zanieczyszczenia wód portowych.
6. Po dopełnieniu obowiązków określonych w ustępach poprzedzających, statek powinien czekać na kotwiczowisku na dyspozycję kapitanatu portu. Zezwolenie na wejście kapitanat portu udziela drogą radiotelefoniczną lub lampą sygnalizacyjną.
7. Wszystkie statki w drodze, na torze wodnym od kotwiczowiska w morzu do zacumowania w porcie Świnoujście lub w Szczecinie względnie odwrotnie, od chwili odcumowywania do wyjścia w morze poza kotwiczowisko, obowiązane są prowadzić stały nasłuch radiotelefoniczny lub radiowy.
8. Statki wychodzące z portu Szczecin w morze, wchodząc z Zalewu Szczecińskiego w Kanał Piastowski, winny zawiadomić o tym kapitanat portu w Świnoujściu drogą radiotelefoniczną.

§ 132.

Małe statki jak motorówki robocze, kutry rybackie, jachty i tym podobne jednostki, które nie posiadają żadnych środków łączności — mogą wejść do portu bez uprzedniego zezwolenia kapitanatu portu, jeżeli podniesione na masztach sygnałowych kapitanatu portu sygnały regulacji ruchu nie zabraniają wchodzenia do portu.

§ 133.

Postanowienia § 131 nie mają zastosowania do holowników portowych i statków pilotowych wysyłanych na kotwiczowisko dla wprowadzenia i wyprowadzenia statków.

§ 134.

Punkty obserwacyjne i kontrolne kapitanatu portu dla nawiązania łączności z przepływającymi obok statkami wywieszają sygnały flagowe według międzynarodowego kodu sygnałowego, które oznaczają:

- flaga „A” — iść wolno,
- flaga „O” — zacumować odwrotną burtą niż normalnie,
- flaga „K” — połączyć się z kapitanatem portu przy pomocy radia,
- flaga „P” — będziecie cumować do burty innego statku (long side),
- flaga „L” — zatrzymać statek,
- flaga „M” — zatrzymać statek i zacumować do przystani celem kontroli,
- flaga „D” — będziecie cumować do dalb,
- flaga „U” — uskok nabrzeża,
- flaga „W” — strona zachodnia,
- flaga „E” — strona wschodnia.

Sygnały te mogą być wywieszone razem z sygnałami flagowymi cyfrowymi, które oznaczają numery nabrzeża w porcie, do których kierowane są statki.

§ 135.

Zabrania się przechodzenia przez statki linii granicznej basenu Węglowego w Świnoujściu (linia prosta, łącząca kraniec północnego cypla półwyspu Kosa z północno-wschodnim krańcem cypla półwyspu Zielina).

§ 136.

1. Wielkość statków wchodzących do portu w:
 - 1) Szczecinie — nie może przekraczać 8,53 m (28 stóp) zanurzenia lub 176 m długości,
 - 2) Świnoujściu — nie może przekraczać 10,97 m (36 stóp) zanurzenia lub 220 m długości.
2. Kapitanat portu może w poszczególnych uzasadnionych przypadkach zezwolić na wejście lub wyjście z portu statkom o zanurzeniu lub długości większych niż wymienione w ust. 1.

§ 137.

1. a) Na odcinku toru wodnego prowadzącego z kotwiczowiska do portu w Świnoujściu od pary pław Nr 1—2 („1” — Szer. = 54° 02,4'N Dług. = 014° 14,7'E, „2” — Szer. = 54° 02,4'N Dług. = 014° 14,9'E) do pary pław Nr 7—8 („7” — Szer. = 53° 56,5'N Dług. = 0,14° 16,45'E, „8” — Szer. = 53° 56,5'N Dług. = 0,14° 16,65'E), statki o zanurzeniu większym niż 8,53 m (28 stóp) mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 8,53 m (28 stóp).
- b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 1 pkt a) statki o zanurzeniu mniejszym niż 8,53 m (28 stóp) obowiązane są ustępować z drogi statkom o zanurzeniu większym niż 8,53 m (28 stóp).
2. a) Na odcinku toru wodnego od pary pław Nr 7—8 („7” — Szer. = 53° 56,5'N Dług. = 0,14° 16,45'E, „8” — Szer. = 53° 56,5'N Dług. = 0,14° 16,65'E) do południowego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu ruch dla statków o zanurzeniu większym niż 7,32 m (24 stopy) lub długości większej niż 150 m jest jednokierunkowy.
- b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 2 pkt a) statki o zanurzeniu do 7,32 m (24 stopy) lub długości do 150 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 6,10 m (20 stóp) lub długości do 120 m.
3. a) Na odcinku toru wodnego od południowego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu do Orlego Przesmyka w Szczecinie dozwolony jest ruch dwukierunkowy dla statków o zanurzeniu do 7,32 m (24 stopy) i długości do 150 m.
- b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 3 pkt a) statki o zanurzeniu ponad 7,32 m (24 stopy) lub długości powyżej 150 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 6,10 m (20 stóp) i długości do 120 m.
4. a) Na odcinku toru wodnego od Orlego Przesmyka do Basenu Górniczego w Szczecinie ruch dla statków o zanurzeniu większym niż 7,32 m (24 stopy) lub o długości większej niż 150 m jest jednokierunkowy.
- b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 4 pkt a) statki o zanurzeniu do 7,32 m (24 stopy) lub o długości do 150 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 6,10 m (20 stóp) i długości do 120 m.
5. a) Ruch statków na akwenach nie wymienionych w ust. 1, 2, 3 i 4 reguluje kapitanat portu.
- b) Sposób i miejsce wymijania się statków płynących torem wodnym przeciwnymi kursami obowiązani są uzgadniać między sobą ich piloci drogą radiotelefoniczną. Zaleca się przy tym takie uzgodnienie wymijania, aby wyeliminować mijanie się statków na zakrętach, skrzyżowaniach i wąskich odcinkach toru wodnego.
6. Przepisy ust. 2 pkt a) i ust. 4 pkt a) nie mają zastosowania do:
 - 1) jednostek pływających żeglugi portowej,
 - 2) statków żeglugi śródlądowej odbywających żeglugę na wodach morskich z wyjątkiem zespołów pchanych więcej niż jednosegmentowych i holowanych,
 - 3) statków pasażerskich żeglugi krajowej oraz morskich statków towarowych i rybackich do pojemności brutto 500 RT.
7. Kapitanat portu w niesprzyjających warunkach nawigacyjno-meteorologicznych może ograniczyć ruch statków w manewrowaniu na torze wodnym Świnoujście—Szczecin do ruchu jednokierunkowego.

§ 138.

Statki, które z uwagi na ich zanurzenie lub charakter przewożonego ładunku nie mogą się mijać z innymi statkami na torze wodnym Świnoujście—Szczecin, korzystają z mijanek wyznaczonych przez kapitanat portu.

§ 139.

Wyprzedzanie się statków dozwolone jest tylko na odcinku od Karsiborza (10 km) do Wyspy Nawigacyjnej oraz od Mańkowska do ujścia rzeki Iny dla statków, z których jeden ma zanurzenie nie większe niż 18 stóp i istnieje znaczna różnica szybkości. Powyższe postanowienie nie dotyczy jednostek pasażerskich żeglugi osłoniętej.

§ 140.

1. Szybkość statków nie może przekraczać:

Na odcinku toru wodnego	Przy zanurzeniu statku	Szybkość w węzłach	Uwagi
Od kotwiczowiska w morzu do pary pław nr 7 i 8	do 28 stóp powyżej 28 stóp	12 10	
Od pary pław nr 7 i 8 do północnego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu	do 18 stóp od 18 do 24 stóp od 24 do 31 stóp ponad 31 stóp	6 5 5 4	z pomocą holowników
Od północnego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu do I bramy torowej	do 18 stóp od 18 do 24 stóp od 24 do 28 stóp ponad 24 stopy	9 7 6 5	i długości ponad 176 m
Od I do IV bramy torowej na Zalewie Szczecińskim	do 18 stóp od 18 do 24 stóp od 24 do 28 stóp ponad 24 stopy	12 10 8 7	i długości ponad 176 m
Od IV bramy torowej do północnego cypla wyspy Dębina	do 18 stóp od 18 do 24 stóp od 24 do 28 stóp ponad 24 stopy	9 7 6 5	i długości ponad 176 m
Od północnego cypla wyspy Dębina do portu w Szczecinie	do 18 stóp od 18 do 24 stóp od 24 do 28 stóp ponad 24 stopy	6 5 4 3	i długości ponad 176 m

2. Przy wyprzedzaniu statek, który godzi się na wyprzedzanie, winien zredukować szybkość do granic sterowności, a statek wyprzedzający nie powinien przekroczyć szybkości maksymalnej dla danego odcinka toru wodnego.
3. Przy mijaniu się statków, płynących przeciwnymi kursami, winny one zredukować szybkość do bezpiecznej.
4. Szybkość statków określona w ust. 1 nie dotyczy wodolotów i poduszkowców, uprawiających żeglugę na torze wodnym Świnoujście—Szczecin, które są jednak obowiązane do zachowania należytej ostrożności.
5. Statki, które w granicach dozwolonych szybkości wytwarzają fale, przelewające się przez umocnienia brzegowe, lub mogące wyrządzić szkodę w urządzeniach portowych, albo stojącym przy nabrzeżach i przystaniach statkom — obowiązane są do zredukowania szybkości do takiej, która nie powoduje powstawania falowania wody.
6. Przy mijaniu przez statki:
 - 1) statków stojących na kotwicy oraz pracujących pogłębiarek, należy szybkość statku zredukować do takiej, która nie powoduje falowania wody,
 - 2) statków stojących przy nabrzeżach, lub przystaniach, szybkość statku należy zredukować do granic sterowności, aby wykluczyć możliwość powstania szkody na tych statkach wskutek ruchu wody spowodowanego przechodzeniem statku.

§ 141.

Ograniczenia szybkości określone w § 140 nie mają zastosowania do statków dozorczych, pożarniczych, celnych i sanitarnych.

§ 142.

1. Ruch statków na odcinku rzeki Odry między stoczną produkcyjną a wyspami Dolno-Okrętową i Górno-Okrętową jest zamknięty. W wyjątkowych wypadkach zezwolenia na otwarcie ruchu udziela kapitanat portu.
2. Zakaz ruchu statków, o których mowa w ust. 1, nie dotyczy jednostek stoczniowych oraz bazujących w tym rejonie.

§ 143.

1. Ruch jednostek sportowych na obszarze wód portowych oraz toru wodnego Świnoujście—Szczecin jest wzbroniony za wyjątkiem jachtów wychodzących z portu lub wchodzących do portu.
2. Ruch jachtów idących pod żaglami ze Świnoujścia na Zalew Szczeciński i odwrotnie Kanałem Piastowskim, dozwolony jest tylko w porze dziennej. Jachty idące Kanałem Piastowskim obowiązane są trzymać się swojej prawej strony w linii prostej bez myszkowania.
3. Jachty idące z portu Szczecin i jez. Dąbskiego na Zalew Szczeciński i odwrotnie, przechodzą jez. Dąbskie Inskim Nurtem, dalej zachodnią stroną Odry przez Ciasny Nurt i Wąski Nurt. Przejście przez tor wodny dozwolone jest przy Inskim Nurcie oraz przy północnym cyplu wyspy Karw. W Roztoce Odrzańskiej oraz na Zalewie Szczecińskim, jachty sportowe mogą przecinać tor wodny Świnoujście—Szczecin w poprzek, w zależności od potrzeby, z zachowaniem jak najdalej idącej ostrożności z tym jednakże, że bezwzględnie pierwszeństwo drogi mają statki idące torem wodnym Świnoujście—Szczecin.
4. Przejście łodziami wiosłowymi i kajakami na jez. Dąbskie dozwolone jest:

z rejonu Skolwina	— Inskim Nurtem
z rejonu Huty i nab. Snop	— Kanałem Leśniczówka
z rejonu Górne Żelechowo i nab. Mak	— rzeką Świętą
z rejonu stoczni	— pojedynczo rzeką Odłą do rzeki Świętej, natomiast zbiorowo z asystą motorówki przez Orli Przesmyk
z rejonu Dworca Głównego i wyspy Grodzkiej	— Parnicą, kanałem Przemysłowym i Duńczę.
5. Przejazd łodziami wiosłowymi lub motorowymi na ogródki działkowe winien się odbywać z miejsca postoju tych jednostek najkrótszą trasą do przystani działkowych.
6. Przechodzenie łodziami przez rejony portowe dozwolone jest tylko w porze dziennej. Łodzie te winny posiadać ważne karty bezpieczeństwa, względnie zaświadczenie o rejestracji, wydane przez Szczeciński Urząd Morski lub instytucję do tego upoważnioną.
7. Odbywanie treningów na łodziach sportowych stacjonujących przy wyspie Bielawa (Grodzka) może się odbywać między zachodnią stroną wyspy a dalbami na odcinku od wysokości budynku Kapitanatu Portu Szczecin do przystani jachtowej.

§ 144.

Jednostkom pływającym, wymienionym w § 143, zabrania się przechodzenia przed dziobem innych statków na odcinku toru wodnego Świnoujście—Szczecin od południowego cypla półwyspu Kosa w Świnoujściu do nabrzeża Bunkrowego (Huk) w Szczecinie w odległości mniejszej niż 1000 m.

Na pozostałych akwenach portowych w Szczecinie i Świnoujściu odległość ta nie może być mniejsza niż 500 m.

Pilotaż

§ 145.

1. Zamówienie pilota przy wchodzeniu statku z morza do portów w Świnoujściu lub Szczecinie winno być składane stacji pilotów drogą radiotelefoniczną, co najmniej jedną godzinę przed dojściem do kotwiczowiska, albo z kotwiczowiska przy pomocy sygnałów wymienionych w § 56.
2. Statki, które chcą zapewnić sobie pilota tak, aby po przyjeździe na kotwiczowisko nie musiały na niego oczekiwać, mogą składać zamówienie do stacji pilotów w Świnoujściu drogą radiotelegraficzną z 12-godzinny wyprzedzeniem. Zamówienie takie powinno zawierać:
 - a) nazwę statku i banderę,

- b) czas przybycia statku na kotwiczowisko (ETA),
- c) pojemność brutto RT,
- d) maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej,
- e) długość statku,
- f) rodzaj ładunku,
- g) informację odnośnie odprawy sanitarnej.

3. Zamówienie pilota przy wyjściu statku z portu winno być składane stacji pilotów co najmniej 2 godziny przed planowanym czasem wyjścia statku.
4. Piloci przed udaniem się na statek w celu wprowadzenia lub wyprowadzenia go z portu obowiązani są zapoznać się z aktualną sytuacją odnośnie ruchu innych statków, z miejscami pracy pogłębiarek na torze wodnym Świnoujście—Szczecin jak i też w portach Szczecin i Świnoujście oraz z wszelkimi zmianami w oznakowaniu nawigacyjnym.

§ 146.

1. Jeżeli z powodu ciężkich warunków pogodowych na morzu pilot nie może przejść na statek, statek pilotowy powinien pokazywać:
 - w dzień: sygnał flagowy UG według międzynarodowego kodu sygnałowego,
 - w nocy: sygnał świetlny znakami Morse'a UG (· · — przerwa — · ·).
2. W wypadkach wstrzymania wychodzenia statków pilotowych ze względu na warunki sztormowe poza falochron w morze, wszystkie statki wychodzące z portu winny być o tym powiadomione przez dyspozytora Wydziału Pilotażu ZPS w Świnoujściu drogą radiotelefoniczną (UKF, SUM — Radio), bądź przez wysłanie statku pilotowego lub innej jednostki naprzeciw płynącemu statkowi.
3. Kapitan statku po otrzymaniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2, podejmuje decyzję i zawiadamia pilota, że:
 - 1) decyduje się sam wyprowadzić statek w morze, po zejściu pilota w okolicy latarni morskiej,
 - 2) zgadza się wyprowadzić statek z portu idąc od latarni morskiej śladem torowym holownika z pilotem, który wyprowadzi go z portu poza falochron w morze,
 - 3) wyraża zgodę — po wyjściu z pilotem na pokładzie z portu — zakotwiczyć statek na kotwiczowisku i oczekiwać na poprawę pogody, która umożliwi zejście pilotowi ze statku.
 W wypadku dysponowania przez port Świnoujście wolnym miejscem przy nabrzeżu postojowym na wniosek kapitana statku, który nie decyduje się na podjęcie działania stosownie do pkt 1, 2 i 3 niniejszego ustępu, należy umożliwić mu zacumowanie i postój statku w celu przeczekania na poprawę pogody.
4. Statek prowadzony w sposób określony w ustępach poprzedzających powinien iść śladem statku pilotowego w bezpiecznej odległości.

Holowanie

§ 147.

1. Moc maszyn holownika powinna odpowiadać wielkości holowanego statku, istniejącym okolicznościom i warunkom holowania.
2. Holowniki od momentu rozpoczęcia pracy holowania statków do czasu jej ukończenia, winny prowadzić ciągły nasłuch radiotelefoniczny (UKF) na częstotliwości roboczej (kanale), ustalonej z pilotem lub kierownikiem holowanego statku.

§ 148.

Statki, które dla bezpiecznego wejścia do portu muszą być holowane, mogą być wprowadzone do portu tylko wtedy, gdy stan morza na kotwiczowisku pozwala na podanie holu.

§ 149.

Statki nowo wybudowane lub po remoncie wychodzące na próby maszyn w morze na torach wodnych od miejsca postoju do wyjścia z portu na kotwiczowisko i odwrotnie, obowiązane są do korzystania z asysty holowniczej:

- 1) o pojemności brutto od 1000 do 4000 RT — jednego holownika,
- 2) o pojemności brutto 4000 RT i więcej — dwóch holowników.

§ 150.

W porcie Szczecin obowiązane są posługiwać się:

1. Pomocą jednego holownika:
 - 1) statki o pojemności brutto od 1500 do 4000 RT,
 - 2) statki o pojemności brutto 1000 RT i więcej, o ile odbywają żeglugę w kanałach: Dębickim i Przemysłowym, na odcinkach rzek: Duńczyca od kanału Dębickiego do Przemysłowego, od kanału Przemysłowego do Przekopu Mieleńskiego oraz w basenach: Nowy Port, Warty, Noteckim i Portu Centralnego,
 - 3) zbiornikowce o pojemności brutto od 500 do 1500 RT,
 - 4) statki bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 500 RT.
2. Pomocą dwóch holowników:
 - 1) statki o pojemności brutto od 4000 do 12 000 RT,
 - 2) statki bez własnego napędu o pojemności brutto od 500 do 4000 RT z wyłączeniem barek portowych,
 - 3) zbiornikowce o pojemności brutto od 1500 do 4000 RT.
3. Pomocą trzech holowników:
 - 1) statki bez własnego napędu o pojemności brutto od 4000 do 12 000 RT,
 - 2) statki o pojemności brutto od 12 000 do 20 000 RT,
 - 3) zbiornikowce o pojemności brutto od 4000 do 12 000 RT z ładunkiem cieczy palnych klasy I i II niebezpieczeństwa lub nieodgazowane po przewozie tych cieczy.
4. Pomocą czterech holowników:
 - 1) statki o pojemności brutto ponad 20 000 RT,
 - 2) statki o pojemności brutto ponad 12 000 RT bez własnego napędu,
 - 3) zbiornikowce o pojemności brutto ponad 12 000 RT z ładunkiem cieczy palnych klasy I i II niebezpieczeństwa lub nieodgazowane po przewozie tych cieczy.
5. Wraki statków, duże pontony i doki wymagają do holowania każdorazowo specjalnego zezwolenia kapitana portu. Zezwolenie takie winno jednocześnie określać wszystkie warunki konieczne do bezpiecznego holowania.

§ 151.

W porcie Świnoujście:

1. W porcie Świnoujście statki cumujące lub odcumowujące obowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą na tych samych zasadach jak wymienione w § 150 dla portu w Szczecinie.
2. Statki cumujące do przystani CPN nr 15 o pojemności brutto 800 RT lub więcej w czasie silnego prądu w kanale rzeki Świna obowiązane są posługiwać się pomocą jednego holownika.

§ 152.

1. Na obszarze portu Szczecin pomoc holownicza dla statków o pojemności brutto do 3000 RT, obowiązuje od wejścia do Przekopu Mieleńskiego (na wysokości rzeki Świętej) do miejsca zacumowania i odwrotnie. Dla statków o tej samej pojemności, które zdążają do nabrzeży Stoczni Szczecińskiej i Szczecińskiej Stoczni Remontowej oraz nabrzeży położonych przy rzece Odra od Wyspy Dolno-Okrętowej do Wyspy Żurawiej, jak i też statków o pojemności brutto powyżej 3000 RT — pomoc holownicza obowiązuje od północnej granicy portu do miejsca zacumowania i odwrotnie.
2. Posługiwanie się pomocą holowniczą w porcie Świnoujście stosownie do § 150 obowiązuje:
 - 1) dla statków o pojemności brutto do 3000 RT — 1500 metrów od miejsca cumowania i odwrotnie,
 - 2) dla statków o pojemności brutto od 3000 RT do 10 000 RT, wchodzących do portu od strony morza — od wschodniej główki falochronu do miejsca zacumowania i odwrotnie, a wchodzących do portu od strony Zalewu Szczecińskiego — od 8 km toru wodnego Świnoujście—Szczecin,
 - 3) dla statków o pojemności brutto ponad 10 000 RT wchodzących do portu od strony morza — co najmniej 2 Mm przed główką wschodniego falochronu do miejsca zacumowania w porcie i odwrotnie, a wchodzących do portu od strony Zalewu Szczecińskiego od 8 km toru wodnego Świnoujście—Szczecin.

§ 153.

Statki o długości 176 m lub więcej, płynące torem wodnym Szczecin—Świnoujście, obowiązane są korzystać z asysty lub posługiwać się pomocą co najmniej jednego holownika.

§ 154.

1. Holowanie statków bez własnego napędu może odbywać się w zasadzie tylko w porze dziennej. Przy dobrych warunkach nawigacyjnych kapitanat portu może w drodze wyjątku zezwolić na holowanie również w porze nocnej.
2. Zabrania się holowania statków bez własnego napędu i zbiornikowców, obok zbiornikowców z ładunkiem cieczy palnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa lub nieodgazowanych po przewozie tych cieczy.
3. Holowanie statków pustych dozwolone jest przy sile wiatru do 6° B, a statków pustych bez własnego napędu przy sile wiatru do 5° B.
4. Dokowanie i wydokowywanie statków dozwolone jest w zasadzie w porze dziennej i przy sile wiatru do 5° B. W przypadkach szczególnych przy dobrych warunkach atmosferycznych kapitanat portu może zezwolić na dokowanie lub wydokowywanie statków w porze nocnej za uprzednim wyrażeniem zgody ze strony kapitana statku i pilota.

Cumowanie

§ 155.

1. Przy cumowaniu lub odcumowywaniu statków od dalb konieczna jest pomoc dwóch motorówek cumowniczych. Motorówki te powinny być specjalnie do tego celu przystosowane i posiadać wykwalifikowaną załogę.
2. W dobrych warunkach pogodowych w porze dziennej, przy których siła wiatru nie przekracza 4° B, statki o pojemności brutto do 2000 RT cumujące do dalb za zgodą kapitanatu portu i kapitana statku mogą korzystać przy cumowaniu z jednej motorówki cumowniczej.
3. Przy cumowaniu statków o pojemności brutto powyżej 2000 RT do nabrzeża, zwłaszcza w złych warunkach atmosferycznych, na żądanie kapitana statku winna brać udział w cumowaniu motorówka cumownicza.
4. Cumowanie statków bez własnego napędu do dalb dozwolone jest przy sile wiatru do 4° B.
5. W przypadku cumowania lub odcumowywania statku bez własnego napędu trudnego do manewrowania, a szczególnie statku nie odpowiadającego za swoje ruchy, ilość cumowników i potrzebę udziału motorówki cumowniczej ustala każdorazowo kapitanat portu.

§ 156.

Podczas zimy cumownicy winni być wyposażeni w bosaki dostatecznej długości w celu odpychania kry przy cumowaniu statków.

Porządek postoju, próby maszyn i wodowanie statków

§ 157.

1. W porcie Szczecin nie zezwala się na zajmowanie przez statki obszaru wodnego przy nabrzeżach:
 - 1) Huk, Mak, Polskie, Greckie, Albańskie, Jugosłowiańskie, Bułgarskie, Noteckie i Gnieźnieńskie oraz dalbowisku na rzece Odra — w pasie szerszym niż 21 m,
 - 2) Snop, Zbożowe, Rumuńskie, Radzieckie, Starówka, Czechosłowackie, Parnica i Górnośląskie — w pasie szerszym niż 26 m.
2. W porcie Szczecin przy nabrzeżach nie wymienionych w ust. 1 dopuszcza się stawianie statków w pasie szerszym niż 26 m po uprzednim wyrażeniu zgody przez kapitanat portu.

§ 158.

1. Dostawianie statku do burty innego statku wymaga każdorazowo zgody kapitanatu portu.
2. Zabrania się dostawiania do burty statku mniejszego — statku znacznie większego tak pod względem tonażowym jak i wymiarów.

§ 159.

1. Przeprowadzenie prób maszyn statków na uwięzi w stoczniach winno być uprzednio zgłoszone w kapitanacie portu.
2. Statki odbywające próby maszyn na uwięzi przy stacji prób

obowiązane są do wystawienia na mostku specjalnej służby nawigacyjnej w składzie: oficer i marynarz, na cały okres czasu odbywania prób. Do obowiązku tej służby należy obserwacja ruchu innych statków w pobliżu oraz natychmiastowe zatrzymanie maszyn własnego statku, kiedy zajdzie tego potrzeba.

3. Statki zbliżające się do stacji prób, o ile aktualnie odbywają się przy niej próby maszyn statku na uwięzi, obowiązane są dać sygnał składający się z szeregu krótkich dźwięków (nie mniej niż pięć). Statek odbywający próbę maszyn na uwięzi obowiązany jest bezzwłocznie sygnał ten powtórzyć i zatrzymać pracę maszyn.
4. Wznowienie prób dozwolone jest dopiero wtedy, o ile statek, który żądał wstrzymania pracy maszyn przez statek odbywający próby, bezpiecznie go wyminie i oddali się, bądź też ukończy manewrowanie przez zacumowanie do nabrzeża.
5. Na stocznjach, jako użytkownikach stacji prób statków na uwięzi spoczywa obowiązek dopilnowania, ażeby wymogi określone w ust. 1 były przestrzegane. Kapitanowie statków odbywających próby odpowiedzialni są za stosowanie się do postanowień zawartych w ust. 2, 3 i 4.
6. Nowo zbudowane statki 10 minut przed ich zwodowaniem z pochylni obowiązane są podnosić na rufie jedną czarną kulę, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna. Znak ten jest sygnałem, że w rejonie pochylni — 500 m przed i za, na całej szerokości kanału — żegluga dla wszystkich jednostek pływających, nie biorących udziału w wodowaniu, jest zabroniona.
7. Po zwodowaniu statku z pochylni stocznia zobowiązana jest w trybie natychmiastowym usunąć z kanału wszelkie pozostałości po wodowaniu jak: kotwice, pływające drewno, pławy itp. Przeszkody nawigacyjne, których stocznia nie jest w stanie usunąć natychmiast, winny być oznakowane świetlnymi znakami nawigacyjnymi.

§ 160.

Próby syren okrętowych na obszarze portu mogą odbywać się wyłącznie w godzinach 15.00—17.00 za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu.

Przystanie i przewóz promowy

Przystanie

§ 161.

Konstrukcja i wyposażenie przystani promowych winny zapewniać łatwe i bezpieczne cumowanie i odcumowanie promów.

§ 162.

Przystanie promowe należy wyposażać:

- 1) w dostateczną ilość pachołków cumowniczych, umożliwiających prawidłowe i łatwe cumowanie promów do przystani,
- 2) w odbojnice zabezpieczające tak promy jak i nabrzeża przystani przed uszkodzeniem w czasie wykonywania normalnych manewrów cumowniczych,
- 3) w specjalne ruchome urządzenia służące do wyrównywania poziomu nabrzeża z poziomem pokładu promu na zjazdach przeznaczonych dla pojazdów kołowych,
- 4) w specjalne ruchome schodnie przeznaczone wyłącznie do komunikacji osobowej pomiędzy przystanią i promem. Schodnie te winny być zabezpieczone zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz posiadać świadectwo prób PRS,
- 5) w radiowęzły z odpowiednią ilością głośników, umożliwiających przekazywanie informacji ze strony kierownictwa przystani dla pasażerów, słyszalne przez tych ostatnich na terenie całej przystani.

§ 163.

Przejścia na przystaniach promowych dla pasażerów wchodzących i schodzących z promów powinny być wygradzone w taki sposób, aby umożliwiały bezpieczne przechodzenie i utrzymywanie porządku oraz kontrolę ilości przewożonych promami pasażerów. Ogrodzenia te winny wykluczać możliwość powstawania tłoku wśród pasażerów, który w skutkach mógłby narazić ich na niebezpieczeństwo utraty życia lub kalectwo.

§ 164.

1. W porze nocnej przystanie promowe należy oświetlić zgodnie z obowiązującymi w tej mierze przepisami. Oświetlenie to od strony wody winno posiadać odpowiednie przesłony, uniemożliwiające bezpośrednie padanie promieni świetlnych poza linię nabrzeża.
2. Przystanie promowe winny posiadać oświetlenie dodatkowe koloru żółtego, przeciwmglowe, które w warunkach złej widzialności ułatwiałoby będzie promom zbliżającym się od strony wody ich dostrzeżenie.

§ 165.

Na przystaniach promowych należy wystawić w widocznym miejscu specjalne tablice informacyjne zawierające, oprócz szczegółowego rozkładu ruchu promów, warunki dotyczące przewozu pasażerów i pojazdów.

§ 166.

Użytkownik przystani promowej odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo ludzi i porządek na przystaniach. W tym celu obowiązany jest utrzymywać własną służbę porządkową, a w godzinach szczytowego nasilenia przewozów promowych — w wypadku, kiedy okaże się to konieczne — winien zapewnić sobie pomoc ze strony organów MO i ORMO.

§ 167.

Przystanie pasażerskie powinny odpowiadać takim samym wymogom, jakie zostały określone w §§ 161—165 dla przystani promowych.

§ 168.

1. Przystanie osobowe, przy których cumują statki przewożące pasażerów w liczbie nie przekraczającej 12 osób, powinny zapewnić:
 - 1) bezpieczne przechodzenie osób z jednostki pływającej na przystań i odwrotnie,
 - 2) bezpieczne cumowanie, postój i odcumowywanie jednostek od przystani,
 - 3) należyte oświetlenie w porze nocnej.
2. Użytkownik przystani odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo ludzi i porządek na przystani.

§ 169.

1. Przystanie towarowe, za które uważa się wszelkiego rodzaju przystanie dalbowe i pomosty służące dla postoju i przeładunków statków, winny mieć ustaloną dopuszczalną wielkość stawianych przy nich statków.
2. Przystanie towarowe powinny zapewniać stawianym przy nich statkom bezpieczne cumowanie, postój i odcumowywanie.

Przewozy promowe

§ 170.

Promy pasażerskie mogą być zastępowane przez statki pasażerskie tego samego armatora, których wyposażenie w środki ratunkowe, sygnałowe i nawigacyjne winno być jak dla promów pasażerskich.

§ 171.

Jeżeli w czasie odcumowywania od przystani promowych przez promy, część kanału zasłonięta jest przez stojące przy nabrzeżu statki w taki sposób, że utrudniona jest obserwacja kanału z głównego stanowiska manewrowego na promie — na dziobie promu winna być pełniona służba „na oku”, a osoba pełniąca ją winna mieć zapewnioną bezpośrednią łączność z głównym stanowiskiem manewrowym. Manewrowanie promem w takich wypadkach winno odbywać się ze szczególną ostrożnością.

§ 172.

Przy widzialności mniejszej niż 500 m każde odcumowanie promu musi być uprzednio uzgodnione z kapitanatem portu.

§ 173.

Przewoźnikowi nie wolno przekraczać wyznaczonej w dokumentach statku dopuszczalnej ilości przewożonych pasażerów oraz pojazdów i towarów. Za naruszenie tego zakazu odpowiada bezpośrednio kierownik promu.

§ 174.

Jednoczesne przewożenie pasażerów, oraz pojazdów z ładunkiem materiałów niebezpiecznych w zbiornikach lub luzem jest zabronione. Materiały te winny być przewożone przez promy wyłącznie w porze nocnej, to jest pomiędzy godz. 23.00 a 05.00 dnia następnego, przy zachowaniu wymagań określonych obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

§ 175.

1. Ruch promów pasażerskich i pasażersko-towarowych w wypadku przewożenia przez te ostatnie pasażerów przy widzialności mniejszej niż 50 m jest zabroniony. Zakaz ten nie ma zastosowania w odniesieniu do promów wyposażonych w czynną aparaturę radarową.
2. W wypadkach szczególnie uzasadnionych kierownik promu może podjąć decyzję odnośnie podróży promu przy widzialności mniejszej niż wymieniona w ust. 1 — po uprzednim uzyskaniu na to zgody dyżurnego oficera kapitanatu portu.
3. Postanowienie ust. 2 dotyczy również wypadków, kiedy rzeczywista siła wiatru przekracza dopuszczalną uwidocznioną w dokumentach promu. W każdym takim wypadku kierownik promu powinien przed podjęciem decyzji przeprowadzić dokładną analizę istniejącej sytuacji oraz zdolności manewrowych własnego statku.

§ 176

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

§ 177.

Na statkach przewożących pasażerów w ilości powyżej 12 osób winny być w widocznym miejscu wystawione tablice informacyjne o nakazach i zakazach obowiązujących pasażerów w czasie korzystania z przejazdów tymi jednostkami.

§ 178.

W pomieszczeniach pasażerskich na promach winny znajdować się instrukcje opisowo-wizualne odnośnie użycia sprzętu ratunkowego oraz sygnałów alarmowych: opuszczenia statku, wodnego, człowieka za burtą i pożarowego.

§ 179.

W okresie zimowym żegluga promowa objęta jest podczas akcji przeciwlodowej pomocą lodolamaczy w każdym wypadku, kiedy załódzie tego potrzeba. Przewóz pasażerów innymi jednostkami niż promowe lub pasażerskie ze względu na warunki lodowe jest surowo zabroniony.

§ 180.

Światło pulsujące koloru żółtego oraz kula koloru żółtego, jako sygnały służące do oznakowania w myśl § 22 ust. 1 promów portowych, winny zawsze znajdować się w należytym stanie, tak aby z daleka był dobrze widoczny ich odróżniający charakter, za co odpowiedzialny jest kierownik promu.

§ 181.

Przebywanie na przystaniach promowych i korzystanie z przewozów promowych przez osoby znajdujące się w stanie nietrzeźwym oraz spożywanie alkoholu na przystaniach promowych i promach jest zabronione.

§ 182.

Promy będące w eksploatacji obowiązane są do prowadzenia stałego nasłuchu radiotelefonicznego UKF.

§ 183.

Promy pasażerskie i pasażersko-towarowe winny posiadać w czasie eksploatacji załogę odpowiadającą, co do ilości i kwalifikacji, wymaganiom określonym w dokumentach statkowych.

§ 184.

Za utrzymanie porządku i bezpieczeństwa pasażerów oraz pojazdów i ładunków przewożonych przez promy odpowiedzialni są bezpośrednio ich kierownicy, którzy w tym celu powinni utrzymywać specjalną służbę porządkową na pokładzie.

§ 185.

Wymogi zawarte w §§ 174 i 175 ust. 3, § 180 i § 184 mają zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do promów portowych i przewozów promowych.

ROZDZIAŁ II

Przepisy dla portów rybackich

§ 186.

1. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich, oprócz spełnienia wymogu określonego w § 85 ust. 3, obowiązani są podać akwen, na którym ze statków tych będą wykonywać połowy oraz przewidywany czas powrotu do portu.
2. Bosmani portów ustalają tryb postępowania w sprawie, o której mowa w ust. 1, o ile wykonywana przez nich służba jest jednogzianowa.
3. W portach rybackich, gdzie nie ma siedziby kapitanatu portu, zgłoszenia w myśl ust. 1 należy dokonać w najbliższym kapitanacie portu lub miejscu przez niego wskazanym.

§ 187.

W portach rybackich i na torach wodnych prowadzących do portów szybkość statków nie może przekraczać 5 węzłów, a pod mostami i w basenach portowych 3 węzłów.

§ 188.

W portach rybackich przepisy §§ 161—185 stosuje się odpowiednio.

ROZDZIAŁ III

Przepisy dla statków żeglugi śródlądowej

§ 189.

1. Każdorazowe wejście przez śródlądowe zestawy holowane lub pchane i statki na wody morskie oraz zmiana miejsca postoju w porcie muszą być zgłaszane we właściwym terytorialnie kapitanacie portu.
2. W rozumieniu niniejszych przepisów uważa się żeglugę:
 - 1) po Zalewie Szczecińskim bez Roztoki Odrzańskiej — za „żeglugę osłoniętą”,
 - 2) po Roztoce Odrzańskiej — za „żeglugę w roztoce”, przy czym granicę pomiędzy Zalewem Szczecińskim a Roztoką Odrzańską stanowi przedłużenie linii przechodzącej przez obie stawy IV bramy torowej na torze wodnym Swinoujście — Szczecin,
 - 3) „portową” — żeglugę w rejonie zakreślonym granicami portu Swinoujście (bez kotwiczowiska) oraz w Szczecinie wraz z akwenami położonymi na północ od tych granic tj. Ciasnym, Wąskim i Szerokim Nurtem oraz rzeką Domiążą, przy czym za granicę pomiędzy żeglugą portową, a żeglugą w roztoce uważa się równoleżnik 53° 36' 18" N przechodzący przez górną stawę nabieżnika Krępa.

§ 190.

1. Jednoczesne holowanie i pchanie barek lub pojemników na obszarze wód morskich jest zabronione.
2. Na obszarze portów w Szczecinie i Swinoujściu w relacji

wewnętrznej, dozwolone jest holowanie lub pchanie tylko jednej jednostki, to jest barki lub pojemnika. Holowanie dwóch jednostek wymaga każdorazowo specjalnego zezwolenia kapitanatu portu.

§ 191.

1. Zestawy holowane lub pchane udające się z portu w Szczecinie do portu w Świnoujściu lub odwrotnie mogą składać się z maksimum dwóch barek lub pojemników i holownika lub pchacza.
2. Zestawy holowane udające się z jeziora Dąbskiego do portu Trzebież i dalej do NRD lub odwrotnie, mogą się składać tylko z trzech barek, a zestawy pchane z czterech pojemników i pchacza o łącznej długości do 165 m.

§ 192.

Zestawy holowane i pchane o większym składzie barek lub pojemników, niż to określono w § 190 ust. 2 obowiązane są przed wejściem na wody morskie dostosować ilość jednostek w zestawie do wymagań podanych w § 191.

§ 193.

Zestawy holowane lub pchane i statki poruszające się po obszarze wewnętrznym portów w Szczecinie i w Świnoujściu obowiązane są w każdym wypadku trzymać się swojej prawej strony kanału, z wyjątkiem przypadków kiedy przepisy portowe dla danego akwenu stanowią inaczej.

§ 194.

Na obszarze wód morskich zestawy holowane lub pchane i statki winny mieć zawsze na uwadze, że korzystają z torów wodnych uczęszczanych przez statki morskie, które mają bardziej ograniczone możliwości manewrowe od statków żeglugi śródlądowej — a tym samym uprawiać żeglugę w taki sposób, aby im nie przeszkadzać. W związku z tym zalecane jest trzymanie się w miarę możliwości w czasie żeglugi jak najbliżej brzegów kanałów lub krawędzi torów.

§ 195.

1. Przy widzialności mniejszej niż 1000 m holowanie i pchanie zestawów składających się z holownika lub pchacza i więcej niż jednej jednostki holowanej lub pchanej na obszarze wód morskich jest zabronione.
2. Holowanie barek lub pchanie pojemników z ładunkiem na obszarze wewnętrznym portu dozwolone jest do 9° w skali Beauforta a jednostek pustych (bez ładunku) do 7° tej skali.
3. Uprawianie żeglugi osłoniętej przez statki odkryte i bez własnego napędu, dozwolone jest przy wiatrach południowych i południowo-zachodnich do 4° B, a przy wiatrach z innych kierunków do 3° B, przy stanie Zalewu do 2.
4. Kierownicy statków towarowych żeglugi śródlądowej podejmują decyzję o odnośnie wyjścia na Zalew Szczeciński na podstawie obowiązujących w tym zakresie przepisów, zgodnie z posiadanym świadectwem zdolności żeglugowej oraz po uzyskaniu z kapitanatu portu aktualnego stanu pogody umożliwiającego bezpieczną żeglugę.
5. Statki towarowe żeglugi śródlądowej uprawiające żeglugę w Roztoce Odrzańskiej, mogą ją uprawiać na warunkach określonych dla wód portowych z tym, że żegluga dla statków odkrytych i bez własnego napędu dozwolona jest przy wiatrach północnych i północno-zachodnich do 4° B, a przy wiatrach z innych kierunków do 6° B.
6. Inne statki nie wymienione w ust. 3 i 5 mogą uprawiać żeglugę osłoniętą w warunkach pogodowych uwidoczniionych w ich świadectwie zdolności żeglugowej a żeglugę w roztoce przy kierunkach wiatrów północnych i północno-zachodnich o sile wyższej o 1° B od uwidocznionej dla żeglugi osłoniętej, a przy wiatrach z innych kierunków wyższej o 2° B.

§ 196.

1. Zestawy holowane lub pchane i statki udające się z jeziora Dąbskiego w kierunku portów w Trzebieży lub Świnoujściu winny żeglować specjalnie wyznaczoną dla nich drogą wodną.

2. Droga ta prowadzi od Babińskiego Nurtu po przejściu w poprzek toru wodnego Świnoujście—Szczecin przez Ciasny Nurt południowo-zachodnią stroną rzeki Domiaża, oraz południowo-zachodnią stroną mijanki Police do Wąskiego, Nurtu, a po wyjściu z niego, zachodnią krawędzią toru wodnego Świnoujście—Szczecin (na zewnątrz toru wodnego poza czarnymi pławami) w pasie o szerokości 60 m aż do pławy nr „25-T”. Pława nr „25-T” stojąca na rozwidleniu toru wodnego Świnoujście—Szczecin i toru wodnego prowadzącego do portu w Trzebieży od strony Roztoki Odrzańskiej jest punktem zwrotnym, przy którym statki udające się do portu w Trzebieży robią zwrot w lewo na tor do tego portu, a statki udające się przez Zalew Szczeciński do portu w Świnoujściu zwrot w prawo i przechodzą na zewnętrzną, wschodnią krawędź toru wodnego Świnoujście—Szczecin (poza czerwone pławy).

Od pławy nr „25-T” aż do pławy nr „2” droga wodna prowadzi w pasie o szerokości 60 m od linii czerwonych pław po wschodniej stronie na zewnątrz toru wodnego Świnoujście—Szczecin. Dochodząc do pławy nr „2” wszystkie statki wchodzą na tor wodny Świnoujście—Szczecin i trzymając się blisko jego wschodniej krawędzi żeglują przez Kanał Piastowski, aż do Starej Świny, gdzie robią zwrot w prawo do bazy w Karsiborze.

3. Droga w kierunku odwrotnym od Starej Świny do Zalewu Szczecińskiego prowadzi zachodnią krawędzią Kanału Piastowskiego i toru wodnego Świnoujście—Szczecin aż do pławy nr „1”. Przy tej pławie wszystkie statki przechodzą na zachodnią krawędź toru wodnego Świnoujście—Szczecin (poza czarne pławy). Od pławy nr „1” do pławy nr „17” (pława ta usytuowana jest na wysokości północnego cypla wyspy Chełminek) droga wodna prowadzi w pasie o szerokości 60 m od linii czarnych pław po zachodniej stronie na zewnątrz toru wodnego Świnoujście—Szczecin.

Dochodząc do pławy nr „17” wszystkie statki wchodzą na tor wodny Świnoujście—Szczecin, gdzie droga wodna prowadzi jego wewnętrzną zachodnią krawędzią aż do pławy nr „25-T”. Od tego miejsca aż do jeziora Dąbskiego żeglują trasą wyznaczoną dla statków płynących w kierunku odwrotnym i mijają się z nimi lewymi burtami.

4. Droga wodna opisana w ust. 2 i 3 przeznaczona jest dla statków o zanurzeniu do 1,80 m. Statki udające się w kierunku Świnoujścia o zanurzeniu większym niż 1,50 m na odcinku drogi wodnej pomiędzy pławą nr „25-T” i pławą nr „20” usytuowaną na wysokości południowego cypla wyspy Chełminek — winny żeglować wewnętrzną krawędzią toru wodnego Świnoujście—Szczecin dla statków morskich, trzymając się swojej prawej krawędzi tego toru.
5. Zaleca się zachowanie szczególnej ostrożności przy podchodzeniu przez zestawy holowane i pchane oraz statki do mijanki Police, z uwagi na istniejącą możliwość napotkania tam stojących na kotwicy statków morskich. Zwraca się również uwagę, że wymijanie staw (wież) bram torowych na Zalewie Szczecińskim winno odbywać się w bezpiecznej od nich odległości wynoszącej około 15—20 m.

§ 197.

Droga wodna z Małego Zalewu do portu w Trzebieży prowadzi od granicy NRD w sektorze białym światła sektorowego znajdującego się na zachodniej stawie II bramy torowej, aż do toru wodnego Świnoujście—Szczecin i dalej w pasie o szerokości 60 m na zewnątrz tego toru po stronie zachodniej poza czarnymi pławami aż do nabieżnika wejściowego do portu w Trzebieży, od strony Zalewu Szczecińskiego, gdzie statki robią zwrot na tor prowadzący do tego portu. W kierunku odwrotnym droga wiedzie analogicznie, przy czym statki idące kontrkursami mijają się lewymi burtami.

§ 198.

Od miejsca postoju na kotwicy na rzece Stara Świna oraz z bazy w Karsiborze droga wodna do portu w Świnoujściu i odwrotnie prowadzi wytyczonym korytem rzeki Stara Świna. Po wyjściu na tor wodny w pobliżu północnego cypla wyspy Mielin statki udają się do nabrzeża trzymając się w miarę możliwości najbliższej swego prawego brzegu. Przechodzenie przez tor wodny w pobliżu przystani promów bocznych po stronie Warszawa i podchodzenie do nabrzeża winno odbywać się z zachowaniem wszelkich środków ostrożności.

§ 199.

Zestawy holowane lub pchane i statki zdążające z portu Szczecin w kierunku portu w Trzebieży lub Świnoujściu winny trzymać się zawsze swojej prawej strony kanału, aż do południowego cypla wyspy Żurawiej, gdzie przecinają tor wodny Świnoujście—Szczecin w poprzek i wchodzi w Przesmyk Skolwiński. Od Przesmyka Skolwińskiego droga wodna prowadzi przez Ciasny Nurt i dalej biegnie jak opisana w § 196.

§ 200.

Zestawy pchane 2-pojemnikowe udające się z portu w Szczecinie w kierunku Trzebieży lub Świnoujścia, bądź odwrotnie mogą poruszać się przez wewnętrzne wody portowe, jeżeli są spełnione następujące warunki:

- 1) żegluga odbywa się w porze dziennej,
- 2) utrzymywana jest służba na „oku” w przedniej części zestawu dysponująca telefonicznym połączeniem ze sterówką lub wyposażona w równie skuteczne urządzenie służące do porozumiewania się ze sterówką jak: rozgłośnia manewrowa, tuba głosowa ze wzmacniaczem elektrycznym,
- 3) odpowiedni terytorialnie kapitanat portu udzieli zezwolenia.

§ 201.

Przechodzenie w poprzek toru wodnego Świnoujście—Szczecin dla statków morskich w miejscach, gdzie tor ten krzyżuje się z drogą wodną dla statków żeglugi śródlądowej, dozwolone jest tylko w tym wypadku, gdy tor ten jest wolny. Przecinanie kursu przed dziobem statków idących wzdłuż toru wodnego Świnoujście—Szczecin w odległości mniejszej niż 1000 m jest zabronione.

§ 202.

1. Zestawy pchane przechodzące w poprzek toru wodnego Świnoujście—Szczecin dla statków morskich tj. w miejscach wymienionych w §§ 196, 198 i 199 obowiązane są również do utrzymywania służby na „oku”, analogicznej jak określono w § 200 pkt. 2.
2. Przechodzenie toru wodnego Świnoujście—Szczecin dla statków morskich w poprzek w innych miejscach niż to wymieniono w §§ 196, 198 i 199 jest surowo zabronione.

§ 203.

Na kotwiczowisko portu w Świnoujściu mogą wychodzić tylko te statki żeglugi śródlądowej, które mają na to zezwolenie uwidocznione w dokumentach statkowych. W wyjątkowych wypadkach Kapitanat Portu może zezwolić na wyjście na kotwiczowisko statkom nie posiadającym takiego zezwolenia pod warunkiem jednak, że siła wiatru nie przekroczy 3° B z kierunków południowych lub 2° B z kierunków północnych oraz stan morza I.

CZEŚĆ III

Przepisy końcowe

§ 204.

1. Przepisy portowe mają zastosowanie do jednostek pływających i wodnosamolotów oraz terenów i urządzeń marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.
2. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do terenów i urządzeń pozostających w zarządzie kolei państwowych i urzędów celnych.

§ 205.

Traci moc:

Zarządzenie porządkowe nr 6 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 24 września 1960 r. o przepisach portowych (tekst jednolity Dz. Urz. WRN w Szczecinie z 1963 r. nr 12, poz. 81 z późniejszymi zmianami).

§ 206.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1973 roku.

DYREKTOR
Szczecińskiego Urzędu Morskiego

Edward Rumatowski

Adres Redakcji: Prezydium WRN w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 113, tel. 303-432. Nr kodu 70-502.

Adres Administracji: Prezydium WRN w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 6. tel. 303-259.

Warunki prenumeraty:

Prenumeratę można zgłaszać tylko na okres roczny (od 1. I) lub na okres półroczny (od 1. I. i od 1. VII). Opłata powinna być uiszczona co najmniej na miesiąc przed okresem prenumeraty.

Prenumerata półroczna 1 egz. — 10 zł

Prenumerata roczna 1 egz. — 18 zł

Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł przy większej ilości druku o 0,30 zł więcej od każdej strony drukowanej.

Prenumeratę uiszczać należy z góry na konto Prezydium WRN do NBP w Szczecinie II Oddział Miejski Nr 1412-94-214/2.

Część 97 dz. 41 rozdz. 412 § 55 powiadamiając o wpłacie Wydział Budżetowo-Gospodarczy Prezydium WRN

ODBIORCA: