



# DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 29 maja 2000 r.

Nr 20

TREŚĆ:

Poz.:

## ZARZĄDZENIE

227 – Porządkowe Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 28 kwietnia 2000 r. – Przepisy portowe . . . . . 1104

## UCHWAŁY

- 228 – Nr XIX/118/2000 Rady Gminy Rewal z dnia 24 marca 2000 r. w sprawie wprowadzenia zmian w Statucie Gminy . . . . . 1148
- 229 – Nr XXI/226/00 Rady Miejskiej w Kołobrzegu z dnia 27 marca 2000 r. w sprawie zmiany Statutu Miasta Kołobrzegu . . . . . 1148
- 230 – Nr XVII/105/2000 Rady Gminy w Marianowie z dnia 11 kwietnia 2000 r. w sprawie zmian do Statutu Gminy Marianowo . . . . . 1149
- 231 – Nr XIII/139/2000 Rady Powiatu w Gryfinie z dnia 19 kwietnia 2000 r. w sprawie zmiany Statutu Powiatu Gryfińskiego . . . . . 1149
- 232 – Nr XX/221/00 Rady Miejskiej w Kołobrzegu z dnia 29 lutego 2000 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia granic obwodów publicznych gimnazjów na terenie Miasta Kołobrzegu . . . . . 1150
- 233 – Nr XV/106/2000 Rady Miejskiej w Maszewie z dnia 14 kwietnia 2000 r. w sprawie ustalenia planu publicznych szkół podstawowych prowadzonych przez Gminę Maszewo oraz granic ich obwodów . . . . . 1151
- 234 – Nr XVIII/138/2000 Rady Miejskiej w Kaliszu Pomorskim z dnia 26 kwietnia 2000 r. w sprawie ustalenia granicy obwodu Szkoły Podstawowej w Pomierzynie . . . . . 1152
- 235 – Nr XVIII/139/2000 Rady Miejskiej w Kaliszu Pomorskim z dnia 26 kwietnia 2000 r. w sprawie zmiany granicy obwodu szkolnego Szkoły Podstawowej w Kaliszu Pomorskim . . . . . 1153
- 236 – Nr II/12/2000 Rady Miejskiej Tuczna z dnia 28 kwietnia 2000 r. w sprawie zmiany uchwały w sprawie ustalenia planu sieci publicznych szkół podstawowych prowadzonych przez Miasto i Gminę Tuczno oraz określenia granic ich obwodów . . . . . 1153
- 237 – Nr XVII/164/2000 Rady Miejskiej w Cedyni z dnia 12 maja 2000 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia planu sieci publicznych szkół podstawowych i gimnazjów prowadzonych przez Gminę Cedynia . . . . . 1154
- 238 – Nr XVIII/181/2000 Rady Miejskiej w Moryniu z dnia 30 marca 2000 r. w sprawie zmiany planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miejscowości Gądno – Przyjezierze dotyczącej zmiany przeznaczenia działek nr 90/2, 90/3, 90/5, 92/3, 92/6 w obrębie Gądno . . . . . 1154
- 239 – Nr XIV/121/2000 Rady Miejskiej w Lipianach z dnia 18 kwietnia 2000 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Lipiany – obręb Osetna (Dz. Nr 117/3 do 117/47 nad jeziorem Chłop) . . . . . 1159

## KOMUNIKAT

240 – Starosty Sławieńskiego z dnia 26 kwietnia 2000 r. . . . . 1164

## INFORMACJE

- 241 – Urzędu Regulacji Energetyki o decyzji Prezesa URE z dnia 15 maja 2000 r. w sprawie zatwierdzenia taryfy dla ciepła ustalonej przez Miejską Energetykę Ciepłą Spółka z o. o. z siedzibą w Kołobrzegu . . . . . 1164
- 242 – Urzędu Regulacji Energetyki o decyzji Prezesa URE Nr PCC/905/490/W/3/2000/MJ . . . . . 1170

**OBWIESZCZENIE**

243 – Wojewódzkiego Komisarza Wyborczego w Szczecinie z dnia 8 maja 2000 r. o wynikach głosowania i wynikach wyborów uzupełniających . . . . . 1170

**Poz. 227****ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE NR 1  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.****Przepisy portowe**

Na podstawie art. 48 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz. 131; z 1994 r. Nr 27, poz. 96; z 1995 r. Nr 7, poz. 31 i Nr 47, poz. 243; z 1996 r. Nr 34, poz. 145; z 1997 r. Nr 111, poz. 726, oraz z 1999 r. Nr 70, poz. 778) zarządza się, co następuje:

**Część I****Przepisy ogólne****Rozdział I****Przepisy wstępne**

## § 1.

1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia poniższe określenia oznaczają:
  - a) obszar portu morskiego – obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym, zwany dalej portem oraz zewnętrzny obszar wodny, zwany dalej redą;
  - b) kotwicznica – obszar wodny wyznaczony jako miejsce oczekiwania statku na wejście do portu;
  - c) m.p.z.z.m. – przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61, 62 i z 1984 r. Nr 23, poz. 106);
  - d) Konwencja Helsińska 92 – przepisy konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego 1992, sporządzonej w Helsinkach 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346, 347);
  - e) Konwencja MARPOL 73/78 – przepisy międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV i V oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji wraz z załącznikiem I sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101, 102);
  - f) Konwencja DUMPING 72 – przepisy konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji z dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46, 47 i z 1997 r. Nr 47, poz. 300);
  - g) IMDG Code – międzynarodowy kod przewozu materiałów niebezpiecznych w formie opakowanej drogą morską, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;
  - h) BC Code – międzynarodowy kod bezpiecznego ładowania i przewozu ładunków masowych oraz koncentratów drogą morską;
  - i) urzędnicy portowe – wszelkie lądowe i wodne urzędnicy służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania oraz inne obiekty i urzędnicy niezbędne w eksploatacji portu lub dla użytku ogólnego;
  - j) użytkownik – osoby fizyczne, prawne lub jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej, władające nieruchomością jak właściciel, współwłaściciel, użytkownik wieczysty lub posiadające nieruchomości w zarządzie trwałym, użytkownikowi albo władające nieruchomością na podstawie innego tytułu prawnego;
  - k) tor wodny – część drogi wodnej o określonej głębokości odpowiednio oznakowanej i opublikowanej w wydawnictwach nawigacyjnych;
  - l) Konwencja SOLAS 74 – przepisy międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 – 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177);
  - m) ładunki niebezpieczne:
    - towary niebezpieczne według IMDG Code nie będące częścią wyposażenia statku,
    - substancje niebezpieczne luzem, nie stanowiące zapasów własnych: oleje wymienione w Załączniku I Konwencji MARPOL 73/78, ładunki chemiczne wymienione w Załączniku II Konwencji MARPOL 73/78, skroplone gazy węglowodorowe i ciekłe gazy chemiczne według IGC Code;

- n) łatwopalne substancje niebezpieczne – substancje niebezpieczne jak określono w punkcie m), których temperatura zapłonu wynosi 60°C i poniżej według próby w tyglu zamkniętym;
  - o) przedsiębiorstwo armatorskie – właściciel, operator statku lub jakakolwiek organizacja, osoba taka jak zarządca albo czarterujący, która przyjęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która po przyjęciu tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć wszelkie obowiązki i pełny zakres odpowiedzialności przewidziane w ISM Code;
  - p) ISM Code – międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu uchwalony przez IMO rezolucją A.741(18);
  - q) IGC Code – międzynarodowy kod gazowców.
2. Zasady poruszania się statków na redach, kotwicowiskach, torach wodnych i w portach tam, gdzie ustanowiono System Kontroli Ruchu Statków (VTS) regulują przepisy części II i III niniejszego zarządzenia.

§ 2.

1. Przepisy zarządzenia, zwane dalej przepisami portowymi regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani, kotwicowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi.
3. Granice morskich portów, przystani i ich red określają odrębne przepisy.

§ 3.

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

§ 4.

1. W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie przepisy m.p.z.z.m., chyba że przepisy niniejszego zarządzenia stanowią inaczej.
2. W zakresie ochrony środowiska zastosowanie mają także odrębne przepisy.
3. W zakresie bezpieczeństwa ruchu zbiornikowców oraz terminali przeładunkowych ropy naftowej i jej pochodnych, gazów płynnych luzem a także wszelkich substancji chemicznych stwarzających zagrożenie dla życia i środowiska, mają zastosowanie przepisy odrębne oraz zasady określone w instrukcjach bezpiecznej obsługi, instrukcjach technologicznych.

§ 5.

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

§ 6.

1. Korzystanie z morskich portów dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i w przepisach odrębnych.
2. Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 7.

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawuje kapitan portu.
2. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanie portu lub kapitanacie portu, należy przez to odpowiednio rozumieć również bosmana portu lub bosmanat portu.
3. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych w zakresie ochrony środowiska i utrzymania czystości na obszarach portowych sprawuje także Główny Inspektor Ochrony Środowiska Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 8.

1. Kapitan portu ma prawo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa lub ochrony środowiska.
2. O ograniczeniu albo zamknięciu ruchu kapitan portu zawiadamia:
  - a) jeżeli dotyczy to ruchu statków – przez podanie komunikatu na kanale roboczym UKF kapitanatu portu;
  - b) jeżeli dotyczy to ruchu na nabrzeżach, pomostach i przystaniach – przez zawiadomienie użytkowników urządzeń portowych lub przystani.
3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 lit.b), na użytkownikach urządzeń portowych ciąży obowiązek wykonania i rozmieszczenia odpowiednich tablic informacyjnych i znaków ostrzegawczych.

## § 9.

1. Wszystkie osoby korzystające z portów i ich urządzeń obowiązane są do zachowania porządku, przedsięwzięcia środków ostrożności dla zachowania bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, szkód wzajemnych oraz szkód w środowisku naturalnym.
2. Osoby, o których mowa w ust. 1, obowiązane są niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu o spostrzeżonych awariach statków i urządzeń portowych, wadliwie działających urządzeniach nawigacyjnych, znakach bądź ich przemieszczeniu oraz o zanieczyszczeniu środowiska. Obowiązane są ponadto udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.
3. Osoby przebywające z innych powodów na obszarze portu obowiązane są do zachowania porządku i ostrożności.

## § 10.

1. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu, kapitan (kierownik) statku, względnie jego zastępca, obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty statku i załogi.
2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do osób odpowiedzialnych za eksploatację urządzeń portowych w zakresie okazywania wymaganych dokumentów stwierdzających uprawnienia do obsługi, względnie sprawność techniczną urządzeń.

## § 11.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki oraz na place, do magazynów i innych obiektów portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.
2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu, każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż.

## § 12.

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

## § 13.

Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku jest kapitan, (kierownik) statku, a przez użytkownika – dyrektor albo kierownik właściwego działu służby.

**Rozdział II****Światła, znaki dzienne, sygnały dźwiękowe i zasady ruchu statków**

## § 14.

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

## § 15.

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

- a) światło błyskowe niebieskie, widoczne dookoła widnokregu,
- b) dodatkowo w dzień flagę służbową według ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

## § 16.

1. Statek przewożący ładunki niebezpieczne klasy I według IMDG Code albo łatwopalne substancje niebezpieczne luzem, lub nieodgazowany po ich przewozie powinien oprócz świateł i znaków przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:
  - a) światło czerwone, widoczne dookoła widnokregu,
  - b) dodatkowo w dzień flagę „B” według międzynarodowego kodu sygnałowego.
2. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do statku przewożącego:
  - a) materiały wybuchowe o łącznej masie netto 100 kg, a na statku pasażerskim do 10 kg,
  - b) środki pirotechniczne do sygnalizacji alarmowej wchodzące w skład wyposażenia statku,
  - c) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

## § 17.

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

## § 18.

1. Każdy statek zacumowany w porcie powinien od zachodu do wschodu słońca jak również od wschodu do zachodu słońca podczas ograniczonej widzialności włączyć oświetlenie zewnętrzne.
2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części światło białe, niezależnie od świateł określonych w ust. 1.
3. Urządzenie statku wystające poza jego burłę powinno być oznaczone w nocy światłem białym.
4. Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien w nocy wywiesić nad nią światło białe.

## § 19.

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

## § 20.

Statek, na którym wybuchł pożar, niezależnie od powiadomienia kapitanatu portu i państwowej służby ratowniczej, powinien nadawać sygnał złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego (.-.) powtarzanych z przerwami nie większymi niż jedna minuta, nadawany przy pomocy syreny, gwizdka, buczone lub nieprzerwane bicie w dzwon okrętowy. Sygnały winny być nadawane do chwili przybycia jednostki straży pożarnej.

## § 21.

W określonych niżej sytuacjach statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

- a) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (.-.),
- b) dla wezwania holownika: dwa długie, dwa krótkie (--.),
- c) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (-.-),
- d) żądanie zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (-.-),
- e) żądanie zmniejszenia szybkości holowania: cztery krótkie (....),
- f) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, dwa długie, jeden krótki (.-.),
- g) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (-...-),
- h) dla wezwania o włączenie UKF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (-.-).

## § 22.

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

## § 23.

1. Statek, który zamierza przeciąć tor wodny, powinien ustąpić z drogi statkowi, który może bezpiecznie nawigować wzdłuż toru wodnego.
2. Obracanie statku na obszarze portu można wykonywać wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych (obrotnicach). W uzasadnionych przypadkach kapitanat portu może wyrazić zgodę na wykonanie obrotu w innym miejscu.

## § 24.

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

## § 25.

1. Przechodzenie przez statki pod mostami ruchomymi dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od obsługi mostu zgody na przejście.
2. Statek żądający otwarcia mostu powinien nawiązać łączność radiową z obsługą mostu na obowiązującym w porcie kanale roboczym UKF w celu uzyskania zgody na przejście. W przypadku awarii urządzenia UKF, statek powinien dawać z odległości około 500 m sygnał: dwa krótkie, jeden długi, jeden krótki (.-.), powtarzany w miarę potrzeby.

3. Sygnałem oznaczającym:
  - a) „otwarte przejście” są dwa zielone światła stałe, umieszczone w linii poziomej,
  - b) „zamknięte przejście” są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej,
  - c) „przygotowanie przejścia do otwarcia” są dwa czerwone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa zielone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi,
  - d) „przygotowanie przejścia do zamknięcia” są dwa zielone światła stałe umieszczone w linii poziomej oraz dwa czerwone światła pulsujące w linii poziomej umieszczone pod nimi.
4. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty pokazywane są dwa czerwone światła pulsujące umieszczone w linii poziomej.
5. Do czasu otrzymania sygnału wolnego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 100m.

§ 26.

1. Statek wchodzący lub wychodzący z portu powinien mieć kotwice gotowe do rzucenia.
2. Zabrania się rzucania i włączania kotwic w miejscach przebiegu kabli, rurociągów podwodnych oraz umocnień dna w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia wytyczonej tablicami ostrzegawczymi.

§ 27.

1. Kotwiczenie statku poza kotwiczowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.
2. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.
3. Kotwiczenie, postój w dryfie oraz inne formy blokowania torów wodnych z wyjątkiem sytuacji awaryjnych są zabronione.
4. Statek zmuszony do zakotwiczenia na torze wodnym powinien w miarę możliwości unikać kotwiczenia w linii nabieżnika i światel sektorowych oraz niezwłocznie powiadomić kapitanat portu o swej pozycji i przyczynie kotwiczenia. Po ustaniu przyczyny kotwiczenia statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.
5. Postanowienia ust. 1 – 4 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym. Statki te nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z tymi pracami.
6. Poglębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny w porozumieniu z kapitanatem portu oznaczyć miejsca rzucenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,8 m wyposażonymi w nocy w pomarańczowe światło błyskowe.
7. Prace wymienione w ust. 5 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitana portu. Kapitanat portu lub VTS tam, gdzie system ten obowiązuje, powinien być informowany na bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz przebiegu prac i ich zakończeniu.

§ 28.

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

§ 29.

1. Zabrania się:
  - 1) przesuwania pław nawigacyjnych, beczek, pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego,
  - 2) manewrowania statkiem w sposób mogący spowodować przesunięcie lub uszkodzenie urządzeń oznakowania nawigacyjnego, o których mowa w punkcie 1).
2. Kapitan (kierownik) statku obowiązany jest powiadomić niezwłocznie kapitanat portu o każdym przypadku przesunięcia lub uszkodzenia urządzeń oznakowania nawigacyjnego, o których mowa w ust. 1 pkt 1).

§ 30.

Zabrania się na obszarze portu przeprowadzania prób stateczności statku oraz urządzeń napędowych bez zgody kapitana portu.

§ 31.

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

2. Zespoły holownicze, w skład których wchodzi obiekty holowane o długości 50 m i mniejszej mogą uprawiać żeglugę na obszarze portu po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu na to zgody kapitana portu.
3. W warunkach ograniczonej widzialności poruszanie się zespołów holowniczych na obszarze portu wymaga zgody kapitana portu.
4. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

§ 32.

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

§ 33.

1. Statek nie może wejść do portu bez zezwolenia kapitana portu, jeżeli istnieje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności gdy:
  - a) przewozi towary niebezpieczne klasy 1, klasy 5.2 i klasy 6.2 według IMDG Code albo substancje niebezpieczne luzem, bądź jest nieodgazowany po ich przewozie,
  - b) holuje wraki,
  - c) posiada przecieki kadłuba albo na którym w czasie podróży miał miejsce pożar,
  - d) jest nadmiernie przegłębiony lub wykazuje niebezpieczny przechył,
  - e) z powodu doznanych uszkodzeń spowodować może zanieczyszczenie środowiska,
  - f) nie posiada świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinien je posiadać.
2. Wymienione w ust. 1 statki powinny przed przybyciem na redę (kotwicowisko) zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

§ 34.

1. Statki przewożące więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie mogą wyjść z portu ani wejść do portu, jeżeli nie posiadają certyfikatu zabezpieczenia finansowego dla statków przewożących olej lub jednorazowego zezwolenia na wyjście lub wejście do portu.
2. Tryb wydawania certyfikatów i zezwoleń, o których mowa w ust. 1 regulują odrębne przepisy.

### Rozdział III

#### Pilotaż

§ 35.

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pilotażu trasowego i portowego.

§ 36.

1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego kwalifikacje i uprawnienia zawodowe określone w przepisach odrębnych.
2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki, uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowanego oraz opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania określają odrębne przepisy.

§ 37.

1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o długości 40 m i większej o ile przepisy szczegółowe zawarte w części II niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.
2. Obowiązek korzystania z usług pilota bez względu na długość statku dotyczy:
  - a) statków przewożących ładunki niebezpieczne określone w § 16 oraz nieodgazowanych po ich przewozie;
  - b) statków przeładowanych lub nadmiernie przegłębionych, bądź wykazujących niebezpieczny przechył;
  - c) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie środowiska.
3. Kapitan portu może zwolnić promy morskie przewożące ładunki niebezpieczne określone w niniejszych przepisach z obowiązku korzystania z usług pilota bez względu na długość promu.
4. Kapitan portu może zwolnić kapitana statku z obowiązku korzystania z usług pilota na obszarze całego portu lub jego części po spełnieniu określonych warunków. Zasady i warunki zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

§ 38.

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

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

§ 39.

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

§ 40.

1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.
2. W warunkach załadowania akwenów portowych i redy kapitanat portu może zezwolić na użycie holownika do przewozu pilota.
3. Przyjęcie i zdanie pilota powinno być zgodne z wymogami Konwencji SOLAS 74.

§ 41.

1. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałyby to naruszenie przepisów portowych, albo że statek nie jest zdalny do żeglugi.
2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.
3. Każdorazowo przed wejściem na statek pilot obowiązany jest do odczytania aktualnego zanurzenia statku i powiadomienia o tym kapitanatu portu.

§ 42.

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

§ 43.

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

§ 44.

1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe na obszarze od redy, kotwiczowiska do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.
2. Kapitan (kierownik) statku w porozumieniu z pilotem i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu może odstąpić od zasady określonej w ust. 1 i przyjąć lub zdać pilota w innym miejscu.

#### **Rozdział IV Holowanie**

§ 45.

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

§ 46.

1. Kapitan portu może zwolnić statek na określony czas oraz akwen portu od obowiązku korzystania z usług holowniczych lub zezwolić na użycie mniejszej liczby holowników, niż określono w części II niniejszego zarządzenia, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeżeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie.
2. Kapitan portu może nakazać użycie przez statek holownika lub większej liczby holowników, niż określono w przepisach części II niniejszego zarządzenia, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

§ 47.

Wykonywanie usług holowniczych przez statki do tego nie przeznaczone, bez zgody kapitana portu jest zabronione, z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 48.

1. Każdy zespół holowniczy na obszarze portu powinien być obsadzony wykwalifikowaną załogą do obsługi cum i lin holowniczych.
2. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych urządzeń pływających bez własnego napędu kierownictwo zespołu holowniczego należy do kapitana (kierownika) holownika.



## § 49.

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze portu nie może wchodzić więcej, niż jedna jednostka holowana, chyba, że kapitan portu zezwoli na holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole.
2. Statki bez własnego napędu powinny używać o jeden holownik więcej, niż stanowią to przepisy części II niniejszego zarządzenia.
3. Każdy zespół holowniczy powinien posiadać kierownika tego zespołu.

## § 50.

1. Bez polecenia lub zgody kierownika zespołu holowniczego, holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje.
2. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kierownika zespołu holowniczego jedynie w wypadku niebezpieczeństwa grożącego holownikowi.

## § 51.

1. Statki o długości 70 m i więcej przewożące ładunki niebezpieczne, określone w § 16, obowiązane są korzystać z usług holowniczych:
  - a) na wejściu do portu - od redy do zacumowania wewnątrz portu,
  - b) na wyjściu z portu - od odcumowania do redy,
  - c) przy każdej zmianie miejsca postoju wewnątrz portu z wyjątkiem przeciągania statku wzdłuż nabrzeża.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, kapitan portu określa każdorazowo liczbę holowników, które powinny być użyte przy holowaniu.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy części II niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.

## § 52.

1. Statki będące w budowie, remoncie, statki – magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne, obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.
2. Liny, o których mowa w ust. 1, powinny być obłożone na pachołach cumowniczych i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich winna umożliwić holowanie natychmiast po podjęciu przez holowniki. Nadmiar wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający załodze holownika jego ręczne wybranie.

**Rozdział V  
Cumowanie**

## § 53.

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

## § 54.

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

## § 55.

1. Statek musi być wyposażony w cumy o odpowiedniej długości i jakości gwarantującej bezpieczne zacumowanie i postój.
2. Na cumach powinny być obowiązkowo założone tarcze przeciw szczyrom.

## § 56.

1. Cumy powinny być zakładane wyłącznie na pachoły lub inne urządzenia do tego przeznaczone, w ten sposób, aby w razie potrzeby każda cuma mogła być łatwo rzucona w dowolnej kolejności.
2. Zabrania się cumowania statku w miejscach do tego nie przeznaczonych.

## § 57.

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawiania jednego statku przy burcie drugiego, to za zgodą kapitana portu, kapitan (kierownik) statku stojącego przy nabrzeżu powinien zezwolić na cumowanie do niego statku dostawionego.
2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.

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

§ 58.

1. Z wyjątkiem lin holowniczych – rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i po uprzednim zezwoleniu kapitanatu portu. Liny takie powinny być usunięte natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu.
2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona:
  - a) w dzień: dwiema flagami czerwonymi,
  - b) 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 ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny być zawsze w odpowiednim czasie opuszczane przy zbliżaniu się innego statku.

§ 59.

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

§ 60.

1. Liczby cumowników do obsługi statku w zależności od jego wielkości określa poniższa tabela:

Manewr	Długość statku w metrach		
	40,00 – 120,00	120,01 – 200,00	powyżej 200
Odcumowanie	1 – 2	2 – 4	5
Zacumowanie	2 – 3	3 – 5	6

2. Cumownicy winni być ubrani w kaski i kamizelki w kolorze pomarańczowym lub innym ostrzegawczym i wyposażeni w przenośne środki łączności ze statkiem.

## Rozdział VI Porządek postoju statków

### Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków

§ 61.

1. Kapitan (kierownik) statku po przybyciu na redę powinien zgłosić do kapitanatu portu drogą radiotelefoniczną następujące dane:
  - a) nazwę statku, sygnał wywoławczy oraz numer IMO,
  - b) długość całkowitą statku, szerokość oraz zanurzenie,
  - c) tonaż statku zgodnie z Międzynarodowym Świadectwem Pomiarowym Londyn 69 (International Tonnage Certificate 69),
  - d) rodzaj i ilość ładunku, w tym ładunki niebezpieczne,
  - e) upoważnionego agenta,
  - f) ostatni port zawinięcia.
2. Kapitan (kierownik) statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien niezwłocznie po przybyciu statku do portu złożyć pisemne zgłoszenie statku w kapitanacie portu, według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia.
3. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej należy przedłożyć oryginały dokumentów: certyfikat okrętowy, międzynarodowe świadectwo pomiarowe, certyfikaty bezpieczeństwa, linii ładunkowych, certyfikat MARPOL, certyfikat zabezpieczenia finansowego, listę załogi i pasażerów, manifest ładunkowy.
4. Kapitan portu ma prawo zatrzymać dokumenty bezpieczeństwa statku na czas jego postoju w porcie.

## § 62.

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej, sanitarnej i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu na zgłoszeniu wyjścia, według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia.
2. Przed wyjściem z portu kapitan (kierownik) statku lub jego upoważniony przedstawiciel obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wyjścia, a w przypadku statku żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, informację o ładunkach niebezpiecznych według załączonego formularza, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do zarządzenia, oraz listę pasażerów zgodnie z wzorem określonym w załączniku nr 3 do zarządzenia. Dokumenty te powinny być złożone w kapitanacie portu nie później niż 30 minut po odcumowaniu statku, o ile przepisy części II niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.
3. Kapitan (kierownik) statku, który zawija do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny, z wyjątkiem statku żeglugi międzynarodowej, może przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie jego wyjście. Jeżeli statek zgłoszony do wyjścia zatrzyma się na dłużej niż 24 godziny kapitan (kierownik) statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

## § 63.

1. Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia oraz uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu zwolnione są:
  - a) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Urzędu Celnego, Urzędu Morskiego,
  - b) polskie statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
  - c) statki obsługi portowej w żegludze krajowej,
  - d) polskie statki sportowe w żegludze krajowej,
  - e) kutry i łodzie rybackie w żegludze krajowej.
2. Statki wymienione w ust. 1 obowiązane są jednak powiadomić kapitanat portu przed każdym wyjściem i natychmiast po każdym wejściu do portu.
3. Użytkownicy udostępniający przystanie bądź nabrzeża dla postoju jednostek sportowych zobowiązani są prowadzić rejestry wejść i wyjść tych jednostek i przedstawić je na żądanie kapitanatu portu.

## § 64.

1. Zabrania się wyjścia z portu:
  - a) statkom przeładowanym, załadowanym ponad dopuszczalne zanurzenie przy nabrzeżu lub wykazującym niebezpieczny przechył do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,
  - b) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną na podstawie dokumentów bezpieczeństwa,
  - c) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa,
  - d) statkom, które nie 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 lub na polecenie kapitanatu portu,
  - f) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną,
  - g) statkom, które nie zdały w porcie nieczystości, o których mowa w § 92 ust. 3 - 6,
  - h) statkom, na których kapitan, (kierownik) ma z jakichkolwiek powodów ograniczoną zdolność osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku.
2. W przypadku, gdy statek doznał awarii, kapitan (kierownik) statku lub upoważniony przedstawiciel przed wyjściem z portu obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu odpowiedni dokument wraz z jego kopią lub uwierzytelnionym odpisem stwierdzającym, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywrócić.

## § 65.

Miejsce kotwiczenia statku wyznacza kapitanat portu.

## § 66.

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach, falochronach i innych urządzeniach portowych wyznacza właściwy użytkownik w uzgodnieniu z kapitanatem portu. Przed podejściem statku, aż do momentu jego zacumowania wyznaczone położenie dziobu powinno być oznakowane przez umieszczenie na nabrzeżu:
  - a) w dzień: pomarańczowej chorągiewki o wymiarach 50cm x 50 cm,
  - b) w nocy: pomarańczowego światła.
2. Nabrzeże wyłączane z eksploatacji powinno być czytelnie oznakowane przez użytkownika białą tablicą informacyjną o wymiarach 100 cm x 75 cm z czarnym napisem i treści uzgodnionej z kapitanatem portu.

3. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.
4. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów, falochronów i innych urządzeń portowych oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika.
5. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Urzędu Celnego, Urzędu Morskiego mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to do kogo one należą.
6. W szczególnych przypadkach kapitanat portu może wyznaczyć miejsce postoju statku z pominięciem trybu określonego w ust. 1.
7. Bez zgody kapitanatu portu statki nie mogą być zacumowane w taki sposób by wystawały poza obrys linii cumowniczej nabrzeża.

§ 67.

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

§ 68.

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

§ 69.

Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek powinien przygotować miejsce postoju statku.

§ 70.

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej 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 pilotowych i bezpokładowych, jednostek pływających kapitanatów portów oraz innych, których konstrukcja wyklucza zamocowanie takiego połączenia.
2. W miejscu połączenia z lądem należy na statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany kolorem ostrzegawczym.
3. Połączenie powinno być w porze nocnej prawidłowo oświetlone a podczas gołodzi zabezpieczone przed poślizgiem.
4. Po usunięciu połączenia, bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.
5. W przypadku zacumowania jednego statku do burty drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu winien umożliwić bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia.
6. Zabrania się używania połączeń, o których mowa w ust. 1 i 5, wykazujących uszkodzenia.

§ 71.

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

§ 72.

1. Jakikolwiek części konstrukcji lub urządzenia przeładunkowe statku nie mogą utrudniać swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.
2. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu, łańcuch kotwiczny powinien być poluzowany tak, aby zwiślał pionowo w dół. O pozostawieniu kotwicy w wodzie kapitan (kierownik) statku obowiązany jest zawiadomić kapitanat portu. Ponadto statek taki powinien pokazywać światła i znaki zgodne z m.p.z.z.m.

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

§ 73.

1. W czasie postoju w porcie statek powinien być obsadzony wystarczającą ilością kwalifikowanej załogi dla zapewnienia bezpiecznego postoju.
2. W zależności od charakteru i budowy statku oraz jego miejsca postoju, statek bądź grupa statków mogą być nadzorowane przez jedną osobę, jeżeli to nie będzie stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi i zostanie uzgodnione z kapitanem portu. Wniosek w powyższej sprawie wraz z uzasadnieniem składa przedsiębiorstwo armatorskie.
3. Za ustanowienie właściwego dozoru odpowiedzialni są kapitan (kierownik) statku lub przedsiębiorstwo armatorskie.
4. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może również zezwolić na postój statku bez nadzoru, o którym mowa w ust. 2. Wniosek o zezwolenie wraz z uzasadnieniem składa kapitan (kierownik) statku lub przedsiębiorstwo armatorskie.

§ 74.

1. W czasie postoju statku przy nabrzeżu zabrania się utrzymywać w ruchu statkowe śruby napędowe (główne i pomocnicze), z wyjątkiem manewrów cumowniczych.
2. Próby maszyn statków na uwięzi mogą być przeprowadzane tylko na stacjach prób lub w innych miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Rozpoczęcie i zakończenie prób podlega obowiązkowi zgłoszenia w kapitanacie portu.
3. Podczas prób maszyn na mostku powinien znajdować się oficer pokładowy na cały okres trwania prób. Do jego obowiązków należy ciągła obserwacja przyległego akwenu, nasłuch na kanale UKF uzgodnionym z kapitanatem portu, ciągła kontrola stanu zacumowania statku, przekazywanie ostrzeżeń innym statkom oraz zatrzymanie maszyn własnego statku w razie konieczności. Kapitan (kierownik) statku każdorazowo określa ilość załogi niezbędnej na czas prób.
4. Podczas prób maszyn statek obowiązany jest pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:
  - a) w dzień: flagę „C” według międzynarodowego kodu sygnałowego, a pod nią w odległości nie mniejszej niż 0,5m stożek skierowany wierzchołkiem do góry;
  - b) w nocy: dwa światła widoczne dookoła widnokregu umieszczone pionowo jedno nad drugim, przy czym górne światło powinno być koloru zielonego, a dolne światło koloru czerwonego.
5. Na użytkownikach stacji prób spoczywa obowiązek dopilnowania, ażeby wymogi określone w ust. 2 były przestrzegane. Przed rozpoczęciem prób użytkownicy powinni udzielić kapitanom (kierownikom) statków pełnych informacji o obowiązkach ciężących na statkach odbywających próby maszyn.

§ 75.

Remonty statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego, z wyjątkiem nabrzeży stoczniowych, mogą być wykonywane wyłącznie za zezwoleniem kapitanatu portu.

§ 76.

Dokonywanie fumigacji dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek poddany fumigacji powinien podnieść sygnał „VE” według międzynarodowego kodu sygnałowego.

§ 77.

1. Odprawy statków odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu lub w miejscu postoju statku.
2. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organów dokonujących odprawy.
3. Przepis ust. 2 nie ma zastosowania do funkcjonariuszy kapitanatu portu.

## **Rozdział VII Ratownictwo statków**

§ 78.

1. Zasady prowadzenia akcji ratowniczej statków, które uległy wypadkowi morskemu, w szczególności 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 potrzeb – portową służbę ratowniczą, zakładową służbę ratowniczą lub Państwową Straż Pożarną.
3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje kapitan portu.

## § 79.

1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych, albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, kapitan (kierownik) statku, albo osoba dysponująca przedmiotem, powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i natychmiast zawiadomić o tym kapitanat portu.
2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły. W przypadku nie wydobywania utraconych przedmiotów w terminie określonym przez kapitanat portu, kapitan portu może zarządzić ich wydobywanie, a kosztami obciążyć właściciela na podstawie odrębnych przepisów.

## § 80.

1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków, jeden z nich zatonął, to drugi z nich powinien postąpić w myśl § 79 ust. 1.
2. Statek, który zatonął powinien być po jego wydobywaniu odstawiony na miejsce uzgodnione z kapitanem portu.

### **Rozdział VIII Przeładunek i składowanie**

## § 81.

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim powinien odbywać 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.

## § 82.

1. Przeładunek powinien być zabezpieczony przed przesypaniem się i wypadaniem towarów do wody, na nabrzeża oraz przed pyleniem.
2. Po zakończeniu przeładunku, przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsca przeładunku z pozostałości towarów i odpadów.

## § 83.

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

## § 84.

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 wskazującego uszkodzenia;
- 3) wleczenia ładunków i urządzeń po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych, staczania ich po ścianach i skarpach oraz przetaczania przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia;
- 4) używania urządzeń przeładunkowych do innych niezgodnych z ich przeznaczeniem celów oraz przeciążania ich ponad dopuszczalne obciążenie robocze;
- 5) składowania ładunku w miejscach do tego nie przeznaczonych;
- 6) przeciążania nabrzeży ponad dopuszczalne dla nich obciążenie.

## § 85.

1. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składowane tylko okresowo, nie dłużej niż tego wymaga przeładunek, w sposób umożliwiający dojazd pojazdów uprzywilejowanych.
2. Odstęp składowanych ładunków od skraju nabrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody co najmniej 2m. Odstęp pomiędzy składowanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi powinien wynosić co najmniej 1,5m.
3. Użytkownik nabrzeża lub pomostów obowiązany jest do wystawiania tablic informacyjnych określających dopuszczalne obciążenie nabrzeży, pomostów, placów składowych i urządzeń.
4. Wzdłuż stanowisk cumowniczych należy pozostawić wolne przejście tworzące ścieżkę cumowniczą szerokości nie mniejszej niż 1,20m licząc od krawędzi odwodnej budowli. Na ścieżce cumowniczej mogą znajdować się wyłącznie ponumerowane urządzenia cumownicze, urządzenia do wyjścia na nabrzeże, wnęki kryte pokrywami, które nie mogą wystawać ponad powierzchnię ścieżki cumowniczej.

## § 86.

Transport, przeładunek i składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

**Rozdział IX**  
**Utrzymanie porządku i ochrona środowiska**

## § 87.

1. Nabrzeża, pomosty i dalby oraz ich zewnętrzne krawędzie od strony wody powinny być w porze nocnej odpowiednio oświetlone. Obowiązek ten spoczywa na użytkownikach.
2. Światła, o których mowa w ust. 1, powinny być zgodne z wymogami odrębnych przepisów, a ich umiejscowienie i kolor uzgodnione z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.

## § 88.

1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kable i rurociągów) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie.
2. Wymiary tablic ostrzegawczych i znaki na tych tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny.
3. Tablice ostrzegawcze powinny być odpowiednio utrzymane i czytelne oraz oświetlone od zachodu do wschodu słońca i w warunkach ograniczonej widzialności.
4. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych spoczywa na użytkowniku chronionego urządzenia.
5. W wyjątkowych wypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zwolnić z obowiązku oznakowania trasy kabli, rurociągów itp.

## § 89.

1. Utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów morskich jest obowiązkiem użytkowników.
2. Użytkownicy ponoszą odpowiedzialność za skutki niezachowania obowiązku w zakresie utrzymania czystości i ochrony środowiska oraz za szkody związane z zaniedbaniem wykonania tego obowiązku.
3. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą również osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności, a w przypadku braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonywanie tych czynności.

## § 90.

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

## § 91.

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

## § 92.

1. Zabrania się zanieczyszczenia wód, terenów, obiektów i innych urządzeń portowych. W przypadku powstania zanieczyszczeń sprawcy lub użytkownicy obowiązani są natychmiast lub w terminie określonym przez kapitanat portu je usunąć, pokryć koszty ich usunięcia oraz roszczenia osób trzecich wynikłe z tego tytułu.

W przypadku niewypełnienia tego obowiązku Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zarządzić jego wykonanie, a kosztami obciążyć sprawcę albo użytkownika.

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

3. Odpady olejowe i wody zaolejone należy zdawać ze statku do odpowiednich urządzeń odbiorczych. Podłączenie węża odbiorczego do końcówki rurociągu zdawczego wykonuje załoga statku zdającego.
4. Ścieki – zanieczyszczone wody z instalacji sanitarnych statku bez zawartości olejów lub zanieczyszczeń poładunkowych należy zdawać przed opuszczeniem portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych, chyba że wolna pojemność retencyjna zbiorników gwarantuje ich zatrzymanie na statku do czasu jego odejścia na odległość większą niż 12 Mm od najbliższego lądu.
5. Śmieci stałe, odpady bytowe, eksploatacyjne i przeładunkowe należy zdawać ze statku przed wyjściem z portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych:
  - a) do pojemników ustawionych na nabrzeżach portowych;
  - b) na środki transportu podstawione pod burtę.
6. Wody po umyciu ładowni lub zbiorników ładunkowych muszą być zdawane do urządzeń odbiorczych w porcie.
7. Przepisy ust. 3 – 6 mają również zastosowanie do statków posiadających własne urządzenia typu uznanego przez instytucję klasyfikacyjną zapewniające neutralizację nieczystości, o których mowa w tych przepisach.
8. Za wykonanie usług wymienionych w ust. 3 – 6 odpowiada ten, kto w drodze umowy podjął się wykonania tych czynności.
9. Przedsiębiorcy zajmujący się odbiorem, składowaniem i zagospodarowaniem odpadów ze statków oraz ich transportem zobowiązani są poinformować w formie pisemnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o podjęciu i prowadzeniu tej działalności na obszarze portu oraz okazać odpowiednie zezwolenie, wymagane w tym zakresie na podstawie odrębnych przepisów.
10. Zabrania się stosowania środków innych niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

#### § 93.

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

#### § 94.

1. Urobek uzyskany przy pogłębianiu akwenów portowych powinien być wywieziony na miejsce przewidziane w umowie o wykonanie robót czepalnych, a w razie braku postanowień umownych, na wysypiska lub pola refulacyjne wskazane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
2. Usunięcie do morza urobku uzyskanego przy pogłębianiu akwenów portowych może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.

#### § 95.

1. Przed rozpoczęciem przeładunku produktów ropopochodnych z wyjątkiem bunkrowania oraz wszelkich innych olejów luzem, statek powinien być otoczony zaporą przeciwolejową na czas przeładunku, a w przypadku gdy kapitan portu uzna to za konieczne, posiadać asystę statku przystosowanego do zbierania olejów. W przypadku wyposażenia basenów portowych we właściwie działające zapory pneumatyczne uniemożliwiające wydostanie się zanieczyszczeń olejowych poza obręb basenu, kapitan portu może odstąpić od wymogu stosowania dodatkowej zapory przeciwolejowej. Jednakże baza przeładunkowa powinna zabezpieczyć natychmiastową gotowość jej użycia w razie powstania zanieczyszczenia.
2. Takie same wymagania obowiązują przy przeładunkach substancji chemicznych luzem, lżejszych od wody i nierozpuszczalnych w wodzie.
3. Przy przeładunkach niebezpiecznych substancji luzem, warunki każdorazowo określa kapitan portu.
4. W uzasadnionych przypadkach, kiedy rozstawienie zapory przeciwolejowej jest utrudnione bądź niemożliwe albo ilość przeładowywanego oleju lub substancji chemicznej jest mniejsza niż 2 000 ton, kapitan portu może na wniosek przeładowcy wyrazić jednorazową zgodę na asystę jednostki z zaporą gotową do rozstawienia. Odpowiedzialność za pełną gotowość jednostki do podjęcia działań ponosi przeładowca.
5. Bunkrowanie jednostek powinno odbywać się na obszarze wewnątrzportowym, w miejscu akceptowanym przez kapitanat portu. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może na wniosek przedsiębiorstwa armatorskiego wyrazić zgodę na bunkrowanie na redzie określając warunki przeprowadzenia operacji. Wszelkie koszty związane z bunkrowaniem na redzie portu obciążają występującego o wydanie zgody.



6. Bunkrowanie paliwa z cysterny na statek może odbywać się na nabrzeżu w miejscu wyznaczonym przez użytkownika, odpowiednio przygotowanym i zabezpieczonym oraz akceptowanym przez kapitanat portu.
7. Rozpoczęcie i zakończenie operacji, o których mowa w ust. 1 – 6 należy zgłosić do kapitanatu portu.

§ 96.

1. Złomowanie statków na obszarze portu dozwolone jest tylko za zezwoleniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
2. Tryb wydawania zezwoleń na wykonywanie czynności określonej w ust. 1 określają odrębne przepisy.
3. Składowanie wraków i złomu na nabrzeżach w miejscach do tego nie przystosowanych wymaga zgody kapitana portu.

§ 97.

Zabrania się na obszarze portu:

- 1) usuwania, uszkodzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych, środków ratunkowych, sygnałowych i pirotechnicznych;
- 2) usuwania i uszkodzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych;
- 3) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych;
- 4) używania radiostacji okrętowej za wyjątkiem UKF;
- 5) chodzenia i przebywania w miejscach, gdzie jest to zabronione oraz niszczenia roślinności;
- 6) splukiwania nadbudówek i pokładów statków;
- 7) chodzenia i jeżdżenia po lodzie;
- 8) przebywania osób w stanie nietrzeźwości;
- 9) kąpieli;
- 10) polowań;
- 11) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje.

§ 98.

1. Zabrania się bez zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie:
  - a) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np. kabli, rurociągów wodnokanalizacyjnych i gazowych;
  - b) przetrzymywania jednostek wycofanych z eksploatacji;
  - c) ustawiania pali do cumowania na wodzie i lądzie;
  - d) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach;
  - e) urządzania stałych i ruchomych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych;
  - f) rozmieszczania plakatów, afiszów i reklam.
2. Wniosek o zezwolenie w sprawach określonych w ust. 1 powinien zawierać przewidziane prawem dokumenty.

§ 99.

1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:
  - a) zatapiania doków;
  - b) dostawiania statku do burty statku stojącego przy nabrzeżu;
  - c) wypompowywania balastów;
  - d) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu;
  - e) wydobywania przedmiotów zatopionych;
  - f) rozpinania i suszenia sieci rybackich;
  - g) łowienia ryb;
  - h) urządzania imprez sportowych oraz rozrywkowych na wodzie;
  - i) uprawiania sportu wioślarskiego;
  - j) opuszczania na wodę łodzi ze statków;
  - k) piaskowania, skrobania i malowania zewnętrznej części kadłuba statku bez właściwego zabezpieczenia tych prac w aspekcie ochrony środowiska;
  - l) pozostawiania urządzeń przeładunkowych wystających na wodę poza obrys statku.
2. Zakaz wymieniony w ust. 1, lit.e) nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 79 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

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

#### § 100.

1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów lub innych budowli hydrotechnicznych graniczących z akwenami, użytkownik obowiązany jest rozmieścić sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30 m. Sprzęt ten powinien być rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200m w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, sprawny technicznie, a w porze nocnej wystarczająco oświetlony.
2. Użytkownicy obowiązani są sporządzić plan rozmieszczenia sprzętu ratunkowego oraz przedstawić go kapitanowi portu do zatwierdzenia.
3. Kapitan portu może zwolnić użytkownika od obowiązku wynikającego z ust. 1, o ile budowla hydrotechniczna jest wyposażona w urządzenia zabezpieczające przed wпадnięciem do wody.

#### § 101.

1. Użytkownik obowiązany jest zgłosić kapitanowi portu termin rozpoczęcia robót hydrotechnicznych z 14-dniowym wyprzedzeniem.
2. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji powinien posiadać:
  - a) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 40m wzdłuż całego nabrzeża i umocniony pas dna został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne;
  - b) sondaż akceptowany przez upoważnioną służbę hydrograficzną w skali 1:1000;
  - c) atest stwierdzający, że w pasie od osi toru do nabrzeża lub krawędzi umocnienia dna na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych;
  - d) świadectwo rodzaju i stanu technicznego polderów cumowniczych.
3. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i badania czystości dna akwenów przylegających do nabrzeży i przystani portowych niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i badań określają przepisy prawa budowlanego.
4. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zobowiązać użytkownika do przeprowadzenia prac, o których mowa w ust. 3 w innych terminach niż to wynika z przepisów prawa budowlanego, o ile tego będą wymagały względy bezpieczeństwa żeglugi.
5. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należyтым stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane bezzwłocznie. Na żądanie kapitanatu portu użytkownicy obowiązani są przedstawić atesty okresowego badania wytrzymałości urządzeń cumowniczych i odbojowych.

### **Część II**

**Przepisy szczegółowe obowiązujące na drodze morskiej od redy w morzu do portu w Świnoujściu, na torze wodnym Świnoujście – Szczecin, w portach Szczecin, Police, Świnoujście, pozostałych portach i przystaniach oraz dla statków żeglugi śródlądowej**

#### **Rozdział I**

##### **Przepisy wstępne**

#### § 102.

W rozumieniu części II i III niniejszego zarządzenia, użyte w nich określenia oznaczają:

- 1) System Kontroli Ruchu Statków (Vessel Traffic System) zwany w skrócie VTS- system zarządzania i kontroli ruchu statków ustanowiony i zarządzany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, obowiązujący na obszarze od redy w morzu do portu w Świnoujściu, na torze wodnym Świnoujście – Szczecin, w portach Szczecin, Police i Świnoujście,
- 2) specjalne obszary operowania systemu VTS – akweny, na których statki obowiązane są nawigować z zachowaniem szczególnej ostrożności i w obrębie których mogą być wydawane zalecenia dotyczące ruchu,
- 3) holownik - każdy statek zajęty holowaniem innego statku,
- 4) System Zgłoszeniowy Ruchu Statków (Vessel Movement Reporting System), zwany dalej systemem zgłoszeniowym – system wykorzystywany do śledzenia i zarządzania ruchem statków na obszarach objętych VTS w celu przekazywania informacji, zgodnie z postanowieniami niniejszego zarządzenia,

- 5) użytkownik VTS - właściciel, armator, czarterujący, kapitan lub inna osoba kierująca statkiem, określonym w § 180, oraz żeglująca na obszarach objętych VTS i zobowiązana do uczestniczenia w systemie zgłoszeniowym,
- 6) obszar VTS - obszar geograficzny, którego granice zdefiniowano w załączniku nr 5 i 6 do zarządzenia, obejmujący określony obszar operowania VTS,
- 7) jednostka szybka – statek, który może osiągnąć prędkości maksymalne liczbowo równe wartości  $3,7 * V^{(0,1667)}$  wyrażonej w metrach na sekundę, gdzie V oznacza wyporność statku w m<sup>3</sup>, obliczaną dla wodnicy projektowej,
- 8) statek siostrzany – statek o zasadniczo takich samych parametrach techniczno-manewrowych.

## Rozdział II

### Światła, znaki dzienne, sygnały dźwiękowe, radiotelefoniczne

#### § 103.

1. Statki w drodze:
  - 1) od kotwiczowiska w morzu do portu w Świnoujściu i w porcie Świnoujście o zanurzeniu ponad 9,15 m lub długości ponad 176 m, oraz
  - 2) od trawersu północnego cypla półwyspu Kosa w Świnoujściu do portu w Szczecinie i Policach oraz w porcie Szczecin i Police o zanurzeniu ponad 7,40 m lub długości ponad 160 m, jeżeli nie są obowiązane do pokazywania dodatkowych znaków i świateł, pokazują światła i znaki przepisane w m.p.z.z.m. dla statków ograniczonych swym zanurzeniem.
2. Wodolot poruszający się w położeniu bezwypornościowym po torze wodnym Świnoujście - Szczecin powinien, oprócz świateł przepisanych w m.p.z.z.m., nosić w miejscu najlepiej widocznym światło żółte błyskowe, widoczne dookoła widnokregu.

#### § 104.

1. Na obszarze VTS Świnoujście, statki zbliżające się do punktów przepraw promowych, powinny nadać na kanale roboczym UKF dla danego VTS, komunikat ostrzegawczy adresowany do promów, przy mijaniu następujących miejsc:
  - 1) statki idące z morza w stronę Zalewu Szczecińskiego:
    - a) na trawersie latami morskiej Świnoujście, w celu ostrzeżenia promów miejskich w Świnoujściu – komunikat kierowany do promów miejskich w Świnoujściu,
    - b) na trawersie kanału Mulnik, w celu ostrzeżenia promów przeprawy Karsibórz – komunikat kierowany do promów przeprawy w Karsiborzu,
  - 2) statki idące z Zalewu Szczecińskiego w stronę morza:
    - a) na trawersie górnej stawy nabieżnika Paprotno, w celu ostrzeżenia promów przeprawy Karsibórz – komunikat kierowany do promów przeprawy w Karsiborzu,
    - b) na trawersie światła Mielin N, w celu ostrzeżenia promów miejskich w Świnoujściu – komunikat kierowany do promów miejskich w Świnoujściu.
2. Na obszarze VTS Szczecin, statki zbliżające się do toru wodnego Świnoujście – Szczecin z kierunków nie mieszczących się w obrębie widzialności VTS, powinny nadać na kanale roboczym UKF dla VTS, komunikat ostrzegawczy adresowany do wszystkich statków, przy mijaniu następujących miejsc:
  - 1) statki idące z morza:
    - a) na trawersie Doku Nr 5, w celu ostrzeżenia jednostek w Kanale Grabowskim i Przekopie Mieleńskim,
    - b) na trawersie rzeki Duńczycy w Przekopie Mieleńskim, w celu ostrzeżenia jednostek na Basenie Górniczym,
  - 2) statki idące w stronę morza:
    - a) na trawersie nabrzeża CPN 3, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do, albo manewrujących w Basenie Górniczym,
    - b) na trawersie nabrzeża Dąbrowieckiego, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do, albo manewrujących na Basenie Górniczym,
    - c) na trawersie nabrzeża Zbożowego, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do Orlego Przesmyku,
    - d) na trawersie Plaży Mieleńskiej, w celu ostrzeżenia jednostek zbliżających się do Orlego Przesmyku.
3. Barki lub zestawy barkowe, zbliżające się do toru wodnego Świnoujście - Szczecin z kierunków nie mieszczących się w zasięgu widzialności VTS, powinny nadać komunikat ostrzegawczy adresowany do wszystkich statków zgodnie z § 174 ust. 2.

**Rozdział III**  
**Zasady ruchu statków**

§ 105.

Zabrania się wejścia i wyjścia z portu statkom załadowanym powyżej dopuszczalnych, określonych certyfikatem, granic zanurzenia statku.

§ 106.

Zabrania się statkom idącym po wewnętrznych torach wodnych w szyku jeden za drugim, zbliżania się do siebie na odległość mniejszą niż dwa kable (około 370 m). Zakaz ten nie dotyczy statków odbywających żeglugę w lodach oraz statków, które uzyskały zgodę na wyprzedzanie.

§ 107.

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).

§ 108.

1. Statki przybywające na redę portu Świnoujście, powinny kotwiczyć na akwenach uzgodnionych z VTS Świnoujście.
2. Maksymalne dopuszczalne zanurzenie statków na poszczególnych kotwicowiskach określa poniższa tabela:

L.p.	Nazwa kotwicowiska	Maksymalne zanurzenie
1	1A	7,0 m
2	1B	6,0 m
3	2A	9,5 m
4	2B	11,0 m
5	Kwarantannowe	11,0 m
6	3	do 12,8 m

§ 109.

1. Statki nowowypbudowane lub po remoncie mogą odbywać żeglugę po wewnętrznych torach wodnych w dzień.
2. Kapitan portu może wyrazić zgodę na odbywanie żeglugi przez statki, o których mowa w ust. 1 również nocą, jeżeli zezwalają na to warunki atmosferyczne i natężenie ruchu na torze wodnym.

§ 110.

1. Statek nie może wejść do portu bez zezwolenia kapitanatu portu lub bez zezwolenia VTS w portach, w których system ten obowiązuje, z wyjątkiem małych statków o długości poniżej 20 m.
2. W celu uzyskania zezwolenia na wejście do portu, statek powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu lub z VTS tam, gdzie system ten obowiązuje.

§ 111.

1. Statki wchodzące do portu w Świnoujściu i wychodzące z tego portu nie mogą przekraczać 250 m długości całkowitej i 12,80 m zanurzenia z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.
2. Statki o długości przekraczającej 240 m dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej.
3. Maksymalną wielkość i zanurzenie statków podchodzących do Basenów Odry i Stoczni Remontowej w Świnoujściu określa kapitan portu w oparciu o aktualne sondáže i warunki hydrometeorologiczne.

§ 112.

1. Długość całkowita statków wchodzących i wychodzących z portu Szczecin i Police nie może przekraczać 215 m.
2. Zanurzenie statków wchodzących i wychodzących z portu Szczecin i Police nie może przekraczać 9,15 m przy długości całkowitej do 160 m.
3. Wzajemny stosunek dopuszczalnych długości, szerokości i zanurzenia dla statków o długości ponad 160 m określa tabela, stanowiąca załącznik nr 4 do zarządzenia.
4. Statki, których załadowanie jest przewidziane do zanurzenia określonego w ust. 2 i 3, winny być zgłoszone do właściwego terytorialnie kapitanatu portu co najmniej na 12 godzin przed zakończeniem załadunku w Szczecinie lub odładowania w Świnoujściu.

5. Statki o długości ponad 180 m lub zanurzeniu przekraczającym 9,00 m dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej, przy widzialności nie mniejszej niż 2 Mm.

§ 113.

1. W szczególnych przypadkach kapitan portu może zezwolić na wejście lub wyjście z portu statku o zanurzeniu lub długości całkowitej większej niż wymienione w § 111 ust. 1, 2 i § 112.
2. Kapitan portu może ograniczyć ruch statków o parametrach zbliżonych do maksymalnych, wymienionych w § 111 ust. 1, 2 i § 112 w zależności od warunków hydrometeorologicznych i nawigacyjnych. Przy stanie wody poniżej średniego (500 na latach pomiarowych) dopuszczalne zanurzenie zmniejsza się o poprawkę będącą aktualną różnicą stanu wody wyrażoną w centymetrach.

§ 114.

W Porcie Barkowym Police obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość statków mogących zawijać do portu – 120m,
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitanat Portu Szczecin,
- 3) obracanie statku może odbywać się wyłącznie z pilotem,
- 4) podczas obracania statku o długości większej niż 85 m, na przeciwległym nabrzeżu nie może znajdować się żadna inna jednostka pływająca.

§ 115.

W porcie Stepnica obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) wejście i wyjście z portu jest dopuszczalne przy widzialności powyżej 1,5 Mm,
- 2) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej,
- 3) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitanat Portu Szczecin,
- 4) statki ze sterem strumieniowym mogą wchodzić i wychodzić z portu przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) dopuszczalna długość - do 75 m,
  - b) dopuszczalna szerokość - do 13 m,
  - c) dopuszczalna siła wiatru - do 4° B,
- 5) statki bez steru strumieniowego mogą wchodzić i wychodzić z portu przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) dopuszczalna długość - do 60 m,
  - b) dopuszczalna szerokość - do 11 m,
  - c) dopuszczalna siła wiatru - do 3° B.

§ 116.

W porcie Trzebież obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) w celu uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu statki oraz zestawy holownicze obowiązane są nawiązać łączność z Kapitanatem Portu Trzebież z wyprzedzeniem 30 minut,
- 2) wejście i wyjście z portu jest dopuszczalne przy widzialności powyżej 1,5 Mm,
- 3) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej,
- 4) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitanat Portu Trzebież lub Kapitanat Portu Szczecin,
- 5) statki ze sterem strumieniowym mogą wchodzić i wychodzić z portu przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) dopuszczalna długość - do 90 m,
  - b) dopuszczalna szerokość - do 15 m,
  - c) dopuszczalna siła wiatru - do 8° B,
- 6) statki bez steru strumieniowego mogą wchodzić i wychodzić z portu przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) dopuszczalna długość - do 75 m,
  - b) dopuszczalna szerokość - do 13 m,
  - c) dopuszczalna siła wiatru - do 5° B.

§ 117.

1.
  - a) Na odcinku toru wodnego prowadzącego z redy 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 5 – 6:

„5” - Szer. = 53° 58,5' N Dług. = 014° 15,8' E

„6” - Szer. = 53° 58,5' N Dług. = 014° 16,0' E

dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o zanurzeniu do 9,15 m.

- b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 1 lit. a) statki o zanurzeniu większym niż 9,15 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 9,15 m, które obowiązane są ustępować z drogi statkom o zanurzeniu większym niż 9,15 m w granicach zapewniających statkom o większym zanurzeniu przejście w osi toru wodnego.
- 2.
- a) Na odcinku toru wodnego: od pary pław Nr 5 - 6 (współrzędne geograficzne jak w ust. 1 lit. a) do Orlego Przesmyku (63,0 km) w Szczecinie, dozwolony jest ruch dwukierunkowy dla statków o zanurzeniu do 7,40 m i długości całkowitej do 160 m.
  - b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 2 lit. a) dopuszczone do ruchu statki o maksymalnych parametrach określonych w § 112, mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu do 6,10 m i długości całkowitej do 120 m.
- 3.
- a) W stosunku do postanowień ust. 2 lit. b) ograniczenie ruchu dwukierunkowego następuje na odcinku: od pary pław Nr 7 - 8:  
„7” - Szer. = 53° 56,5' N Dług. = 014° 16,4' E  
„8” - Szer. = 53° 56,5' N Dług. = 014° 16,6' E  
do Basenu Stoczniowego w Świnoujściu (2,2 km).  
Na tym odcinku statki o zanurzeniu do 6,10 m i długości całkowitej do 120 m oraz promy pasażerskie i towarowe o długości całkowitej ponad 120 m mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu do 9,50 m i długości całkowitej do 160 m.
  - b) W stosunku do postanowień ust. 2 lit. a) i b) rozszerzenie zakresu ruchu dwukierunkowego następuje na niżej wymienionych odcinkach toru wodnego:
    - od Basenu Stoczniowego w Świnoujściu (2,2 km) do północnego cypla półwyspu Kosa (3,7 km),
    - od zakrętu Karsibór (10,5 km) do północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km),
    - od zakrętu Mańków (trawers stawy Mańków Dolna) do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina S).Na powyższych odcinkach toru wodnego statki o zanurzeniu do 9,15 m i długości całkowitej do 160 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 7,40 m i długości całkowitej do 160 m.
- 4.
- a) Na odcinku toru wodnego od Orlego Przesmyku do Basenu Górniczego w Szczecinie ruch statków o zanurzeniu większym niż 7,40 m lub długości całkowitej większej niż 160 m jest jednokierunkowy.
  - b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 4 lit. a) statki o zanurzeniu do 7,40 m i długości całkowitej do 160 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 5,50 m i długości całkowitej do 80 m.
  - c) Przepis ust. 4 lit. a) nie ma zastosowania w stosunku do:
    - 1) jednostek pływających żeglugi portowej z wyjątkiem dźwigów pływających,
    - 2) statków żeglugi śródlądowej z wyjątkiem zespołów pchanych więcej niż jednosegmentowych i holowanych,
    - 3) statków pasażerskich żeglugi krajowej oraz morskich statków towarowych i rybackich o długości do 60 m.
5. Statki uprawiające żeglugę krajową, których zanurzenie na to pozwala, obowiązane są na Zalewie Szczecińskim (od pary pław Nr 1-2 do pary pław Nr 9-10) poruszać się poza torem wodnym.
6. W uzasadnionych przypadkach właściwy terytorialnie kapitan portu może określić zasady ruchu statków na poszczególnych odcinkach toru wodnego w sposób odmienny od ustaleń zawartych w ust. 1 – 4.

#### § 118.

1. Statki, które z uwagi na ich zanurzenie lub charakter przewożonego ładunku nie mogą mijać się z innymi statkami na torze wodnym Świnoujście - Szczecin, korzystają z mijanek i kotwicowisk wyznaczonych przez kapitanat portu.
2. Statki wykonujące kalibrację radionamiernika lub kompensację i określanie dewiacji kompasów magnetycznych na redzie, kotwicowiskach i torach wodnych nie korzystają z żadnych przywilejów w zakresie prawa drogi. Osoby kierujące tymi statkami winny mieć na uwadze, że statki te nie mogą stanowić przeszkody dla innych statków korzystających z toru wodnego, redy i kotwicowisk.

#### § 119.

Wyprzedzanie statków dozwolone jest tylko na odcinku od Karsiborza (10,0 km) do północnego cypla wyspy Chełminek (35,0 km) oraz od zakrętu Mańków (trawers stawy Mańków Dolna – 43,0 km) do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina-S – 54,0 km) dla statków, z których jeden ma zanurzenie nie większe niż 5,50 m i istnieje znaczna różnica szybkości. Powyższe postanowienie nie dotyczy jednostek pasażerskich żeglugi osłoniętej.

## § 120.

1. Postanowienia ust. 2, 3, 4 i 7 niniejszego paragrafu w żadnym wypadku nie ograniczają stosowania prawidła m.p.z.z.m. dotyczącego szybkości bezpiecznej.
2. Maksymalne, dopuszczalne szybkości na poszczególnych odcinkach toru wodnego określa poniższa tabela:

Lp.	Odcinek toru wodnego	Zanurzenie i długość całkowita statku	Szybkość maksymalna w węzłach	Uwagi
1.	od kotwicowiska w morzu do pary pław nr 7-8	do 9,15 m; ponad 9,15 m	12 8	
2.	od pary pław nr 7-8 do północnego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu	do 6,10 m i tabor portowy; ponad 6,10 m i zespoły holownicze	8 7	
3.	od północnego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu do przystani promowej w Karsiborzu (km 9,0)	do 6,10 m i tabor portowy; ponad 6,10 m i zespoły holownicze	8 7	
4.	od przystani promowej w Karsiborzu (km 9,0) do główek kanału Piastowskiego (km 16,6)	do 6,10 m; ponad 6,10 m	8 7	
5.	od główek kanału Piastowskiego do Ińskiego Nurtu	do 8,00 m i długości całkowitej do 180 m; ponad 8,00 m albo długości całkowitej ponad 180 m	12 10	Wyjątek stanowią odcinki: od północnego cypla wyspy Chełminek do pary pław nr 13-14 (wystawionych około 400 m na SE od IV Bramy Torowej) oraz od trawersu stawy Krępa Dolna do trawersu stawy Raduń Górna, gdzie szybkość wszystkich statków o długości powyżej 70 m ogranicza się do 8 węzłów
6.	od Ińskiego Nurtu do portu w Szczecinie oraz na akwenach portu	do 6,10 m i tabor portowy; ponad 6,10 m albo przy długości całkowitej ponad 180 m oraz zespoły holownicze	8 6	

3. Przy wyprzedzaniu statek, który godzi się na wyprzedzenie, winien zredukować szybkość do granic sterowności, a statek wyprzedzający nie powinien przekroczyć szybkości maksymalnej dla danego odcinka toru wodnego.
4. Szybkość statku określona w ust. 2 nie dotyczy promów morskich od redy w morzu do pary pław Nr 7-8, jak również wodolotów na torze wodnym Świnoujście-Szczecin. Jednostki te są jednak obowiązane do zachowania należytej ostrożności i bezpiecznej odległości od wyprzedzanych i wymijanych statków.
5. Statki, które w granicach dozwolonej szybkości wytwarzają fale przelewające się przez umocnienia brzegowe lub mogące wyrządzić szkodę w urządzeniach portowych, albo stojącym przy nabrzeżach i przystaniach statkom, obowiązane są do zredukowania szybkości do takiej, która nie powoduje falowania wody.
6. Jednostki nie podlegające obowiązkowi korzystania z VTS, na odcinku od I Bramy Torowej do trawersu nabrzeża Kra w porcie Szczecin mogą poruszać się z szybkościami większymi niż określono to w ust. 2, pod warunkiem spełnienia wymogu ust. 5.
7. Przy mijaniu przez statki:
  - a) statków stojących na kotwicy, pracujących pogłębiarek oraz statków hydrograficznych, należy szybkość statku zredukować do takiej, która nie powoduje falowania wody,
  - b) statków stojących przy nabrzeżach lub przystaniach, szybkość statku należy zredukować do granic sterowności, aby wykluczyć możliwość powstania szkód na tych statkach wskutek ruchu wody spowodowanego przechodzeniem statku.

8. Maksymalne, dopuszczalne szybkości, określone w ust. 2 mogą być zwiększone w przypadku dużego dryfu statku lub wskutek nacisku pola lodowego. W takich przypadkach należy natychmiast powiadomić o tym właściwego terytorialnie operatora VTS.

§ 121.

Jednostki szybkie wchodzące do i wychodzące z portu lub przystani morskiej oraz poruszające się na redzie, kotwicowiskach i po torach wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi, obowiązane są posiadać zezwolenie na uprawianie żeglugi morskiej wydane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 122.

Ograniczenia szybkości określone w § 120 ust. 2 nie mają zastosowania do statków Straży Granicznej, inspekcyjnych, dozorowych, pożarniczych, celnych, sanitarnych i pilotowych.

§ 123.

1. Na odcinku rzeki Odry między stoczną produkcyjną a wyspami Dolno-Okrętową i Górno-Okrętową ruch statków jest zamknięty. W wyjątkowych przypadkach zezwolenia na otwarcie ruchu udziela kapitanat portu.
2. Zakaz ruchu statków, o którym mowa w ust. 1 nie dotyczy jednostek stoczniowych oraz bazujących w tym rejonie.
3. Na odcinku kanału Duńczyca wzdłuż nabrzeża Starówka obowiązuje ruch jednokierunkowy.

§ 124.

Poruszanie się wszystkich jednostek o długości poniżej 20 m w tym sportowych na torach wodnych i obszarach wód portowych jest podporządkowane ruchowi statków morskich i w każdej sytuacji muszą one ustąpić z drogi statkom do zatrzymania się włącznie.

## Rozdział IV

### Pilotaż

§ 125.

1. Do korzystania z usług pilota na wodach administrowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie obowiązane są statki o długości 40 m i większej, a statki pasażerskie niezależnie od ich długości chyba, że kapitan statku posiada zezwolenie na samodzielne pilotowanie statku, wydane na podstawie przepisów odrębnych lub statek podlega zwolnieniu z obowiązku korzystania z usług pilota, zgodnie z § 37 ust. 4.
2. Statki o długości całkowitej ponad 160 m, wchodzące do portu i wychodzące z portu Szczecin, podlegają obowiązkowemu obsadzeniu przez pilota portowego.
3. Kapitan portu może rozciągnąć obowiązek obsadzenia pilotem portowym na statki i zespoły holownicze nie wymienione w ust. 2.
4. Statki przybywające z portu Szczecin i cumujące w porcie Świnoujście podlegają obowiązkowemu obsadzeniu przez pilota portowego, o ile długość całkowita statku przekracza 100 m, z wyjątkiem statków cumujących w basenach rybackich, które winny być obsadzone przez pilota portowego bez względu na ich długość całkowitą.
5. Kapitan portu może wyrazić zgodę na pilotowanie przez oficera Polskiej Marynarki Wojennej okrętu wojennego o obcej przynależności państwowej, którego długość nie przekracza 60m.

§ 126.

1. Statek zamierzający wejść do portu w Świnoujściu lub idący tranzytem do portów niemieckich na Zalewie Szczecińskim, winien zamówić pilota w stacji pilotów przez swojego agenta lub kapitana statku co najmniej na 4 godziny przed dojściem statku do miejsca obsadzania statku pilotem.
2. Postanowienie ust. 1 dotyczy również statków idących od granicy państwowej Polski i Niemiec w rejonie Zalewu Szczecińskiego i kierujących się do wszystkich portów polskich. Obsadzenie pilotem statków, o których mowa w niniejszym ustępie odbywa się przy pławie TW-1 w rejonie II Bramy Torowej na Zalewie Szczecińskim, niezależnie od portu przeznaczenia, do którego udaje się statek.
3. Statek zamierzający wejść do portów Zalewu Szczecińskiego, Polic lub Szczecina, winien zamówić pilota w stacji pilotów przez swojego agenta lub kapitana statku, co najmniej na 4 godziny przed dojściem do miejsca obsadzania statku pilotem.
4. Zamówienie pilota powinno zawierać:
  - 1) nazwę statku, sygnał rozpoznawczy, banderę,
  - 2) tonaż statku (GT),
  - 3) długość całkowitą statku (LOA),
  - 4) maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej,
  - 5) spodziewany czas przybycia do miejsca obsadzania statku pilotem (ETA) Pilot-1, Pilot-2 albo Pilot-3, zgodnie z rejonami określonymi w § 127.



5. Statek zamierzający opuścić port, może zamówić pilota w stacji pilotów przez swojego agenta lub kapitana statku, co najmniej na 2 godziny przed spodziewanym wyjściem.
6. Pilot przed udaniem się na statek obowiązany jest zapoznać się z:
  - 1) aktualną sytuacją dotyczącą ruchu innych statków,
  - 2) z miejscami pracy pogłębiarek na torze wodnym Świnoujście-Szczecin oraz w portach Świnoujście, Szczecin i Police,
  - 3) zmianami w oznakowaniu nawigacyjnym.

§ 127.

1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe na obszarze VTS od następujących miejsc ich obsadzenia:
  - 1) „Pilot-3” - w rejonie pławy N2 dla statków z maksymalnym zanurzeniem w zakresie od 11,0m do 12,8m,
  - 2) „Pilot-2” - w rejonie pary pław 1-2 dla statków z maksymalnym zanurzeniem w zakresie od 7,0m do 11,0m,
  - 3) „Pilot-1” - w rejonie pary pław 5-6 dla statków z maksymalnym zanurzeniem poniżej 7,0m,
  - 4) od miejsca postoju statków na kotwiczowiskach,
  - 5) przy pławie TW-1 w rejonie II Bramy Torowej, do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.
2. Pilot schodzący ze statku w innym miejscu niż określono w ust. 1, przed opuszczeniem statku obowiązany jest upewnić się, czy kapitan statku uzyskał zezwolenie kapitanatu portu, o którym mowa w § 44 ust. 2.

§ 128.

1. W przypadku wstrzymania wychodzenia statków pilotowych poza falochron w morze ze względu na warunki sztormowe, wszystkie statki zamierzające wyjść z portu, winny być o tym powiadomione przez:
  - 1) dyspozytora stacji pilotów, podczas zamawiania pilota,
  - 2) VTS Świnoujście na kanale roboczym UKF, podczas ruchu na torze wodnym.
2. W przypadku dysponowania przez port Świnoujście wolnym miejscem przy nabrzeżu postojowym, na wniosek kapitana statku, który nie decyduje się na wyjście z portu bez pilota stosownie do § 44 ust. 2, należy umożliwić mu zacumowanie i postój statku w celu przeczekania na poprawę pogody.

§ 129.

Zasady i warunki zwolnień z obowiązku korzystania z usług pilotowych przez statki towarowe żeglugi śródlądowej określają przepisy odrębne.

§ 130.

Wykonywanie usług pilotowych w pilotażu stoczniowym na akwenach portowych, zarządzanych przez stocznie w portach Szczecin i Świnoujście, odbywa się stosownie do przepisów § § 35 - 44 oraz według zasad określonych w § § 131 – 134.

§ 131.

**Stocznia Szczecińska S.A.**

1. Wszystkie statki przybywające z morza lub z portu do nabrzeży stoczniowych i cumujące przy tych nabrzeżach są obsługiwane przez pilotów trasowych i portowych.
2. Statki odchodzące od nabrzeży stoczniowych w morze lub do portu są obsługiwane (łącznie z odcumowaniem) przez pilotów trasowych i portowych. Wyjątek stanowią statki w budowie wychodzące na próby morskie, które są obsługiwane przez pilotów stoczniowych z zastrzeżeniem § 125 ust 2.
3. Przecholunki między nabrzeżami stoczniowymi, wodowania i dokowania wykonywane są przez pilotów stoczniowych.
4. Holowania lub przestawiania statków przy nabrzeżach stoczniowych wykonywane są przez pilota stoczniowego lub portowego.

§ 132.

**Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A.**

1. Wszystkie statki przybywające z morza lub z portu do nabrzeży stoczniowych są obsługiwane przez pilotów trasowych i portowych.
2. Statki przybywające do stoczni, udające się bezpośrednio na doki są obsługiwane przez pilotów stoczniowych.
3. Pilot stoczniowy obsadza statki:
  - 1) na odcinku między nabrzeżami Mak a Bazą Taboru Pływającego ZUŻ lub przy obrotnicy Ewa, jeżeli przybywają z morza,
  - 2) przy obrotnicy Ewa lub między północnym cyplem wyspy Dolno-Okrętowej a Bazą Taboru Pływającego ZUŻ, jeżeli przychodzą z Basenu Górniczego,

- 3) przy obrotnicy Ewa, jeżeli przychodzą od nabrzeża Słowackiego lub z Portu Centralnego.
4. Wszystkie statki odchodzące od nabrzeży stoczni są obsługiwane (łącznie z odcumowaniem) przez pilotów portowych i trasowych.
5. Statki wychodzące z doków piloci stoczniowi wyprowadzają na tor wodny (obrotnica Ewa lub północny cypel wyspy Dolno-Okrętowej).
6. Holowania lub przestawiania statków przy nabrzeżach stoczniowych wykonywane są przez pilota stoczniowego lub portowego.

§ 133.

#### **Stocznia Remontowa Pomerania w Szczecinie**

1. Statki cumujące do nabrzeży stoczniowych i odcumowujące od nich są obsługiwane przez pilotów trasowych i portowych.
2. Holowania lub przestawiania statków przy nabrzeżach stoczniowych należą do obowiązków pilota portowego.

§ 134.

#### **Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu**

1. Wszystkie statki cumujące do nabrzeży stoczniowych i odcumowujące od nich są obsługiwane przez pilotów portowych.
2. Miejscem zmiany pilotów: trasowego na portowego lub odwrotnie jest tor wodny w rejonie północnego cypla wyspy Mielin.
3. Wszelkie przeholowania wewnątrz stoczni, dokowania i wydokowania są prowadzone przez pilota stoczniowego lub portowego.

### **Rozdział V Holowanie**

§ 135.

Uciąg na haku holownika powinien odpowiadać wielkości holowanego statku, istniejącym okolicznościom i warunkom holowania.

§ 136.

1. W portach Szczecin, Police i Świnoujście obowiązane są posługiwać się:
  - 1) pomocą jednego holownika:
    - a) statki o długości od 85m do 120m,
    - b) statki o długości od 70m do 120m manewrujące w kanale Dębickim, na rzekach Parnicy i Regalicy, w basenach: Wschodnim, Zachodnim, Warty, Noteckim, wzdłuż nabrzeży Starówka i Węgierskie,
    - c) statki bez własnego napędu o długości poniżej 60m,
  - 2) pomocą dwóch holowników:
    - a) statki o długości od 120m do 160m,
    - b) statki na wyjściu bez obrotu, o długości od 160m do 180m,
    - c) statki bez własnego napędu o długości od 60m do 120m,
  - 3) pomocą trzech holowników:
    - a) statki na wejściu oraz statki na wyjściu z obrotem, o długości od 160m do 180m,
    - b) statki na wyjściu bez obrotu, o długości od 180m do 220m,
    - c) statki bez własnego napędu o długości od 120m do 160m,
  - 4) pomocą czterech holowników:
    - a) statki na wejściu oraz statki na wyjściu z obrotem, o długości od 180m do 220m,
    - b) statki o długości ponad 220m,
    - c) statki bez własnego napędu o długości powyżej 160m.
2. Obowiązek określony w ust. 1 może ulec zmianie zgodnie z § 46 zarządzenia.
3. Ilość użytych holowników może ulec zmniejszeniu w przypadku posiadania przez nie napędu azymutalnego lub cykloidalnego i odpowiedniego uciągu w stosunku do wielkości statku.
4. W przypadku złego stanu technicznego nabrzeża lub uwarunkowań eksploatacyjnych, określonych przez projektanta nabrzeża, zasady obsługi holowniczej określa kapitan portu.

§ 137.

1. W Porcie Barkowym Police obowiązuje korzystanie z asysty holowniczej zgodnie z § 136 ust. 1 pkt 1) lit. a) i c) oraz pkt 2) lit. c).

2. W porcie Stepnica, statki o długości do 75 m, które nie spełniają warunków określonych w § 115 obowiązane są na wejściu i wyjściu do korzystania z asysty holownika.
3. W porcie Trzebież, statki o długości do 90 m, które nie spełniają warunków określonych w § 116 obowiązane są na wejściu i wyjściu do korzystania z asysty holownika.
4. Kapitan portu może odstąpić od ustaleń zawartych w ust. 1-3 i postąpić zgodnie z § 46 ust. 2.

§ 138.

1. Korzystanie z usług holowniczych w porcie Szczecin stosownie do § 136 obowiązuje:
  - 1) statki o długości do 120 m - od wejścia do Przekopu Mieleńskiego (rzeka Święta) do miejsca zacumowania i odwrotnie,
  - 2) statki o długości ponad 120 m zdążające do nabrzeży i basenów leżących na południe od nabrzeża Huk - od nabrzeża Kra do miejsca zacumowania i odwrotnie,
  - 3) statki zdążające do nabrzeży przy rzece Odra na północ od nabrzeża Huk - od trawersu południowego cypla wyspy Żurawiej do miejsca zacumowania i odwrotnie.
2. Korzystanie z usług holowniczych w porcie Świnoujście stosownie do § 136 obowiązuje:
  - 1) statki o długości do 100 m – w odległości 1500 metrów od miejsca cumowania i odwrotnie,
  - 2) statki o długości od 100 m do 150 m wchodzące do portu od strony morza - od wschodniej główki falochronu do miejsca zacumowania i odwrotnie, a wchodzące do portu od strony Zalewu Szczecińskiego - od 8 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin,
  - 3) statki o długości ponad 150 m wchodzące do portu od strony morza - 2 Mm przed główką wschodniego falochronu do miejsca zacumowania w porcie i odwrotnie, a wchodzące do portu od strony Zalewu Szczecińskiego - od 8 km toru wodnego Świnoujście - Szczecin.

§ 139.

Kapitan portu może nakazać statkom o długości całkowitej ponad 180 m korzystanie z asysty holownika podczas przejścia torem wodnym Świnoujście - Szczecin jeżeli uzna, że wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

§ 140.

Od momentu rozpoczęcia pracy holowania statku do jej zakończenia, holowniki powinny porozumiewać się ze statkiem holowanym na wyznaczonych kanałach UKF, określonych w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 9 do niniejszego zarządzenia.

§ 141.

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

§ 142.

1. Statki nowowybudowane, wychodzące i wracające z prób morskich, niezależnie od wielkości statku, obowiązane są korzystać z asysty jednego holownika, na torach wodnych od miejsca postoju do wyjścia z portu na redę i odwrotnie.
2. Statek może być zwolniony od asysty holowniczej na powrót do stoczni, jeżeli kapitan statku będącego na próbach przed wejściem do portu potwierdzi z morza, że próby zakończyły się pomyślnie i ster, maszyna główna, ster strumieniowy pracują bezawaryjnie.
3. Statki po remoncie urządzeń napędowych lub sterowych w porcie Szczecin i nie będące po próbach tych urządzeń, obowiązane są do korzystania z asysty jednego holownika od miejsca zacumowania do trawersu Portu Morskiego w Policach.
4. Statki po remoncie urządzeń napędowych lub sterowych w porcie Police i nie będące po próbach tych urządzeń, obowiązane są do korzystania z asysty jednego holownika od miejsca zacumowania do IV Bramy Torowej.

§ 143.

1. Holowanie statków bez własnego napędu może odbywać się w porze dziennej i przy sile wiatru do 6°B. Przy dobrych warunkach nawigacyjnych kapitan portu może w drodze wyjątku zezwolić na holowanie również w nocy.
2. Dokowanie i wydokowanie statków dozwolone jest w dzień i przy sile wiatru do 5°B. W przypadkach szczególnych przy dobrych warunkach atmosferycznych kapitan portu może zezwolić na dokowanie lub wydokowanie statków w nocy, za uprzednim wyrażeniem zgody ze strony kapitana statku i pilota, pod warunkiem należytego oświetlenia stanowisk manewrowych.
3. Wodowanie statków na pochylniach jest dozwolone w dzień i przy sile wiatru do 5°B.
4. Zespoły holownicze określone w § 31 ust. 1, holowane od redy do portu Szczecin lub odwrotnie obowiązane są do zamocowania dodatkowego holownika z rufy jednostki holowanej na odcinku od redy do I Bramy Torowej oraz w porcie Szczecin, począwszy od trawersu nabrzeża Kra. Zestawy takie wchodzące na Basen Notecki i na Regalicę

powinny użyć dodatkowy holownik. Warunki ich wejścia i wyjścia z portu określa właściwy terytorialnie kapitan portu.

## **Rozdział VI Cumowanie**

### § 144.

1. Przy cumowaniu statków obowiązanych do użycia 1 lub 2 holowników albo na żądanie kapitana (kierownika) statku, należy podstawić do dyspozycji statku motorówkę cumowniczą.
2. Przy cumowaniu lub odcumowaniu statku od dalb należy używać motorówki cumowniczej.
3. Cumownicy są obowiązani utrzymywać łączność ze statkiem na kanale UKF wykorzystywanym w trakcie manewrów do łączności w relacji statek – holownik, a w przypadku braku holownika, statek – dysponent nabrzeża.
4. Statki cumujące do następujących nabrzeży: Kra, Cementowe, Fosfatowe, Snop, Huk, Cał, Oko, Gnieźnieńskie, Mak, Krakowskie, Polskie, Węgierskie obowiązane są zakładać dodatkowe liny cumownicze na dziobie i rufie.

## **Rozdział VII Porządek postoju statków**

### § 145.

1. W porcie Szczecin zezwala się na zajmowanie przez statki obszaru wodnego przy nabrzeżach:
  - 1) Huk, Mak, Holenderskie, Belgijskie, Angielskie, Polskie, Węgierskie, Greckie, Albańskie, Jugosłowiańskie, Bułgarskie, Noteckie i Gnieźnieńskie oraz przystani dalbowej na rzece Odra - w pasie o szerokości do 24 m,
  - 2) Snop, Zbożowe, Rumuńskie, Rosyjskie, Starówka, Czeskie, Słowackie, Parnica i Górnośląskie - w pasie o szerokości do 28 m.
2. W porcie Szczecin, przy nabrzeżach nie wymienionych w ust. 1, dopuszcza się stawianie statków w pasie szerszym niż 28 m po uprzednim wyrażeniu zgody przez kapitana portu.
3. W wyjątkowych przypadkach, kapitan portu może wyrazić zgodę na zajęcie przez statek pasa wody szerszego niż to określa ust. 1 i 2.

### § 146.

1. Dostawianie statku do burty innego statku wymaga każdorazowo zgody kapitanatu portu.
2. Zabrania się dostawiania do burty statku mniejszego - statku o znacznie większych gabarytach.

### § 147.

1. Wyłączenie z eksploatacji własnego napędu statku (z wyjątkiem statków stojących przy nabrzeżach stoczniowych), wymaga każdorazowo zezwolenia kapitanatu portu.
2. Każda awaria, wykluczająca możliwość użycia własnego napędu statku, podlega obowiązkowi natychmiastowego zgłoszenia w kapitanacie portu.

### § 148.

1. Każdorazowe rozpoczęcie i zakończenie prób napędu głównego statku na stacji prób wymaga zgłoszenia do kapitanatu portu.
2. Jeżeli statek zbliżający się do stacji prób żąda przerwania pracy maszyną statku na uwięzi, obowiązany jest dać sygnał składający się z czterech krótkich i jednego długiego dźwięku. Statek odbywający próbę maszyn na uwięzi obowiązany jest bezzwłocznie sygnał ten powtórzyć i zatrzymać pracę maszyn.
3. Wznowienie prób dozwolone jest dopiero wtedy, gdy statek, który żądał wstrzymania pracy maszyn przez statek odbywający próby, bezpiecznie go wyminie i oddali się, bądź też ukończy manewrowanie przez zacumowanie do nabrzeża.
4. Po zwodowaniu statku 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 i zgłoszone do kapitanatu portu.

### § 149.

1. Statki pobierające oraz podające paliwo lub przeprowadzające operacje przeładunkowe z innymi materiałami niebezpiecznymi, zobowiązane są do prowadzenia w czasie takiej operacji ciągłego nasłuchu na kanale roboczym UKF właściwego terytorialnie kapitanatu portu lub VTS tam, gdzie system ten obowiązuje oraz pokazywać sygnały zgodnie z przepisami międzynarodowego kodu sygnałowego.

2. Statki poruszające się po wodach portowych powinny odpowiednio wcześniej uprzedzić statki wymienione w ust. 1 o zamiarze ich omijania.

§ 150.

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

**Rozdział VIII**  
**Nabrzeża i przystanie**

§ 151.

Konstrukcja i wyposażenie nabrzeży i przystani winny zapewniać łatwe i bezpieczne cumowanie i odcumowanie statków.

§ 152.

1. Nabrzeża i przystanie należy wyposażyć:
  - 1) w dostateczną ilość pachołków cumowniczych, umożliwiających prawidłowe i łatwe cumowanie statków,
  - 2) w odbojnice zabezpieczające statki i nabrzeża oraz przystanie przed uszkodzeniem w czasie wykonywania normalnych manewrów cumowniczych.
2. Przystanie promowe należy dodatkowo wyposażyć:
  - 1) w specjalne ruchome urządzenia służące do wyrównywania poziomu nabrzeża z poziomem pokładu promu na jazdach przeznaczonych dla pojazdów kołowych,
  - 2) 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,
  - 3) w radiowęzły z odpowiednią ilością głośników, umożliwiające kierownictwu przystani przekazywanie informacji pasażerom na terenie całej przystani.

§ 153.

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

§ 154.

Wszystkie linie cumownicze, w portach i przystaniach, w porze nocnej oraz w warunkach ograniczonej widzialności należy stale oświetlać światłem koloru żółtego przeciwmgłowego.

§ 155.

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

§ 156.

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 sytuacji, kiedy okaże się to konieczne - powinien zapewnić sobie pomoc ze strony organów Policji.

§ 157.

Przystanie pasażerskie powinny odpowiadać takim samym wymogom, jakie zostały określone w § 151 - 156 dla przystani promowych.

§ 158.

1. Nabrzeża i przystanie towarowe, za które uważa się wszelkiego rodzaju przystanie dalbowe i pomosty służące dla postoju i przeładunków statków, winny mieć określoną przez właściciela lub użytkownika dopuszczalną wielkość stawianych przy nich statków.
2. Nabrzeża i przystanie towarowe powinny zapewniać stawianym przy nich statkom bezpieczne cumowanie, postój i odcumowanie.

**Rozdział IX**  
**Przewozy promowe**

§ 159.

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.

§ 160.

Przy widzialności mniejszej niż 500 m każde odcumowanie promu musi być uprzednio uzgodnione z właściwym terytorialnie kapitanatem portu lub VTS tam, gdzie system ten obowiązuje.

§ 161.

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

§ 162.

1. Jednoczesne przewożenie pasażerów oraz pojazdów z ładunkiem materiałów niebezpiecznych w zbiornikach lub luzem jest zabronione. Materiały te winny być przewożone przez promy wyłącznie w nocy, to jest pomiędzy godz. 23.00 a 05.00 dnia następnego, przy zachowaniu wymagań określonych obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
2. Kapitan portu może wyrazić zgodę na odstąpienie od wymogów zawartych w ust. 1 określając jednocześnie dodatkowe warunki dotyczące bezpieczeństwa pasażerów oraz przewożonego ładunku niebezpiecznego.

§ 163.

Wchodzenie z nabrzeża na prom 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 kapitana promu lub wyznaczonego przez niego zastępcę pełniącego służbę na pokładzie.

§ 164.

1. Na statkach przewożących pasażerów w ilości powyżej 12 osób powinny być w widocznym miejscu wystawione tablice informacyjne o nakazach i zakazach obowiązujących pasażerów w czasie korzystania z przejazdów tymi jednostkami.
2. W pomieszczeniach pasażerskich na promach powinny znajdować się rozkłady obowiązujących alarmów oraz instrukcje opisowo-wizualne użycia sprzętu ratunkowego.

§ 165.

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

§ 166.

Promy będące w eksploatacji obowiązane są do prowadzenia stałego nasłuchu na kanale roboczym UKF, właściwego terytorialnie kapitanatu portu lub VTS tam, gdzie system ten obowiązuje.

§ 167.

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

§ 168.

Wymogi zawarte w § 162 i § 167 mają zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do promów portowych i dokonywanych nimi przewozów.

## **Rozdział X** **Przepisy dla portów i przystani rybackich**

§ 169.

1. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich obowiązani są przed wyjściem z portu lub przystani w morze zapoznać się z aktualnymi warunkami pogodowymi i aktualną prognozą meteorologiczną, ogłoszoną w komunikatach radiowych, na najbliższy okres czasu (siła wiatru i stan morza).
2. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich podejmują decyzję o wyjściu z portu lub przystani w morze na podstawie posiadanych dokumentów bezpieczeństwa statków i warunków pogodowych. Przy zgłaszaniu wyjścia z portu lub przystani kierownicy kutrów i łodzi rybackich obowiązani są podać służbie dyżurnej informacje dotyczące planowanego akwenu połowowego i czasu powrotu.
3. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich w portach, w których nie ma całodobowej służby dyżurnej, obowiązani są informować o wyjściu i wejściu do portu oraz akwenu, w którym będą wykonywać połowy, a także przewidzianym czasie powrotu do portu przekazywać w sposób określony przez kapitanat (bosmanat) portu.

4. W przystaniach morskich kierownicy łodzi rybackiej obowiązani są prowadzić rejestr wyjść i wejść do przystani zawierający dane, o których mowa w ust. 3 i przechowywać go na terenie przystani właściwej dla miejsca bazowania łodzi.
5. Kutry i łodzie rybackie przed wyjściem na morze mogą zostać poddane kontroli przez kapitanat (bosmanat) portu.

§ 170.

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

§ 171.

Dokonywanie połowów oraz wystawianie sprzętu rybackiego dozwolone jest w odległości nie mniejszej niż 200 m od granic głównego toru wodnego oraz w odległości nie mniejszej jak 150 m od osi torów bocznych.

§ 172.

W portach i przystaniach rybackich przepisy § 151 - 167 stosuje się odpowiednio.

### **Rozdział XI Przepisy dla statków żeglugi śródlądowej**

§ 173.

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 Świnoujście - Szczecin,
- 3) „portową” - żeglugę w rejonie zakreślonym granicami portu Świnoujście (bez kotwicowiska), Szczecin oraz Police 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 dolną stawę nabieżnika Krępa.

§ 174.

1. Statki żeglugi śródlądowej oraz zestawy holowane lub pchane obowiązane są zgłosić na kanale roboczym UKF do właściwego terytorialnie VTS:
  - a) każdorazowe wejście na wody morskie,
  - b) każdorazowe wejście w obszar VTS,
  - c) minięcie punktów meldunkowych VTS, zgodnie z systemem meldunkowym obowiązującym w obszarach VTS Świnoujście i VTS Szczecin, określonym w załącznikach nr 7 i 8 do zarządzenia.
2. Jednostki wymienione w ust. 1 zamierzające wejść na lub przecinać tor wodny Świnoujście – Szczecin, obowiązane są nadać komunikat ostrzegawczy, adresowany do wszystkich statków na kanale roboczym VTS a także w miejscach określonych w § 104.

§ 175.

1. Jednoczesne holowanie i pchanie barek na obszarze wód morskich jest zabronione.
2. Zestawy holowane lub pchane poruszające się po morskich wodach wewnętrznych nie powinny przekraczać 140 m długości całkowitej i szerokości dwóch barek.
3. Wielkość zestawów udających się z portu Trzebież przez Zalew Szczeciński do Niemiec, nie może przekraczać 175 m długości całkowitej i szerokości łącznej dwóch barek.

§ 176.

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

§ 177.

1. Żegluga przy widzialności poniżej 2000 m dozwolona jest dla statków i zestawów posiadających sprawny radar.
2. Holowanie barek w żegludze portowej dozwolone jest przy sile wiatru do 6°B dla barek załadowanych i do 5°B dla barek pustych.
3. Pchanie barek w żegludze portowej dozwolone jest przy sile wiatru do 9°B dla barek załadowanych i do 7°B dla barek pustych. Za barkę pustą uważa się barkę, której nośność całkowita jest wykorzystana poniżej 50%.

4. Uprawianie żeglugi w rejonach określonych w § 173 pkt 1) i 2) powinno być zgodne z posiadanym świadectwem zdolności żeglugowej.

§ 178.

1. Z toru wodnego Świnoujście – Szczecin, na całej jego długości, korzystają statki i zestawy o zanurzeniu przekraczającym 3 m.
2. Statki i zestawy o zanurzeniu do 3 m korzystają z toru wodnego Świnoujście – Szczecin za wyjątkiem:
  - a) odcinka toru wodnego na Zalewie Szczecińskim między parami pław 1-2 i 9-10. Na tym odcinku jednostki obowiązane są poruszać się poza torem wodnym w pasie o szerokości 200 m; w kierunku N - na wschód od linii czerwonych pław; w kierunku S - na zachód od linii zielonych pław wyznaczających tor wodny Świnoujście – Szczecin,
  - b) odcinka toru wodnego Szeroki Nurt. Żegluga jednostek w tym rejonie powinna odbywać się Wąskim Nurtem (Kanałem Polickim),
  - c) odcinka toru wodnego od wyspy Żurawiej do portu Szczecin, dla statków i zestawów idących na Regalicę, Basen Górniczy, Górnośląski, Parnicę i rejon w ich pobliżu. Na tym odcinku jednostki obowiązane są korzystać z toru wodnego przez J. Dąbie.

§ 179.

1. Przecinanie kursu przed dziobem statków idących wzdłuż toru wodnego może odbywać się tylko za zgodą tego statku i w odległości nie mniejszej niż 1000 m.
2. Na obszarach, gdzie ruch innych jednostek może być zasłonięty, jednostki żeglugi śródlądowej i zestawy pchane obowiązane są utrzymywać służbę na oku.

### **Część III**

#### **Przepisy szczególne dla obszaru objętego systemem VTS**

##### **Rozdział I**

##### **Przepisy ogólne**

§ 180.

Korzystanie z VTS jest obowiązkowe dla:

- 1) każdego statku z własnym napędem o długości 20 m i więcej - w czasie kiedy nawiguje,
- 2) każdego statku z ładunkiem niebezpiecznym,
- 3) każdego holownika o długości 8 m i więcej - w czasie kiedy zajęty jest holowaniem,
- 4) każdego statku uprawnionego do zarobkowego przewozu pasażerów - w czasie ich przewozu.

§ 181.

Korzystanie z VTS nie zwalnia użytkownika VTS od odpowiedzialności za bezpieczeństwo żeglugi.

§ 182.

Przepisy niniejszej części odnoszą się do każdego użytkownika VTS, ale mogą również zostać rozszerzone na każdy statek w drodze albo na kotwicy na wodach żeglownych obszaru VTS w zakresie, jaki VTS uzna za stosowny.

§ 183.

Zaleca się do stosowania Poradnik Użytkownika VTS, który stanowi odrębne wydawnictwo.

##### **Rozdział II**

##### **Usługi i wymagania operacyjne systemu VTS**

§ 184.

1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego, VTS oferuje następujące usługi:
  - 1) usługi informacyjne VTS, obejmujące opis warunków panujących na obszarze VTS, a w szczególności:
    - a) wszelkie niebezpieczeństwa,
    - b) skupiska statków,
    - c) natężenie ruchu,
    - d) warunki środowiska morskiego,
    - e) stan oznakowania nawigacyjnego,
    - f) przewidywane spotkania statków,
    - g) nazwy zbliżających się statków, typ, pozycja, niebezpieczne warunki manewrowania, jeżeli takie występują oraz zamiary manewrowe, jeżeli takie były zgłaszane,



- h) opis lokalnych operacji oraz warunków portowych takich jak ruch poprzeczny promów, pogłębiarek i innych,
      - i) dostępność kotwiczowisk,
    - 2) usługi asysty nawigacyjnej VTS, obejmujące w szczególności:
      - a) informowanie o pozycji w stosunku do osi toru wodnego,
      - b) informowanie o spodziewanym ruchu statków,
      - c) udzielanie porad dotyczących trajektorii ruchu,
      - d) ostrzeżenie w przypadkach zagrożenia,
    - 3) usługi organizowania ruchu na obszarze VTS, obejmujące nadzór i kontrolę ruchu statków, polegające w szczególności na:
      - a) planowaniu ruchu statków na obszarze VTS,
      - b) wyznaczaniu czasu wejścia lub wyjścia statków z określonych obszarów VTS,
      - c) wyznaczaniu tymczasowych punktów meldunkowych i procedur zachowania się,
      - d) nakładaniu na statki wymagań, dotyczących harmonogramu przejścia torem wodnym.
  2. Usługi, o których mowa w ust. 1 pkt 1) są nadawane o określonym czasie lub kiedy VTS uzna to za celowe albo na życzenie użytkownika VTS.
  3. Usługi, o których mowa w ust. 2 pkt 2) są udzielane na życzenie użytkownika VTS oraz w sytuacjach, kiedy VTS uzna to za celowe, w szczególności w warunkach sztormowych, ograniczonej widzialności lub załodzenia.

#### § 185.

1. Użytkownik VTS, kiedy nie prowadzi korespondencji, powinien prowadzić nasłuch na wyznaczonych częstotliwościach, określonych w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 9 do zarządzenia. Obowiązkiem użytkownika VTS jest odpowiadać bez zwłoki na wywołania VTS i porozumiewać się z operatorem w języku polskim albo angielskim.
2. Użytkownik VTS powinien, tak wcześnie jak to jest możliwe, informować VTS o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na podejmowane przez VTS działania, a w szczególności:
  - 1) o ofiarach wypadków morskich,
  - 2) o udziale w kolizjach zarówno z obiektami stałymi jak i pływającymi,
  - 3) o przypadkach zanieczyszczenia środowiska morskiego,
  - 4) o awariach względnie nieprawidłowościach działania oznakowania nawigacyjnego,
  - 5) o wszelkich warunkach mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi,
  - 6) o niewłaściwie działającym wyposażeniu statkowym, mogącym mieć wpływ na bezpieczną nawigację,
  - 7) o sytuacjach podlegających zgłoszeniu w związku z przewozem ładunków niebezpiecznych,
  - 8) o wszelkich niebezpiecznych warunkach, w których statek zmuszony jest manewrować.

#### § 186.

W specjalnych obszarach operowania systemu VTS zabronione jest:

- 1) wejście i wyjście z obszaru bez wcześniejszej zgody operatora VTS,
- 2) wejście na specjalny obszar operowania systemu VTS, jeżeli to zagraża bezpieczeństwu żeglugi,
- 3) spotkanie, przecinanie kursu albo wyprzedzanie innych użytkowników VTS bez wcześniejszej zgody operatora VTS.

### Rozdział III

#### System Zgłoszeniowy Ruchu Statków (VMRS)

#### § 187.

Przepisy niniejszego rozdziału obowiązują wszystkie statki, o których mowa w § 180 i § 182 zarządzenia.

#### § 188.

1. Statek zbliżający się do obszaru VTS, względnie nawigujący w obszarze VTS, ma obowiązek z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, zgodnie z systemem meldunkowym, obowiązującym w obszarach VTS Świnoujście i VTS Szczecin, określonym w załącznikach nr 7 i 8 do zarządzenia, składać następujące raporty:
  - 1) plan podróży,
  - 2) raport o pozycji,
  - 3) raport specjalny.
2. Statki nie korzystające z torów wodnych obowiązane są zgłaszać do właściwego terytorialnie VTS:
  - 1) miejsce wejścia i wyjścia z obszaru VTS,
  - 2) raport o pozycji,
  - 3) raport specjalny.

3. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Urzędu Morskiego, Policji, Urzędu Celnego obowiązane są podawać jedynie nazwę i pozycję statku.

§ 189.

1. Następujące statki są zwolnione od zgłaszania raportów o pozycji:
- 1) statki eskortujące inny statek albo pomagające innemu statkowi w jego manewrach,
  - 2) statki wyposażone w działające urządzenia Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS) nie są obowiązane do zgłaszania raportów o pozycji w wyznaczonych punktach meldunkowych chyba, że zażąda tego operator VTS.
2. W każdym przypadku, kiedy System Automatycznej Identyfikacji (AIS) przestaje działać, przed wejściem albo w czasie przejścia na obszarze VTS, statek jest obowiązany:
- 1) powiadomić operatora VTS,
  - 2) meldować o pozycji w wyznaczonych punktach meldunkowych, określonych w systemie meldunkowym dla obszaru VTS Świnoujście i VTS Szczecin, ustalonym w załącznikach nr 7 i 8 do zarządzenia,
  - 3) składać meldunki na żądanie operatora VTS,
  - 4) uruchomić System Automatycznej Identyfikacji (AIS) tak wcześnie, jak to możliwe.

§ 190.

1. Operator VTS ma prawo:
- 1) zażądać od kapitana (kierownika) statku podania wszelkich niezbędnych informacji według zasad określonych standardami IMO,
  - 2) zmienić częstotliwość składania przez statek raportów, jeżeli nie może on podawać ich na wyznaczonych częstotliwościach,
  - 3) zażądać od kapitana (kierownika) statku raportu w odpowiednim czasie w celu umożliwienia wcześniejszego planowania ruchu statków.
2. Wszystkie raporty wymagane przepisami niniejszego rozdziału powinny być składane tak wcześnie, jak to możliwe na częstotliwościach określonych w instrukcji łączności, stanowiącej załącznik nr 9 do zarządzenia.

**Część IV**  
**Przepisy końcowe**

§ 191.

Przepisy portowe mają również zastosowanie do statków Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

§ 192.

Traci moc zarządzenie porządkowe nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 19 listopada 1993 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Szczec. Nr 13, poz. 137; z 1994 r. Nr 2, poz. 15 i Nr 12, poz. 90; z 1995 r. Nr 6, poz. 77 i z 1996 r. Nr 7, poz. 60).

§ 193.

Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od daty ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

**DYREKTOR**  
**URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE**

**Michał Buczkowski**

**Załącznik nr 1 do zarządzenia porządkowego Nr 1  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.**

**ZGŁOSZENIE WEJŚCIA/WYJŚCIA DO /Z PORTU  
ZGŁOSZENIE OGÓLNE (wg. IMO)**

IMO GENERAL DECLARATION

		Przybycia Arrival	Wyjścia Departure
1. Nazwa statku / Sygnał wywoławczy / Numer IMO Ship's name / Call sign / IMO number		2. Port przybycia / wyjścia Port of arrival/departure	3. Data/czas przybycia na redę/wyjścia Date/time of arrival. on roads/departure
4. Narodowość (bandera) Nationality of ship	5. Nazwisko kapitana Name of master	6. Port skąd przybył/ port przeznaczenia oraz ETA Port arrived from/ port of destination and ETA	
7. Certyfikat okrętowy (Port, data, numer) Certificate of registry (Port, date, number)		8. Nazwa i adres agenta statku Name and address of ship's agent	
9. Tonaż brutto Gross tonnage	10. Tonaż netto Net tonnage	11. Długość całkowita/szerokość Zanurzenie dziób/rufa /śródkręcie LOA/Beam                      Draft fore                      /aft                      /midship	
12. Zacamował/odcamował data/czas nabrzeże(stanowisko) Berthed/unberthed date/time berth(position)			
13. Krótkie dane dotyczące podróży(poprzednie i kolejne porty zawinięcia: podkreślić gdzie pozostały ładunek będzie wyładowany) Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call: underline where remaining cargo will be discharged)			
14. Krótki opis ładunku: ilość i rodzaj Brief description of the cargo			
15. Ilość załogi (z kapitanem) Number of crew (incl. Master)	16. Ilość pasażerów Number of passengers	17. Typ statku / Inne uwagi Type of ship / other remarks	
Załączone dokumenty:*			
18. Informacja o ładunkach niebezpiecznych ** Information on dangerous goods**		21. Data i podpis kapitana, uprawnionego agenta lub oficera Date and signature by master, authorized agent or officer	
19. Lista załogi Crew list	20. Lista pasażerów Passenger list		

\* Podać ilość kopii

Indicate number of copies

\*\* Załączyć kopię manifestu ładunków niebezpiecznych według wymagań IMO (formularz IMO/LAL) oraz potwierdzić, że znajduje się on na statku.

W rubryce 13. Dodatkowo podać zamierzoną trasę do portu przeznaczenia.

Attach dangerous goods manifest (form IMO/FAL) and confirm the manifest is on board.

In 13. Additionally give intended route to the port of destination.

**MANIFEST ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH  
(IMO/FAL) DANGEROUS GOODS MANIFEST**

Nazwa statku Ship's name Podróż nr Voyage No.	Number IMO IMO No.	Państwo bandery Flag State	Nazwisko kapitana Master's name
	Port załadunku Port of loading	Port wyładunku Port of discharge	Agent Shipping agent

Nr bukingu Booking ref No.	Znaki i numery; numery kontenerów, numery rejestracyjne pojazdów Marks&numbers; container id.No(s) vehicle reg.No(s)	Ilość i rodzaj opakowań Number and kind of packages	Właściwa nazwa techniczna Proper shipping name	Klasa Class	Nr UN UN No.	Kategoria Opakowania Packing Group	Dodatkowe Niebezpieczeństwo(a) Subsidiary risk(s)	Punkt zapłonu Flash point (in°C,c.c)	Polutant wód morskich Marine pollutant	W Ma GRO

Podpis agenta Agent,s signature .....	Podpis Kapitana Master,s signature .....
--	---

Miejsce i data Place and date .....	Miejsce i data Place and date .....
--	--

Załącznik nr 2 do zarządzenia porządkowego Nr 1  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.



**Załącznik nr 4 do zarządzenia porządkowego Nr 1  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.**

**TABELA DOPUSZCZALNYCH ZANURZEŃ STATKÓW O DŁUGOŚCI CAŁKOWITEJ POWYŻEJ 160 m  
WCHODZĄCYCH DO PORTU W SZCZECINIE I POLICACH**

Długość całkowita statku w metrach	Szerokość statku w metrach						
	do 25,00	25,01-26,00	26,01-27,00	27,01-28,00	28,01-29,00	29,01-30,00	30,01-31,00
	Maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej						
<b>160</b>	<b>9,15</b>	<b>9,15</b>	<b>9,15</b>	<b>9,15</b>	<b>9,15</b>	<b>9,15</b>	<b>9,15</b>
161	9,14	9,14	9,14	9,14	9,14	9,13	9,13
162	9,13	9,13	9,12	9,12	9,12	9,11	9,11
163	9,12	9,11	9,11	9,10	9,09	9,08	9,08
164	9,11	9,10	9,09	9,08	9,07	9,06	9,05
165	9,10	9,08	9,07	9,06	9,04	9,03	9,02
166	9,09	9,07	9,05	9,04	9,02	9,00	8,99
167	9,08	9,06	9,04	9,02	9,00	8,98	8,96
168	9,07	9,04	9,02	9,00	8,97	8,95	8,93
169	9,06	9,03	9,00	8,98	8,95	8,92	8,90
<b>170</b>	<b>9,05</b>	<b>9,02</b>	<b>8,99</b>	<b>8,96</b>	<b>8,93</b>	<b>8,90</b>	<b>8,87</b>
171	9,04	9,00	8,97	8,94	8,90	8,87	8,84
172	9,03	8,99	8,95	8,92	8,88	8,84	8,81
173	9,02	8,98	8,94	8,90	8,86	8,82	8,78
174	9,01	8,96	8,92	8,88	8,83	8,79	8,75
175	9,00	8,95	8,90	8,86	8,81	8,76	8,72
176	8,99	8,94	8,89	8,84	8,79	8,74	8,69
177	8,97	8,92	8,87	8,82	8,77	8,72	8,67
178	8,95	8,90	8,85	8,80	8,75	8,70	8,65
179	8,93	8,88	8,83	8,78	8,73	8,68	8,63
<b>180</b>	<b>8,91</b>	<b>8,86</b>	<b>8,81</b>	<b>8,76</b>	<b>8,71</b>	<b>8,66</b>	<b>8,61</b>
181	8,89	8,84	8,79	8,74	8,69	8,64	8,59
182	8,87	8,82	8,77	8,72	8,67	8,62	8,57
183	8,85	8,80	8,75	8,70	8,65	8,60	8,55
184	8,82	8,77	8,72	8,67	8,62	8,57	8,52
185	8,79	8,74	8,69	8,64	8,59	8,54	8,49
186	8,76	8,71	8,66	8,61	8,56	8,51	8,46
187	8,75	8,70	8,65	8,60	8,55	8,50	8,45
188	8,74	8,69	8,64	8,59	8,54	8,49	8,44
189	8,73	8,68	8,63	8,58	8,53	8,48	8,43
<b>190</b>	<b>8,72</b>	<b>8,67</b>	<b>8,62</b>	<b>8,57</b>	<b>8,52</b>	<b>8,47</b>	<b>8,42</b>
191	8,71	8,66	8,61	8,56	8,51	8,46	8,41
192	8,69	8,64	8,59	8,54	8,49	8,44	8,39
193	8,67	8,62	8,57	8,52	8,47	8,42	8,37
194	8,65	8,60	8,55	8,50	8,45	8,40	8,35
195	8,63	8,58	8,53	8,48	8,43	8,38	8,33
196	8,61	8,56	8,51	8,46	8,41	8,36	8,31
197	8,60	8,55	8,50	8,45	8,40	8,35	8,30
198	8,59	8,54	8,49	8,44	8,39	8,34	8,29
199	8,58	8,53	8,48	8,43	8,38	8,33	8,28
<b>200</b>	<b>8,57</b>	<b>8,52</b>	<b>8,47</b>	<b>8,42</b>	<b>8,37</b>	<b>8,32</b>	<b>8,27</b>
201	8,56	8,51	8,46	8,41	8,36	8,31	8,26
202	8,55	8,50	8,45	8,40	8,35	8,30	8,25
203	8,54	8,49	8,44	8,39	8,34	8,29	8,24
204	8,53	8,48	8,43	8,38	8,33	8,28	8,23
205	8,52	8,47	8,42	8,37	8,32	8,27	8,22
206	8,51	8,46	8,41	8,36	8,31	8,26	8,21
207	8,50	8,45	8,40	8,35	8,30	8,25	8,20
208	8,49	8,44	8,39	8,34	8,29	8,24	8,19
209	8,48	8,43	8,38	8,33	8,27	8,22	8,17

<b>210</b>	<b>8,46</b>	<b>8,41</b>	<b>8,36</b>	<b>8,31</b>	<b>8,25</b>	<b>8,20</b>	<b>8,15</b>
211	8,45	8,40	8,35	8,30	8,24	8,19	8,14
212	8,44	8,39	8,34	8,29	8,23	8,18	8,13
213	8,43	8,38	8,33	8,28	8,22	8,17	8,12
214	8,42	8,37	8,32	8,27	8,21	8,16	8,11
215	8,40	8,35	8,30	8,25	8,20	8,15	8,10

**Załącznik nr 5 do zarządzenia porządkowego Nr1  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.**

### OBSZAR VTS ŚWINOUJŚCIE

Obszar VTS Świnoujście wyznaczają linie proste oraz linie brzegowe łączące pozycje na Zatoce Pomorskiej oraz akweny wymienione w poniższej tabeli:

<b>L.p.</b>	<b>Pozycje na mapie i akweny</b>	<b>Szerokość geograficzna</b>	<b>Długość geograficzna</b>
1	granica polsko-niemiecka na linii brzegowej	53°55,7' N	14°13,6' E
2	punkt wyznaczający granicę redy	53°59,3' N	14°14,5' E
3	pozycja	54°07,6' N	14°12,1' E
4	punkt wyznaczający granicę redy	54°07,6' N	14°16,8' E
5	pozycja na linii brzegowej	53°54,6' N	14°20,2' E
6	odcinek toru wodnego Świnoujście – Szczecin od głowicy wschodniej falochronu do I Bramy Torowej	-	-
7	rzeka Świna od pławy „SW-2” do mostu drogowego na Starej Świnie w Karsiborzu	-	-

**Załącznik nr 6 do zarządzenia porządkowego Nr 1  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.**

**OBSZAR VTS SZCZECIN**

Obszar VTS Szczecin wyznaczają linie proste oraz linie brzegowe, łączące pozycje na Zalewie Szczecińskim i Roztoce Odrzańskiej od I Bramy Torowej do przyczółków brzegowych rurociągu gazowego Odolany na Roztoce Odrzańskiej oraz akweny wymienione w poniższej tabeli:

L.P.	Pozycje na mapie i akweny	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1.	zachodni przyczółek gazociągu Odolanów	53° 36,3' N	14° 34,3' E
2.	linia brzegowa do punktu na wysokości miejscowości Podgrodzie	53° 44,4' N	14° 18,5' E
3.	pława mielizniana „MO-S”	53° 47,0' N	14° 18,5' E
4.	zachodnia stawa I Bramy Torowej	53° 48,5' N	14° 20,4' E
5.	wschodnia stawa I Bramy Torowej	53° 48,6' N	14° 20,5' E
6.	pława mielizniana „KW-S”	53° 47,6' N	14° 24,7' E
7.	pława torowa „MC”	53° 44,8' N	14° 28,6' E
8.	linia brzegowa na wysokości miejscowości Kopice	53° 42,1' N	14° 32,4' E
9.	wschodni przyczółek gazociągu Odolany (linia brzegowa)	53° 36,3' N	14° 35,8' E
10.	rzeka Odra od przyczółków brzegowych gazociągu Odolany obejmująca Szeroki Nurt, Wąski Nurt, Domiążę, Ciasny Nurt, Iński Nurt do wschodniej granicy kotwicowiska	-	-
11.	odcinek toru wodnego Świnoujście-Szczecin wzdłuż wysp Dębina i Radolin do dalby „80” (Doku Nr 5)	-	-



**Załącznik nr 7 do zarządzenia porządkowego Nr 1  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.**

**SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY W OBSZARZE VTS ŚWINOUJŚCIE**

1. Sygnał wywoławczy: **Świnoujście Traffic**.
2. Kanały: **12 UKF, 70 UKF DSC kod 002610800**
3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów, punkty meldunkowe oraz rodzaj przekazywanej przez statek informacji określa poniższa tabela:

<b>Rodzaj raportu</b>	<b>Zasady zgłaszania raportów i punkty meldunkowe</b>	<b>Rodzaj przekazywanej informacji</b>
Plan podróży	2 godz. przed miejscem brania pilota - dla statków biorących pilota	A, C albo D, H, O, J, G, I, P, Q, L, T, U, W
	15 minut przed wejściem w obszar VTS- dla statków nie biorących pilota	A, C albo D, H, O, G, I, P, Q, L, T, U, W
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W
	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i nie biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W
Raport o pozycji	15 min przed wejściem w obszar VTS- dla statków biorących pilota	A1, D, L
	w momencie wyjścia z obszaru VTS	A1, D
	w momencie wzięcia lub zdania pilota	A1, D, X – czas obsadzenia pilotem i jego nazwisko
	w momencie zejścia z toru wodnego	A1, D
	po rzuceniu kotwicy	A1, C lub D X – czas rzucenia kotwicy
	15 minut przed podniesieniem kotwicy	A1, X – prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	po podniesieniu kotwicy	A1, X – czas podniesienia kotwicy
	trawers głowicy wschodniego falochronu wejścia do portu w Świnoujściu	A1, D
	w momencie odcumowania (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X – nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników
	statki żeglugi śródlądowej przed odcumowaniem	A1, D, O, J, I, P, W
	zacumowanie przy nabrzeżu w porcie Świnoujście	A1, D, X – czas zacumowania, liczba i nazwy holowników
trawers I Bramy Torowej dla statków idących z Zalewu Szczecińskiego	A1, D	
Raport specjalny	składa statek, który zauważy zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i / lub czystość środowiska morskiego	A1, C lub D, Q

## Legenda:

- A - nazwa statku, sygnał wywoławczy, bandera, numer IMO,
- A1 - nazwa statku i sygnał wywoławczy,
- C - pozycja statku (szerokość i długość geograficzna),
- D - pozycja statku względem obiektów stałych,
- H - miejsce wejścia w obszar VTS,
- O - zanurzenie maksymalne w wodzie słodkiej,
- J - czas przybycia do miejsca obsadzania pilotem PILOT-1, PILOT-2, PILOT-3, (ETA),  
lub czy statek zamawia pilota,
- G - ostatni port zawinięcia,
- I - port przeznaczenia,
- P - rodzaj i ilość ładunków niebezpiecznych,
- Q - okoliczności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i czystość środowiska  
morskiego,
- L - planowana trasa przejścia,
- T - nazwa agenta,
- U - długość całkowita, szerokość, pojemność GT, typ statku,
- W - liczba pasażerów na statku,
- X - inne informacje, w tym: czas rzucenia kotwicy, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu po wybraniu kotwicy,  
czas podniesienia kotwicy, czas zacumowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników.

**Załącznik nr 8 do zarządzenia porządkowego Nr 1  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.**

**SYSTEM MELDUNKOWY OBOWIĄZUJĄCY W OBSZARZE VTS SZCZECIN**

1. Wywołanie – **Szczecin Traffic**.
2. Kanały – **69 UKF**.
3. Rodzaje i zasady zgłaszania raportów i przekazywania informacji przez statek określają poniższe tabele:

**Rejon Zalewu Szczecińskiego i Rostoki Odrzańskiej**

Rodzaj raportu	Zasady zgłaszania raportów i punkty meldunkowe	Rodzaj przekazywanej informacji
Plan podróży	2 godz. przed miejscem brania pilota - dla statków biorących pilota	A, C albo D, H, O, J, G, I, P, Q, L, T, U, W
	15 minut przed wejściem w obszar VTS- dla statków nie biorących pilota	A, C albo D, H, O, G, I, P, Q, L, T, U, W
	2 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W
	1 godz. przed odcumowaniem - dla statków zamierzających odcumować i nie biorących pilota (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, O, J, I, K, P, W
Raport o pozycji	15 min przed wejściem w obszar VTS dla statków biorących pilota	A1, D, L
	w momencie wyjścia z obszaru VTS	A1, D
	w momencie wzięcia lub zdania pilota	A1, D, X – czas obsadzenia pilotem i jego nazwisko
	w momencie zejścia z toru wodnego	A1, D
	po rzuceniu kotwicy	A1, C lub D X – czas rzucenia kotwicy
	15 minut przed podniesieniem kotwicy	A1, X – prośba o zgodę na włączenie się do ruchu
	po podniesieniu kotwicy	A1, X – czas podniesienia kotwicy
	trawers I Bramy Torowej dla statków idących w stronę Zalewu Szczecińskiego	A1, D
	trawers IV Bramy Torowej	A1, D
	w momencie odcumowania (za wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej)	A1, D, X – nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników
	statki żeglugi śródlądowej przed odcumowaniem	A1, D, O, J, I, P, W
	po wyjściu z portu Stepnica, Police Port Barkowy i Trzebież	A1, D
zacamowanie przy nabrzeżu w porcie Szczecin, Stepnica, Trzebież	A1, D, X – czas zacamowania, liczba i nazwy holowników	
Raport specjalny	składa statek, który zauważy zdarzenie mające lub mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i / lub czystość środowiska morskiego	A1, C lub D, Q

## Legenda:

- A - nazwa statku, sygnał wywoławczy, bandera, numer IMO,
- A1 - nazwa statku i sygnał wywoławczy,
- C - pozycja statku (szerokość i długość geograficzna),
- D - pozycja statku względem obiektów stałych,
- H - miejsce wejścia w obszar VTS,
- O - zanurzenie maksymalne w wodzie słodkiej,
- G - ostatni port zawinięcia,
- J - czas przybycia do miejsca obsadzenia pilotem lub czy statek zamawia pilota,
- I - port przeznaczenia,
- P - rodzaj i ilość ładunków niebezpiecznych,
- Q - okoliczności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i czystość środowiska morskiego,
- L - planowana trasa przejścia,
- T - nazwa agenta,
- U - długość całkowita, szerokość, pojemność GT, typ statku,
- W - liczba pasażerów na statku,
- X - inne informacje w tym: czas rzucenia kotwicy, prośba o zgodę na włączenie się do ruchu po wybraniu kotwicy, czas podniesienia kotwicy, czas zacumowania, nazwisko pilota, liczba i nazwy holowników.

**Załącznik nr 9 do zarządzenia porządkowego Nr 1  
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.**

### INSTRUKCJA ŁĄCZNOŚCI

1. Na potrzeby ruchu, statki obowiązane są przestrzegać następujących zasad:
  - 1) Obszar VTS Świnoujście:
    - a) kanał roboczy: 12 UKF, 70 UKF DSC kod 002610800,
    - b) wywołanie: Świnoujście Traffic,
    - c) obszar: reda od pławy N-4, port w Świnoujściu, oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin od główek wejściowych do I Bramy Torowej,
    - d) cel: kontakt operatora VTS z jednostkami w ruchu lub zamierzającymi włączyć się do ruchu,
    - e) kanał 12 UKF służy wyłącznie do porozumiewania się pomiędzy VTS i statkiem,
    - f) uzgodnień w sprawie ruchu statków na torze wodnym, oraz w sprawach ich cumowania podmioty lądowe winny dokonywać telefonicznie przez operatora systemu VTS,
    - g) przedsiębiorcy mogą wyznaczać inne kanały wywoławcze dla swoich celów w ramach przyznaných częstotliwości,
    - h) uzgodnień pomiędzy statkiem i VTS, wymagających dłuższego czasu, należy dokonywać na kanale 18 UKF.
  - 2) Obszar VTS Szczecin:
    - a) kanał roboczy: 69 UKF,
    - b) wywołanie: Szczecin Traffic,
    - c) obszar: część Zalewu Szczecińskiego, Rozтока Odrzańska, porty w Policach i Szczecinie oraz tor wodny Świnoujście-Szczecin od I Bramy Torowej do Doku Nr 5,
    - d) cel: kontakt operatora VTS z jednostkami w ruchu lub zamierzającymi włączyć się do ruchu,
    - e) kanał 69 UKF służy wyłącznie do porozumiewania się pomiędzy VTS i statkiem,
    - f) w sprawach dotyczących wywołania obowiązują zasady zgodne z ust. 1, pkt 1) lit. f, g,
    - g) uzgodnień pomiędzy statkiem i VTS wymagających dłuższego czasu, należy dokonywać na kanale 20 UKF.

2. Na potrzeby ruchu portowego na obszarze portów Świnoujście, Police i Szczecin, statki obowiązane są korzystać z następujących kanałów VTS:
  - 1) do wykonywania usług cumowania i odcumowania:
    - a) kanał roboczy: 08 UKF,
    - b) obszar: obszary portów handlowych włącznie ze stoczną produkcyjną i stoczniami remontowymi,
    - c) cel: utrzymywanie łączności pomiędzy pilotem, holownikiem, dysponentem nabrzeża (doku), bosmanem nabrzeża oraz cumownikiem,
    - d) w przypadku większej liczby cumowań, odcumowań, dokowań, należy wykorzystywać kanały: 06 i 10 UKF na dotychczasowych zasadach,
    - e) każdy statek podczas cumowania, obowiązany jest do prowadzenia dodatkowego nasłuchu na kanale, właściwego terytorialnie VTS.
  - 2) do wykonywania usług pilotowych na obszarze działania stacji pilotów Świnoujście:
    - a) kanał roboczy: 14 UKF (tymczasowy),
    - b) obszar: Zatoka Pomorska, rejon Portu Świnoujście, rejon granicy polsko-niemieckiej na Zalewie Szczecińskim,
    - c) cel: zamawianie i koordynowanie usług pilotowych.
  - 3) do wykonywania usług pilotowych na obszarze działania stacji pilotów Szczecin:
    - a) kanał roboczy: 68 UKF,
    - b) obszar: porty rejonu Zalewu Szczecińskiego i Rostki Odrzańskiej oraz obszary portów Police i Szczecin,
    - c) cel: zamawianie i koordynowanie usług pilotowych.
  - 4) do wykonywania usług holowniczych w rejonie portu Świnoujście:
    - a) kanał roboczy: 73 UKF (tymczasowy),
    - b) obszar: rejon redy i portu Świnoujście,
    - c) cel: zamawianie i koordynowanie usług holowniczych.
  - 5) do wykonywania usług holowniczych w rejonie portów Police i Szczecin,
    - a) kanał roboczy: 71 UKF (tymczasowy),
    - b) obszar: rejon portów Police i Szczecin,
    - c) cel: zamawianie i koordynowanie usług holowniczych.
  - 6) do wykonywania usług cumowniczych przez dysponentów nabrzeży i doków oraz cumowników na obszarze portów Świnoujście, Police i Szczecin:
    - a) kanał wywołania: kanał roboczy właściwego terytorialnie VTS,
    - b) kanał roboczy: 08 UKF,
    - c) obszar: rejon portów Świnoujście, Police i Szczecin łącznie ze stoczną produkcyjną i stoczniami remontowymi,
    - d) cel: łączność dla celów cumowania pomiędzy statkiem, holownikiem, dysponentem nabrzeża (doku), cumownikiem i bosmanem nabrzeża,
    - e) w przypadku zajętości kanału 08 UKF należy wykorzystywać kanały 06 i 10 UKF na dotychczasowych zasadach.
3. Na potrzeby ruchu statków i ruchu portowego na obszarze pozostałych portów i przystani, nie wymienionych w ust. 1 i 2, statki obowiązane są korzystać z następujących kanałów UKF:
  - a) kanał wywołania: 71 UKF,
  - b) kanał roboczy: 71 UKF,
  - c) cel: nawiązanie łączności pomiędzy kapitanatem (bosmanatem) a jednostkami wchodzącymi lub wychodzącymi z portu,
  - d) jednostki zamierzające przekroczyć granicę polsko-niemiecką w rejonie portu Nowe Warpno powinny nawiązać łączność ze Strażą Graniczną na kanale 71 UKF (przy mocy zredukowanej do 1 Wata).
4. Na potrzeby łączności w relacji statek-statek, statki obowiązane są korzystać z następujących kanałów UKF:
  - a) kanał wywołania: kanał roboczy właściwego terytorialnie VTS,
  - b) kanał 13 UKF: do łączności w sprawach bezpieczeństwa nawigacji,
  - c) kanał 10 UKF: do łączności dla celów koordynacji w akcjach zanieczyszczenia wód portowych, pożarów, powodzi i ratownictwa lokalnego.
5. Na potrzeby łączności w relacji statek-kontrahenci portów, należy korzystać z następujących kanałów UKF:
  - a) kanały robocze: według zezwoleń PAR dla kontrahentów portowych,
  - b) kanały będące w posiadaniu danego przedsiębiorstwa: służą do wywołania i korespondencji pomiędzy dyspozytorem przedsiębiorstwa i jego jednostkami pływającymi.
6. Wykorzystanie kanałów UKF może odbywać się jedynie na podstawie aktualnego zezwolenia wydanego przez Państwową Agencję Radiową.

**Poz. 228****UCHWAŁA NR XIX/118/2000  
Rady Gminy Rewal  
z dnia 24 marca 2000 r.****w sprawie wprowadzenia zmian w Statucie Gminy.**

Na podstawie art. 3 ust. 1, art. 5, art. 22 ust. 1, art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) Rada Gminy uchwala, co następuje:

## § 1.

W Statucie Gminy Rewal, uchwalonym uchwałą Nr XXV/181/96 Rady Gminy w Rewalu z dnia 22 sierpnia 1996 r. w sprawie Statutu Gminy Rewal (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 15, poz. 106; z 1998 r. Nr 25, poz. 292), wprowadza się następujące zmiany:

§ 39 Statutu otrzymuje brzmienie:

„§ 39. Ustala się maksymalną ilość Komisji Stałych 3 – łącznie z Komisją Rewizyjną”.

## § 2.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Gminy.

## § 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

**PRZEWODNICZĄCY RADY****Alojzy Kral****Poz. 229****UCHWAŁA NR XXI/226/00  
Rady Miejskiej w Kołobrzegu  
z dnia 27 marca 2000 r.****w sprawie zmiany Statutu Miasta Kołobrzegu.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 1, art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) Rada Miejska w Kołobrzegu uchwala:

## § 1.

W Statucie Miasta Kołobrzegu przyjętym uchwałą Rady Miejskiej w Kołobrzegu Nr X/93/99 z dnia 29 czerwca 1999 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 35, poz. 607), wprowadza się następujące zmiany:

1) § 110 otrzymuje brzmienie:

„§ 110. Przewodniczący Zarządu może określić szczegółowy zakres zadań pozostałych członków Zarządu, z uwzględnieniem postanowień Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta w Kołobrzegu”;

2) w § 134 ust. 2 skreśla się punkt 2),

3) uchyla się załącznik nr 4 - wykaz stanowisk mianowanych.

## § 2.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta Kołobrzegu.

## § 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia zmiany Statutu w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego i podlega ogłoszeniu na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Kołobrzegu oraz w prasie lokalnej.

**WICEPRZEWODNICZĄCY RADY****Zbigniew Błaszczuk**

**Poz. 230****UCHWAŁA NR XVII/105/2000  
Rady Gminy w Marianowie  
z dnia 11 kwietnia 2000 r.****w sprawie zmian do Statutu Gminy Marianowo.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) Rada Gminy w Marianowie uchwala, co następuje:

## § 1.

W Statucie Gminy Marianowo stanowiącym załącznik nr 1 do uchwały Nr X/63/99 Rady Gminy w Marianowie z dnia 28 września 1999 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Marianowo (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 41, poz. 658) wprowadza się następujące zmiany:

1. W § 54 po wyrazie „oraz” skreśla się wyraz „czterech”, a wprowadza się wyraz „pięciu”.
2. W rozdziale IV „Gminne jednostki pomocnicze” skreśla się wyraz „pomocnicze” a wprowadza się wyraz „organizacyjne”.

## § 2.

Uchwała wchodzi w życie z dniem opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego i podlega podaniu do wiadomości publicznej na terenie Gminy Marianowo w formie obwieszczeń na tablicach informacyjnych w jednostkach pomocniczych i w Urzędzie Gminy w Marianowie.

**PRZEWODNICZĄCY RADY****Witold Florian Ruciński****Poz. 231****UCHWAŁA NR XIII/139/2000  
Rady Powiatu w Gryfinie  
z dnia 19 kwietnia 2000 r.****w sprawie zmiany Statutu Powiatu Gryfińskiego.**

Na podstawie art. 12 pkt 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. Nr 91, poz. 578 i Nr 155, poz. 1014; z 2000 r. Dz. U. Nr 12, poz. 136) Rada Powiatu w Gryfinie uchwala, co następuje:

## § 1.

W Statucie Powiatu Gryfińskiego uchwalonym uchwałą Nr II/7/99 Rady Powiatu w Gryfinie z dnia 13 stycznia 1999 r. w sprawie przyjęcia Statutu Powiatu Gryfińskiego (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 5, poz. 37 i poz. 47, Nr 10, poz. 121 i z 2000 r. Nr 6, poz. 54) wprowadza się następujące zmiany:

- w § 66 ust. 2 po pkt 6) dodaje się punkty 7 i 8 w następującym brzmieniu:
  - „7) Powiatowy Zarząd Dróg,
  - 8) Powiatowy Urząd Pracy.”

## § 2.

Pozostała część Statutu pozostaje bez zmian.

## § 3.

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

**PRZEWODNICZĄCA RADY****Lidia Pięta**

**Poz. 232****UCHWAŁA NR XX/221/00  
Rady Miejskiej w Kołobrzegu  
z dnia 29 lutego 2000 r.****zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia granic obwodów publicznych gimnazjów na terenie Miasta  
Kołobrzegu.**

Na podstawie art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 1996 r. Nr 67, poz. 329, Nr 106, poz. 496; z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 141, poz. 943; z 1998 r. Nr 117, poz. 759, Nr 162, poz. 1126; z 2000 r. Nr 12, poz. 136) oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) uchwała się, co następuje:

**§ 1.**

Ustala się granice obwodu Gimnazjum nr 3, określone w załączniku do niniejszej uchwały.

**§ 2.**

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego i ma zastosowanie:

od roku szkolnego 2000/2001 - klasy pierwsze,

od roku szkolnego 2001/2002 - klasy drugie,

od roku szkolnego 2002/2003 - klasy trzecie.

**§ 3.**

W zakresie uregulowanym niniejszą uchwałą traci moc uchwała Nr VI/50/99 Rady Miejskiej w Kołobrzegu z dnia 15 marca 1999 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 23, poz. 393).

**PRZEWODNICZĄCA RADY****Danuta Adamska-Czepczyńska****Załącznik do uchwały Nr XX/221/00  
Rady Miejskiej w Kołobrzegu  
z dnia 29 lutego 2000 r.****Obwód**

Gimnazjum nr 3 w Kołobrzegu, ul. Okopowa 1a  
mieści się:

A. W budynku przy ul. Okopowej 1a  
i obejmuje:

I. ulice Miasta Kołobrzegu:

- |                          |                                |
|--------------------------|--------------------------------|
| 1. 4 Dywizji Piechoty    | 12. Janiska                    |
| 2. Bociania              | 13. Jerzego                    |
| 3. Bogusława X           | 14. Kaliska                    |
| 4. Chodkiewicza Jana     | 15. Kamienna                   |
| 5. Chrobrego Bolesława   | 16. Kaszubska                  |
| 6. Czarnieckiego Stefana | 17. Kazimierza Wielkiego       |
| 7. Dąbrówki              | 18. Koniecpolskiego Stanisława |
| 8. gen. Bema Józefa      | 19. Koszalińska bez nr 70-72   |
| 9. Grochowska            | 20. Krzywoustego Bolesława     |
| 10. Gryfitów             | 21. Kupiecka                   |
| 11. Jagiełły Władysława  | 22. Lipowa                     |



23. Łokietka Władysława
  24. Łużycka
  25. Mieszka I
  26. Morawskiego Franciszka
  27. Myśliwska
  28. Ogrodowa
  29. Okopowa bez nr 12, 13, 14
  30. Orla
  31. Park im. 3 Dyw. Piechoty
  32. Park im. Dąbrowskiego Jarosława
  33. Park im. Fredry Aleksandra
  34. Przesmyk
  - II. miejscowości z gminy Kołobrzeg:
    1. Budzistowo
- B. W budynku przy ul. Lwowskiej 7 i obejmuje:
- I. ulice Miasta Kołobrzegu:
    1. Brzeska
    2. Grodzieńska
    3. Koszalińska 70-72
    4. Kresowa
    5. Krzemieniecka
    6. Lwowska
    7. Nowogródzka
    8. Ostrobramska
    9. Pińska
    10. Podolska
    11. Poleska
    12. Tarnopolska
    13. Wileńska
  - II. miejscowości z gminy Kołobrzeg:
    1. Kądzielno
35. Rzemieślnicza
  36. Słowińska
  37. Słowińców
  38. Tarnowskiego Jana
  39. Unii Lubelskiej od 23 nieparzyste do końca i od 30 parzyste do końca
  40. Walki Młodych 13 - 26
  41. Wodna
  42. Wschodnia
  43. Zapleczna
  44. Złota
  45. Żółkiewskiego Stanisława

**Poz. 233**

**UCHWAŁA NR XV/106/2000  
Rady Miejskiej w Maszewie  
z dnia 14 kwietnia 2000 r.**

**w sprawie ustalenia planu publicznych szkół podstawowych prowadzonych przez Gminę Maszewo oraz granic ich obwodów.**

Na podstawie art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 1996 r. Nr 67, poz. 329, Nr 106, poz. 496; z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 141, poz. 943; z 1998 r. Nr 117, poz. 759, Nr 162, poz. 1126; z 2000 r. Nr 12, poz. 136) Rada Miejska uchwala, co następuje:

§ 1.

Ustala się plan sieci publicznych szkół podstawowych prowadzonych przez Gminę Maszewo z siedzibami jak następuje:

1. Szkoła Podstawowa w Maszewie u 1. Jed. Narodowej 7,
2. Szkoła Podstawowa w Dębicach,
3. Szkoła Podstawowa w Roźnowie.

§ 2.

Granice obwodów publicznych szkół podstawowych wymienionych w § 1 stanowią następujące miejscowości, w pełnych granicach administracyjnych:

1. Do obwodu Szkoły Podstawowej w Maszewie należą:  
Maszewo, Bielice, Budziszowce, Dobrosławiec, Jarosławki, Maciejewo, Mieszkowo, Radzanek, Stodólska, Wisławie.
2. Do obwodu Szkoły Podstawowej w Dębicach należą:  
Dębice, Bagna, Bęczno, Godowo, Jenikowo, Korytowo, Leszczynka, Maszewko, Mokre, Nastazin, Sokolniki, Wałkno.
3. Do obwodu Szkoły Podstawowej w Roźnowie należą:  
Roźnowo, Darż, Dąbrowica, Przemocze, Swojcino, Tarnowo, Zagórcze.

## § 3.

Skreśla się § 4 uchwały Nr V/35/99 Rady Miejskiej w Maszewie z dnia 12 marca 1999 r. w sprawie przekształcenia Szkół Podstawowych w Maszewie, Dębicach, Rożnowie i Nastazinie.

## § 4.

Tracą moc uchwały Rady Miejskiej w Maszewie:

1. Nr V/34/99 z dnia 12 marca 1999 r. w sprawie ustalenia sieci publicznych szkół podstawowych (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 23, poz. 375),
2. Nr V/36/99 z dnia 12 marca 1999 r. w sprawie określenia obwodów publicznych szkół podstawowych w Maszewie, Dębicach, Rożnowie, Nastazinie (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 23, poz. 377).

## § 5.

Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego i wchodzi w życie w dniu 1 września 2000 r.

**PRZEWODNICZĄCY RADY****Eugeniusz Głowacki****Poz. 234****UCHWAŁA NR XVIII/138/2000  
Rady Miejskiej w Kaliszu Pomorskim  
z dnia 26 kwietnia 2000 r.****w sprawie ustalenia granicy obwodu Szkoły Podstawowej w Pomierzynie.**

Na podstawie art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 1996 r. Nr 67, poz. 329, Nr 106, poz. 496; z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 141, poz. 943; z 1998 r. Nr 117, poz. 759, Nr 162, poz. 1126; z 2000 r. Nr 12, poz. 136) oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) uchwała się, co następuje:

## § 1.

Granice obwodu publicznej Szkoły Podstawowej w Pomierzynie obejmują następujące miejscowości: Giżyno, Pomierzyn, Pożrzadło Wielkie, Peplówek, Sienica, Stara Studnica, Ślizno, Tarnice, Wierzchucin.

## § 2.

Traci moc Zarządzenie Nr 132/93 Kuratora Oświaty z dnia 31 maja 1993 r. w sprawie ustalenia granicy obwodu publicznej Szkoły Podstawowej w Pomierzynie gm. Kalisz Pomorski (Dz. Urz. Woj. Koszalińskiego Nr 18, poz. 170).

## § 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego z mocą od 1 września 2000 r.

**PRZEWODNICZĄCA RADY****Halina Ginalska**

**Poz. 235****UCHWAŁA NR XVIII/139/2000  
Rady Miejskiej w Kaliszu Pomorskim  
z dnia 26 kwietnia 2000 r.****w sprawie zmiany granicy obwodu szkolnego Szkoły Podstawowej w Kaliszu Pomorskim.**

Na podstawie art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 1996 r. Nr 67, poz. 329, Nr 106, poz. 496; z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 141, poz. 943; z 1998 r. Nr 117, poz. 759, Nr 162, poz. 1126; z 2000 r. Nr 12, poz. 136) oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) uchwała się, co następuje:

## § 1.

Paragraf 1 pkt 2 uchwały Nr VI/43/99 Rady Miejskiej w Kaliszu Pomorskim z dnia 25 lutego 1999 r. w sprawie ustalenia granicy obwodu publicznej Szkoły Podstawowej w Kaliszu Pomorskim oraz obwodu Szkoły Filialnej w Dębsku (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 15, poz. 188) otrzymuje brzmienie:

„Obwód publicznej Szkoły Podstawowej w Kaliszu Pomorskim obejmuje również uczniów klas IV-VI z obwodów Szkoły Filialnej w Białym Zdroju i Szkoły Filialnej w Dębsku oraz uczniów zamieszkałych w miejscowościach Peplówek, Sienica, Stara Studnica, którzy od 1 września 2000 r. uczęszczać będą do klas IV-VI i kontynuować będą naukę w tej placówce do ukończenia szkoły podstawowej”.

## § 2.

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego z mocą od 1 września 2000 r.

**PRZEWODNICZĄCA RADY****Halina Ginalska****Poz. 236****UCHWAŁA NR II/12/2000  
Rady Miejskiej Tuczna  
z dnia 28 kwietnia 2000 r.****w sprawie zmiany uchwały w sprawie ustalenia planu sieci publicznych szkół podstawowych prowadzonych przez Miasto i Gminę Tuczo oraz określenia granic ich obwodów.**

Na podstawie art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 1996 r. Nr 67, poz. 329, Nr 106, poz. 496; z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 141, poz. 943; z 1998 r. Nr 117, poz. 759, Nr 162, poz. 1126; z 2000 r. Nr 12, poz. 136 i Nr 19, poz. 239) oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) Rada Miejska Tuczna uchwała, co następuje:

## § 1.

W uchwale Nr III/20/99 Rady Miasta i Gminy w Tucznie z dnia 27 kwietnia 1999 r. w sprawie ustalenia planu sieci publicznych szkół podstawowych prowadzonych przez Miasto i Gminę Tuczo oraz określenia granic ich obwodów (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 29, poz. 488) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 2 pkt 1 dodaje się trzy nazwy miejscowości:  
„Nowa Studnica, Krępa, Złotowo”;
- 2) w § 2 pkt 3 skreśla się trzy nazwy miejscowości:  
„Nowa Studnica, Krępa, Złotowo”.

## § 2.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta i Gminy Tuczo.

## § 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 września 2000 r. i podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

**PRZEWODNICZĄCA RADY**

**Maria Świdarska**

**Poz. 237****UCHWAŁA NR XVII/164/2000**

**Rady Miejskiej w Cedyni**

**z dnia 12 maja 2000 r.**

**zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia planu sieci publicznych szkół podstawowych i gimnazjów prowadzonych przez Gminę Cedynia.**

Na podstawie art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 1996 r. Nr 67, poz. 329, Nr 106, poz. 496; z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 141, poz. 943; z 1998 r. Nr 117, poz. 759, Nr 162, poz. 1126; z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 19, poz. 239) oraz art. 7 ust. 1 pkt 8 w związku z art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) Rada Miejska w Cedyni uchwała, co następuje:

## § 1.

W uchwale Nr V/43/99 Rady Miejskiej w Cedyni z dnia 24 lutego 1999 r. w sprawie ustalenia planu sieci publicznych szkół podstawowych i gimnazjów prowadzonych przez Gminę Cedynia (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 5, poz. 43), wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 1 skreśla się ust. 2 i 4,
- 2) w § 2 ust. 1 pkt 1 dopisuje się: „Lubiechów Dolny, Stara Rudnica, Stary Kostrzynek, Osinów Dolny, Siekierki”,
- 3) w § 2 ust. 1 skreśla się pkt 2 i pkt 3,
- 4) w § 2 ust. 1 pkt 4 dopisuje się: „Lubiechów Górny, Czachów, Łukowice”.

## § 2.

Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

## § 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 września 2000 r.

**PRZEWODNICZĄCY RADY**

**Krzysztof Nowak**

**Poz. 238****UCHWAŁA NR XVIII/181/2000**

**Rady Miejskiej w Moryniu**

**z dnia 30 marca 2000 r.**

**w sprawie zmiany planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miejscowości Gądno-Przyjezierze dotyczącej zmiany przeznaczenia działek nr 90/2, 90/3, 90/5, 92/3, 92/6 w obrębie Gądno.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113,

poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) oraz art. 26 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139, Nr 41, poz. 412, Nr 111, poz. 1279; z 2000 r. Nr 12, poz. 136) i art. 7 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. Nr 16, poz. 78; z 1997 r. Dz. U. Nr 60, poz. 370), Rada Miejska w Moryniu uchwała, co następuje:

§ 1.

1. Uchwała się zmianę „Miejscowego Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego miejscowości Gądnio-Przyjezierze w powiązaniu z miastem Moryń” uchwalonego uchwałą Nr VI/36/93 Rady Miasta i Gminy w Moryniu z dnia 3 grudnia 1993 r. w sprawie planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego wsi Przyjezierze i wsi Gądnio (Dz. Urz. Woj. Szczec. Nr 15, poz. 143; z 1998 r. Nr 18, poz. 131; z 1999 r. Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 33, poz. 575 i 576) - polegającą na zmianie przeznaczenia działek nr: 90/2, 90/3, 90/5, 92/3, 92/6 w Gądnio, z funkcji rolnej na zabudowę pensjonatową.
2. Obszar i zakres zmiany jest zgodny z uchwałą Rady Miejskiej w Moryniu Nr XXXI/305/97 z dnia 26 czerwca 1997 r. w sprawie przystąpienia do opracowania zmian w planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miejscowości Gądnio-Przyjezierze w powiązaniu z miastem Moryń, uchwalonego uchwałą Rady Miasta i Gminy w Moryniu Nr VI/36/93 z dnia 3 grudnia 1993 r. z późniejszymi zmianami.

§ 2.

Do czasu zagospodarowania zgodnie ze zmianą planu, przedmiotowy teren może być wykorzystywany w sposób dotychczasowy.

§ 3.

Ustalenia planistyczne

1. Ustalenia funkcjonalne
  - 1) Funkcja podstawowa: mieszkaniowo-pensjonatowa, symbol na rysunku zmiany planu: MP.
  - 2) W granicach terenu o funkcji podstawowej jak w ust. 1), wyodrębniono liniami rozgraniczenia tereny o różnych zasadach zagospodarowania a związanych z obsługą tej funkcji.
  - 3) Granicę terenu objętego zmianą pokazano na rysunku zmiany planu stanowiącym załącznik nr 1 do Uchwały, linie te pokrywają się z zewnętrznymi granicami stanu władania działek nr 90/2, 90/3, 90/5, 92/3, 92/6.
2. Ustalenia ogólne dotyczące terenu MP
  - 1) Ustalenia z zakresu ochrony środowiska przyrodniczego i dóbr kultury
    - a) W zakresie ustalania warunków zabudowy i zagospodarowania terenu obowiązują procedury wynikające z położenia w otulinie Cedyńskiego Parku Krajobrazowego zawarte w Rozporządzeniu Nr 3/93 Wojewody Szczecińskiego z dnia 1 kwietnia 1993 r. w sprawie utworzenia Cedyńskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Szczec. Nr 4, poz. 49). Projekt budowlany musi być uzgodniony z Wojewódzkim Konserwatorem przyrody.
    - b) Zakaz odprowadzania ścieków do gruntu.
    - c) Zakaz zmiany ukształtowania terenu.
    - d) Kształtowanie zabudowy w oparciu o lokalne wzory historyczne.
  - 2) Zasady obsługi z zakresu komunikacji i infrastruktury technicznej.
    - a) Obsługa terenu z istniejącej drogi gminnej nr 41731 Bielin-Przyjezierze o szerokości 15 m w liniach rozgraniczenia.
    - b) Wyznacza się teren bezpośredniej obsługi komunikacyjnej jako drogę wewnętrzną niepubliczną o szerokości w liniach rozgraniczenia 10 m; symbol na rysunku zmiany planu 2KD, konieczne ustanowienie służebności gruntowej w zakresie przechodzenia i przejazdu do wszystkich działek przez nią obsługiwanych oraz dostępu do elementów infrastruktury technicznej i przepompowni ścieków.
    - c) Obsługa obiektów w obrębie działek wewnętrznymi ciągami komunikacyjnymi, kształtowanymi odpowiednio do potrzeb.
    - d) Obowiązuje zapewnienie miejsc postojowych dla samochodów użytkowników w ilości odpowiedniej do potrzeb; minimum jedno miejsce postojowe na 3 użytkowników. Dopuszcza się organizację miejsc parkingowych w obrębie terenu o symbolu 2KD.
    - e) Nawierzchnie terenów komunikacyjnych typu przepuszczalnego (np. płyty ażurowe, żużel itp.).
    - f) Zakaz rozpoczynania użytkowania obiektów przed uzbrojeniem w sieć kanalizacyjną.
    - g) Zaopatrzenie w wodę z istniejącego zbiorowego ujęcia wody dla wsi Gądnio. Zaopatrzenie z awaryjnych studni publicznych na podstawie bilansu potrzeb wsi. Rozmieszczenie tych studni po przeprowadzeniu rozpoznania hydrogeologicznego.
    - h) Wyznacza się teren pod lokalizację przepompowni ścieków (kanałowej) w ciągu drogi 2KD; odprowadzanie ścieków do projektowanej kanalizacji wsi Gądnio i do oczyszczalni w Moryniu.

- i) Zaopatrzenie w energię elektryczną siecią kablową niskiego napięcia ze stacji 15/0,4 kV poza terenem zmiany.  
Istniejąca linia elektroenergetyczna 15 kV przebiegająca przez teren zmiany do dalszego użytkowania, z obowiązkiem zapewnienia dostępu do prac konserwacyjnych i modernizacyjnych, na zasadzie służebności gruntowej.
- j) Telekomunikacja na zasadach ustalonych przez dysponenta sieci.
- k) Dopuszcza się możliwość zaopatrzenia w gaz przewodowy. Wprowadzenie gazociągu średniego ciśnienia z drogi gminnej nr 41731.
- l) Ogrzewanie budynków ze źródeł lokalnych - docelowo paliwem gazowym. Do czasu gazyfikacji wsi zalecane paliwa bezdymne.
- ł) Ustala się miejski system gromadzenia odpadów w obrębie działek budowlanych. Unieszkodliwianie lub utylizacja odpadów w ramach systemu gminnego. Wskazuje się konieczność segregacji odpadów.
- 3) Zasady i standardy kształtowania zabudowy
- a) Ustala się lokalizację:
- zabudowy pensjonatowej - teren o symbolu 1MP
  - drogi obsługi bezpośredniej - symbol 2KD
  - przepompowni ścieków - w liniach rozgraniczenia drogi 2KD
- b) Ustala się nieprzekraczalne linie zabudowy:
- od linii rozgraniczenia drogi gminnej nr 41731 (poza obszarem zmiany) - 10 m
  - od linii rozgraniczenia drogi obsługi bezpośredniej (2KD) - 5m
  - od istniejącej linii elektroenergetycznej 15 kV - 7m
- c) Ustala się:
- powierzchnie działki pensjonatowej - minimum 1000 m<sup>2</sup>, z dopuszczeniem zmniejszenia o 10 %, maksymalnie dla dwóch działek
  - powierzchnię zabudowy - maksimum 30 %, minimum 10 % powierzchni działki
  - procent zieleni na działce - minimum 50 %
  - powierzchnia działki na użytkownika (w tym mieszkańcy stali) - minimum 40 m<sup>2</sup>/osobę, maksimum 120 m<sup>2</sup>/osobę
- d) Ustala się:
- Typ zabudowy: wolnostojący, garaże w jednej bryle z budynkiem zasadniczym
  - Wysokość zabudowy obiektów do 8m ponad istniejącą poziom terenu do kalenicy dachu. Dachy dwu lub wielospadowe o kącie nachylenia od 30° do 50°
  - Przy kształtowaniu zabudowy i zagospodarowania terenu uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych.
- 4) Ustalenia dotyczące możliwości parcelacji terenu  
Dopuszcza się parcelację terenu podlegającego zmianie według zasad zawartych w § 3 ust. 2 pkt 3 oraz na rysunku zmiany planu.

3. Ustalenia szczegółowe dla poszczególnych terenów wyodrębnionych na rysunku zmiany planu

Lp.	Symbol na rysunku	Powierzchnia ha *)	Treść ustaleń
1	2	3	4
1.	1 MP	0,95	Zabudowa mieszkaniowa pensjonatowa, usytuowanie zabudowy i forma architektoniczna budynków w oparciu o wzory tradycyjnego budownictwa występującego w tym rejonie. Obowiązuje szczególna dbałość o elewacje i zagospodarowanie terenu, w tym kształtowanie zieleni od strony dróg. Służebność gruntowa w zakresie dostępu do istniejącej linii elektroenergetycznej 15 kV dla wykonania prac konserwacyjnych i remontowych.
2.	2 KD	0,20	Droga wewnętrzna klasy D, szerokość w liniach rozgraniczenia 10 m. Lokalizacja ciągów infrastruktury technicznej i przepompowni ścieków. Strefa sanitarna przepompowni nie może wykraczać poza linie rozgraniczenia drogi.
razem		1,15	

\*) Uwaga: powierzchnie terenów stanowią wielkości orientacyjne i nie podlegają uchwaleniu

## § 4.

Rysunek zmiany planu w skali 1:500 jest integralną częścią niniejszej uchwały i stanowi załącznik nr 1.

## § 5.

Uchwała się zmianę przeznaczenia na cele nierolnicze 1,15 ha gruntów rolnych pochodzenia mineralnego, w tym 0,90 ha gruntów klasy RIIIb i 0,25ha gruntów rolnych klasy IVa.

## § 6.

Wysokość opłat według art. 36 ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z tytułu wzrostu wartości nieruchomości w związku z uchwaleniem zmiany jak w paragrafie 1 ustala się na 30%.

## § 7.

Na terenie objętym niniejszą zmianą tracą moc ustalenia zawarte w Miejsowym Planie Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego miejscowości Gądno-Przyjezierze w powiązaniu z miastem Moryń” uchwalonym dnia 3 grudnia 1993 r. uchwałą Nr VI/36/93.

## § 8.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta Moryń.

## § 9.

Uchwała wchodzi w życie w 14 dni po jej ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

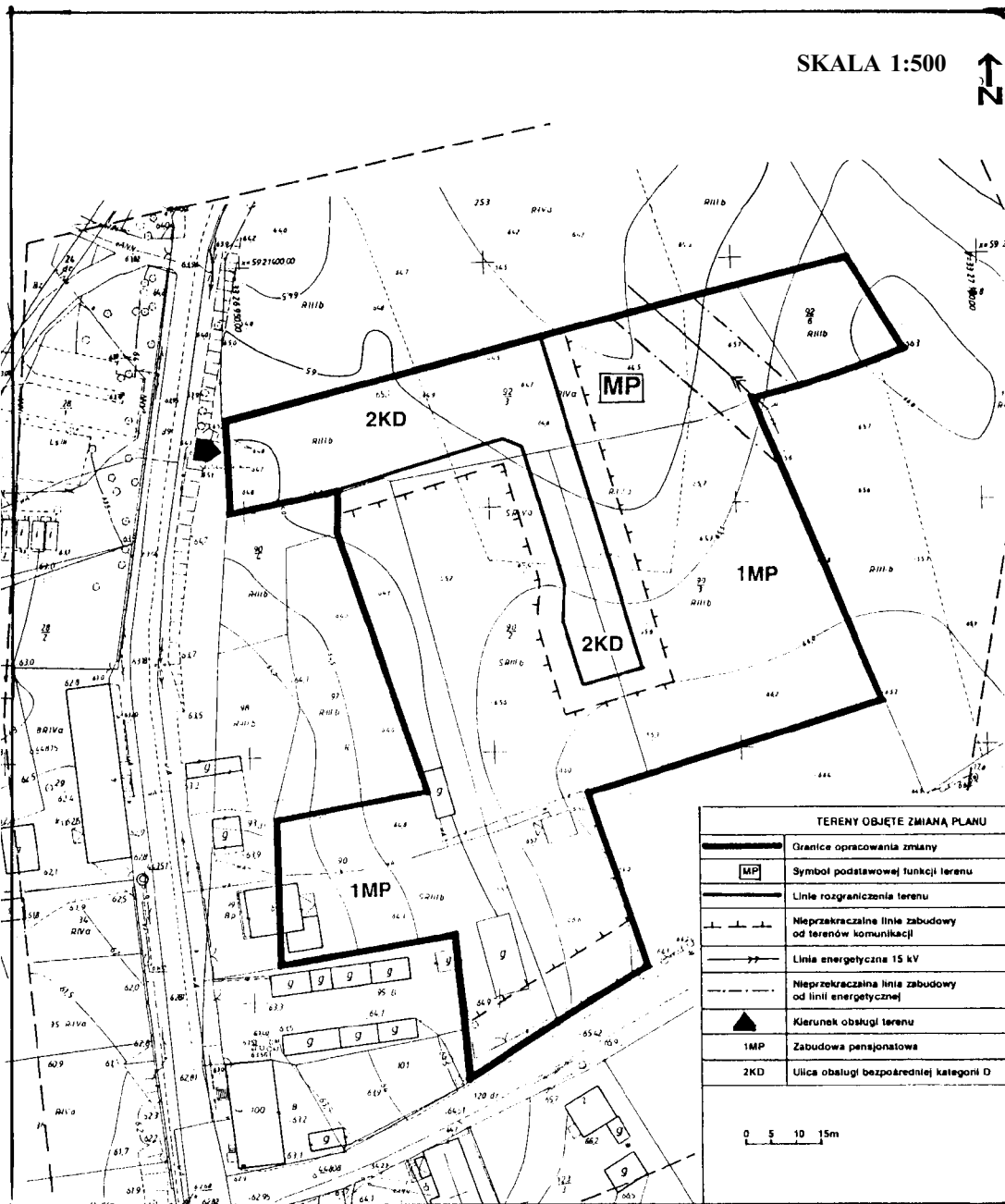
**PRZEWODNICZĄCY RADY**

**Zygmunt Puch**

Załącznik do uchwały Nr XVIII/181/2000  
 Rady Miejskiej w Moryniu  
 z dnia 30 marca 2000 r.

ZMIANA PLANU OGÓLNEGO ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO ZABUDOWA  
 PENSJONATOWA

GĄDNO - GMINA MORYŃ





**Poz. 239****UCHWAŁA NR XIV/121/2000  
Rady Miejskiej w Lipianach  
z dnia 18 kwietnia 2000 r.****w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Lipiany - obręb Osetna (Dz. Nr 117/3 do 117/47 nad jeziorem Chłop).**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622; z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 162, poz. 1126) oraz art. 8 ust. 1 i 2 i art. 26 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139, Nr 41, poz. 412, Nr 111, poz. 1279 i z 2000 r. Nr 12, poz. 136) a także uchwały Nr XLI/208/98 Rady Miejskiej w Lipianach z dnia 18 czerwca 1998 r. o przystąpieniu do zmian miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, terenu położonego nad jeziorem Chłop, obręb Osetna, gmina Lipiany, Rada Miejska w Lipianach uchwała, co następuje:

**Dział 1  
Ustalenia ogólne****§ 1.**

Uchwała się zmianę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Lipiany-obręb Osetna nad jez. Chłop - dz. od nr 117/3 do 117/47 o łącznej powierzchni 7,1040 ha.

**§ 2.**

Zmiana planu obejmuje obszar oznaczony na rysunku zmiany planu w skali 1: 1000 (działki od nr 117/3 do nr 117/47), stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

**Dział II  
Przeznaczenie terenów.****§ 3.**

1. Elementarny teren funkcjonalny oznaczony na rysunku planu symbolem N2 UT może być przeznaczony pod funkcję rekreacyjno-letniskową z wprowadzeniem zabudowy letniskowej o charakterze trwałym na wydzielonych działkach w powiązaniu z zielenią zajmującą co najmniej 75 % powierzchni wydzielonej działki budowlanej.
2. Uzupełnieniem funkcji wypoczynkowej może być funkcja usługowa w zakresie obsługi funkcji podstawowej.

**§ 4.**

Teren wydzielenia wewnętrznego oznaczony na rysunku planu symbolem EE powinien być przeznaczony pod lokalizację stacji transformatorowej 15/0,4 kV.

**§ 5.**

Na obszarach objętych zmianą planu dopuszcza się do czasu zagospodarowania zgodnego z planem dotychczasowy sposób użytkowania terenu.

**Dział III  
Rozgraniczenie terenów****§ 6.**

1. Rozgraniczenie elementarnych terenów funkcjonalnych oznaczono na rysunku planu linią ciągłą grubą.
2. Rozgraniczenie terenów wydzielen wewnątrznych w obrębie terenu elementarnego oznaczono na rysunku planu linią ciągłą cienką.
3. Rozgraniczenie terenów publicznych (komunikacyjnych) oznaczono na rysunku planu linią ciągłą cienką z dwoma kropkami.

**§ 7.**

Elementarny teren funkcjonalny oznaczony symbolem N2 UT obejmuje całą powierzchnię działek od nr 117/3 do nr 117/47 za wyjątkiem pasa o szerokości 3,5 m przy istniejącej drodze do Przywodzia, który należy włączyć w linie rozgraniczające drogi.

#### **Dział IV** **Zasady obsługi komunikacyjnej**

##### § 8.

Obszar objęty opracowaniem powinien być obsługiwany przez istniejące drogi gminne o szerokości w liniach rozgraniczających 12 m oraz przez projektowane w obrębie terenu elementarnej ciągi pieszo-jezdne będące drogami wewnętrznymi.

##### § 9.

Szerokość ciągów pieszo-jezdnych w liniach rozgraniczających - 6 m. Nawierzchnia - utwardzona typu robieralnego.

##### § 10.

W granicach działki zapewnia się parkowanie dwóch samochodów o tonażu do 2,5 t. Pozostałym pojazdom należy zapewnić miejsca na parkingach zewnętrznych w promieniu do 100 m w miejscu ustalonym na zasadach porozumienia z Zarządem Gminy Lipiany.

#### **Dział V** **Zasady obsługi inżynierskiej**

##### § 11.

Zaopatrzenie w wodę na cele bytowe należy zapewnić z ujęcia wody w Mironowie poprzez planowany wodociąg grupowy.

##### § 12.

Zaopatrzenie w wodę na cele przeciwpożarowe należy zapewnić z hydrantów ppoż. montowanych na sieci wodociągowej przebiegającej w drogach dojazdowych.

##### § 13.

Odprowadzenie ścieków sanitarnych należy zapewnić do oczyszczalni w Lipianach poprzez planowany kolektor sanitarny z Mironowa do Lipian.

##### § 14.

1. Odprowadzenie wód opadowych z dachów i powierzchni utwardzonych należy zapewnić do jeziora Chłop – z zastrzeżeniem ustępu 2.
2. Wody opadowe przed wprowadzeniem ich do jeziora powinny być oczyszczone w piaskownikach z separatorami oleju.

##### § 15.

Zaopatrzenie w energię cieplną indywidualne z zastosowaniem rozwiązań technicznych ograniczających zanieczyszczenie atmosfery.

##### § 16.

1. Dla zasilania terenu należy przewidzieć budowę stacji transformatorowej wraz z odcinkiem linii napowietrzno – kablowej SN 15 kV, będącej odgałęzieniem istniejącej, zasilającej stację transformatorową słupową, linii napowietrznej 15 kV - zgodnie z rysunkiem planu.
2. Sieć rozdzielczą 0,4 kV na terenie należy przewidzieć jako kablową, wyprowadzoną z projektowanej i istniejącej stacji transformatorowej.
3. Oświetlenie terenu należy przewidzieć liniami kablowymi z oprawami sodowymi zainstalowanymi na słupach stalowych.

##### § 17.

Istniejącą linię technologiczną napowietrzną przebiegającą przez teren elementarny, należy przestawić wzdłuż istniejących dróg - zgodnie z rysunkiem planu.

#### **Dział VI** **Zasady kształtowania zabudowy i zieleni**

##### § 18.

Intensywność zabudowy dla elementarnej terenu funkcjonalnego N2 UT wynosi: max 0,15.

##### § 19.

1. Usytuowanie zabudowy od strony dróg (istniejących i planowanych) powinno odpowiadać nieprzekraczalnej linii zabudowy naniesionej na rysunku planu, z zastrzeżeniem ustępu 2:

- ustala się nieprzekraczalną linię zabudowy w odległości 6 m od zewnętrznej krawędzi jezdni drogi z Lipian do Przywodzia i 8 m od zewnętrznej krawędzi jezdni drogi wzdłuż jeziora Chłop;
  - ustala się nieprzekraczalną linię zabudowy w odległości 6 m od zewnętrznej krawędzi ciągów pieszo-jezdnych projektowanych w granicach zmiany planu.
2. Dla obiektów projektowanych wzdłuż danego ciągu komunikacyjnego obowiązuje zachowanie jednolitej linii zabudowy.

§ 20.

1. Zabudowa w układzie wolnostojącym, kalenicowym w stosunku do dróg i ciągów komunikacyjnych. Dopuszcza się zmianę układu kalenicowego na szczytowy dla wszystkich budynków w danym ciągu wzdłuż drogi, oznaczonym na rysunku planu.
2. Budynki kryte dachami przestrzennymi. Dla budynku obowiązuje jednakowy kąt nachylenia połączy o wspólnej kalenicy do płaszczyzny poziomej, wynoszący nie mniej niż 35 stopni.
3. Maksymalna różnica poziomów kalenic dla nowych budynków w zabudowie letniskowej usytuowanych w danym ciągu drogi - 1,5 m.

§ 21.

Maksymalna wysokość zabudowy, licząc od poziomu terenu przy najniższym wejściu do budynku do najwyższej kalenicy - 10 m.

§ 22.

1. Dla ciągów budynków na działkach letniskowych, oznaczonych na rysunku planu, ustala się zasadę stosowania zbliżonej faktury i kolorystyki pokrycia dachowego.
2. Obowiązuje zasada stosowania zbliżonej wysokości, formy i rozwiązań materiałowych ogrodzeń od strony dróg gminnych.

## **Dział VII**

### **Zasady podziału terenu na działki budowlane**

§ 23.

1. Nowe działki letniskowe można wydzielać pod warunkiem, że przylegają one do dróg (ciągów pieszo-jezdnych) wydzielonych geodezyjnie lub ustalonych w planie, z zastrzeżeniem ustępów 2 i 3.
2. Minimalna powierzchnia działki letniskowej na terenie elementarnym N2 UT wynosi 900 m<sup>2</sup>, maksymalna - 2 000 m<sup>2</sup>.
3. Minimalna szerokość działki - 18 m.

## **Dział VIII**

### **Ochrona środowiska przyrodniczego**

§ 24.

Oczko wodne występujące w otoczeniu zieleni wysokiej w obrębie działek nr 117/38, 117/39 i 117/40 należy zachować jako otwarty zbiornik wodny wraz z otaczającym zadrzewieniem.

§ 25.

Gromadzenie i usuwanie odpadów powinno być oparte o istniejący system oczyszczania miasta i gminy - z zastosowaniem selektywnej zbiórki odpadów.

## **Dział IX**

### **Ochrona gruntów rolnych**

§ 26.

Zmianie przeznaczenia gruntów na cele budownictwa o charakterze letniskowym podlegają grunty orne w granicach elementarnego terenu funkcjonalnego oznaczonego symbolem N2 UT:

- klasy IVb o powierzchni 4,6558 ha,
- klasy V o powierzchni 2,3093 ha,
- nieużytki (oczko wodne) o powierzchni 0,1389 ha.

§ 27.

Grunty orne klasy IVb o powierzchni 4,6558 ha uzyskały zgodę na zmianę przeznaczenia na cele nierolnicze (decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego Nr GKN. 2. N-6014-1-77/99 z dnia 28 maja 1999 r.).

**Dział X**  
**Obrona Cywilna**

§ 28.

1. Każda inwestycja powinna być projektowana zgodnie z wymaganiami obrony cywilnej określonymi odrębnymi przepisami.
2. Zaopatrzenie ludności w wodę na cele OC powinno być zapewnione z awaryjnych studni publicznych w granicach terenu elementarnego N2 UT na warunkach określonych przez Urząd Miejski.

**Dział XI**  
**Ochrona dóbr kultury**

§ 29.

Teren objęty strefą w II częściowej ochrony konserwatorskiej stanowisk archeologicznych (Przywodzie, stanowisko nr 2 (AZP: 39-09/74).

Obowiązuje:

1. uzgadnianie i opiniowanie wszelkich poczynąń inżynierskich, budowlanych i innych przez Dział Ochrony Zabytków Archeologicznych Muzeum Narodowego w Szczecinie,
2. w przypadku podjęcia realizacji inwestycji - przeprowadzenie badań ratunkowych na koszt Inwestora, wyprzedzających proces przygotowania inwestycji. Właściciele, użytkownicy terenu i inwestorzy zobowiązani są do zawiadomienia MNS o podjęciu działań inwestycyjnych związanych z pracami ziemnymi z wyprzedzeniem 3 - miesięcznym w celu umożliwienia wykonania archeologicznych badań ratunkowych,
3. rozpoczęcie prac ziemnych związanych z realizacją inwestycji uzależnia się od uzyskania stosownego zezwolenia od Działu Ochrony Zabytków Archeologicznych Muzeum Narodowego w Szczecinie.

**Dział XII**  
**Ustalenia formalne**

§ 30.

Dla każdej inwestycji usługowej wymagane będzie uzgodnienie z Państwowym Terenowym Inspektorem Sanitarnym w zakresie ewentualnych uciążliwości inwestycji i zastosowania odpowiednich zabezpieczeń.

**Dział XIII**  
**Stawka procentowa służąca naliczeniu opłaty planistycznej**

§ 31.

Wysokość jednorazowej opłaty, wynikającej ze wzrostu wartości nieruchomości, pobieranej przez burmistrza przy zbyciu nieruchomości będących w posiadaniu innych właścicieli niż gmina Lipiany, ustala się na 30 % wzrostu wartości nieruchomości.

**Dział XIV**  
**Ustalenia końcowe**

§ 32.

1. Rozpoczęcie budowy na terenie elementarnym może nastąpić po przekazaniu sieci infrastruktury oraz stacji transformatorowej.
2. Przystąpienie do prac ziemnych należy poprzedzić uzgodnieniem z Zarządem Melioracji i Urzędzeń Wodnych Województwa Zachodniopomorskiego, Terenowy Oddział w Pyrzycach.

§ 33.

Tracą moc ustalenia uchwały Nr IX/41/85 z dnia 27 września 1985 r. Rady Miejskiej w Lipianach (Dz. Urz. Woj. Szczec. Nr 6, poz. 149) w sprawie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego gminy Lipiany na obszarze objętym niniejszą uchwałą.

§ 34.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miejskiemu w Lipianach.

§ 35.

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.


























**PRZEWODNCZĄCY RADY**

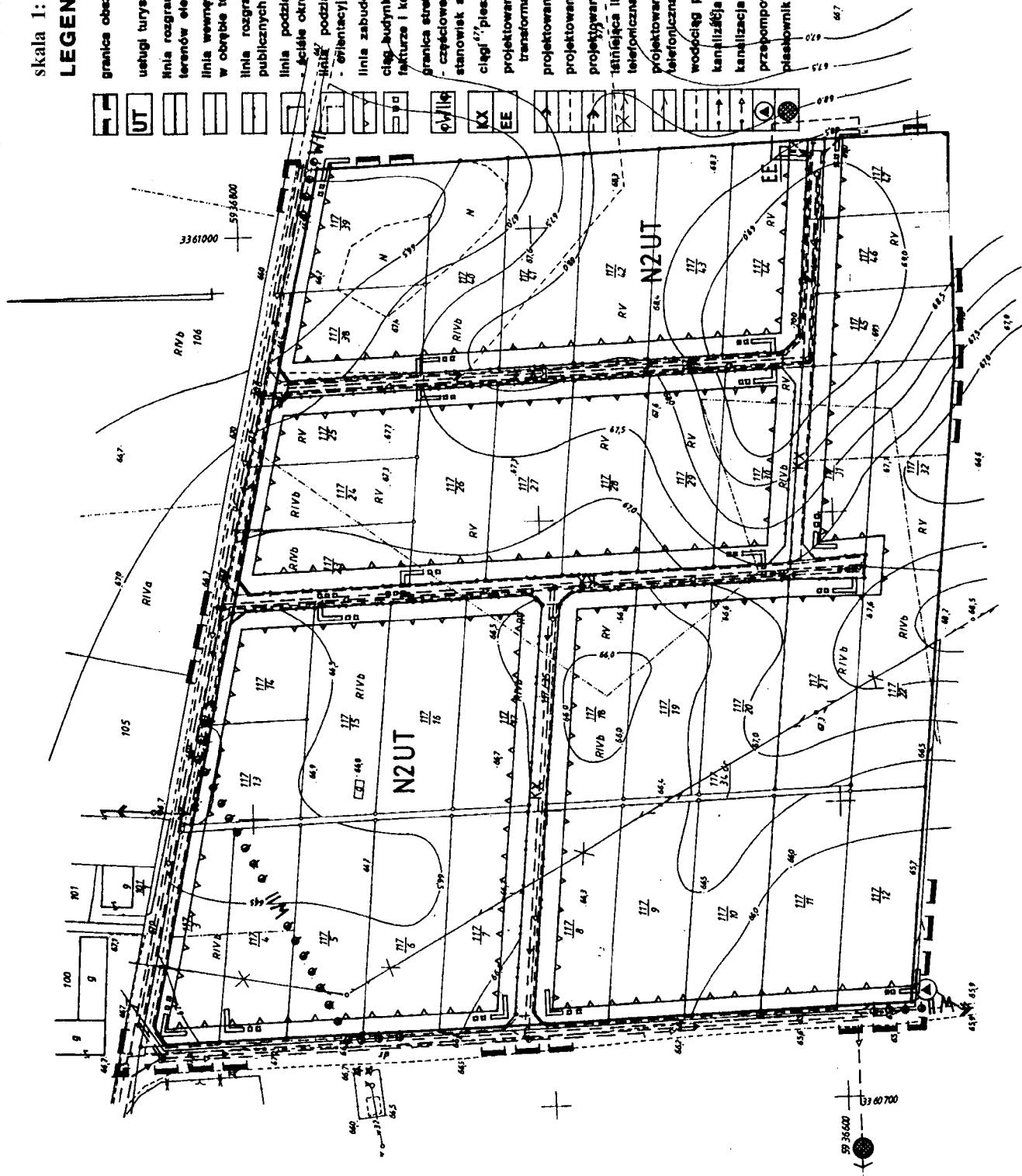
**Krzysztof Boguszewski**

**OBREB OSETNA NAD JEZ. CHŁOP**  
Zmiana miejscowego planu zagospodarowania  
przestrzennego gminy Lipiany

skala 1: 2000

**LEGENDA**

-  granica obszaru objętego zmianą planu
-  usługi turystyki, rekreacji i wczasów
-  linia rozgraniczenia funkcjonalnych terenów elementarnych
-  linia wewnętrzznego wydzielenia w obrębie terenu elementarnego
-  linia rozgraniczenia terenów publicznych - komunikacyjnych
-  linia podziałów parcelacyjnych - ścieżki okrestiona
-  linia podziałów parcelacyjnych - orientacyjna
-  linia zabudowy nieprzetraczalna
-  ciąg budynków o zbitonej formie, fakturze i kolorystyce dachu
-  granica strefy „W II”
-  cząstkowej ochrony konserwatorskiej
-  stanowisk archeologicznych
-  ciąg pieszo-jezdny
-  projektowana stacja transformatorowa 15 / 0,4 kV
-  projektowana linia napowietrzna 15 kV
-  projektowana linia kablowa 0,4 kV
-  projektowana linia kablowa 15 kV
-  istniejąca linia napowietrzna
-  telefoniczna - do demontażu
-  projektowana linia napowietrzna telefoniczna
-  wodociąg projektowany
-  kanalizacja sanitarna projektowana
-  kanalizacja deszczowa projektowana
-  przepompownia ścieków lokalna
-  piaszownik dla wód deszczowych



**Poz. 240****KOMUNIKAT  
Starosty Sławieńskiego  
z dnia 26 kwietnia 2000 r.**

Informuje się, że w związku z wypowiedzeniem dokonany przez Wójta Gminy Postomino, z dniem 1 maja 2000 r. ulega rozwiązaniu porozumienie zawarte w dniu 27 sierpnia 1990 r. pomiędzy Kierownikiem Urzędu Rejonowego w Słupsku a Wójtem Gminy Postomino na prowadzenie spraw w zakresie komunikacji (Dz.Urz.Woj. Słupskiego Nr 10, poz. 138).

**STAROSTA SŁAWIŃSKI****Henryk Lompert****Poz. 241****INFORMACJA  
Urzędu Regulacji Energetyki o decyzji Prezesa URE  
z dnia 15 maja 2000 r.****w sprawie zatwierdzenia taryfy dla ciepła ustalonej przez Miejską Energetykę Ciepłą Spółka z o.o.  
z siedzibą w Kołobrzegu**

Informuje się, iż w dniu 15 maja 2000 r. została wydana decyzja zatwierdzająca taryfę dla ciepła ustaloną przez Miejską Energetykę Ciepłą Jednoosobową Spółkę Gminy Miejskiej w Kołobrzegu Spółka z o.o. o następującej treści:

**DECYZJA:****Nr OSZ-820/284-A-I/12/2000**

Na podstawie art. 47 ust. 1 i 2 w związku z art. 30 ust. 1 i art. 45 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. Nr 54, poz. 348 i Nr 158, poz. 1042; z 1998 r. Nr 94, poz. 594, Nr 106, poz. 668 i Nr 162, poz. 1126 oraz z 1999 r. Nr 88, poz. 980, Nr 91, poz. 1042 i Nr 110, poz. 1255) oraz w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 1980 r. Nr 9, poz. 26 i Nr 27, poz. 111; z 1982 r. Nr 7, poz. 55 i Nr 45, poz. 289; z 1983 r. Nr 41, poz. 185; z 1984 r. Nr 34, poz. 183; z 1986 r. Nr 47, poz. 228; z 1987 r. Nr 21, poz. 123 i Nr 33, poz. 186; z 1989 r. Nr 20, poz. 107; z 1990 r. Nr 34, poz. 201; z 1991 r. Nr 100, poz. 442 i Nr 119, poz. 513; z 1994 r. Nr 122, poz. 593; z 1995 r. Nr 1, poz. 1 i Nr 74, poz. 368; z 1996 r. Nr 43, poz. 189 i Nr 106, poz. 496; z 1997 r. Nr 75, poz. 471, Nr 102, poz. 643, Nr 137, poz. 926 i Nr 141, poz. 944; z 1998 r. Nr 162, poz. 1126 oraz z 2000 r. Nr 22, poz. 268), a także na podstawie § 16 ust. 2 i § 17 ust. 5 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 6 października 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz zasad rozliczeń w obrocie ciepłem, w tym rozliczeń z indywidualnymi odbiorcami w lokalach (Dz. U. Nr 132, poz. 867 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 291), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 20 marca 2000 r. Miejskiej Energetyki Ciepłej Jednoosobowej Spółki Gminy Miejskiej w Kołobrzegu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Kołobrzegu, posiadającej statystyczny numer identyfikacyjny REGON: 330259604 zwanej w dalszej części decyzji „Przedsiębiorstwem energetycznym” postanawiam:

- 1) zatwierdzić taryfę dla ciepła ustaloną przez wymienione wyżej Przedsiębiorstwo energetyczne stanowiącą załącznik do niniejszej decyzji,
- 2) zatwierdzić współczynnik korekcyjny X, o którym mowa w § 17 ust. 2 - 5 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 6 października 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz zasad rozliczeń w obrocie ciepłem, w tym rozliczeń z indywidualnymi odbiorcami w lokalach (Dz. U. Nr 132, poz. 867 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 291), uwzględniający projektowaną poprawę efektywności funkcjonowania Przedsiębiorstwa energetycznego, w wysokości 0,0 %,
- 3) ustalić okres obowiązywania bazowych cen i stawek opłat zawartych w taryfie do dnia 30 czerwca 2001 r.

**UZASADNIENIE**

Na podstawie art. 61 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, na wniosek Przedsiębiorstwa energetycznego posiadającego koncesję z dnia 12 października 1998 r. na wytwarzanie ciepła nr WCC/282/284/U/3/98/DN, zmienioną decyzją nr WCC/282A/284/U/3/2000/RW z dnia 21 kwietnia 2000 r. oraz na przesyłanie i dystrybucję ciepła nr PCC/271/284/U/3/98/DN, w dniu 20 marca 2000 r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie zatwierdzenia taryfy dla ciepła, ustalonej przez to Przedsiębiorstwo energetyczne.

W trakcie postępowania administracyjnego, na podstawie zgromadzonej dokumentacji ustalono, że Przedsiębiorstwo energetyczne opracowało taryfę zgodnie z zasadami określonymi w art. 45 ust. 1 – 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. Nr 54, poz. 348 z późn. zm.) oraz z przepisami rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 6 października 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz zasad rozliczeń w obrocie ciepłem, w tym rozliczeń z indywidualnymi odbiorcami w lokalach (Dz. U. Nr 132, poz. 867 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 291), a wzrost cen i stawek opłat nie przekracza dopuszczalnego wzrostu 15 % (określonego w § 54 ust. 2).

Współczynnik korekcyjny X, o którym mowa w § 17 ust. 2 – 5 powołanego rozporządzenia został określony przez Przedsiębiorstwo energetyczne w wysokości adekwatnej do realizowanych przez nie inwestycji oraz innych działań w zakresie dotyczącym modernizacji, rozwoju i ochrony środowiska i wynikającej stąd możliwości poprawy efektywności funkcjonowania tego Przedsiębiorstwa energetycznego w okresie kolejnych 12 miesięcy.

Ze względu na to, iż Przedsiębiorstwo energetyczne wprowadziło nowe – w stosunku do dotychczas stosowanych – rodzaje cen i stawek opłat oraz zgodnie z § 16 ust. 2 cytowanego rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 6 października 1998 r. - biorąc pod uwagę ochronę interesów odbiorców – ustalono okres obowiązywania bazowych cen i stawek opłat zawartych w taryfie do dnia 30 czerwca 2001 r. z uwagi na konieczność ich zweryfikowania po tym okresie obowiązywania.

W tym stanie rzeczy należało orzec jak w sentencji.

**Z upoważnienia**

**PREZESA URZĘDU  
REGULACJI ENERGETYKI**

**DYREKTOR**

**Północno-Zachodniego Oddziału  
Terenowego z siedzibą w Szczecinie**

**Witold Kępa**

**TARYFA****DLA CIEPŁA**

**Miejska Energetyka Ciepła  
Jednoosobowa Spółka Gminy Miejskiej  
w Kołobrzegu Spółka z o. o.**

**A. INFORMACJE OGÓLNE**

1. Taryfa zawiera ceny i stawki opłat z tytułu dostarczania ciepła przez Miejską Energetykę Ciepłą j.s.g.m. w Kołobrzegu Spółkę z o.o., działającą na podstawie koncesji udzielonych w dniu 12 października 1998 r. przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na:
  - przesyłanie i dystrybucję ciepła – Nr PCC/271/284/U/3/98/DN
  - wytwarzanie ciepła Nr WCC/282/284/U/3/98/DN, zmieniona decyzją z dnia 21 kwietnia 2000 r. Nr WCC/282A/284/W/3/2000/RW.
2. Taryfa została ustalona przy uwzględnieniu postanowień:
  - ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo Energetyczne (Dz. U. Nr 54, poz. 348 i Nr 158, poz. 1042; z 1998 r. Nr 94, poz. 594, Nr 106, poz. 668 i Nr 162, poz. 1126 oraz z 1999 r. Nr 88, poz. 980, Nr 91, poz. 1042 i Nr 110, poz. 1255),
  - rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 17 lipca 1998 r. w sprawie szczegółowych warunków przyłączenia podmiotów do sieci ciepłowniczych, pokrywania kosztów przyłączenia, obrotu ciepłem, świadczenia usług przesyłowych, ruchu sieciowego i eksploatacji sieci oraz standardów jakościowych obsługi odbiorców (Dz. U. Nr 100, poz. 642) zwanego w dalszej części taryfy „rozporządzeniem przyłączeniowym”,

- rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 6 października 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz zasad rozliczeń w obrocie ciepłem, w tym rozliczeń z indywidualnymi odbiorcami w lokalach (Dz. U. Nr 132, poz. 867 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 291) zwanego w dalszej części taryfy „rozporządzeniem taryfowym”.
3. Określone w taryfie ceny i stawki opłat stosuje się dla poszczególnych grup odbiorców, odpowiednio do zakresu świadczonych usług.

### B. OBJAŚNIENIA POJĘĆ I SKRÓTÓW UŻYWANYCH W TARYFIE

1. Odbiorca – każdy kto otrzymuje lub pobiera ciepło na podstawie umowy ze sprzedawcą.
2. Sprzedawca – Miejska Energetyka Ciepła j. s. g. m. w Kołobrzegu Spółka z o. o. – przedsiębiorstwo energetyczne dostarczające odbiorcy ciepło na podstawie umowy sprzedaży ciepła, zawartej z tym odbiorcą.
3. Źródło ciepła – połączone ze sobą urządzenia lub instalacje, służące do wytwarzania ciepła dostarczanego do sieci ciepłowniczej, albo zainstalowane w obiekcie urządzenia lub instalacje do wytwarzania ciepła, które zasilają instalacje odbiorcze w tym obiekcie.
4. Sieć ciepłownicza – połączone ze sobą urządzenia lub instalacje, służące do przesyłania i dystrybucji ciepła ze źródeł ciepła do obiektów, należące do przedsiębiorstwa energetycznego.
5. Węzeł cieplny – połączone ze sobą urządzenia lub instalacje służące do zmiany rodzaju lub parametrów nośnika ciepła dostarczanego z sieci ciepłowniczej oraz regulacji ilości ciepła dostarczanego do instalacji odbiorczych.
6. Instalacja odbiorcza – połączone ze sobą urządzenia lub instalacje służące do transportu ciepła lub ciepłej wody z węzłów cieplnych do odbiorników ciepła lub punktów poboru ciepłej wody w budynkach.
7. Przyłącze – odcinek sieci ciepłowniczej łączący źródło ciepła z tą siecią lub odcinek sieci ciepłowniczej doprowadzający ciepło wyłącznie do jednego węzła cieplnego.
8. Układ pomiarowo rozliczeniowy – dopuszczone do stosowania urządzenia służące do pomiaru ilości i parametrów nośnika ciepła, których odczyty stanowią podstawę do obliczenia należności z tytułu dostarczania ciepła.
9. Zamówiona moc cieplna – największy pobór ciepła dostarczanego w postaci określonego nośnika, jaki może wystąpić w warunkach obliczeniowych, przez okres co najmniej jednej godziny.
10. Sezon grzewczy – okres między wrześniem a majem roku następnego, w którym warunki atmosferyczne powodują konieczność ciągłego dostarczania ciepła w celu ogrzewania obiektów.

### C. PODZIAŁ NA GRUPY ODBIORCÓW

L p.	Symbol grupy odbiorców	Opis grupy odbiorców
a	b	c
1	A1	Odbiorcy zasilani w ciepło z Centralnej Ciepłowni siecią cieplną będącą własnością sprzedawcy, indywidualne węzły cieplne stanowią własność odbiorcy.
2	A2	Odbiorcy zasilani w ciepło z Centralnej Ciepłowni siecią cieplną będącą własnością sprzedawcy, indywidualne węzły cieplne stanowią własność sprzedawcy.
3	A3	Odbiorcy zasilani w ciepło z Centralnej Ciepłowni siecią cieplną będącą własnością sprzedawcy, grupowe węzły cieplne stanowią własność sprzedawcy.
4	B1	Odbiorcy zasilani w ciepło z Kotłowni Olejowej Podczele siecią cieplną będącą własnością sprzedawcy, indywidualne węzły cieplne stanowią własność odbiorcy.
5	B2	Odbiorcy zasilani w ciepło z Kotłowni Olejowej Podczele siecią cieplną będącą własnością sprzedawcy, indywidualne węzły cieplne stanowią własność sprzedawcy.
6	C	Odbiorcy zasilani w ciepło bezpośrednio z kotłowni lokalnych na paliwo stałe: Trzebiatowska 10, Chopina 8, Młyńska 11, Jedn. Narodowej 29, Jedn. Narodowej 58, Zygmunowska 33, W. Polskiego 17, 1 Maja 1, 1 Maja 1a, Zieleniewo.
7	D	Odbiorcy zasilani w ciepło bezpośrednio z kotłowni lokalnych na paliwo gazowe: Rybacka 7, Portowa 25, Wylotowa 7, Sienkiewicza 16.



**D. RODZAJE ORAZ WYSOKOŚCI CEN I STAWEK OPŁAT****I. CENY I STAWKI OPŁAT**

## 1. Grupa odbiorców A1

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostki miary	Ceny i stawki opłat	
			netto	brutto*
1	Cena za zamówioną moc ciepłą	zł/MW/m-c	4602,65	5615,23
		zł/MW/rok	55231,76	67382,75
2	Cena ciepła	zł/GJ	16,79	20,48
3	Cena nośnika ciepła	zł/m <sup>3</sup>	10,45	12,75
4	Stawka opłaty abonamentowej	zł/przyłącze/m-c	15,95	19,46
5	Stawka opłaty za usługi przesyłowe	zł/MW/m-c	1565,95	1910,76
		zł/MW/rok	18791,37	22925,47

\* ceny i stawki opłat brutto zawierają podatek VAT w wysokości 22 %

## 2. Grupa odbiorców A2

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostki miary	Ceny i stawki opłat	
			netto	brutto*
1	Cena za zamówioną moc ciepłą	zł/MW/m-c	4602,65	5615,23
		zł/MW/rok	55231,76	67382,75
2	Cena ciepła	zł/GJ	16,79	20,48
3	Cena nośnika ciepła	zł/m <sup>3</sup>	10,45	12,75
4	Stawka opłaty abonamentowej	zł/przyłącze/m-c	15,95	19,46
5	Stawka opłaty za usługi przesyłowe	zł/MW/m-c	4072,24	4968,13
		zł/MW/rok	48866,88	59617,59

\* ceny i stawki opłat brutto zawierają podatek VAT w wysokości 22 %

## 3. Grupa odbiorców A3

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostki miary	Ceny i stawki opłat	
			netto	brutto*
1	Cena za zamówioną moc ciepłą	zł/MW/m-c	4602,65	5615,23
		zł/MW/rok	55231,76	67382,75
2	Cena ciepła	zł/GJ	16,79	20,48
3	Cena nośnika ciepła	zł/m <sup>3</sup>	10,45	12,75
4	Stawka opłaty abonamentowej	zł/budynek/m-c	15,95	19,46
5	Stawka opłaty za usługi przesyłowe	zł/MW/m-c	3882,65	4736,83
		zł/MW/rok	46591,81	56842,01

\* ceny i stawki opłat brutto zawierają podatek VAT w wysokości 22 %

## 4. Grupa odbiorców B1

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostki miary	Ceny i stawki opłat	
			netto	brutto*
1	Cena za zamówioną moc ciepłą	zł/MW/m-c	6433,70	7849,11
		zł/MW/rok	77204,40	94189,37
2	Cena ciepła	zł/GJ	23,15	28,24
3	Cena nośnika ciepła	zł/m <sup>3</sup>	11,30	13,79
4	Stawka opłaty abonamentowej	zł/przyłącze/m-c	15,95	19,46
5	Stawka opłaty za usługi przesyłowe	zł/MW/m-c	794,95	969,84
		zł/MW/rok	9539,38	11638,04

\* ceny i stawki opłat brutto zawierają podatek VAT w wysokości 22 %

## 5. Grupa odbiorców B2

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostki miary	Ceny i stawki opłat	
			netto	brutto*
1	Cena za zamówioną moc ciepłą	zł/MW/m-c	6433,70	7849,11
		zł/MW/rok	77204,40	94189,37
2	Cena ciepła	zł/GJ	23,15	28,24
3	Cena nośnika ciepła	zł/m <sup>3</sup>	11,30	13,79
4	Stawka opłaty abonamentowej	zł/przyłącze/m-c	15,95	19,46
5	Stawka opłaty za usługi przesyłowe	zł/MW/m-c	1183,35	1443,69
		zł/MW/rok	14200,17	17324,21

\* ceny i stawki opłat brutto zawierają podatek VAT w wysokości 22 %

## 6. Grupa odbiorców C

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostki miary	Cena	
			netto	brutto*
1	Cena za zamówioną moc ciepłą	zł/MW/m-c	8664,73	10570,97
		zł/MW/rok	103976,76	126851,65
2	Cena ciepła	zł/GJ	19,33	23,58
3	Cena nośnika ciepła	zł/m <sup>3</sup>	9,34	11,39

\* ceny brutto zawierają podatek VAT w wysokości 22 %

## 7. Grupa odbiorców D

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostki miary	Cena	
			netto	brutto*
1	Cena za zamówioną moc ciepłą	zł/MW/m-c	7565,95	9230,46
		zł/MW/rok	90791,40	110765,51
2	Cena ciepła	zł/GJ	21,55	26,29
3	Cena nośnika ciepła	zł/m <sup>3</sup>	8,90	10,86

\* ceny brutto zawierają podatek VAT w wysokości 22 %

## II. STAWKI OPŁAT ZA PRZYŁĄCZENIE DO SIECI CIEPŁOWNICZEJ

Podstawą kalkulacji stawek opłat za:

- budowę przyłączy,
- wykonanie przejścia przyłącza przez ścianę obiektu,
- rozbudowę sieci ciepłowniczej,

są kosztorysowe normy nakładów rzeczowych, ceny jednostkowe robót budowlanych oraz ceny czynników produkcji dla potrzeb sporządzania kosztorysu inwestorskiego, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 35 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz. U. z 1998 r. Nr 119, poz. 773 z późn. zm.), obowiązujące w dniu zawarcia umowy o przyłączenie.

W razie powierzenia wykonania przyłączenia do sieci osobie trzeciej w drodze przetargu, postawą kalkulacji stawek opłat za budowę przyłączy, wykonanie przejścia przez ścianę obiektu i rozbudowę sieci może być koszt prac projektowych i budowlano-montażowych niezbędnych do wykonania przyłączenia, określony w złożonej w toku przetargu ofercie, pod warunkiem, że nie będzie wyższy, niż koszt ustalony przy zastosowaniu norm i cen, o których mowa wyżej.

## III. STAWKI OPŁAT ZA USŁUGI DODATKOWE

Lp.	Wyszczególnienie	Opłata za usługę [zł]	
		netto	brutto*
1	Za przerwanie i wznowienie dostarczania ciepła na zlecenie odbiorcy	20,90	25,50
2	Za napełnianie instalacji w budynkach **	20,20	24,64

\* opłaty brutto zawierają podatek VAT w wysokości 22 %

\*\* plus opłata za zużytą wodę według cen nośnika ciepła dla danej grupy odbiorców

### E. ZASADY OBLICZANIA OPŁAT

1. Roczna opłata za zamówioną moc cieplną – stanowi iloczyn mocy cieplnej zamówionej przez odbiorcę i ceny za zamówioną moc cieplną dla danej grupy odbiorców; opłata ta jest pobierana w 12 ratach miesięcznych.
2. Opłata za dostarczone ciepło – stanowi iloczyn ilości dostarczonego ciepła, ustalonej na podstawie odczytów wskazań układu pomiarowo – rozliczeniowego, i ceny dla danej grupy odbiorców; opłata ta jest pobierana w każdym miesiącu, w którym dostarczono ciepło.
3. Opłata za nośnik ciepła – stanowi iloczyn ustalonej na podstawie wskazań układu pomiarowo – rozliczeniowego ilości nośnika ciepła, dostarczanego do napełniania i uzupełnienia jego ubytków w sieciach ciepłowniczych i instalacjach odbiorczych oraz ceny nośnika ciepła dla danej sieci ciepłowniczej; opłata ta jest pobierana w każdym miesiącu, w którym dostarczono nośnik ciepła.
4. Opłata abonamentowa – stanowi iloczyn liczby przyłączy doprowadzających ciepło do węzłów cieplnych w obiektach odbiorcy i stawki opłaty abonamentowej, a w przypadku grupowego węzła cieplnego, opłatę abonamentową oblicza się jako iloczyn liczby budynków eksploatowanych przez odbiorcę i stawki opłaty abonamentowej; opłata ta jest pobierana w każdym miesiącu, w którym jest wystawiana faktura.
5. Opłata za usługi przesyłowe – stanowi iloczyn mocy cieplnej zamówionej przez odbiorcę w roku obrotowym i stawki opłaty za usługi przesyłowe dla danej grupy odbiorców; opłata ta jest pobierana w 12 ratach miesięcznych.
6. Opłata za przyłączenie do sieci ciepłowniczej – jeżeli umowa o przyłączenie nie stanowi inaczej, pobierana jest przed rozpoczęciem dostarczania ciepła i stanowi sumę opłat za wykonanie przyłącza, za wykonanie przejść przyłącza przez ścianę i za rozbudowę sieci ciepłowniczej, których wysokość oblicza się według następujących zasad:
  - opłata za przyłącze – stanowi iloczyn długości przyłącza i stawki opłaty za to przyłącze;
  - opłata za wykonanie przejść przyłączy przez ściany – stanowi iloczyn ilości wykonanych określonego rodzaju przejść przez ściany i stawek opłat za te przejścia;
  - opłata za rozbudowę sieci ciepłowniczej jest zależna od udziału odbiorcy w obciążeniu odcinków sieci, którymi nośnik ciepła jest dostarczany do przyłącza wykonanego dla tego odbiorcy, oraz stanowi iloczyn obliczeniowego natężenia przepływu nośnika ciepła dla przyłącza i stawki opłaty za rozbudowę poszczególnych odcinków sieci ciepłowniczej, doprowadzających ciepło do przyłącza.
7. Opłata usługi dodatkowe wykonywane na zlecenie odbiorcy - stanowi sumę iloczynów ilości poszczególnych rodzajów usług lub czynności i stawek opłaty za poszczególne rodzaje wykonanych usług lub czynności.

### F. WARUNKI STOSOWANIA CEN I STAWEK OPŁAT

Ustalone w niniejszej taryfie ceny i stawki opłat stosuje się przy zachowaniu standardów jakościowych obsługi odbiorców określonych w rozdziale 7 rozporządzenia przyłączeniowego, a także w § 35 ust. 1 i 2 rozporządzenia taryfowego, jeżeli umowa sprzedaży ciepła nie stanowi inaczej.

#### Zasady prowadzenia rozliczeń z odbiorcami

W przypadku:

- 1) niedotrzymania przez strony warunków umowy sprzedaży ciepła,
- 2) uszkodzenia układu pomiarowo – rozliczeniowego,
- 3) stosowania bonifikat i upustów oraz opłat dodatkowych,
- 4) nielegalnego poboru ciepła

stosuje się przepisy rozdziału 3 rozporządzenia taryfowego.

### G. ZASADY WPROWADZANIA ZMIAN CEN I STAWEK OPŁAT

1. Współczynnik korekcyjny X, uwzględniający projektowaną poprawę efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa energetycznego w okresie 12 miesięcy, sprzedawca określa w wysokości 0%.
2. Ceny i stawki opłat określone w niniejszej taryfie mogą obowiązywać nie wcześniej niż po upływie 14 dni od dnia jej publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.
3. Zgodnie z zasadami określonymi w § 17 ust. 2 i 3 rozporządzenia taryfowego, sprzedawca może nie częściej niż raz na 12 miesięcy dostosowywać ceny i stawki opłat do zmieniających się warunków ekonomicznych.
4. O każdej zmianie cen i stawek opłat sprzedawca zawiadomi pisemnie odbiorcę, co najmniej na 14 dni przed wprowadzeniem nowych cen i stawek opłat.

**Poz. 242****INFORMACJA**  
**Urzędu Regulacji Energetyki o decyzji Prezesa URE**  
**Nr PCC/905/490/W/3/2000/MJ.**

W dniu 10 maja 2000 r. została udzielona koncesja na wniosek Gminy Biały Bór, prowadzącej działalność gospodarczą w formie komunalnego zakładu budżetowego p.n. Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej z siedzibą przy ulicy Brzeźnickiej 9, 78-425 Biały Bór na przesyłanie i dystrybucję ciepła w okresie od dnia 15 maja 2000 r. do dnia 15 maja 2010 r.

**Uzasadnienie:**

Gmina Biały Bór zarejestrowała działalność gospodarczą w zakresie przesyłania i dystrybucji ciepła prowadzoną w formie komunalnego zakładu budżetowego p.n. Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w dniu 25 kwietnia 1996 r. który spełnia warunki określone w art. 33 ust. 1 pkt 1 – 4 ustawy – Prawo energetyczne. W szczególności dysponuje środkami finansowymi i możliwościami technicznymi gwarantującymi prawidłowe wykonywanie działalności oraz zatrudnia osoby o właściwych kwalifikacjach zawodowych.

**DYREKTOR BIURA**  
**Komunikacji Społecznej i Informacji**

**Olgierd Szlarczyński**

**Poz. 243****OBWIESZCZENIE**  
**Wojewódzkiego Komisarza Wyborczego w Szczecinie**  
**z dnia 8 maja 2000 r.****o wynikach głosowania i wynikach wyborów uzupełniających.**

Na podstawie art. 182 w związku z art. 192 ustawy z dnia 16 lipca 1998 r. - Ordynacja wyborcza do rad gmin, rad powiatów i sejmików województw (Dz. U. Nr 95, poz. 602 i Dz. U. Nr 160, poz. 1060) podaje się do wiadomości wyborców wyniki wyborów uzupełniających do Rady Miejskiej w Sianowie i do Rady Gminy w Biesiekierzu przeprowadzonych w dniu 7 maja 2000 r.

**CZĘŚĆ I**

1. W dniu 7 maja 2000 r. na części województwa zachodniopomorskiego przeprowadzono wybory uzupełniające do 2 rad miejskich liczących do 20 tys. mieszkańców:
  - do Rady Miejskiej w Sianowie,
  - do Rady Gminy w Biesiekierzu.

**CZĘŚĆ II**

Terytorialne komisje wyborcze ustaliły następujące wyniki wyborów do ww. Rad na części obszaru województwa zachodniopomorskiego.

**Rozdział I**

- I. Dla wyboru Rady Miejskiej w Sianowie:
  1. Utworzono 1 okręg wyborczy, w którym wybierano 1 radnego. Liczba osób uprawnionych do głosowania wynosiła 570. W głosowaniu wzięło udział (oddano karty ważne) 186 wyborców, co stanowi 32,64 % uprawnionych do głosowania.
  2. Miejska Komisja Wyborcza potwierdziła, iż otrzymała protokół głosowania od 1 obwodowej komisji wyborczej. Na podstawie tego protokołu komisja sporządziła zestawienie wyników głosowania w okręgu i uwzględniając liczby głosów ważnych w okręgu wyborczym oraz głosów ważnych oddanych na poszczególne listy kandydatów i kandydatów z tych list ustaliła następujące wyniki wyborów:  
Okręg wyborczy nr 7 obejmujący 1 mandat – wybierano 1 radnego.

Wybory odbyły się.

Głosowanie przeprowadzono.

- |    |   |     |
|----|---|-----|
| 1. | Głosów ważnych oddano   | 174 |
| 2. | Na poszczególne listy kandydatów i kandydatów z tych list oddano następującą liczbę głosów ważnych: |     |
|    | Lista nr 1 Komitet Wyborczy Nasze Skibno  | 44  |
|    | Pacek Violetta  | 44  |
|    | Lista nr 2 Komitet Wyborczy Dla dobra wsi   | 130 |
|    | Banaśkiewicz Irena  | 130 |
| A. | Najwięcej ważnie oddanych głosów otrzymała i została wybrana radną:                                 |     |
|    | Banaśkiewicz Irena.   |     |

II. Dla wyboru Rady Gminy w Biesiekierzu:

1. Utworzono 1 okręg wyborczy, w którym wybierano 1 radnego. Liczba osób uprawnionych do głosowania wynosiła 300. W głosowaniu wzięło udział (oddano karty ważne) 149 wyborców, co stanowi 49,67 % uprawnionych do głosowania.
2. Miejska Komisja Wyborcza potwierdziła, iż otrzymała protokół głosowania od 1 obwodowej komisji wyborczej. Na podstawie tego protokołu komisja sporządziła zestawienie wyników głosowania w okręgu i uwzględniając liczby głosów ważnych w okręgu wyborczym oraz głosów ważnych oddanych na poszczególne listy kandydatów i kandydatów z tych list ustaliła następujące wyniki wyborów:

Okręg wyborczy nr 4 obejmujący 2 mandaty - wybierano 1 radnego.

Wybory odbyły się.

Głosowanie przeprowadzono.

- |    |   |     |
|----|---|-----|
| 1. | Głosów ważnych oddano   | 143 |
| 2. | Na poszczególne listy kandydatów i kandydatów z tych list oddano następującą liczbę głosów ważnych: |     |
|    | Lista nr 1  | 25  |
|    | Kasprzak Maria  | 25  |
|    | Lista nr 2  | 48  |
|    | Moskalczyk Zofia Anna   | 48  |
|    | Lista nr 3 Komitet Wyborczy „Dla Dobra Wsi - DDW”   | 70  |
|    | Podgórski Mieczysław  | 70  |
| A. | Najwięcej ważnie oddanych głosów otrzymał i został wybrany radnym:                                  |     |
|    | Podgórski Mieczysław.   |     |

**WOJEWÓDZKI  
KOMISARZ WYBORCZY**

**Marian Szabo**

Wydawca: Wojewoda Zachodniopomorski  
Redakcja: Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki  
w Szczecinie  
Wydział Nadzoru i Kontroli  
ul. Wały Chrobrego 4, tel. 43-03-326

---

Tłoczono z polecenia Wojewody Zachodniopomorskiego  
z dnia 29 maja 2000 r.  
w Zakładzie Obsługi Administracji  
Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego  
w Szczecinie  
Dział Poligrafii





















































































