

ZARZĄDZENIE NR 3
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku
z dnia 10 października 2008 roku

w sprawie zmiany przepisów portowych

Na podstawie art. 37 ustawy z dnia 9 listopada 2000 roku o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99 poz.693, z 2007 r. Nr 107 poz. 732 i Nr 176 poz.1238) zarządza się, co następuje :

§ 1.

1. W Zarządzeniu Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 15 stycznia 2003 roku – Przepisy Portowe (Dz.Urz.Woj.Pomorskiego Nr 19, poz.185, z 2005 r. Nr 11 poz.228, z 2006 r. Nr 5 poz.75, Nr 18 poz.353, z 2007 r. Nr 11 poz.343, z 2008 r. Nr 65 poz.1825 oraz Dz.Urz.Woj.Zachodniopomorskiego Nr 4 poz.77, z 2005 r. Nr 9 poz.153, z 2006 r. Nr 5 poz.71, Nr 23 poz.382, z 2007 r. Nr 3 poz.57, z 2008 r. Nr 59, poz.1344) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 1 ust.1 dodaje się po pkt 10 pkt 10a o treści:
„10a) PHICS (Polish Harbours Information and Control System – System Kontrolno- Informacyjny dla Portów Polskich) zwany dalej “Systemem PHICS” – elektroniczny system zbierania i gromadzenia informacji o statkach przewożących pasażerów lub ładunki niebezpieczne”;
- 2) § 62 otrzymuje brzmienie:
„§ 62. 1. Kapitan statku zmierzającego do portu lub jego upoważniony przedstawiciel obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wstępne wejścia statku do portu, które powinno zawierać:
 - 1) nazwę statku, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO,
 - 2) poprzedni kraj i port zawinięcia,
 - 3) port przeznaczenia,
 - 4) przewidywany czas przybycia (ETA) do portu przeznaczenia oraz przewidywany czas wyjścia (ETD) z portu,
 - 5) ilość wszystkich osób na pokładzie,
 - 6) informacje o ochronie statku.2. Zgłoszenie wstępne wejścia statku do portu, o którym mowa w ust.1, powinno być złożone za pomocą systemu PHICS, lub w formie pisemnej, jeżeli system PHICS nie jest dostępny, najpóźniej 24 godziny przed przybyciem statku na redę, a jeżeli podróż trwa krócej niż 24 godziny, niezwłocznie po wyjściu statku z ostatniego portu. W przypadku gdy port przeznaczenia nie jest znany lub uległ zmianie w trakcie podróży, zgłoszenia tego należy dokonać niezwłocznie, gdy informacja o porcie przeznaczenia jest dostępna.
3. W celu uzyskania zgody na wejście do portu kapitan statku, po przybyciu na redę, powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu przy użyciu środków radiowych, na właściwym kanale VHF i podać następujące informacje:
 - 1) nazwę statku, port macierzysty i banderę statku,
 - 2) numer identyfikacyjny IMO,
 - 3) długość, szerokość i maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej,

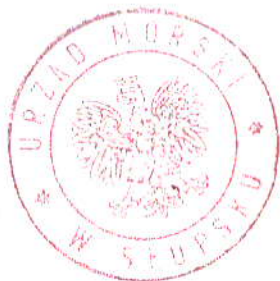
- 4) tonaż statku zgodnie z Międzynarodowym Świadectwem Pomiarowym Londyn 69 (International Tonnage Certificate 69),
 - 5) rodzaj i ilość ładunku,
 - 6) ostatni port zawinięcia,
 - 7) upoważnionego agenta portowego.”;
- 3) w § 63:
- a) w ust.1 skreśla się wyraz: „pisemne”,
 - b) w ust.2 skreśla się wyraz „pisemnym” oraz po kropce dodaje się kolejne zdanie o następującej treści:
„Kapitan statku, przewożącego ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające lub jego upoważniony przedstawiciel przekazuje do kapitanatu portu informacje o tych ładunkach w następujący sposób:
 - 1) dla statku opuszczającego port - najpóźniej w chwili opuszczenia portu przez statek,
 - 2) dla statku płynącego z portu znajdującego się poza Europejską Wspólnotą i kierującego się do portu lub na kotwiczowisko położonych w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku – przekazuje wymienioną informację najpóźniej w chwili opuszczenia przez statek portu załadunku. Jeżeli w chwili opuszczenia portu nie jest znany port przeznaczenia lub kotwiczowisko przeznaczenia, to informacje o ładunkach niebezpiecznych lub zanieczyszczających należy przekazać najpóźniej w chwili ustalenia trasy podróży statku,
 - 3) informacje na temat przewożonego ładunku niebezpiecznego lub zanieczyszczającego w przypadku, gdy system PHICS nie funkcjonuje, należy przesłać do kapitanatu portu w formie manifestu ładunków niebezpiecznych wraz ze zgłoszeniem wstępnym, o którym mowa w § 62 ust.1.”,
 - c) dodaje się ust.6 o następującym brzmieniu:
„6. Dokumenty i informacje wymienione w ust.1, ust.2 i ust.4 powinny być złożone do kapitanatu portu za pomocą systemu PHICS. W przypadku, gdy nie ma dostępu do systemu PHICS, wyżej wymienione dokumenty powinny być przesłane do kapitanatu portu w formie pisemnej.”;
- 4) w § 64:
- a) w ust.1 po kropce dodaje się kolejne zdanie o treści:
„Zezwolenie kapitanatu portu polega na elektronicznej akceptacji w systemie PHICS otrzymanego zgłoszenia. Statek nie może odcumować i wyjść z portu bez uzyskania zgody kapitanatu portu udzielonej przy użyciu radiowych środków łączności na właściwym kanale VHF.”,
 - b) dodaje się ust.4 o następującym brzmieniu”
„4. Zgłoszenia, o których mowa w ust.2 i ust.3 powinny być dokonane za pomocą systemu PHICS. W przypadku, gdy nie ma dostępu do systemu PHICS, wyżej wymienione dokumenty powinny być złożone do kapitanatu portu w formie pisemnej.”;
- 5) w § 65 ust.1:
- a) zdanie wstępne otrzymuje brzmienie: „Od obowiązku zgłoszenia określonego w § 62 ust.1 i 2 zwolnione są.”,
 - b) w pkt 2) skreśla się wyrazy: „o polskiej przynależności”,

- c) punkty 4) i 5) otrzymują brzmienie:
„4) jednostki sportowe o długości mniejszej niż 45 m,
5) jednostki rybackie o długości mniejszej niż 45 m.”;
- 6) w § 69 skreśla się ust.1;
- 7) w § 101:
a) w ust.1 skreśla się pkt 2,
b) dodaje się ust.3 o następującym brzmieniu:
„3. Zabrania się bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego:
1) urządzania stałych i ruchomych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych,
2) urządzania imprez.”;
- 8) § 105 otrzymuje następujące brzmienie:
„§ 105. Transport paliwa na terenie portu powinien odbywać się do wyznaczonego miejsca przeładunkowego lub do wyznaczonego miejsca tankowania statków, określonego przez podmiot zarządzający portem i uzgodnionego z kapitanem portu.”;
- 9) w § 110:
a) ust.1 otrzymuje następujące brzmienie:
„1. Przeładowywanie paliwa z autocysterny na bunkierkę oraz tankowanie statków z autocystern powinno odbywać się w miejscu do tego przystosowanym lub wyznaczonym przez użytkownika i akceptowanym przez kapitana portu.”,
b) dodaje się ust.4 o następującym brzmieniu:
„4. W trakcie operacji bunkrowania paliwa statki obowiązane są do prowadzenia stałego nasłuchu na kanale roboczym UKF właściwego kapitanatu portu.”;
- 10) w § 111:
a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) przed rozpoczęciem przeładunku z autocysterny na bunkierkę lub tankowania statku należy uzyskać zgodę kapitanatu portu i sporządzić listę kontrolną według wzoru zatwierdzonego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, określonego w załączniku do niniejszego zarządzenia”,
b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:
„7) zawiadomić o zakończeniu operacji i kopię listy kontrolnej dostarczyć do kapitana portu.”;
- 11) w § 126 ust.2 skreśla się pkt 1;
- 12) w § 142:
a) w ust.4 wyrazy: „Bosmanatu Portu” zastępuje się wyrazem: „Mariny”,
b) dodaje się ust.5 o następującym brzmieniu:
„5. W uzasadnionych przypadkach, ze względu na panujące warunki hydronawigacyjne, Kapitanat Portu może zabronić statkowi wyjść w morze.”;
- 13) skreśla się § 143;
- 14) § 144 otrzymuje następujące brzmienie:
„§ 144. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmieniać bez zezwolenia Kapitanatu Portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania wzdłuż nabrzeża.”;

2. Wzór listy kontrolnej, o którym mowa w ust. 1 pkt 10, określa załącznik do niniejszego zarządzenia, który wprowadza się jako załącznik nr 7 do zarządzenia, o którym mowa w ust. 1.

§ 2.

Zarządzenie wchodzi w życie w dniu 10 listopada 2008 roku i podlega opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego i Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.



Dyrektor
Urzędu Morskiego w Słupsku

Mariusz Szubert