

Holowanie**§ 127**

1. Pomocą holownika zobowiązane są posługiwać się statki bez własnego napędu oraz statki o pojemności brutto 500 RT i więcej lub o zanurzeniu większym niż 3,5 m (11,5 stopy), bądź długości ponad 60 m, z tym, że w porcie Ustka obowiązek ten dotyczy także statków, których długość przekracza 50 m.

2. Posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązuje również przy zmianie miejsca postoju wewnątrz portu statków wymienionych w ust. 1 z wyjątkiem przypadku przeciągania się statku na linach przy tym samym wolnym nabrzeżu.

Cumowanie**§ 128**

W przypadkach uzasadnionych kapitanat portu może na wniosek armatora zwolnić od obowiązku określonego w § 81 ust. 1 statki bazujące stale lub okresowo w danym porcie.

Część III**Przepisy końcowe****§ 129**

1. Przepisy zarządzenia mają zastosowanie do jednostek pływających i wodnosamolotów oraz terenów i urządzeń marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do terenów i urządzeń pozostających w zarządzie kolei państwowych i urzędów celnych.

§ 130

Traci moc zarządzenie porządkowe Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego z dnia 1 marca 1969 r. o przepisach portowych (Dz. Urz. WRN w Koszalinie Nr 9, poz. 86).

§ 131

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1973 r.

D Y R E K T O R

Koszalińskiego Urzędu Morskiego

mgr Józef Gruszczyński

Poz. 2

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego

z dnia 30 grudnia 1972 r.

w sprawie wymagań technicznego stanu bezpieczeństwa morskich statków sportowych nie objętych technicznym nadzorem instytucji klasyfikacyjnych.

Na podstawie art. 2 ust. 1 i art. 7 dekretu z dnia 2. II. 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35) oraz § 6 ust. 2 i § 7 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12. VII. 1968 r. w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych (Dz. U. nr 30, poz. 202), zarządza się, co następuje:

R o z d z i a ł I**Przepisy ogólne**

§ 1.1. Przepisy niniejszego zarządzenia określają wymagania technicznego stanu bezpieczeństwa morskich statków sportowych z własnym napędem mechanicznym o mocy silników poniżej 50 KM i bez własnego napędu mechanicznego o długości całkowitej poniżej 17 m, z wyjątkiem jednostek pływających Marynarki Wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej.

2. Statkiem sportowym, zwanym dalej „statkiem”, jest statek używany do żeglugi o charakterze niezarobkowym, którego rodzaj i przeznaczenie do celów sportowych zostały uwidocznione w certyfikacie okrętowym lub w zaświadczeniu o rejestracji statku.

3. Statkiem o napędzie mechanicznym jest każdy statek przeznaczony do żeglugi przy użyciu mechanicznych środków napędowych, chociażby był on wyposażony w pomocniczy napęd żaglowy.

§ 2. Przepisy zarządzenia nie dotyczą wiosłowych łodzi regatowych, kajaków, rowerów wodnych i innych tego rodzaju sportowych jednostek pływających, do których zalicza się również statki z własnym napędem mechanicznym o mocy silników poniżej 5 KM i statki o powierzchni żagla do 7 m².

§ 3. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa, określonym w niniejszym zarządzeniu.

§ 4. Znajdujące się na statku urządzenia oraz wyposażenie, które obowiązuje jest on posiadać, powinny być utrzymane w stanie sprawności i gotowe do użytku.

§ 5.1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia rozróżnia się następujące rodzaje żeglugi morskiej:

- 1) żeglugę portową i na wodach osłoniętych, tj. żeglugę w granicach portów, na Zalewie Szczecińskim i Rozłocze Odrzańskie,
- 2) żeglugę przybrzeżną, tj. żeglugę nie przekraczającą 20 Mm od linii brzegu morskiego Państwa Polskiego,
- 3) żeglugę bałtycką, tj. żeglugę na Morzu Bałtyckim, na Beltach i Kattegacie oraz na Skagerraku do 10° długości geograficznej wschodniej oraz przez Kał-Kiloński i Łabę do Cuxhaven; równorzędnie z żeglugą bałtycką traktuje się żeglugę na Morzu Czarnym oraz na Morzu Adriatyckim w częściach położonych na północ od równoleżnika 40° szerokości geograficznej północnej;
- 4) żeglugę małą, tj. żeglugę na Morzu Bałtyckim i Północnym do 8° długości geograficznej zachodniej oraz do 62° szerokości geograficznej północnej, jak również żeglugę na wodach do linii łączącej Ouessant (Francja) i Fastnet (Irlandia),
- 5) żeglugę wielką, tj. żeglugę na pozostałych obszarach morskich.

2. Rodzaj żeglugi, do której uprawniony jest statek, ustala Koszaliński Urząd Morski, zwany dalej Urzędem.

R o z d z i a ł II**Wymagania technicznego stanu bezpieczeństwa**

§ 6.1. Wymagania technicznego stanu bezpieczeństwa statku obejmują wymagania techniczne w zakresie kadłuba, stałych urządzeń i wyposażenia statku.

2. Statek odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa jeżeli:

- 1) został zbudowany, przebudowany lub odbudowany i wyposażony zgodnie z dokumentacją techniczną statku, zatwierdzoną przez Komisję Nadzoru Technicznego Polskiego Związku Żeglarskiego, zwaną dalej Komisją,
 - 2) jego aktualny stan techniczny nie uległ zmianom w takim zakresie, że czyni go niezdatnym do żeglugi.
- § 7. W sprawach nieregulowanych zarządzeniem stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12. VII. 1968 r. w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych (Dz. U. nr 30, poz. 202) oraz inne ogólne przepisy bezpieczeństwa statków.

R o z d z i a ł III

Nadzór i przeglądy techniczne, inspekcje i dokumenty bezpieczeństwa

- § 8.1. Nadzór techniczny obejmuje budowę, przebudowę i odbudowę statku oraz jego urządzeń, jak również stan jego kadłuba i wyposażenia w czasie eksploatacji.
2. Budowniczy nowego, odbudowywanego lub przebudowywanego statku, obowiązany jest przed przystąpieniem do budowy przedstawić Komisji:
 - 1) dokumentację techniczną statku, w celu stwierdzenia czy odpowiada ona wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa,
 - 2) oświadczenie o procesie technologicznym, jaki zamierza zastosować przy budowie statku.
- § 9.1. Nadzór techniczny nad budową, przebudową i odbudową oraz stwierdzanie zgodności stanu technicznego statku z zatwierdzoną przez Komisję dokumentacją — należy do Koszalińskiego Urzędu Morskiego.
2. Urząd może wyrazić zgodę na wykonywanie nadzoru technicznego w zakresie ustalonym w ust. 1 — przez inspektorów technicznych, objętych listą zgłoszoną przez PZZ.
 3. Inspektorzy, o których mowa w ust. 2, działają w trybie i na zasadach określonych w regulaminie wydanym przez PZZ i zatwierdzonym przez Urząd.
 4. Koszty związane z prowadzeniem nadzoru technicznego pokrywa armator statku.
- § 10.1. Aktualny stan techniczny statku w zakresie przewidzianym w § 6 ust. 2 określa Urząd na podstawie protokółów nadzoru technicznego prowadzonego przez inspektorów Urzędu.
2. Przy ustalaniu aktualnego stanu technicznego, o którym mowa w ust. 1, Urząd może uznać orzeczenia techniczne wydane w tym zakresie przez inspektorów technicznych PZZ.
- § 11.1. W celu stwierdzenia aktualnego stanu technicznego statku, o którym mowa w § 10 ust. 1, oraz w celu stwierdzenia, czy statek odpowiada innym wymaganiom bezpieczeństwa i warunkom uprawiania określonego rodzaju żeglugi — organ inspekcyjny Urzędu przeprowadza inspekcję: wstępną, okresową, dorywczą lub kontrolną.
2. Statek nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada ważnego dokumentu bezpieczeństwa.
 3. Podstawę do wydania lub przedłużenia okresu ważności dokumentu bezpieczeństwa dla statku stanowią protokoły z inspekcji, przeprowadzonej przez inspektorów Urzędu oraz z orzeczenia zdolności żeglugowej PZZ uznane przez Urząd.
 4. Armator (właściciel, użytkownik) zobowiązany jest zgłosić pisemnie statek do inspekcji co najmniej na 3 dni przed terminem inspekcji lub upływem terminu ważności dokumentu bezpieczeństwa.
- § 12.1. Po otrzymaniu zgłoszenia statku do inspekcji Urząd zarządza inspekcję i powiadamia armatora statku, który jest obowiązany w określonym terminie i miejscu przedstawić statek do inspekcji.
2. Podczas inspekcji powinien być obecny armator lub upoważniona przez niego osoba.
 3. Urząd przeprowadza inspekcję statku w trybie i na zasadach określonych w regulaminie, wydanym przez Dyrektora Urzędu.
- § 13.1. Inspekcji wstępnej podlega statek nowowypbudowany, przebudowany lub odbudowany oraz statek, który przekazany jest innemu armatorowi (właścicielowi, użytkownikowi).
2. Inspekcji okresowej podlega każdy statek co 12 miesięcy.

3. Inspekcje wymienione w ust. 1 i 2 obejmują całokształt stanu bezpieczeństwa łącznie z oględzinami podwodnej części kadłuba.

§ 14.1. Inspekcji dorywczej podlega statek:

- 1) w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że został on uszkodzony bądź, że nastąpiły zmiany w jego kadłubie lub urządzeniach,
 - 2) jeżeli organ inspekcyjny uzna inspekcję za konieczną ze względu na jego bezpieczeństwo,
 - 3) na żądanie armatora lub Izby Morskiej.
2. Inspekcja dorywcza w zależności od potrzeby i okoliczności może obejmować całokształt spraw bezpieczeństwa statku lub tylko część tych spraw. Jeżeli inspekcja obejmuje zakres wymieniony w § 13 ust. 3, wówczas może ona zastąpić najbliższą inspekcję okresową.
- § 15.1. Inspekcje kontrolne przeprowadzane są w czasie pomiędzy inspekcjami okresowymi według uznania inspektorów organu inspekcyjnego lub kapitanatu (bosmanatu) portu, a zwłaszcza przed wyjściem statku z portu, w celu sprawdzenia, czy statek posiada ważny dokument bezpieczeństwa oraz czy są spełnione warunki bezpieczeństwa, określone w tym dokumencie.
2. W razie stwierdzenia, że statek nie odpowiada warunkom wyszczególnionym w dokumencie bezpieczeństwa — organ inspekcyjny przeprowadzający inspekcję kontrolną winien zatrzymać statek i zabronić dalszej jego eksploatacji do czasu usunięcia wskazanych usterek.
- § 16.1. Armator (właściciel, użytkownik) statku powinien bezzwłocznie zawiadomić organ inspekcyjny Urzędu oraz kapitanat (bosmanat) portu o każdym przypadku uszkodzenia statku, jego urządzeń lub wyposażenia, mających wpływ na bezpieczeństwo statku lub znajdujących się na nim osób.
2. W okolicznościach wymienionych w ust. 1 do czasu przeprowadzenia inspekcji dorywczej i uznania, że statek nadal jest zdalny do żeglugi, ważność dokumentu bezpieczeństwa ulega zawieszeniu.
- § 17. Urząd może w uzasadnionych okolicznościach zwolnić statek od obowiązku dopełnienia niektórych warunków bezpieczeństwa określonych w niniejszym zarządzeniu lub zastosować większe wymagania na czas określony lub na stałe.
- § 18.1. Dokumentem bezpieczeństwa w zakresie całokształtu bezpieczeństwa statku jest „karta bezpieczeństwa” lub „karta bezpieczeństwa typu L”. Karty te wydawane są na okres nie dłuższy niż 48 miesięcy, przy czym okres ich ważności potwierdza się w terminach ustalonych przez organ inspekcyjny, jednak nie dłuższych niż 12 miesięcy.
2. Dokumentem bezpieczeństwa statku mającego odbyć podróż próbną lub podróż wykraczającą poza uprawnień wynikające z posiadanej karty bezpieczeństwa — jest „karta bezpieczeństwa na jednorazową podróż”, którą wydaje się na czas określonej podróży.
 3. Dokumenty przewidziane w ust. 1 i 2 wystawia Urząd według obowiązujących wzorów określonych dla statków morskich.
- § 19. Oryginał karty bezpieczeństwa oraz inne dokumenty dotyczące statku powinny być przechowywane na statku.

R o z d z i a ł IV

Przepisy końcowe

- § 20. Za czynności objęte niniejszym zarządzeniem i dokonywane przez Urząd pobiera się opłaty na zasadach określonych odrębnymi przepisami.
- § 21. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

D Y R E K T O R
Koszalińskiego Urzędu Morskiego

mgr Józef Gruszczyński