



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 21 maja 2003 r.

Nr 42

TREŚĆ:

Poz.:

ZARZĄDZENIE

680 – Porządkowe Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 10 maja 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne 4649

UCHWAŁY

681 – Nr VI/33/03 Rady Gminy w Dygowie z dnia 7 kwietnia 2003 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Dygowo 4656

682 – VI/35/03 Rady Gminy w Dygowie z dnia 7 kwietnia 2003 r. w sprawie uchwalenia statutów sołectw gminy Dygowo 4678

683 – VI/38/03 Rady Gminy w Dygowie z dnia 7 kwietnia 2003 r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego gminy Dygowo w obrębach ewidencyjnych Wrzosowo i Jazy 4753

Poz. 680

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE NR 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 10 maja 2003 r.

w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne.

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, Nr 47, poz. 243; z 1996 r. Nr 34, poz. 145; z 1997 r. Nr 111, poz. 726; z 1999 r. Nr 70, poz. 778; z 2000 r. Nr 120, poz. 1268, Nr 122, poz. 1321; z 2001 r. Nr 129, poz. 1441, Nr 138, poz. 1546; z 2002 r. Nr 166, poz. 1361) zarządza się, co następuje:

Rozdział I Przepisy ogólne

§ 1. 1. Przepisy niniejszego zarządzenia dotyczą statków morskich udających się w podróż próbną po budowie, przebudowie i remoncie w polskich stoczniach oraz innych statków, w stosunku do których przeprowadzenie prób jest konieczne, a które nie posiadają ważnych świadectw klasyfikacyjnych ani też ważnych dokumentów bezpieczeństwa.

2. Podróżą próbną jest podróż odbywana przez statki nie będące w eksploatacji, mająca na celu przeprowadzenie prób technicznych statku oraz jego mechanizmów, urządzeń i systemów.

3. Przepisy niniejszego zarządzenia nie mają zastosowania do jednostek pływających marynarki wojennej, straży granicznej, policji i statków sportowych.

4. W stosunku do morskich statków sportowych, udających się w podróż próbną, stosuje się obowiązujące przepisy w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych.

§ 2. 1. Odbycie podróży próbnej przez statki wymienione w § 1 ust. 1 dozwolone jest jedynie tym statkom, które:

- 1) odpowiadają warunkom bezpieczeństwa, określonym niniejszym zarządzeniem,
- 2) posiadają ważną „Kartę bezpieczeństwa na jednorazową podróż”, zwaną dalej kartą bezpieczeństwa.

2. Statki budowane w polskich stoczniach, odbywające podróże próbne na wodach morskich, powinny być zarejestrowane w rejestrze statków w budowie we właściwej dla siedziby stoczni izbie morskiej lub we właściwym urzędzie morskim i posiadać na tę okoliczność odpowiedni dokument rejestracyjny.

3. Warunki hydrometeorologiczne, rejon żeglugi, czas trwania podróży próbnej oraz maksymalną ilość osób dopuszczonych do uczestnictwa w próbach, ustala każdorazowo Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku i określa je w karcie bezpieczeństwa.

§ 3. 1. Wniosek o wydanie karty bezpieczeństwa składa stocznia, zakład remontów bądź właściciel lub armator statku na piśmie z podaniem rodzaju i nazwy statku, akwenu, na którym zamierza przeprowadzić próby, terminu odbycia prób, czasu trwania podróży próbnej.

2. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) pisemne stwierdzenie towarzystwa klasyfikacyjnego, pod nadzorem którego statek jest budowany, przebudowywany lub remontowany, że statek znajduje się we właściwym stanie technicznym, zgodnie z wymaganiami klasyfikatora i niniejszego zarządzenia zapewniającym bezpieczne odbycie podróży próbnej,
- 2) listę załogi statku z podaniem stanowisk i kwalifikacji oraz listę ratowników, a także listę osób biorących udział w próbach, a nie będących członkami załogi z podaniem funkcji tych osób.

3. Dla statków nowobudowanych do wniosku należy nadto dołączyć:

- 1) kompletne obliczenia stateczności i niezatapialności statku lub co najmniej obliczenia stateczności i niezatapialności dla stanów załadowania podczas podróży próbnej oraz protokół z próby przechyłów zgodnie z wymaganiami klasyfikatora,
- 2) zaświadczenie klasyfikatora z przeprowadzonych prób opuszczenia łodzi ratunkowych - zgodnie z wymaganiami jego przepisów,
- 3) zatwierdzone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku plany na okres prób morskich:
 - a) rozmieszczenia środków ratunkowych,
 - b) ochrony przeciwpożarowej (obowiązuje dla prototypu statku nowobudowanego lub przebudowanego, odbywającego podróże próbne z personelem nie należącym do załogi statku o liczebności 12 osób i więcej).
- 4) plan ochrony przeciwpożarowej, zatwierdzony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku (obowiązuje dla prototypu statku nowobudowanego lub przebudowanego, odbywającego podróże próbne z personelem nie należącym do załogi statku o liczebności 12 osób i więcej).
- 5) kopie rozkładów i instrukcji alarmowych obejmujące wszystkich uczestników prób morskich.

4. W przypadku statków specjalnego przeznaczenia (np. okręty wojenne, statki sportowe), które nie były budowane, przebudowywane lub remontowane pod nadzorem klasyfikatora, zaświadczenie o zdatności do jednorazowej podróży wydają działy kontroli technicznej stoczni lub Polski Związek Żeglarski - zaświadczając, że statek został przygotowany i wyposażony zgodnie z wymogami niniejszego zarządzenia.

§ 4. 1. Przed wydaniem karty bezpieczeństwa, inspektorzy Urzędu Morskiego w Słupsku przeprowadzają inspekcję w zakresie całokształtu bezpieczeństwa żeglugi, mającą na celu sprawdzenie, czy statek może bezpiecznie odbyć podróż próbną.

2. Wszelkie prace stoczniowe i porządkowe, zamocowanie środków ratunkowych we właściwych miejscach, rozmieszczenie sprzętu ochrony przeciwpożarowej oraz oznakowanie dróg ewakuacyjnych, powinny być zakończone przed przybyciem inspektorów.

3. W czasie przeprowadzania inspekcji, na pokładzie statku winny przebywać wyłącznie osoby udające się w podróż próbną i w tym czasie zabrania się przeprowadzać jakichkolwiek prac stoczniowych.

4. W czasie inspekcji kapitan statku lub jego zastępca winien przedłożyć inspektorom dokument klasyfikatora dopuszczający statek do odbycia prób, listę załogi z wymienionymi stanowiskami i kwalifikacjami oraz inne potrzebne dokumenty wymagane przez inspektorów, takie jak: książki lub karty odbioru potwierdzone przez dział kontroli technicznej, budowniczego oraz klasyfikatora, atesty na sprzęt dielektryczny, protokół z pomiaru ilości czynnika gaśniczego, atesty kotwic, łańcuchów kotwicznych, urządzeń do opuszczania środków ratunkowych i inne oraz dokument określający wyniki prób na uwięzi.

5. Wydanie karty bezpieczeństwa może nastąpić tylko w przypadku pozytywnego wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1 oraz po złożeniu przez inspektora sanitarnego protokołu z przeprowadzonej inspekcji sanitarnej łącznie ze stwierdzeniem, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa dotyczącym zdrowotności i stanu sanitarnego.

6. Kartę bezpieczeństwa wydaje się na okres planowanej podróży próbnej. Ważność karty bezpieczeństwa może być przedłużona na następną podróż próbną tego samego statku, jeżeli:

- 1) ilość osób nie będzie większa niż w podróży poprzedniej,
- 2) nie nastąpiły zmiany w składzie załogi statku,
- 3) nie zająd zasadnicze zmiany w zakresie wyposażenia w środki ratunkowe i w sprzęt ochrony przeciwpożarowej,
- 4) świadectwo klasyfikatora zachowuje ważność.

§ 5. 1. Przed wyjściem statku z portu, kapitan statku obowiązany jest okazać w kapitanacie portu kartę bezpieczeństwa, nadto dopełnić wszelkich czynności związanych ze zgłoszeniem wyjścia i wejścia statku w myśl obowiązujących przepisów portowych oraz przekroczenia granicy morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Funkcjonariusze kapitanatu portu upoważnieni są do przeprowadzania inspekcji kontrolnej przed wyjściem statku w próby.

§ 6. 1. Statek udający się w podróż próbną obowiązany jest prowadzić dziennik okrętowy, dziennik maszynowy oraz dziennik radiowy, według wzoru i w sposób określony w odrębnych przepisach, dotyczących prowadzenia dzienników okrętowych.

2. Na statkach nowobudowanych, ten sam egzemplarz dziennika okrętowego i maszynowego może być prowadzony na kolejnych statkach udających się w próby, aż do wyczerpania się ich objętości.

3. Na statkach wymienionych w ust. 2, wszelkie zapisy dotyczące spraw związanych z ochroną środowiska morskiego winny być dokonywane w dzienniku maszynowym.

Rozdział II

Warunki techniczne kwalifikujące statek do odbycia podróży próbnej

§ 7. 1. Każdy statek udający się w podróż próbną powinien znajdować się we właściwym stanie technicznym, a w szczególności należy:

- 1) prace przy poszyciu kadłuba i pokładu głównego oraz grodziach wodoszczelnych, a także prace związane ze szczelnością kadłuba, pokładu, nadbudówek, pokładówek, szybu maszynowego oraz wszelkich innych zamknięć całkowicie zakończyć i przeprowadzić próby szczelności, zgodnie z wymogami klasyfikatora.

- 2) główną instalację napędową doprowadzić do stanu całkowitej gotowości i poddać próbom, zgodnie z wymaganiami przepisów klasyfikatora; kotły powinny być przyjęte do dozoru przez klasyfikatora, a wszystkie próby inspekcyjne wewnętrzne i zewnętrzne ukończone,
 - 3) mechanizmy pomocnicze, urządzenia odwadniające, system paliwowy i balastowy, pompy, rurociągi, prądnice główne i awaryjne, pulpit sterowy nawigacyjny i maszynowy, skrzynki rozdzielcze urządzeń i mechanizmów oraz oświetlenia zasadniczego i awaryjnego, instalacje i urządzenia elektryczne sygnalizacyjne i awaryjne konieczne dla bezpiecznego odbycia prób, urządzenia służące ochronie środowiska -dostatecznie wypróbować i doprowadzić do pełnej gotowości do pracy,
 - 4) prace przy urządzeniach sterowych głównych i awaryjnych - całkowicie ukończyć i urządzenia te wypróbować i doprowadzić do stanu gotowości zgodnie z wymaganiami klasyfikatora,
 - 5) główne instalacje gaśnicze i wykrywcze pożaru oraz przenośny sprzęt pożarniczy winny odpowiadać przepisom instytucji klasyfikacyjnej oraz innym obowiązującym przepisom ich dotyczącym oraz winny być gotowe do natychmiastowego użycia, a załogę należy zapoznać z umiejscowieniem instalacji i rozmieszczeniem sprzętu oraz ich obsługą,
 - 6) kotwice i windy kotwiczne - sprawdzić zgodnie z wymaganiami klasyfikatora oraz programem prób tych urządzeń na uwięzi,
 - 7) telegrafy maszynowe, gwizdki, dzwon i gong - wypróbować pod względem ich sprawnego działania. Między mostkiem i przedziałem maszynowym oraz między mostkiem a pomieszczeniem maszyny sterowej, konieczne jest zainstalowanie sprawnie działającej łączności głosowej,
 - 8) w wypadku zaniku napięcia na szynach rozdzielnicy głównej, następujące odbiorniki powinny być zasilane z akumulatorów lub awaryjnego agregatu prądotwórczego:
 - a) sygnalizacja alarmowa,
 - b) oświetlenie awaryjne,
 - c) tablica świateł nawigacyjnych,
 - d) sygnalizacja przeciwpożarowa,
 - e) oświetlenie kompasu magnetycznego,
 - f) lampa ALDIS,
 - g) środki łączności radiowej,
 - h) podanie wody na pokład winno być zasilane albo z awaryjnego agregatu prądotwórczego albo pompą pożarową, napędzaną silnikiem spalinowym,
 - i) inne urządzenia zasilane energią elektryczną, przewidziane do użycia w warunkach awaryjnych.
 - 9) przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa, powinny być zainstalowane kurki kontrolne na rurach sondażowych zbiorników paliwowych,
 - 10) stany izolacji w sieci podstawowej i oświetleniowej powinny być zgodne z normą; w czasie inspekcji należy okazać:
 - a) aktualny MEGATEST,
 - b) protokół nastaw zabezpieczeń prądnic statkowych,
 - c) protokół nastaw automatyki statkowej,
 - d) atesty mierników elektrycznych.
2. Wyposażenie statku winno zapewnić bezpieczne odbycie podróży próbnej. Do zakresu wyposażenia statku należy:
- 1) zaopatrzenie w odpowiednią ilość bunkru, smarów, wody, urządzeń i materiałów technicznych oraz w komplet lin do cumowania i holowania,

- 2) magnetyczny kompas główny, posiadający oświetlenia awaryjne - kompensacji i określenia dewiacji kompasu należy dokonać nie później niż po wyjściu statku na redę.
- 3) wyposażenie statku w następujące środki ratunkowe:
 - a) łodzie ratunkowe i pneumatyczne tratwy ratunkowe w takiej ilości, aby tratwy te wraz z łodziami każdej burty zapewniały miejsce dla 100% osób znajdujących się na statku. Tratwy pneumatyczne winny zostać tak rozmieszczone, by można było je użyć z dowolnej burty. W przypadku, gdy statek wyposażony jest w urządzenia do wodowania pneumatycznych tratw ratunkowych tak skonstruowanych, że mogą być wodowane tylko z określonej burty, każda ilość miejsc znajdująca się w tych tratwach zaliczona je odpowiednio do burty, z której tratwy te mogą być opuszczone na wodę,
 - b) łódź ratowniczą, jeśli w warunkach eksploatacyjnych statek powinien być w nią wyposażony,
 - c) dodatkowe tratwy pneumatyczne tak ustawione, by można było je użyć z dowolnej burty o takiej łącznej pojemności, aby zapewniały miejsca dla 25% osób znajdujących się na statku z tym, że ilość tratw nie może być mniejsza niż 2,
 - d) statek, który z przyczyn konstrukcyjnych lub ze względu na jego charakter nie zostanie wyposażony w łodzie ratunkowe podczas eksploatacji, albo zamontowane łodzie ratunkowe nie będą mogły być z różnych przyczyn użyte podczas podróży próbnej, może być wyposażony tylko w pneumatyczne tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej dla pomieszczenia 150% osób znajdujących się na statku, przy czym ilość tratw nie może być mniejsza niż 2. W tym przypadku nie obowiązuje wyposażenie w tratwy pneumatyczne wymienione w lit. c),
 - e) statki, których jednostki ratunkowe są ustawione w miejscu oddalonym o więcej niż 100 m od dziobnicy lub rufy, niezależnie od tratw wyszczególnionych w lit. a), c), d), winny być wyposażone w dodatkową tratwę mogącą pomieścić co najmniej 6 osób ustawioną tak daleko w przedniej i drugą tak daleko w tylnej części statku, jak to jest praktycznie wykonalne,
 - f) jednostki ratunkowe powinny posiadać odpowiednie ważne atesty i świadectwa, a ich wyposażenie winno być zgodne z obowiązującymi przepisami.
 - g) każda łódź ratunkowa typu otwartego oraz każda łódź ratownicza winna być wyposażona w co najmniej 3 szt. ubrań ratunkowych lub 3 szt. środków ochrony cieplnej uznanego typu,
 - h) pneumatyczne tratwy ratunkowe winny być zamocowane zgodnie z wymogami, tzn. przy pomocy zwalniaka hydrostatycznego, haka odrzutnego i słabego ogniwa,
 - i) w okolicy zamocowania jednostek ratunkowych należy zamontować trapy (sztormtrapy) lub siatki umożliwiające szybkie zejście do jednostek ratunkowych znajdujących się na wodzie,
- 4) koła ratunkowe wraz z wyposażeniem w ilości zgodnej z wymogami Konwencji SOLAS - 74, jeśli statek w czasie eksploatacji będzie jej podlegał, lub zgodnie z wymaganiami przepisów wydanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku,
- 5) pasy ratunkowe dla każdej osoby znajdującej się na statku oraz dodatkowe pasy ratunkowe dla osób pełniących wachtę na mostku i w przedziale maszynowym,
- 6) co najmniej jeden transponder radarowy, jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien być w niego wyposażony,
- 7) radar - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien w niego być wyposażony,
- 8) odbiornik systemu NAVTEX - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien w niego być wyposażony,
- 9) satelitarną radiopławę awaryjną - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien w nią być wyposażony,
- 10) przenośne radiotelefony VHF do łączności dwukierunkowej,
- 11) odbiornik systemu GPS - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien być w te urządzenia wyposażony,
- 12) 12 czerwonych rakiet spadochronowych z aktualnym terminem ważności,

- 13) jeden komplet wyrzutni linki ratunkowej z aktualnym wyposażeniem pirotechnicznym, jeśli statek o długości 25 m i więcej odbywa próby w żegludze przybrzeżnej i na dalszych akwenach,
- 14) informacje dotyczące użycia i obsługi jednostek ratunkowych oraz sposobów zakładania ubrań ratunkowych i pasów ratunkowych, wywieszzone w pomieszczeniach ogólnych oraz korytarzach,
- 15) kompletne wyposażenie sygnałowo - nawigacyjne; latarnie sygnałowe - pozycyjne powinny spełniać wymagania międzynarodowej Konwencji COLREG - 72 oraz powinny posiadać ważne świadectwa,
- 16) komplet aktualnych map morskich i wydawnictw nawigacyjnych na zamierzony rejon prób,
- 17) apteczkę typu zatwierdzonego przez Portowego Inspektora Sanitarnego,
- 18) zestaw sprzętu awaryjnego przewidzianego dla danego statku,
- 19) wyraźne oznaczenie dróg ewakuacyjnych (ciągów ewakuacyjnych) na miejsca zbiórek i do wyjść awaryjnych.

§ 8. 1. W czasie podróży próbnej w obszarze morza A - 1 należy zapewnić łączność alarmową za pomocą stacjonarnego radiotelefonu VHF.

2. W czasie podróży próbnej w obszarze morza A - 2 należy zapewnić łączność alarmową za pomocą stacjonarnego radiotelefonu MF.

Rozdział III

Inne wymagania dotyczące bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego

§ 9. 1. Ilość załogi i jej kwalifikacje dla bezpiecznego odbycia podróży próbnej ustala Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku na wniosek dyrektora stoczni, zakładu remontowego lub armatora.

2. Wszystkie osoby biorące udział w podróży próbnej i nie będące członkami załogi, winny posiadać podstawowe przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych oraz w zakresie zapobiegania i zwalczania pożarów, udokumentowane odpowiednim zaświadczeniem.

3. Z obowiązku przeszkolenia, o którym mowa w ust. 2 zwolnione są osoby reprezentujące armatora oraz pracownicy instytucji klasyfikacyjnej, pod nadzorem, której statek był budowany, przebudowywany lub remontowany.

4. Przeszkolenie, o którym mowa w ust. 2 powinno być przeprowadzone przez uznane ośrodki szkoleniowe lub przez stoczniowe ośrodki szkoleniowe, uznane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku i według zatwierdzonego przez niego programu.

5. Niezależnie od wymogów określonych w ust. 1 i 2 w skład załogi winien wejść:

- 1) radiooperator GMDSS wyznaczony wyłącznie do obsługi urządzeń radiowych,
- 2) oficer pożarnictwa z odbytą praktyką morską co najmniej w ilości 24 miesięcy związanej z budową lub eksploatacją statku albo z walką z pożarami na statkach w portowych strażach pożarnych - wymóg ten dotyczy statków nowo zbudowanych i przebudowywanych o pojemności brutto 500 i powyżej.

§ 10. 1. Dla każdej łodzi ratunkowej i ratowniczej powinien być wyznaczony dowódca i jego zastępca. Dowódcą musi być oficer pokładowy lub osoba posiadająca świadectwo ratownika.

2. Łodzie ratunkowe muszą być obsadzone przez osoby posiadające świadectwo ratownika, których liczba dla każdej łodzi wynosi:

- 1) dwóch ratowników - przy dopuszczalnej ilości 41 osób w łodzi,
- 2) trzech ratowników - przy dopuszczalnej ilości od 42 do 61 osób w łodzi,
- 3) czterech ratowników - przy dopuszczalnej ilości od 62 do 85 osób w łodzi,
- 4) pięciu ratowników - przy dopuszczalnej ilości powyżej 85 osób w łodzi.

3. Na dowódcę każdej tratwy ratunkowej winna być wyznaczona osoba posiadająca świadectwo ratownika. Za zgodą Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku funkcję tę może pełnić osoba posiadająca świadectwo ukończenia przeszkolenia z indywidualnych technik ratunkowych.

4. Dla każdej łodzi motorowej winna być wyznaczona osoba posiadająca umiejętności w zakresie obsługi silnika spalinowego.

§ 11. 1. Przed udaniem się w podróż próbną winny być opracowane rozkłady alarmowe zgodnie z obowiązującymi w tym względzie przepisami (m.in. z uwzględnieniem obcokrajowców biorących udział w próbach) jak również winny być wyznaczone miejsca zbiórek.

2. Przed odcumowaniem statku w podróż próbną, winien być obowiązkowo przeprowadzony alarm próbny opuszczenia statku i przeciwpożarowy z udziałem wszystkich uczestników prób. Przeprowadzenie alarmów winno być odnotowane w dzienniku okrętowym.

§ 12. Przed udaniem się w podróż próbną wszelkie instrukcje dotyczące obsługi urządzeń statkowych powinny być wykonane w języku zrozumiałym dla załogi oraz pozostałych uczestników prób i rozmieszczone we właściwych miejscach.

§ 13. W zakresie ochrony środowiska morskiego statek nowobudowany winien spełniać następujące wymagania:

- 1) wody zaolejone i odpady olejowe winny być gromadzone na statku i po powrocie z prób zdane do urządzeń lądowych.
- 2) powinna być zapewniona możliwość gromadzenia ścieków na statku, które można zrzucić do morza po przekroczeniu odległości 12 Mm od lądu, przy zachowaniu następujących warunków:
 - a) statek musi płynąć z szybkością nie mniejszą niż 4 węzły,
 - b) zrzutu ścieków należy dokonywać w umiarkowanym tempie,
- 3) śmieci należy składować na statku w pojemnikach i po powrocie zdać je na ląd,
- 4) posiadać zestaw środków do usuwania rozlewu oleju na pokładzie i zespół ludzi przeszkolony do jego obsługi.

§ 14. 1. W czasie poruszania się po obszarze nawigacyjnym portu ilość holowników przydzielona do pomocy w manewrowaniu, powinna być dla bezpieczeństwa ruchu statku dostosowana do jego wielkości, właściwości, stanu technicznego statku oraz warunków atmosferycznych i do lokalnych warunków nawigacyjnych.

2. Postanowienia ust. 1 nie mogą naruszać obowiązujących przepisów portowych.

Rozdział IV **Przepisy końcowe**

§ 15. W czasie podróży próbnych statków rybackich użycie włoka lub innych narzędzi połowowych wymaga każdorazowo zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku oraz właściwego inspektoratu ochrony rybołówstwa morskiego.

§ 16. 1. W podróży próbnej powinny uczestniczyć tylko osoby niezbędne do przeprowadzenia prób oraz związane z zabezpieczeniem technicznym statku.

2. Zabrania się zabierania w podróż próbną osób nieletnich.

§ 17. W uzasadnionych przypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku może odstąpić od dopełnienia niektórych wymagań niniejszego zarządzenia, jeśli nie zostaną naruszone względy bezpieczeństwa żeglugi, bądź też może niektóre wymagania zastrzyć.

§ 18. Traci moc zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 2 marca 1998 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne (Dz. Urz. Woj. Słupskiego Nr 8, poz. 23 i Dz. Urz. Woj. Koszalińskiego Nr 8, poz. 49).

§ 19. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2003 r. i podlega opublikowaniu w Dziennikach Urzędowych Województw Pomorskiego i Zachodniopomorskiego.

**DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO
W SŁUPSKU**

Andrzej Szczotkowski

Poz. 681

**UCHWAŁA NR VI/33/03
Rady Gminy w Dygowie
z dnia 7 kwietnia 2003 r.**

w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Dygowo.

Na podstawie art. 3 ust. 1, art. 18 ust. 2 pkt 1 oraz art. 22 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591; z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 214, poz. 1806), Rada Gminy w Dygowie uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się Statut Gminy Dygowo w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Tracą moc:

- uchwała Nr VII/53/99 Rady Gminy w Dygowie z dnia 29 czerwca 1999 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Dygowo (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego Nr 33, poz. 572).
- uchwała Nr XVIII/153/00 Rady Gminy w Dygowie z dnia 28 grudnia 2000 r. w sprawie zmiany Statutu Gminy Dygowo (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego Nr 6/2001, poz. 78).
- uchwała Nr XXII/193/01 Rady Gminy w Dygowie z dnia 29 sierpnia 2001 r. w sprawie zmiany Statutu Gminy Dygowo (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego Nr 41, poz. 956).

§ 3. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

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

PRZEWODNICZĄCY RADY

Antoni Bernatowicz