

Rozdział VI

Pilotaż

§ 81.

1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są:

1) statki oraz zestawy pchane lub holowane o długości całkowitej powyżej 90 m zawijające do portu Świnoujście, z zastrzeżeniem pkt 8 i 9;

2) statki oraz zestawy pchane lub holowane o długości całkowitej powyżej 75 m zawijające do portów innych niż Świnoujście;

3) statki, bez względu na długość, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności statki, o których mowa w § 21 ust. 1;

4) statki przewożące ładunki niebezpieczne, zanieczyszczające lub nieodgazowane po ich przewozie;

5) statki pasażerskie podczas przewozu pasażerów, z wyjątkiem statków pasażerskich żeglugi śródlądowej na odcinku Trasa Zamkowa – Bulwar Chrobrego w porcie Szczecin;

6) statki wymagające asysty holowniczej;

7) statki wchodzące na doki lub wychodzące z nich - w zakresie manewrów wykonywanych na akwenach stoczniowych;

8) statki o długości całkowitej powyżej 75 m, które nie posiadają sprawnego steru strumieniowego lub napędu azymutalnego umożliwiających bezpieczne manewrowanie i cumowanie jednostki;

9) statki o długości całkowitej powyżej 75 m zawijające do portów w czasie obowiązywania restrykcji lodowych;

10) statki, których kapitanowie nie posiadają znajomości języka polskiego lub języka angielskiego w zakresie standardowych zwrotów porozumiewania się na morzu oraz znajomości Przepisów portowych,

1a. Zaleca się korzystanie z usług pilota kapitanom statków niepodlegających obowiązkowemu pilotażowi, którzy po raz pierwszy wchodzą/wychodzą do/z portów: Świnoujście, Szczecin, Police oraz portów Zalewu Szczecińskiego.

2. Zasady i warunki uzyskania zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

3. Kapitan portu może nakazać każdemu statkowi korzystanie z usług pilota, jeżeli uzna, że wymagają tego warunki bezpieczeństwa żeglugi.

§ 82.

Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota powinien, zgodnie z wymaganiami systemu meldunkowego, powiadomić o tym kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

§ 83.

1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego kwalifikacje i uprawnienia zawodowe określone w odrębnych przepisach.

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.

3. Kapitan portu może zezwolić na pilotowanie przez oficera Polskiej Marynarki Wojennej okrętu wojennego o obcej przynależności państwowej, wchodzącego i wychodzącego z portu Świnoujście, jeżeli długość całkowita okrętu nie przekracza 85 m.

§ 84.

Pilot w trakcie wykonywania czynności pilotowych, obowiązany jest stosować się do wymagań obowiązującego systemu meldunkowego dla pilotowanego statku oraz każdorazowo na żądanie kapitanatu portu lub VTS, udzielać wymaganych informacji.

§ 85.

1. Zamówienia pilota dokonuje kapitan statku lub jego upoważniony przedstawiciel w stacji pilotów:

- 1) dla statków wchodzących do portu - co najmniej na 4 godziny przed obsadzeniem statku pilotem;
- 2) dla statków wychodzących z portu - co najmniej na 2 godziny przed spodziewanym wyjściem statku.

2. 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-2N, Pilot-2E albo Pilot-3, zgodnie z rejonami określonymi w § 86;
- 6) dane holowników przeznaczonych do obsługi statku;
- 7) wszelkie informacje na temat miejsca i sposobu cumowania statku.

3. Pilot przed udaniem się na statek obowiązany jest zapoznać się z:

- 1) aktualną sytuacją dotyczącą ruchu innych statków;
- 2) aktualnymi ostrzeżeniami nawigacyjnymi;
- 3) z lokalizacjami prac hydrotechnicznych na torze wodnym Świnoujście - Szczecin oraz w portach Świnoujście, Szczecin i Police;
- 4) zmianami w oznakowaniu nawigacyjnym;
- 5) aktualną i prognozowaną sytuacją hydrometeorologiczną.

4. Jeżeli według opinii pilota wyznaczonego do obsługi statku okoliczności uzasadniają użycie większej ilości holowników niż określono w § 99 ust. 1, jest on zobowiązany powiadomić o tym kapitana statku, a o ostatecznej decyzji kapitana statku poinformować kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje.

5. Przepisy ust. 1, 2 i 4, nie mają zastosowania do statku niezobowiązanego do korzystania z usług pilota.

§ 86.

1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe od wyznaczonego miejsca obsadzenia pilotem do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

2. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe od następujących miejsc ich obsadzania:

- 1) "Pilot-3" - przy pławie "N2", dla statków z zanurzeniem powyżej 11,0 m do 13,2 m, płynących od strony Zatoki Pomorskiej;
- 2) "Pilot-2N" - na pozycji oddalonej około 1 Mm na północ od pary staw "11-12", dla statków z zanurzeniem w zakresie od 7,0 m do 11,0 m, płynących z kierunków północnych na Zatoce Pomorskiej;
- 3) Pilot-2E" - na pozycji oddalonej około 0,5 Mm od wschodniej granicy obszaru VTS, przy południowej granicy kotwicowiska 2A, dla statków z zanurzeniem ponad 7,0 m, płynących z kierunków wschodnich na Zatoce Pomorskiej;
- 4) "Pilot-1" - na pozycji oddalonej około 0,5 Mm na południe od pary pław "13-14", dla statków z zanurzeniem poniżej 7,0 m, płynących od strony Zatoki Pomorskiej;
- 5) od miejsca postoju statków na kotwicowiskach;
- 6) przy pławie TW-1 w rejonie II Bramy Torowej, dla statków płynących od strony granicy Rzeczypospolitej Polskiej na Zalewie Szczecińskim.

3. W warunkach nadmiernego falowania dla danego typu i wielkości obsługiwanego statku, z zastrzeżeniem § 11 ust. 1 i 2 oraz § 27 ust. 1 pkt 2 lit. f, pilot może obsadzić statek lub zejść ze statku w innym miejscu niż określone w ust. 2, jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi statku oraz nie będzie powodować utrudnień w ruchu innych jednostek.

4. Przepis ust. 3 nie ma zastosowania do:

- 1) statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, o których mowa w § 50 ust. 1;
- 2) statków o zanurzeniu większym niż 7,5 m;
- 3) statków o zanurzeniu większym niż 4,5 m, wchodzących do portu Świnoujście w porze nocnej.

5. Pilot, który zamierza obsadzić statek w innym miejscu niż określone w ust. 2, z przyczyny określonej w ust. 3, może tego dokonać tylko za zgodą kapitana obsadzanego statku, uzyskaną przed osiągnięciem przez statek pozycji określonej w ust. 2 oraz ma obowiązek:

- 1) zapoznać kapitana statku z warunkami żeglugi na danym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństw nawigacyjnych i ruchu innych jednostek;
- 2) udzielić kapitanowi statku wszelkich informacji koniecznych dla bezpiecznej żeglugi statkiem;
- 3) powiadomić VTS o powodach i pozycji obsadzenia statku;
- 4) rozpocząć udzielanie kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku ze statku pilotowego, od pozycji "Pilot-1".

6. Pilot, który zamierza zejść ze statku w innym miejscu niż określone w ust. 2, z przyczyny określonej w ust. 3, może tego dokonać tylko za zgodą kapitana obsadzanego statku oraz ma obowiązek:

- 1) zapoznać kapitana statku z warunkami żeglugi na danym obszarze ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństw nawigacyjnych i ruchu innych jednostek;
- 2) udzielić kapitanowi statku wszelkich informacji koniecznych dla bezpiecznej żeglugi statkiem;
- 3) powiadomić VTS o powodach i pozycji zejścia ze statku;
- 4) kontynuować usługę pilotową ze statku pilotowego do czasu osiągnięcia przez statek pozycji pary pław "15-16".

7. Pilot na statku wychodzącym w morze, przed zejściem ze statku zobowiązany jest powiadomić VTS o zamiarze opuszczenia statku. W przypadku, gdy torem podejściowym do Świnoujścia nawiguje zbiornikowiec LNG wchodzący do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, VTS może nakazać przedłużenie pełnienia usługi pilotowej do czasu bezpiecznego minięcia zbiornikowca lub do wskazanego miejsca.

8. Przepisy ust. 1-6, nie mają zastosowania do statku niezobowiązanego do korzystania z usług pilota.

§ 87.

1. Obowiązkowej zmianie pilotów podlegają:

- 1) statki o długości całkowitej powyżej 140 m, które przybywają z portu Szczecin lub portu morskiego Police i cumują w porcie Świnoujście oraz statki o długości całkowitej powyżej 100 m, które przybywają z portu Szczecin lub portu morskiego Police i cumują w Basenach Bałtyckim, Atlantyckim oraz Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu;
- 2) statki o długości całkowitej powyżej 140 m wchodzące i wychodzące z portu Szczecin;

- 3) statki o długości całkowitej powyżej 150 m wchodzące i wychodzące z portu morskiego Police;
 - 4) statki odcumowujące ze Świnoujścia i udające się do Szczecina lub Polic, o ile długość całkowita statku przekracza 160 m lub zanurzenie statku jest większe niż 9,00 m oraz statki o długości całkowitej powyżej 100 m odcumowujące z Basenów Bałtyckiego, Atlantyckiego oraz Morskiej Stoczni Remontowej i udające się do Szczecina lub Polic.
2. Kapitan portu może rozszerzyć obowiązek zmiany pilotów na inne statki niż wymienione w ust. 1 pkt 2 i 3).
 3. Miejsce zmiany pilotów ustala się na 2,0 Mm od miejsca zacumowania/odcumowania.

§ 88.

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

§ 89.

1. Pilot obowiązany jest odmówić wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałyby to naruszenie przepisów portowych, albo że statek nie jest zdatny do żeglugi.
2. O każdym przypadku odmowy wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, podając przyczynę odmowy i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.
3. Pilot, każdorazowo przed wejściem na statek, jest zobowiązany odczytać aktualne zanurzenie statku i przekazać wartość odczytu służbie dyżurnej kapitanatu portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, albo powiadomić właściwą służbę o braku możliwości dokonania odczytu.
- 3a. Pilot powinien informować kapitana statku o warunkach nawigacyjnych oraz o przepisach obowiązujących w danym porcie i na torach wodnych, a także sam przestrzegać przepisów związanych z bezpieczeństwem morskim.
4. Pilot wykonujący czynności pilotowe na statku o zanurzeniu większym niż 11,0 m oraz zbiornikowcu LNG, winien wykorzystywać pilotowy system nawigacyjny do dokładnego pozycjonowania statku.
5. Pilot wykonujący czynności pilotowe na zbiornikowcu LNG winien spełniać niezbędne dla tego typu statku wymogi kwalifikacyjne określone w odrębnych przepisach.
6. Po obsadzeniu zbiornikowca LNG, pilot obowiązany jest do sprawdzenia wraz z kapitanem statku elementów wyposażenia mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

§ 90.

Statek, który w myśl przepisów niniejszego zarządzenia obowiązany jest do korzystania z usług pilota, może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju lub sposób cumowania, o ile kapitan statku uzyska w kapitanacie portu lub VTS, tam gdzie system ten obowiązuje, informacje o dostępności danego akwenu, warunków hydrometeorologicznych, a podczas manewrów na nabrzeżu pozostaje obłożona minimum jedna cumą.

§ 91.

1. W czasie sztormu szef pilotów lub osoba przez niego wyznaczona podejmuje decyzję o wstrzymaniu wychodzenia w morze statków pilotowych, o czym dyspozytor stacji

powiadania pisemnie, drogą elektroniczną lub faksem, VTS Świnoujście oraz VTS Szczecin.

2. W przypadku wstrzymania wychodzenia statków pilotowych w morze, wszystkie statki zamierzające wyjść z portu lub wejść do portu, winny być o tym powiadomione przez:

- 1) dyspozytora stacji pilotów podczas zamawiania pilota;
- 2) właściwy kapitanat portu lub VTS.

3. W przypadku dysponowania wolnym miejscem przy nabrzeżu, na wniosek kapitana statku, który nie decyduje się na wyjście z portu bez pilota w warunkach sztormowych, użytkownik nabrzeża obowiązany jest udostępnić nabrzeże do zacumowania statku w celu oczekiwania na poprawę pogody. Warunki postoju określa użytkownik nabrzeża.

§ 92.

Dokowania, wydokowania oraz wodowania statków wykonywane są przez pilota wyznaczonego przez szefa pilotów.