



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Olsztyn, dnia 23 czerwca 2005 r.

Nr 78

TREŚĆ:

Poz.:

ZARZĄDZENIA:

- 1100** - Nr 12 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 czerwca 2005 r. Przepisy portowe..... 4511
- 1101** - Nr 165 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 15 czerwca 2005 r. w sprawie ogłoszenia rejestru Domów Pomocy Społecznej, mających siedzibę na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego..... 4537
- 1102** - Nr 166 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 15 czerwca 2005 r. w sprawie dokonania wykreślenia z rejestru Domów Pomocy Społecznej, mających siedzibę na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego. .. 4540

DECYZJE PREZESA URZĘDU REGULACJI ENERGETYKI:

- 1103** - Nr OGD-4210-14(15)/2005/572/III/SK z dnia 16 czerwca 2005 r..... 4540
- 1104** - Nr OGD-4210-1(17)/2005/429/III/AP z dnia 17 czerwca 2005 r..... 4546

OBWIESZCZENIE:

- 1105** - Komisarza Wyborczego w Elblągu z dnia 14 czerwca 2005 r. w sprawie wyników wyborów uzupełniających do rad gmin przeprowadzonych w dniu 12 czerwca 2005 r. 4553

1100

ZARZĄDZENIE Nr 12

Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
z dnia 14 czerwca 2005 r.

Przepisy portowe

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (j.t. z 2003 r. Dz. U. Nr 153, poz. 1502, z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703) oraz art. 37 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1936, Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895, Nr 93, poz. 899 i Nr 273, poz. 2703) zarządza się, co następuje:

Część I Przepisy ogólne

Rozdział I Przepisy wstępne

§ 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 Gdyni.

§ 2. 1. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani, kotwicowisk

położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwiczowiska z wodami portowymi.

2. 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 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 wymagania określone w instrukcjach bezpiecznej obsługi i instrukcjach technologicznych.

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

§ 6. W rozumieniu niniejszego zarządzenia poniższe określenia oznaczają:

- 1) „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);
- 2) „Konwencja MARPOL 73/78” - przepisy międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu 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);
- 3) „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 1986 r. Nr 35, poz. 177);
- 4) „IMDG Code” - międzynarodowy kod przewozu materiałów niebezpiecznych w formie opakowanej drogą morską, wydany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;
- 5) „BC Code” - międzynarodowy kod bezpiecznego ładowania i przewozu ładunków masowych oraz koncentratów drogą morską;
- 6) „IGC Code” - międzynarodowy kodeks gazowców;
- 7) „IBC Code” - międzynarodowy kodeks chemikaliowców;
- 8) „obszar portu morskiego” - obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym, zwany dalej portem oraz zewnętrzny obszar wodny, zwany dalej redą;
- 9) „kotwiczowisko” - obszar wodny wyznaczony jako miejsce oczekiwania statku na wejście do portu;

- 10) „tor wodny” - część drogi wodnej o określonej głębokości odpowiednio oznakowanej i opublikowanej w wydawnictwach nawigacyjnych;
- 11) „armator” oznacza armatora w rozumieniu Prawidła 1.2 Rozdziału IX konwencji SOLAS;
- 12) „urządzenia portowe” - wszelkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji portu lub dla użytku ogólnego;
- 13) „użytkownicy” - osoby fizyczne, prawne lub jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej, władające nieruchomościami jak właściciel, współwłaściciel, użytkownik wieczysty lub posiadające nieruchomości w zarządzie trwałym, użytkowaniu albo władające nieruchomością na podstawie innego tytułu prawnego;
- 14) „towary i substancje niebezpieczne”:
 - towary niebezpieczne według IMDG Code, nie będące częścią wyposażenia statku,
 - niebezpieczne substancje ciekłe określone w Rozdziale 17 Kodeksu IBC,
 - gazy ciekłe określone w Rozdziale 19 Kodeksu IGC,
 - substancje stałe, o których mowa w Załączniku B Kodeksu BC, także towary, co do przewozu których określono odpowiednie warunki zgodnie z paragrafem 1.1.3 Kodeksu IBC lub paragrafem 1.1.6 Kodeksu IGC,
- 15) „łatwopalne substancje niebezpieczne” - substancje niebezpieczne, których temperatura zapłonu wynosi 60°C i poniżej według próby w tyglu zamkniętym;
- 16) „substancje zanieczyszczające”:
 - oleje określone w Załączniku I do Konwencji MARPOL,
 - szkodliwe substancje płynne określone w Załączniku II do Konwencji MARPOL,
 - substancje szkodliwe określone w Załączniku III do Konwencji MARPOL,
- 17) system kontrolno-informacyjny dla Portów Polskich (Polish Harbours Information and Control System) zwany dalej systemem PHICS - elektroniczny system zbierania i gromadzenia informacji o statkach przewożących pasażerów lub ładunki niebezpieczne.

§ 7. 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.

§ 8. 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 z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w zakresie ochrony środowiska i utrzymania czystości na obszarach portowych sprawuje także Główny Inspektor Ochrony Środowiska Urzędu Morskiego w Gdyni.

§ 9. 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:

- 1) jeżeli dotyczy to ruchu statków - przez podanie komunikatu na kanale roboczym UKF kapitanatu portu;
- 2) 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 pkt 2, na użytkownikach urządzeń portowych ciąży obowiązek wykonania i rozmieszczenia odpowiednich tablic informacyjnych i znaków ostrzegawczych.

4. Użytkownik mający zamiar ograniczyć lub zamknąć ruch na obszarze portu powinien uzyskać zgodę kapitana portu.

§ 10. 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.

§ 11. 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.

§ 12. 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.

§ 13. 1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie zagrożeniom życia i zdrowia ludzkiego, środowiska naturalnego, niebezpieczeństwem 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.

§ 14. 1. Za przestrzeganie przepisów portowych odpowiedzialny jest użytkownik obszaru portu morskiego.

2. Za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku odpowiedzialny jest kapitan (kierownik) statku.

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

§ 15. 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.

§ 16. 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:

- 1) światło błyskowe niebieskie, widoczne dookoła widnokręgu,
- 2) dodatkowo w dzień flagę służbową według ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

§ 17. Statki przewożące towary niebezpieczne klasy I według IMDG Code albo łatwopalne substancje niebezpieczne luzem, lub nieodgazowane po ich przewiozie powinny oprócz świateł i znaków, przewidzianych w m.p.z.z.m. pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:

- 1) światło czerwone, widoczne dookoła widnokręgu,
- 2) dodatkowo w dzień flagę „B” według międzynarodowego kodu sygnałowego.

§ 18. 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.

§ 19. 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 światel określonych w ust. 1.

3. Urządzenie statku wystające poza jego burtę 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.

5. 1. Na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, stosuje się następujące sygnały ostrzegawcze:

1) w nocy: czerwone światło,

2) w dzień: czerwony walec.

2. O zastosowaniu sygnałów, o których mowa w ust. 1, powiadamia się kapitanat portu.

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

§ 21. Statek, na którym wybuchł pożar niezależnie od powiadomienia kapitanatu portu i straży pożarnej obowiązany jest nadawać sygnał złożony z dźwięków dwóch krótkich i jednego długiego (.-) powtarzanych z przerwami nie większymi niż jedna minuta nadawany przy pomocy syreny, gwizdka albo bucza, lub nieprzerwanie bić w dzwon okrętowy. Sygnały powinny być nadawane do chwili przybycia jednostki straży pożarnej.

§ 22. W określonych niżej sytuacjach statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

1) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (.-.);

2) dla wezwania holownika: dwa długie, dwa krótkie (--.);

3) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (.-.);

4) żądanie zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (.-.);

5) żądanie zmniejszenia szybkości holowania: cztery krótkie (....);

6) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, dwa długie, jeden krótki (.-.);

7) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (-...);

8) dla wezwania o włączenie UKF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (-.).

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

§ 24. 1. Statek, który zamierza przeciąć tor wodny, powinien ustąpić z drogi statkowi, który nawiguje na torze wodnym.

2. Obracanie statku w obszarze portu morskiego można wykonywać wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych (na obrotnicach). W uzasadnionych przypadkach kapitanat portu może wyrazić zgodę na wykonanie obracania w innym miejscu.

§ 25. 1. Statek wchodzący lub wychodzący z portu powinien mieć kotwice gotowe do rzucenia.

2. Zabrania się rzucania i włóczenia kotwic w miejscach przebiegu kabli, rurociągów podwodnych oraz umocnień dna w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia wytyczonej tablicami ostrzegawczymi.

§ 26. 1. Miejsce kotwiczenia statku wyznacza kapitanat portu.

2. Kotwiczenie statku poza kotwiczowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.

3. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.

4. Kotwiczenie, postój w dryfie oraz inne formy blokowania torów wodnych z wyjątkiem sytuacji awaryjnych są zabronione.

5. 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. Statek taki powinien opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym, gdy tylko stanie się to wykonalne.

6. 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.

7. Pogłębiarki, 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 światła błyskowe.

8. Prace wymienione w ust. 6 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitana portu. Kapitanat portu powinien być informowany na bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz przebiegu prac i ich zakończeniu.

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

§ 28. 1. Zabrania się:

1) przesuwania pław nawigacyjnych, beczek cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego;

2) manewrowania statkiem w sposób mogący spowodować przesunięcie lub uszkodzenie urządzeń oznakowania nawigacyjnego, o których mowa w pkt 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.

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

§ 30. 1. Zespoły holownicze, w skład których wchodzi obiekty holowane o długości powyżej 50 m 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 kapitanatu 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.

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

§ 32. 1. Statek nie może wejść do portu bez zezwolenia kapitana portu, jeżeli istnieje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, a w szczególności gdy:

- 1) przewozi towary niebezpieczne według IMDG Code, albo substancje niebezpieczne lub zanieczyszczające luzem, bądź jest nieodgazowany po ich przewozie;
- 2) holuje wraki;
- 3) posiada przecieki kadłuba albo na którym w czasie podróży miał miejsce pożar;
- 4) jest nadmiernie przegłębiony lub wykazuje niebezpieczny przechył;
- 5) z powodu doznanych uszkodzeń spowodować może zanieczyszczenie środowiska;
- 6) nie posiada świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinien je posiadać.

2. Wymienione w ust. 1 statki powinny przed przybyciem na redę (kotwiczowisko) zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

3. Wprowadzenie/wyprowadzenie do portu/z portu jednostek pływających, których parametry kadłuba

przekraczają parametry kadłuba statku charakterystycznego (parametry największego statku, który zgodnie z projektem może być obsługiwany przy stanowisku cumowniczym) dla danego stanowiska cumowniczego w aspekcie nośności budowli hydrotechnicznej, jej wyposażenia w urządzenia cumownicze i odbojowe, o zanurzeniu większym niż ustalono w Atlasie dopuszczalnych zanurzeń oraz jednostek pływających, których gabaryty przekraczają wartości przyjęte powszechnie jako przeciętne może w uzasadnionych przypadkach nastąpić wyłącznie za zgodą i na warunkach określonych przez kapitana portu. Obowiązek powyższy dotyczy również zmiany miejsca postoju statku podczas pobytu w porcie.

§ 33. 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

§ 34. Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pilotażu trasowego i portowego.

§ 35. 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.

§ 36. 1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o długości 50 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:

- 1) statków przewożących ładunki niebezpieczne określone w § 17 oraz nieodgazowanych po ich przewozie;
- 2) statków przeładowanych lub nadmiernie przegłębionych, bądź wykazujących niebezpieczny przechył;
- 3) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie środowiska;
- 4) statków pasażerskich.

3. Kapitan portu może zwolnić na czas określony 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 na czas określony 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.

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

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

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

§ 39. 1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub do tego celu przystosowanymi.

2. W warunkach zalodzenia 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.

4. Podczas wchodzenia i schodzenia ze statku pilot obowiązany jest posiadać na sobie kamizelkę ratunkową.

§ 40. 1. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałoby 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 kapitanat portu.

§ 41. 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.

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

§ 43. 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

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

§ 45. 1. Kapitan portu może zwolnić statek na określony czas lub akwen portu od obowiązku korzystania z usług holowniczych lub zezwolić na użycie mniejszej liczby holowników niż określono w części II 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.

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

§ 47. 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.

§ 48. 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. Asystę holowniczą statków bez własnego napędu określają przepisy (część II).

3. Każdy zespół holowniczy powinien posiadać kierownika tego zespołu.

§ 49. 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.

§ 50. 1. Statki o długości 70 m i więcej przewożące ładunki niebezpieczne, określone w § 17, obowiązane są korzystać z usług holowniczych:

- 1) na wejściu do portu - od redy do zacumowania wewnątrz portu,
- 2) na wyjściu z portu - od odcumowania do redy,
- 3) 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.

§ 51. 1. Statki będące w budowie, remoncie, statki - magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne, lub nieodgazowane po ich przewożeniu 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

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

§ 53. 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.

§ 54. Na cumach muszą być założone tarcze przeciw szczurom.

§ 55. 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.

§ 56. 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 odstęp do wskazanych granic.

§ 57. 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:

1) w dzień: dwiema flagami czerwonymi,

2) 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. 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny być zawsze w odpowiednim czasie opuszczone albo usunięte stosownie do poleceń kapitana portu przy zbliżaniu się innego statku.

§ 58. Cumy obce mogą być zdejmowane tylko w razie pilnej potrzeby, 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.

§ 59. 1. Liczbę 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 200,00
odcumowanie	1 - 2	2 - 4	5
zacunowanie	2 - 3	3 - 5	6

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

Rozdział VI

Porządek postoju statków Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków

§ 60. 1. Kapitan statku zmierzającego do portu polskiego obowiązany jest przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie:

1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem statku, lub,

2) najpóźniej w momencie, gdy statek opuszcza poprzedni port - jeśli podróż trwa krócej niż 24 godziny, lub,

3) niezwłocznie jeśli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży.

2. Kapitan (kierownik) statku po przybyciu na redę powinien zgłosić do kapitanatu portu drogą radiotelefoniczną następujące dane:

- 1) nazwę statku, sygnał wywoławczy oraz numer IMO;
- 2) długość całkowitą statku, szerokość oraz zanurzenie;
- 3) tonaż statku zgodnie z Międzynarodowym Świadectwem Pomiarowym Londyn 69 (International Tonnage Certificate 69);
- 4) rodzaj i ilość ładunku, w tym ładunki niebezpieczne, zanieczyszczające;
- 5) upoważnionego agenta;
- 6) ostatni port zawinięcia.

3. 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 oraz informacje o ładunkach niebezpiecznych/zanieczyszczających na formularzu określonym w załączniku Nr 3 do zarządzenia.

4. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej na żądanie kapitana portu należy przedłożyć oryginały dokumentów: certyfikat okrętowy, międzynarodowe świadectwo pomiarowe, certyfikaty bezpieczeństwa, linii ładunkowych, Certyfikat MARPOL, certyfikat zabezpieczenia finansowego, listę załogi i pasażerów, manifest ładunkowy.

5. Kapitan portu ma prawo zatrzymać dokumenty bezpieczeństwa statku na czas jego postoju w porcie.

§ 61. 1. Wyjście statku z portu dozwolone jest 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 - wg wzoru określonego w załączniku Nr 2 do zarządzenia, odpis manifestu towarów zabranych z portu, informację o ładunkach niebezpiecznych na formularzu określonym w załączniku Nr 3 do zarządzenia oraz listę pasażerów na formularzu określonym w załączniku Nr 4 do zarządzenia. Dokumenty te powinny być złożone w kapitanacie portu nie później niż 30 minut po odcumowaniu statku, o ile przepisy części II 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.

4. Po wyjściu z portu kapitan statku, lub jego przedstawiciel składa kapitanowi portu formularz ewidencyjny zawierający informacje o ładunku i

pasażerach znajdujących się na pokładzie, pisemnie w sposób przyjęty dla potwierdzenia skutecznego doręczenia formularza lub za pomocą poczty elektronicznej.

§ 62. 1. Z obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia oraz uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu zwolnione są:

- 1) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Urzędu Celnego, Urzędu Morskiego;
- 2) polskie statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej;
- 3) statki obsługi portowej w żegludze krajowej;
- 4) polskie statki sportowe w żegludze krajowej, z wyjątkiem statków, z których prowadzone jest przeszukiwanie wraków statków lub płetwonurkowanie sportowe (rekreacyjne);
- 5) kutry i łodzie rybackie w żegludze krajowej.

2. Statki, o których mowa 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.

4. Postanowienia ust. 1 mają zastosowanie jeżeli przepisy szczegółowe części II niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.

§ 63. 1. Wyjście statku z portu lub przystani przeznaczonych dla postoju jednostek sportowych na przeszukiwanie wraków statków lub płetwonurkowanie sportowe (rekreacyjne) dozwolone jest dopiero po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu, na zgłoszeniu wyjścia wg wzoru, określonego w odrębnych przepisach.

2. Przedstawione zgłoszenie powinno być zgodne z wydanym przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni pozwoleniem na przeszukiwanie wraku statku lub płetwonurkowanie sportowe (rekreacyjne).

3. Kapitanaty portów zobowiązane są prowadzić rejestr wejść i wyjść statków prowadzących płetwonurkowania sportowe (rekreacyjne).

4. W rejestrze wejść/wyjść statków w celu płetwonurkowania sportowego (rekreacyjnego) należy wpisać: datę wyjścia/ powrotu, nazwę statku i organizatora nurkowań, nazwisko i imię osoby kierującej nurkowaniem oraz liczbę osób zgłoszonych do nurkowania.

§ 64. 1. Zabrania się wyjścia z portu:

- 1) statkom przeładowanym przy nabrzeżu lub wykazującym niebezpieczny przechył, przegłębienie, do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania;

- 2) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną na podstawie dokumentów bezpieczeństwa;
- 3) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa;
- 4) statkom, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi;
- 5) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny lub na polecenie kapitanatu portu;
- 6) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną;
- 7) statkom, które nie zdały w porcie nieczystości, o których mowa w § 91 ust. 3-6, o ile taki obowiązek wynika z przepisów o ochronie środowiska;
- 8) 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, wystawionym przez właściwą instytucję klasyfikacyjną, stwierdzającym, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywrócić.

§ 65. 1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek ma obowiązek przygotować miejsce postoju dla statku.

2. 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:

1) w dzień: pomarańczowej chorągiewki o wymiarach 50 cm x 50 cm,

2) w nocy: pomarańczowego światła.

3. Nabrzeże wyłączone 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.

4. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.

5. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów, falochronów i innych urządzeń portowych oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika i Kapitanatu Portu.

6. 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.

7. W szczególnych przypadkach kapitanat portu może wyznaczyć miejsce postoju statku z pominięciem trybu określonego w ust. 2.

8. Bez zgody kapitanatu portu statki nie mogą być zacumowane w taki sposób by wystawały poza obrys linii cumowniczej nabrzeża.

§ 66. 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.

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

§ 68. 1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie 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.

§ 69. 1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być odpowiedniej konstrukcji, oporczone dwustronnie i zabezpieczone siatką ochronną oraz posiadać uznanie instytucji klasyfikacyjnej.

2. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapek 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 wyłączenie pomosty obustronnie oporczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką ochronną.

4. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozоровane 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.

§ 70. 1. Jakielwiek części konstrukcji lub urządzenia przeładunkowe statku nie mogą utrudniać swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burt statku.

2. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu, łańcuch kotwiczny powinien być poluzowany tak, aby zwisał 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.

§ 71. 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 i 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.

§ 72. 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 po uzyskaniu zgody kapitanatu 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, nastuch 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:

1) w dzień: flagę "C" według międzynarodowego kodu sygnałowego, a pod nią w odległości nie mniejszej niż 0,5 m stożek skierowany wierzchołkiem do góry;

2) 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.

§ 73. 1. Remonty statku na redzie lub w porcie lub wykonywanie wszelkich innych prac pożarowo niebezpiecznych na statku w porcie, z wyjątkiem nabrzeży stoczniowych, mogą być wykonywane wyłącznie za zezwoleniem kapitana portu.

2. Wykonywanie prac remontowych niebezpiecznych pożarowo lub innych prac niebezpiecznych pożarowo na statku stojącym w porcie może się odbyć po spełnieniu następujących warunków:

a) uzyskaniu zgody właściciela lub użytkownika nabrzeża, przy którym stoi statek z określeniem warunków przeprowadzenia tych prac,

b) sporządzeniu protokołu ustalenia warunków bezpieczeństwa pożarowego podczas wykonywania prac pożarowo niebezpiecznych na statku, uzyskaniu zgody kapitana portu.

3. Prace remontowe niebezpieczne pożarowo lub inne prace niebezpieczne pożarowo na statku należy prowadzić zgodnie z warunkami zawartymi w Instrukcji zabezpieczenia przeciwpożarowego prac niebezpiecznych pożarowo wykonywanych na statkach remontowanych na terenach administrowanych przez poszczególne zarządy portów.

§ 74. Dokonywanie fumigacji dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek poddany fumigacji powinien podnieść sygnał "VE" według Międzynarodowego Kodu Sygnałowego (MKS).

§ 75. 1. Odprawy statków w miejscu postoju regulują odrębne przepisy.

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

§ 76. 1. Ratownictwo 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 zdarzeń, o których mowa w ust. 1, należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i straż pożarną.

3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje kapitan portu.

§ 77. 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 wydobycie, a kosztami obciążyć właściciela na podstawie odrębnych przepisów.

§ 78. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków, jeden z nich zatonął, to drugi z nich powinien stosować się do poleceń kapitana portu.

Rozdział VIII

Przeładunek i składowanie

§ 79. 1. Przeładunek towarów w obrocie morskim powinien odbywać się w miejscach do tego przeznaczonych.

2. Przeładunek towarów na redzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitana portu i w miejscach wyraźnie wskazanych.

§ 80. 1. Przeładunek powinien być zabezpieczony przed przesypywaniem 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.

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

§ 82. 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 nieodpowiadającego 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.

§ 83. 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 2 m. Odstęp pomiędzy składowanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi powinien wynosić co najmniej 1,5 m.

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 1,20 m 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.

§ 84. 1. Transport, przeładunek i składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

2. Służby dyspozytorskie portu powinny awizować kapitanowi portu wprowadzenie na tereny portowe ładunków niebezpiecznych i zanieczyszczających najpóźniej na 24 godziny przed ich zamierzonym wprowadzeniem. Na wprowadzenie na tereny portowe materiałów niebezpiecznych klasy 1, 6.2 i 7 wymagana jest zgoda kapitana portu.

Rozdział IX

Utrzymanie porządku i ochrona środowiska

§ 85. 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 Gdyni.

§ 86. 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 Gdyni.

2. Tablice ostrzegawcze powinny być odpowiednio utrzymane i czytelne oraz oświetlone od zachodu do wschodu słońca i w warunkach ograniczonej widzialności.

3. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych spoczywa na użytkowniku chronionego urządzenia.

4. W wyjątkowych wypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni może zwolnić z obowiązku oznakowania trasy kabli, rurociągów itp.

§ 87. 1. Podmiot zarządzający portem zobowiązany jest zapewnić statkom zawijającym do portu dostęp do portowych urządzeń odbioru odpadów w miejscu postoju statku lub w innym miejscu lokalizacji.

2. Usługi odbioru i zagospodarowania odpadów ze statków na obszarze portu mogą być wykonywane tylko zgodnie z procedurami określonymi w portowym planie gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków.

3. Odbiór odpadów i resztek ładunkowych ze statków powinien odbywać się bez nieuzasadnionego zatrzymywania statku w porcie.

§ 88. 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.

§ 89. 1. Nieczystości powinny być składane do odpowiednich pojemników.

2. Pojemniki na nieczystości powinny oznakowane i być szczelnie zamykane. Nieczystości winny być segregowane.

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.

§ 90. 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.

§ 91. 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 Gdyni 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:

1) do pojemników ustawionych na nabrzeżach portowych;

2) 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. Przedsiębiorcy zajmujący się odbiorem, składowaniem i zagospodarowaniem odpadów ze statków oraz ich transportem zobowiązani są poinformować w formie pisemnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o podjęciu i prowadzeniu tej działalności na obszarze portu oraz okazać odpowiednie zezwolenie, wymagane w tym zakresie na podstawie odrębnych przepisów.

9. Zabrania się stosowania środków innych niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

10. Tryb uzyskiwania zwolnień z każdorazowego zdawania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych regulują odrębne przepisy.

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

§ 93. 1. Urobek uzyskany przy pogłębianiu akwenów portowych powinien być wywieziony na miejsce przewidziane w umowie o wykonanie robót czerpalnych, a

w razie braku postanowień umownych, na wysypiska lub pola refulacyjne wskazane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

2. Usunięcie do morza urobku uzyskanego przy pogłębianiu akwenów portowych może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 94. 1. Przed rozpoczęciem przeładunku produktów ropopochodnych 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. Wymagania obowiązujące przy przeładunkach substancji chemicznych luzem, lżejszych od wody i nierozpuszczalnych w wodzie winny być określone w instrukcji technologicznej i uzgodnione z kapitanem portu.

3. Wymagania obowiązujące przy przeładunkach niebezpiecznych substancji luzem winny być określone w instrukcji technologicznej.

4. W uzasadnionych przypadkach, kiedy rozstawienie zapory przeciwolejowej jest utrudnione bądź niemożliwe albo ilość transferowanego oleju lub substancji chemicznej jest mniejsza niż 2 000 ton, kapitan portu może na wniosek przeładowcy wyrazić jednorazową lub czasową zgodę na asystę jednostki z zaporą gotową do rozstawienia a w przypadku bunkrowania statku odstąpić od tego wymogu na wniosek armatora. Odpowiedzialność za pełną gotowość jednostki do podjęcia działań ponosi przeładowca a podczas operacji bunkrowania armator statku.

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. 5 i 6, należy zgłosić do kapitanatu portu.

§ 95. 1. Złomowanie statków na obszarze portu dozwolone jest tylko za zezwoleniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

2. Tryb wydawania zezwoleń na wykonywanie czynności określonej w ust. 1 określają odrębne przepisy.

§ 96. 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) splukiwania nadbudówek i pokładów statków;
- 5) chodzenia lub jeżdżenia po lodzie;
- 6) przebywania osób w stanie nietrzeźwości;
- 7) kąpielii i nurkowań;
- 8) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje.

§ 97. 1. Zabrania się bez zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni:

- 1) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np. kabli, rurociągów wodnokanalizacyjnych i gazowych;
- 2) przetrzymywania jednostek wycofanych z eksploatacji;
- 3) ustawiania pali do cumowania na wodzie i lądzie;
- 4) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach;
- 5) urządzania stałych lub ruchomych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych;
- 6) rozmieszczania plakatów i reklam w portach, w których Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wykonuje uprawnienia podmiotu zarządzającego;
- 7) wykonywania prac podwodnych.

2. Wniosek o zezwolenie w sprawach określonych w ust. 1 powinien zawierać przewidziane prawem dokumenty.

§ 98. 1. Zabrania się bez zgody Kapitana Portu:

- 1) zatapiania doków;
- 2) wodowania statków;
- 3) dostawiania statku do burty statku stojącego przy nabrzeżu;
- 4) wypompowywania balastów;
- 5) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu;
- 6) wydobywania przedmiotów zatopionych;
- 7) rozpinania lub suszenia sieci rybackich;
- 8) łowienia ryb;
- 9) urządzania imprez sportowych oraz rozrywkowych na wodzie;

- 10) uprawiania sportu wioślarskiego;
- 11) opuszczania na wodę łodzi ze statków;
- 12) piaskowania, skrobania lub malowania zewnętrznej części kadłuba statku bez właściwego zabezpieczenia tych prac w aspekcie ochrony środowiska;
- 13) pozostawiania urządzeń przeładunkowych wystających na wodę poza obrys statku.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt 6 nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 77 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 kotwiczowiska, o ile przepisy szczegółowe części II zarządzenia nie stanowią inaczej.

§ 99. 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 200 m 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 wpadnięciem do wody.

§ 100. 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:

- 1) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 50 m wzdłuż całego nabrzeża i umocniony pas dna został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne;
- 2) plan batymetryczny w skali 1:1000 zaakceptowany przez Urząd Morski w Gdyni lub Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej;
- 3) badanie sonarowe stwierdzające, że w pasie od osi toru do nabrzeża lub krawędzi umocnienia dna na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych;
- 4) świadectwo rodzaju i stanu technicznego pólów cumowniczych.

3. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe pomiary batymetryczne i badania czystości dna akwenów przylegających do nabrzeży i przystani portowych niezbędne do ich bieżącej eksploatacji.

Częstotliwość i zakres pomiarów batymetrycznych i badań określają przepisy prawa budowlanego.

4. Kapitan portu może zobowiązać użytkownika do przeprowadzenia prac, o których mowa w ust. 3, ze zwiększoną częstotliwością i w większym zakresie niż to wynika z przepisów prawa budowlanego, o ile tego będą wymagały względy bezpieczeństwa żeglugi.

5. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymania w należytym 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 dodatkowe

Rozdział I

Przepisy dodatkowe dla portu Gdańsk

§ 101. 1. Statki powinny poruszać się z szybkością bezpieczną nie większą niż:

- 1) na redzie - 7 węzłów;
- 2) w Kanale Portowym, na Leniwcie i Martwej Wiśle oraz w Porcie Północnym:
 - a) dla statków o długości poniżej 50m. i zanurzeniu nie przekraczającym 3,0 m - 7 węzłów;
 - b) dla innych statków - 6 węzłów;
 - c) dla zespołów holowniczych - 4 węzły;
- 3) na Motławie od Haka Polskiego począwszy w górę rzeki - 4 węzły.

2. Ograniczenia szybkości określone w ust. 1 nie mają zastosowania do statków służby państwowej w czasie wykonywania zadań statutowych.

3. Kapitan portu może zezwolić statkom na przekroczenie ustalonych szybkości jeżeli jest to konieczne dla wykonania prawidłowych manewrów lub jeżeli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości technicznych statku. W zezwoleniu określa akwenty, na których statek może się poruszać z większą szybkością.

§ 102. 1. Do portu Gdańsk statek nie może wejść/wyjść bez zezwolenia kapitanatu portu.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy holowników i statków pilotowych zajętych czynnościami z wprowadzeniem i wyprowadzeniem statków.

3. W celu uzyskania zezwolenia na wejście/wyjście do portu statek powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu i podać swoją nazwę, banderę, długość, szerokość, zanurzenie, rodzaj ładunku oraz inne dane wskazane przez kapitanat portu.

4. Zezwolenie na wejście/wyjście kapitanat portu udziela przy użyciu środków łączności. Podstawowym środkiem łączności jest UKF kanał 14.

5. Wszystkie statki wchodzące/wychodzące na akwen Wisły Śmiałej oraz do przystani Sopot Moło obowiązane są do uzyskania zezwolenia kapitanatu portu.

§ 103. 1. Poruszanie się statków sportowych w porcie Gdańsk od wejścia głównego do mostu Zielonego, Stągiewnego, Kolejowego oraz w Porcie Północnym jest dopuszczalne po uzyskaniu zgody kapitana portu. Zgodę na wejście/wyjście można uzyskać drogą radiową na kanale 14 UKF lub telefonicznie.

2. Zgodę na poruszanie się jednostek pod żaglami mogą uzyskać wyłącznie statki wyposażone w UKF - kanał 14.

§ 104. 1. W porcie Gdańsk statki obowiązane są korzystać z asysty holowniczej jak następuje:

1) w Nowym Porcie,

a) jednego holownika:

- statki o długości od 85 do 120 m (włącznie) albo o zanurzeniu większym niż 6 m,
- statki o długości 70 m lub większej albo o zanurzeniu większym niż 5m jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Leniwkę od Haka Polskiego do Mostu Siennickiego,
- statki o długości 70 m lub większej zmierzające do Basenu Ostrawica IV,
- statki o długości 65 m lub większej albo o zanurzeniu większym niż 3,5 m. jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Starą Mottawę do mostu przy Zielonej Bramie,
- zbiornikowce o długości od 70 do 100 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie,
- statki wchodzące lub wychodzące do/z basenu Władysława IV, powinny posługiwać się pomocą holowniczą wynikającą z przepisów dodatkowych powiększoną o jeden holownik,

b) dwóch holowników:

- statki o długości od 120 m do 160 m włącznie,
- zbiornikowce o długości od 100 do 140 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem, bądź nieodgazowane po ich przewozie,

c) trzech holowników:

- statki o długości 160-200 m,
- zbiornikowce o długości 140 do 180 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem, bądź nieodgazowane po ich przewozie,

d) czterech holowników:

- statki o długości od 200-225 m,
- zbiornikowce o długości powyżej 180 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem, nieodgazowane po ich przewozie,

2) w Porcie Północnym,

a) jednego holownika:

- statki o długości 90-130 m,

- zbiornikowce o długości od 70 do 110 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie,
- statki o mniejszej długości lub mniejszym zanurzeniu niż określone w lit. a na polecenie kapitana portu,

b) dwóch holowników:

- statki o długości od 130-180 m,
- zbiornikowce o długości od 110 do 160 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie,

c) trzech holowników:

- statki o długości 180-240 m,
- zbiornikowce o długości od 160 do 220 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie,

d) czterech holowników:

- statki o długości 240-300 m,
- zbiornikowce o długości od 220 do 300 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem bądź nieodgazowane po ich przewozie.

§ 105. 1. Statki bez własnego napędu obowiązane są korzystać z asysty holowniczej jak następuje:

1) w Nowym Porcie:

a) jednego holownika,

- statki o długości do 50 m (włącznie),

b) dwóch holowników,

- statki o długości powyżej 50m do 120 m (włącznie),

c) o jeden holownik więcej niż wskazano w § 104 ust. 1 lit. b, c, d,

2) w Porcie Północnym:

a) jednego holownika,

- statki o długości do 50 m (włącznie),

b) dwóch holowników,

- statki o długości powyżej 50m do 130 m włącznie,

c) o jeden holownik więcej niż ustalono w § 104 pkt 2 lit. b, c, d.

2. Ilość holowników i niezbędne warunki holowania dla statków trudnych do manewrowania określa każdorazowo kapitan portu.

§ 106. Ilość holowników i niezbędne warunki holowania dla statków uszkodzonych i nietypowych

(wraki), duże pontony, doki itp. ustala każdorazowo kapitan portu.

§ 107. 1. Statki, które ze względu na swoją wielkość, dla bezpiecznego wejścia/wyjścia do/z portu, powinny być holowane na torach podejściowych, mogą być wprowadzane (wyprowadzane z portu), wyłącznie wtedy, gdy stan morza pozwala na pracę holowników na holach. Powyższy przepis obowiązuje na wodach Gdańska, Nowego Portu i Portu Północnego.

2. Statki o długości 70 m. i większej przewożące ładunki w klasie 1 Kodu IMDG oraz wszelkie ładunki ropopochodne lub gazy ciekłe luzem zobowiązane są do korzystania na torach podejściowych i wodach wewnątrz portowych z efektywnej pomocy nie mniej niż jednego holownika.

3. Dopuszcza się możliwość rzucenia holu podczas wykonywania manewru cumowania o ile kapitan i pilot uznają ten manewr za bezpieczny i poprawiający warunki cumowania jednostki.

§ 108. Jednostkom cumującym do nabrzeży, przy których występują ograniczenia bezpiecznego manewrowania kapitan portu może nakazać posłużenie się większą ilością holowników niż określono w zarządzeniu. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może nakazać posłużenie się pomocą holowniczą statkom o długości innej niż określono w § 104.

§ 109. Statki zobowiązane do korzystania z pomocy holowników powinny cumować (odcumować) od nabrzeży równoległe przy ograniczeniu używania własnych środków napędu.

§ 110. 1. Przy cumowaniu statku o długości 130 m lub większej oraz o długości 85 m lub większej przy sile wiatru ponad 5^B należy użyć motorówki cumowniczej. Właściwości motorówki cumowniczej winny zapewniać bezpieczne i profesjonalne wykonywanie usługi.

2. Przy cumowaniu (odcumowaniu) do dalb należy używać motorówki cumowniczej bez względu na długość statku i siłę wiatru.

3. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa żeglugi ilość cumowniczków i motorówek cumowniczych ustala kapitan portu.

§ 111. 1. Do portu Gdańsk mogą wchodzić zasadniczo statki o niżej podanych gabarytach:

- 1) do Nowego Portu - statki o długości do 225 m (włącznie) i zanurzeniu do 10,20m przy średnim stanie wody;
- 2) do Portu Północnego z wyłączeniem stanowiska „T” statki o długości do 300 m (włącznie) i zanurzeniu do 15,0 m przy średnim stanie wody;
- 3) przy stanowisku „T” mogą być obsługiwane statki o długości do 350 m (włącznie) i zanurzeniu do 15,0 m przy średnim stanie wody, na warunkach określonych w „Atlasie dopuszczalnych zanurzeń”;
- 4) jednostki pływające, których gabaryt szerokości lub wysokości przekracza wartości przyjęte powszechnie jako przeciętne, są traktowane jako jednostki ponadgabarytowe.

2. Wprowadzanie/wyprowadzenie statków o gabarytach większych niż określono w ust. 1 pkt 1 i 2 może w uzasadnionych przypadkach nastąpić za zgodą i na warunkach określonych przez kapitana portu. Powyższe warunki obowiązują w trakcie wszystkich zmian miejsca postoju podczas pobytu w porcie. Maksymalna długość jednostki ponadgabarytowej obsługiwanej w Gdańsku Nowym Porcie, nie może przekraczać 280 m.

3. W przypadku wprowadzenia/wyprowadzenia statków o gabarytach większych niż określono w ust. 1 pkt 1 i 2 oraz wymienionych w ust. 1 pkt 4, kapitan portu może nakazać usunięcie statków zacumowanych przy nabrzeżu na trasie holowania na koszt zainteresowanego.

§ 112. Ustalenia zawarte w "Atlasie dopuszczalnych zanurzeń" łącznie z poprawkami wprowadzonymi przez kapitana portu są obowiązujące. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może odstąpić od zawartych w "Atlasie dopuszczalnych zanurzeń" ograniczeń.

§ 113. Instrukcje bezpiecznej obsługi obowiązujące na bazach przeładunkowych powinny być przestrzegane, a ustalenia wynikające z list kontrolnych: ład-statek, statek-ład w pełni realizowane.

§ 114. 1. Do korzystania z usług pilota zobowiązane są statki o długości 50 m i większej z wyłączeniem akwenu określonego w § 115.

2. Zbiornikowce o długości przekraczającej 200 m lub zanurzeniu większym niż 13 m przewożące ładunki ropopochodne, chemiczne lub gazy ciekłe luzem obowiązane są do korzystania z usług 2 pilotów.

3. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może odstąpić od powyższego wymogu.

§ 115. 1. Do korzystania z usług pilota w ujściu Wisły Śmiałej (Górki Zachodnie) i na akwenu Martwej Wisły zobowiązane są wszystkie statki o długości 40 m i większej.

2. Zespoły holownicze mające zamiar uprawiać żeglugę na akwenu, o którym mowa w ust. 1, mogą to czynić po uzyskaniu zgody kapitana portu.

§ 116. 1. Statki wchodzące do Gdańska-Nowego Portu winny być obsadzone przez pilota w odległości 0,4 Mm na SW od pławy NP.

2. Statki wchodzące do Portu Północnego winny być obsadzone przez pilota w odległości 0,4 Mm na W od pławy PP.

3. Statki wychodzący z portu powinny zdawać pilota odpowiednio w miejscach określonych w ust. 1 lub ust. 2.

4. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może odstąpić od zasad określonych w ust. 1-3.

§ 117. 1. W porcie Gdańsk zabrania się cumowania burta w burtę statków i pływających urządzeń portowych bez zgody kapitana portu.

2. W przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem żeglugi lub porządkiem portowym kapitan portu może nakazać usunięcie jednostki cumującej do burty innej jednostki na koszt cumującego do burty.

§ 118. Zaopatrywanie jednostek w paliwo napędowe (bunkrowanie) na obszarze redy bez uzyskania każdorazowo zgody kapitana portu jest zabronione.

Rozdział II

Przepisy dodatkowe dla portu Gdynia

§ 119. 1. Statki powinny poruszać się z bezpieczną szybkością nie większą jednak niż:

- 1) na redzie - 7 węzłów,
- 2) na pozostałym obszarze:
 - a) statki o długości do 50 m włącznie - 5 węzłów,
 - b) statki o długości większej niż 50 m - 4 węzły.

2. Kapitan portu może zezwolić statkom na przekroczenie szybkości ustalonych w ust. 1 jeżeli jest to konieczne dla wykonywania prawidłowych manewrów lub jeżeli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości manewrowych statków.

3. Ograniczenia szybkości określone w ust. 1 nie mają zastosowania do statków służby państwowej w czasie wykonywania zadań statutowych.

§ 120. 1. Statek nie może wejść/wyjść z portu bez zgody kapitanatu portu.

2. W celu uzyskania zezwolenia na wejście/ wyjście do/z portu statek powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu i podać swoją nazwę, banderę, długość, szerokość, zanurzenie, rodzaj ładunku oraz inne dane wskazane przez kapitanat portu.

3. Zezwolenie na wejście/wyjście kapitanat portu udziela przy użyciu radiowych środków łączności - kanał 12 UKF.

4. Postanowienia ust. 1 nie dotyczą holowników i statków pilotowych zajętych czynnościami związanymi z wprowadzaniem i wyprowadzaniem statków oraz statków sportowych wchodzących do Basenu Żeglarskiego.

§ 121. 1. Poruszanie się statków sportowych po akwenach portu Gdynia jest dopuszczalne po uzgodnieniu z kapitanem portu.

2. Jednostki sportowe poruszające się po akwenach portowych winny posiadać napęd mechaniczny w pogotowiu i stałą łączność radiową (kanał 12 UKF) chyba, że postanowienia kapitanatu portu stanowią inaczej .

3. Statki o pojemności brutto powyżej 200 poruszające się po redzie portu powinny utrzymywać minimalną odległość od falochronów 500 m, a statki o pojemności brutto poniżej 200, odległość - 200 m.

§ 122. Zabrania się cumowania burta w burtę statków i pływających urządzeń portowych przy:

- 1) Nabrzeżu Fińskim;
- 2) Nabrzeżu Polskim - odcinek 250 m, licząc od Nabrzeża Fińskiego do pachoła Nr 14;
- 3) w Basenie Nr V na przeciwległych nabrzeżach;

4) nabrzeżach Południowym i Gościnnym w Stoczni Marynarki Wojennej;

5) nabrzeżach Islandzkim i Wendy.

§ 123. Ruch statków o długości powyżej 150 m w Kanale Południowym dopuszczalny jest przy spełnieniu następujących warunków:

- 1) siła wiatru: z kierunków W do 5^B (włącznie), z kierunków E do 3^B (włącznie);
- 2) przy nabrzeżach Wendy i Islandzkim nie mogą stać jednostki o szerokości większej niż 10 m;
- 3) przy wyprowadzaniu/wprowadzaniu statków do Nabrzeża Śląskiego powinien być wolny odcinek Nabrzeża Wendy na długości 100 m licząc od narożnika z nabrzeżem Śląskim.

§ 124. Każdorazowo należy uzgodnić z kapitanem portu warunki manewrowania dla statków:

- 1) o długości większej niż 200 m;
- 2) wychodzących na próby morskie;
- 3) wchodzących do / wychodzących z suchych doków;
- 4) z uszkodzonymi kadłubami;
- 5) nietypowych obiektów pływających takich jak: wraki, duże pontony, doki pływające.

§ 125. Ogranicza się wielkość statków cumujących do nabrzeży Śląskiego i Angielskiego w Basenie II do 250 m długości i 35 m szerokości.

§ 126. Postój statków przy falochronie głównym jest zabroniony z wyjątkiem stanowiska B.P.P.P., przy którym mogą cumować statki o długości od 100 m do 210 m i DWT do 35 000.

§ 127. Na dalbie dewiacyjnej mogą określać dewiację statki o długości maksymalnej 30 m i maksymalnej mocy maszyn 500 H.P.

§ 128. 1. Statki wchodzące /wychodzące do/ z portu Gdynia obowiązane są korzystać z pomocy co najmniej:

- 1) jednego holownika:
 - a) statki o długości od 90 m do 130 m,
 - b) statki wymienione w § 17 o długości od 70 m do 110 m,
 - c) statki bez napędu do długości 50 m,
- 2) dwóch holowników:
 - a) statki o długości powyżej 130m do 170 m,
 - b) statki wymienione w § 17 o długości powyżej 110 m do 150 m,
 - c) statki i urządzenia pływające bez własnego napędu i trudne do manewrowania o długości powyżej 50 m do 130 m,
- 3) trzech holowników:
 - a) statki o długości powyżej 170 m,

- b) statki i urządzenia pływające bez własnego napędu o długości powyżej 130 m,
- c) statki wymienione w § 17 o długości większej niż 150 m.

2. Ilość holowników oraz warunki bezpiecznego holowania przy wprowadzaniu/wyprowadzaniu do/ z portu nietypowych obiektów pływających (wraki, duże pontony, doki itp.) oraz statków z uszkodzonymi kadłubami każdorazowo ustala kapitan portu.

3. Statki zobowiązane do korzystania z pomocy holowników powinny cumować/odcumować do/od nabrzeża równolegle przy ograniczeniu używania własnych środków napędowych.

§ 129. 1. Do korzystania z usług pilota zobowiązane są statki o długości 60 m i większej.

2. Statki z ładunkiem niebezpiecznym lub statki o zanurzeniu większym niż 9 m winny być obsadzone przez pilota przy pławie GD lub na właściwym kotwiczowisku.

3. Statki o mniejszym zanurzeniu winny być obsadzone najpóźniej na torze podejściowym przed bramką G-1 - G-2.

4. Obsadzanie statku przez pilota w miejscach innych niż określono w ust. 1 i 2 wymaga zgody kapitana portu.

5. Pilot może zejść ze statku wychodzącego z portu po minięciu bramki G-1 - G-2.

6. Wcześniejsze zejście pilota uzasadnione aktualnym stanem pogody może nastąpić za zgodą kapitana portu i kapitana statku pilotowanego.

§ 130. 1. Przy cumowaniu/odcumowaniu do dalb lub beczek cumowniczych należy używać motorówki cumowniczej.

2. Decyzja o użyciu motorówki cumowniczej przy cumowaniu statków do nabrzeży i innych urządzeń portowych należy do kapitana/kierownika statku lub pilota.

§ 131. Na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, stosuje się następujące sygnały ostrzegawcze:

- 1) w nocy: czerwone światło,
- 2) w dzień: czerwony walec.

O zastosowaniu tych sygnałów należy powiadomić kapitanat portu.

§ 132. 1. Basen Żeglarski jest dostępny dla jednostek sportowych o długości do 20 m i zanurzeniu do 3,2 m przy średnim stanie wody.

2. Statki sportowe w żegludze krajowej zobowiązane są przed każdym wyjściem i natychmiast po każdym wejściu do portu powiadomić Marinę Gdynia.

§ 133. Ustalenia zawarte w "Atlasie dopuszczalnych zanurzeń" łącznie z poprawkami wprowadzonymi przez kapitana portu są obowiązujące. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może odstąpić od zawartych w "Atlasie dopuszczalnych zanurzeń" ograniczeń.

Rozdział III

Przepisy dodatkowe dla portu Elbląg

§ 134. 1. Statki powinny poruszać się z szybkością bezpieczną, nie większą niż:

- 1) na rzece Elbląg od prawego światła wejściowego /latarnia zielona/, do mijanki Batorowo (6,0 km) - 4 węzły;
- 2) na pozostałym odcinku rzeki do 17,0 km;
 - a) statki obsługi portowej - 4 węzły,
 - b) inne statki i zespoły holownicze - 3 węzły.

2. Ograniczenia szybkości określone w ust. 1 nie mają zastosowania do statków służby państwowej w czasie wykonywania zadań statutowych.

3. Kapitanat portu może zezwolić statkom na przekroczenie szybkości, o której mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne dla wykonania prawidłowych manewrów lub jeżeli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości technicznych statku.

4. Przy mijaniu stacji pomp, kolektorów zrzutowych oczyszczalni miejskiej oraz punktów poboru wody, statki powinny poruszać się z prędkością minimalną, gwarantującą możliwość prawidłowego sterowania.

5. Kapitan portu może nakazać ograniczenie szybkości, której mowa w ust. 1, w przypadkach szczególnych celem zapewnienia bezpieczeństwa w porcie.

§ 135. 1. Statki podążające do Portu Elbląg po minięciu stawy „ELBLĄG” powinny nawiązać łączność z kapitanatem portu na kanale 71 UKF celem uzyskania zezwolenia na wejście na rzekę Elbląg.

2. Statki wchodzące do portu z Zalewu Wiślanego i wychodzące na Zalew Wiślany obowiązane są meldować do kapitanatu portu trawers prawego i lewego światła wejściowego (PGW, LGW), mijanki Batorowo i przejście mostu pontonowego w Nowakowie.

3. Maksymalna ilość jednostek wchodzących lub wychodzących w konwoju - dwie. W szczególnych przypadkach kapitan portu w zależności od warunków pogodowych i sytuacji żeglugowych (siła i kierunek wiatru, stan wody, wielkości i zdolności manewrowe jednostki) może zmienić tę ilość.

4. Statek nie może opuścić portu bez zgody kapitanatu portu.

5. Postanowienia ust. 1, 2 nie dotyczą:

- 1) statków pilotowych i holowników wykonujących czynności związane z wprowadzeniem i wprowadzeniem statków;
- 2) statków sportowych.

6. Statki sportowe poruszające się po akwenu portowym powinny posiadać napęd mechaniczny i stałą łączność radiową na kanale 71 UKF chyba że postanowienia kapitanatu portu stanowią inaczej.

7. Statki sportowe poruszające się po akwenu portowym mają obowiązek ustąpienia drogi statkom wchodzącym /wychodzącym do/ z portu Elbląg.

8. Kluby żeglarstwa morskiego obowiązane są prowadzić rejestry wejść i wyjść statków sportowych i udostępnić je na żądanie funkcjonariuszy kapitanatu portu.

§ 136. 1. Statki wchodzące do portu od strony Kanału Jagiellońskiego mają obowiązek zgłoszenia się przed wejściem na rzekę Elbląg do kapitanatu portu w celu uzyskania zezwolenia na wejście. Kapitanat portu udziela zezwolenia drogą radiową na kanale 71 UKF.

2. Statki wychodzące z portu przez Kanał Jagielloński obowiązane są również zameldować moment wejścia do kanału.

§ 137. 1. Ustala się następujące miejsca mijania statków wchodzących i wychodzących na rzece Elbląg:

- 1) mijanka na 6 km rzeki Elbląg na wysokości nabrzeża w Batorowie,
- 2) obrotnica na 12,5 km rzeki Elbląg, (na wysokości wejścia do Kanału Jagiellońskiego),
- 3) obrotnica na 14 km rzeki Elbląg.

2. Statki zbliżające się do mostu pontonowego w Nowakowie obowiązane są nawigować ze szczególną ostrożnością.

§ 138. 1. Statki wchodzące do portu z Zalewu Wiślanego zobowiązane do korzystania z usług pilota obsadzone są przez pilota przy pławie 6/ELB.

2. Pilot może zejść ze statku wychodzącego z portu po minięciu prawej główki wejściowej (PGW-latarnia zielona).

3. W uzasadnionych przypadkach (warunki pogodowe) kapitanat portu może wyznaczyć inne miejsce obsadzenia statku przez pilota i jego zejścia ze statku.

4. Zasady korzystania z usług pilota określają odrębne przepisy.

§ 139. 1. Statki wchodzące/wychodzące do/z portu Elbląg o długości powyżej 70 m obowiązane są korzystać z pomocy holownika.

2. Przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu nietypowych obiektów pływających (duże pontony z ładunkami ponadgabarytowymi, statki uszkodzone) ilość holowników i sposób asysty holowniczej każdorazowo określa kapitan portu.

§ 140. 1. Zabrania się cumowania burta w burtę więcej niż dwóch statków bez zgody kapitana portu.

2. Statki cumujące w porcie mogą o własnych siłach przeciągać się wzdłuż nabrzeża na odległość nie większą niż długość statku.

3. W uzasadnionych przypadkach kapitanat portu może zezwolić na cumowanie statków do dalb na obrotnicy portowej (14 km rzeki).

4. Postój statków poza wyznaczonymi miejscami cumowania jest zabroniony.

Rozdział IV

Przepisy dodatkowe dla portu Władysławowo

§ 141. Pod pojęciem „kotwiczowisko” Władysławowo należy rozumieć akwen o promieniu 1 Mm zatoczony z głowicy falochronu północnego portu Władysławowo na „W” od zachodniej krawędzi toru podejścia do portu.

§ 142. 1. Wielkość statków wchodzących do portu Władysławowo nie może przekraczać 70 m długości i 4 m zanurzenia. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody i może ulec czasowym ograniczeniom.

2. Kapitanat portu, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, może, po wskazaniu szczegółowych warunków wykonania manewrów, zezwolić na wejście do portu statkom o parametrach większych niż określonym w ust. 1.

3. Pilotaż odbywa się w porze dziennej od świtu do zmierzchu (po zmierzchu wymaga zgody kapitana portu). Statki awizowane do Władysławowa powinny podać ETA do kapitanatu i właściwej stacji pilotowej na 24 godziny przed przybyciem na redę. Zgłaszanie zapotrzebowania na pilota składa się drogą radiową lub telefoniczną na dwie godziny przed planowanym przybyciem na redę. W trudnych warunkach hydrometeorologicznych pilotowanie może być prowadzone z jednostki pilotowej za zgodą kapitana portu.

4. Kapitan portu może zwolnić kapitana statku z obowiązku korzystania z usług pilota, w przypadku gdy kapitan statku legitymuje się co najmniej pięciokrotnym wejściem do portu, w asyście pilota.

§ 143. 1. Do portu Władysławowo statek nie może wejść/wyjść bez zezwolenia kapitanatu portu wydanego za pomocą radiowych środków łączności UKF-kanał 10.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy jednostek nie posiadających radiowych środków łączności przypisanych w wyposażeniu, wówczas ma zastosowanie § 62 ust. 2 przepisów portowych.

3. Wszystkie jednostki pływające „w drodze” znajdujące się na akwenu portu i kotwiczowiska posiadające na wyposażeniu radiotelefony UKF powinny prowadzić stały nasłuch na kanale 10.

4. Kutry rybackie oraz inne jednostki pływające stale bazujące w porcie Władysławowo powinny zajmować wyznaczone miejsca na postój zgodnie z planem postoju opracowanym przez użytkownika portu uzgodnionego z kapitanatem.

5. Przy rejestracji statku na port macierzysty Władysławowo, jego właściciel powinien uzyskać akceptację kapitana portu.

6. O imprezach odbywających się w granicach portu i przystani rybackich znajdujących się we właściwości terytorialnej kapitanatu Władysławowo organizator winien zawiadomić kapitana portu i uzyskać jego akceptację.

7. Przed wyjściem kutra łodzi rybackiej kapitan (kierownik) łodzi rybackiej obowiązany jest złożyć zgłoszenie wyjścia ze wskazaniem rejonu przewidzianego połowu, ilości załogi przewidywanego czasu powrotu do portu, a przy zmianie portu planowanego zejścia powiadomienia służby dyżurnej bosmanatu.

Rozdział V

Przepisy dodatkowe dla Portu Hel

§ 144. Statki wchodzące/wychodzące z portu Hel i z portu Jastarnia są obowiązane do uzyskania zgody kapitana portu Hel. Dyżur całodobowy pełnią: bosmanat portu Hel (UKF kanał 10) i bosmanat portu Jastarnia (UKF-kanał-10).

§ 145. Do portu Hel mogą wchodzić statki, których długość nie przekracza 80 m i zanurzenia 6,0 m. Warunki te mają zastosowanie, gdy występuje średni stan wody. Do portu Jastarnia mogą wchodzić statki, których długość nie przekracza 60m i zanurzenia 3,8 m w warunkach, gdy w porcie występuje średni stan wody.

§ 146. Dla statków o długości całkowitej większej niż 50 m pilotaż jest obowiązkowy. Pozostałe warunki wejścia związane z bezpieczeństwem żeglugi określa kapitan portu.

§ 147. Na torze podejściowym i w porcie statki są obowiązane poruszać się z bezpieczną prędkością, nie większą niż 5 węzłów.

§ 148. W porcie Hel i w porcie Jastarnia, z zastrzeżeniem postanowień § 5 i § 7, obowiązuje zakaz używania sterów strumieniowych oraz przeprowadzania prób na uwięzi.

§ 149. Kapitan portu może wydać zgodę na użycie sterów strumieniowych, jeśli jest to uzasadnione względami bezpiecznego manewrowania i cumowania.

§ 150. W uzasadnionych przypadkach za zgodą kapitana portu mogą być przeprowadzone próby na uwięzi na wniosek właściciela nabrzeża.

Część III

Przepisy końcowe

§ 151. W zarządzeniu Nr 15 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 1 grudnia 2003 r. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 160, poz. 3266, Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego Nr 188, poz. 2276) wprowadza się następujące zmiany:

w § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. 1. Obowiązek i warunki korzystania z usług pilota przez statki na obszarze właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni określają przepisy portowe.

2. Zwalnia się z pilotażu obowiązującego na wodach morskich administrowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni:

- 1) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, służby celnej, urzędu morskiego, polskiej służby SAR,
- 2) statki żeglugi śródlądowej, inne niż pasażerskie oraz przewożące ładunki niebezpieczne lub ciecze łatwopalne albo nieodgazowane po ich przewożeniu, których kapitanowie posiadają patent uprawniający do żeglugi po wodach morskich, wydany na podstawie przepisów o kwalifikacjach załóg w żegludzie śródlądowej albo posiadają dyplom oficera pokładowego statku morskiego”.

§ 152. 1. Traci moc zarządzenie porządkowe Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 18 lipca 2000 r. przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 78, poz. 474, z 2000 r. Nr 66, poz. 1028 i Nr 160, poz. 3266 oraz z 2005 r. Nr 8, poz. 44, Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego Nr 46, poz. 638, z 2003 r. Nr 55, poz. 804 i Nr 188, poz. 2276 oraz z 2004 r. Nr 197, poz. 2838).

2. Traci moc zarządzenie Nr 20 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie wprowadzenia wzorów formularzy (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2005 r. Nr 3, poz. 43, Nr 12, poz. 256, Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego Nr 197, poz. 2837, z 2005 r. Nr 8, poz. 178).

§ 153. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dziennikach Urzędowych Województwa Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego.

DYREKTOR
Urzędu Morskiego w Gdyni
Igor Jagniszczak

Załącznik Nr 1 do Zarządzenia Nr 12
Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
z dnia 12 czerwca 2005r.

WZÓR

ZGŁOSZENIE OGÓLNE
IMO GENERAL DECLARATION

		<input type="checkbox"/> Przybycie / Arrival	<input type="checkbox"/> Wyjście / Departure
1. Nazwa i rodzaj statku / Name and description of ship		2. Port przybycia / wyjścia Port of arrival/departure	
3. Data-czas przybycia/wyjścia Date-time of arrival/departure			
4. Bandera / Nationality of ship	5. Nazwisko kapitana / Name of master	6. Port skąd przybył / port przeznaczenia Port arrived from/port of destination	
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 gros / Gross tonnage	10. Tonaż netto / Net tonnage		
11. Pozycja statku w porcie (nabrzeże lub pozycja) / Position of the ship in the port (berth or station)			
12. Krótkie dane dotyczące podróży (poprzednie i kolejne porty zawinięcia, podkreślić gdzie pozostały ładunek będzie wyladowany) / Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
13. Krótki opis ładunku / Brief description of the cargo			
14. Ilość załogi (z kapitanem) / Number of crew (incl. master)	15. Liczba pasażerów / Number of passengers	16. Uwagi / Remarks	
Załączone dokumenty (podać ilość kopii) Attached documents (indicate number of copies)			
17. Deklaracja ładunkowa** / Cargo declaration**	18. Zgłoszenie zasobów statku** Ship's stores declaration**		
19. Lista załogi / Crew list	20. Lista pasażerów / Passenger list	21. Data i podpis kapitana, upoważnionego agenta lub oficera / Date and signature by master, authorized agent or officer	
22. Zgłoszenie rzeczy załogi*(**) Crew's effects declaration (*)(**)	23. Morska deklaracja zdrowia załogi*(**) Maritime declaration of health (*)(**)		

Do użytku służbowego/
For official use

(*) tylko po przybyciu
(*) only on arrival.
(**) dotyczy służb innych niż administracja morska
(**) for services other than maritime administration

Konwencja IMO o infrawatowaniu międzynarodowego obrotu morskimi : *Imo Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*

Formularz
IMO FAL
Form I

Załącznik Nr 3 do zarządzenia Nr 12 DUM w Gdyni
z dnia 14 czerwca 2005r.

MANIFEST ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH (IMO / FAL) DANGEROUS GOODS MANIFEST

Strona nr 005 z 01
Page number (e.g. 5 of 7)

Nazwa statku
Ship's name

Numer IMO
IMO No.

Państwo bandery
Flag state

Nazwisko kapitana
Master's name

Podróż nr.
Voyage no.

Port załadunku
Port of loading

Port wyładunku
Port of discharge

Agent
Shipping agent

Nr bookings Booking ref.no.	Znaki i numery; numery kontenerów; nr rejestr. 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; opakowani a Packing group	Dodatkowe bezpieczeństwa Subsidiary risks	Punkt zapłonu Flash point (in °C, c.c.t.)	Polutant wód morskich Marine pollutant	Waga Mass (kg) GROSS/NET	EmS	Pozycja zastratowania Stowage position on board

Podpis Agenta
Agent's signature

Podpis Kapitana
Master's signature

Miejsce i data
Place and date

Miejsce i data
Place and date

1101

ZARZĄDZENIE Nr 165

Wojewody Warmińsko-Mazurskiego

z dnia 15 czerwca 2005 r.

w sprawie ogłoszenia rejestru Domów Pomocy Społecznej, mających siedzibę na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego.

Na podstawie art. 57 ust. 6 ustawy z dnia 12 marca 2004 roku o pomocy społecznej (Dz. U. Nr 64, poz. 693, Dz. U. Nr 99, poz. 1001, Dz. U. Nr 273, poz. 2703) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ogłasza się Rejestr domów pomocy społecznej mających siedzibę na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego, stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania i podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Wojewoda Warmińsko-Mazurski
Stanisław Szatkowski

Rejestr domów pomocy społecznej, mających siedzibę na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego.

Lp.	Nazwa Domu Pomocy Społecznej adres, telefon, adres e-mail	Typ Domu	Podmiot prowadzący	Liczba miejsc	Numer w rejestrze
1.	Dom Pomocy Społecznej ul. Boh. Monte Casino 4 11 -200 Bartoszyce tel. 0-897622122 dpsbartoszvce@poczta.onet.pl	dla osób przewlekle somaticznie chorych	Powiat Bartoszycki	75	12
2.	Dom Pomocy Społecznej ul. 9 Maja 7 11-330 Bisztynek tel.0-89 7188425 dpsbisztvnek@poczta.onet.pl	dla dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie /kobiety/	Powiat Bartoszycki	80	10
3.	Dom Pomocy Społecznej Szczurkowo 11-205 Wodukajmy tel.089 7622575 dpsszczurkowo@wp.pl	dla osób w podeszłym wieku /kobiety/	Powiat Bartoszycki	43	9
4.	Dom Pomocy Społecznej ul. Królewiecka 35 14-500 Braniewo tel. 0-55 6442358 pdpsbraniewo@mteria.pl	dla dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie	Powiat Braniewski	86	28
5.	Dom Pomocy Społecznej 13-124 Uzdowo tel. 0-236965416 dpsuzdowo@go2 .pl	dla osób przewlekle psychicznie chorych	Powiat Działdowski	100	5
6.	Dom Pomocy Społecznej ul.Toruńska17 82-300 Elbląg tel. 0-55 2337801 Filia: Ul. Nowodworska 49 82-300 Elbląg adres e-mail dla obydwu jednostek owos@elblag.com.pl	dla osób przewlekle somaticznie chorych w podeszłym wieku dla osób przewlekle somaticznie chorych w podeszłym wieku	Elbląg miasto na prawach powiatu	106 12	29
7.	Dom Pomocy Społecznej Ul. Bema 8 82-300 Elbląg tel. 0-55 2372230 dpsdladzieci@wp.pl	dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnych intelektualnie /dziewczęta/	Zgromadzenie Sióstr Franciszekanek Rodziny Maryji z/s w Warszawie	50	14
8.	Dom Pomocy Społecznej ul. Kasprzaka 10 82-300 Elbląg tel.0-55 2356920 zlweblag@pro.onet.pl	dla dzieci niepełnosprawnych intelektualnie	Zgromadzenie Sióstr Św. Jadwigi Prowincja Katowicka w Katowicach	50	36
9.	Dom Pomocy Społecznej ul. Pułaskiego 1c 82-300 Elbląg tel.0-55 23531 15 e-mail: brak	dla osób dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie	Elbląg miasto na prawach powiatu	15	35
10.	Dom Pomocy Społecznej ul. Szpitalna 2 82-300 Tolkmicko tel. 0-552316163 dpstol@wp.pl	dla osób przewlekle somaticznie chorych	Powiat Elbląski	116	31
11.	Dom Pomocy Społecznej Rangóry 82-300 Elbląg tel. 0552348892/2348213 dpsrangory@heostrada.pl	dla osób przewlekle somaticznie chorych /kobiety/	Powiat Elbląski	42	6

12.	Dom Pomocy Społecznej Władysławowo 82-300 Elbląg tel. 0-55 2324266 dpskrokus@interia.pl	dla osób przewlekle somatycznie chorych /mężczyźni/	Powiat Elbląski	42	7
13.	Dom Pomocy Społecznej „Tęczowy Dom” ul. Kilińskiego 2 19-300 Elk tel. 0-876102039 tdom@eol.pl	dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnych intelektualnie /chłopcy/	Zgromadzenie Sióstr Benedyktynek Misjonarek z/s w Otwocku	110	23
14.	Dom Pomocy Społecznej 19-301 Nowa Wieś Ercka tel. 0-876197481 dpsnwe@fantex.pl	dla osób przewlekle psychicznie chorych	Powiat Elcki	280	8
15.	Dom Pomocy Społecznej ul. Warszawska 31 11 -500 Giżycko tel. 0-87 4282573 gizvcko@dps.pl	dla osób w podeszłym wieku	Powiat Giżycki	156	4
16.	Dom Pomocy Społecznej ul. Grunwaldzka 11 14-260 Lubawa tel. 0-896452153 Filia: ul. Dąbrowskiego 15B 14-200 Iława tel. 0-89 6488643 adres e-mail dla obydwu jednostek: dpsilawa@op.pl	dla dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie / mężczyźni /dla osób przewlekle somatycznie chorych	Powiat Iławski	33 57	16
17.	Dom Pomocy Społecznej ul. Iławska 42 82-540 Susz tel. 0-55 2786099 dpssusz@wp.pl	dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnych intelektualnie	Powiat Iławski	100 (87-dzieci) (13-dorośli)	17
18.	Dom Pomocy Społecznej ul. Wileńska 16 11 -400 Kętrzyn tel. 0-89 7522790/7524240 dps_ketrzyn@poczta.onet.pl	dla osób przewlekle somatycznie chorych	Powiat Kętrzyński	100	11
19.	Dom Pomocy Społecznej ul. Młodkowskiego 19 11 -700 Mrągowo tel. 0-897412606 joliwa1@wp.pl	dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnych intelektualnie	Powiat Mrągowski	85	25
20.	Dom Pomocy Społecznej EDO „Arka” Pl. Kościelny 51 11 -730 Mikołajki tel. 0-87 421681 1/4216664 fax arka_mikolajki@jbg.pl	dla osób w podeszłym wieku	Parafia Ewangelicko- Augsburska w Mikołajkach	80	15
21.	Dom Pomocy Społecznej 13-104 Napiwoda 58a tel. 0-896252153 psouu_nidzica@poczta.fm	dla dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie	Polskie Stowarzyszenie Na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowo Koło w Nidzicy	20	1
22.	Dom Pomocy Społecznej 13-124 Grodziczno tel. 0-564729114 dpssrodziczno@wp.pl	dla osób w podeszłym wieku	Powiat Nowomiejski	46	2
23.	Dom Pomocy Społecznej ul. Witosy 8 19-240 Kowale Oleckie tel. 0-87 5238236 dps@powiat.olecko.pl	dla osób w podeszłym wieku	Powiat Olecki	40	24
24.	Dom Pomocy Społecznej „Kombatant” ul. Fałata 23 10-211 Olsztyn tel. 0-89 5356601 kombatant@kombatant.olsztvn.pl	dla osób przewlekle somatycznie chorych	Olsztyn miasto na prawach powiatu	141	30
25.	Dom Pomocy Społecznej Hostel-Dom Rodzinny „Zielone Wzgórze” ul. Traktorowa 35 10-8 10 Olsztyn tel. 0-89 5278061 wtzjkorzeniowski@wp.pl	dla dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie	Polskie Stowarzyszenie Na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym Koło w Olsztynie	20	34
26.	Dom Pomocy Społecznej ul. Paukszty 57 10-685 Olsztyn tel. 0-89 5428802 omroolsztyn@wp.pl	dla osób niepełnosprawnych fizycznie /niewidomych i niedowidzących/	Ośrodek Mieszkalno- Rehabilitacyjny w Olsztynie Polskiego Związku Niewidomych	60	33
27.	Dom Pomocy Społecznej ul. Bałtycka 37A 10-144 Olsztyn tel. 0-89 5278061 dps_olsztyn@op.pl	dla osób przewlekle somatycznie chorych	Olsztyn miasto na prawach powiatu	40	38

28.	Dom Pomocy Społecznej ul. Kraszewskiego 17 11-010 Barczewo tel. 0-89 5148574 dpsb@neostrada.pl	dla osób przewlekle somaticznie chorych	Powiat Olsztyński	207	18
29.	Dom Pomocy Społecznej Grazymy 14-131 Biesal tel.0-89513-14-61 grazvmv@polbiznes	dla dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie /mężczyźni/	Powiat Olsztyński	94	19
30.	Dom Pomocy Społecznej ul. Kajki 49 11-320 Jeziorany tel. 0-897181664 dpsj@neostrada.pl	dla dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie /kobiety/	Powiat Olsztyński	145	22
31.	Dom Pomocy Społecznej ul. Lipowa 9 11-042 Jonkowo tel. 0-895129126 Filia: ul. Łużycka 73 11 -040 Dobre Miasto tel. 0-896161362 adres e-mail dla obydwu jednostek dpsjonkowo@poczta.onet.pl	dla osób przewlekle somaticznie chorych i w podeszłym wieku przewlekle somaticznie chorych i w podeszłym wieku	Powiat Olsztyński	54 21	20
32.	Dom Pomocy Społecznej „Zacisze” ul. Park 5 11-015 Olsztynek tel. 0-895192234 dpsol@poczta.onet.pl	dla osób przewlekle psychicznie chorych	Powiat Olsztyński	231	21
33.	Dom Pomocy Społecznej 14-106 Szyldak tel. 0-89 6476605 szvldak@dps.pl	dla osób przewlekle psychicznie chorych	Powiat Ostródzki	80	27
34.	Dom Pomocy Społecznej Molza18 14-105 Łukta tel. 0-89 6475051 dpsmolza@wp.pl	dla osób w podeszłym wieku	Stowarzyszenie Organizatorów i Menadżerów Pomocy Społecznej i Ochrony Zdrowia Region Warmińsko-Mazurski	24	32
35.	Dom Pomocy Społecznej -Ewangelicki Dom Opieki „BETEZDA” 12-210 Ukta ul. Mrągowska 31 tel. 0-87 42 16293/42 16664 mikalajki@luteranie.pl	dla osób przewlekle psychicznie chorych i uzależnionych od alkoholu	Parafia Ewangelicko- Augsburska Św. Trójcy w Mikołajkach	40	39
36.	Dom Pomocy Społecznej ul. Wielbarska 2 12-100 Szczytno tel. 0-89 624228S/ 6246497 Filia: ul. Sienkiewicza 3 Spychowo tel. 0-89 6225030 adres e-mail dla obydwu jednostek szczvtno@dps.pl	dla osób przewlekle psychicznie chorych dla osób przewlekle psychicznie chorych	Powiat Szczywieński	171 30	13
37.	Dom Pomocy Społecznej ul. 11 Listopada 12 11-600Węgorzewo tel. 0-874273150 dpswegor@pro.onet.pl	dla dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie /mężczyźni/	Powiat Węgorzewski	320	3

1102

ZARZĄDZENIE Nr 166
Wojewody Warmińsko-Mazurskiego
z dnia 15 czerwca 2005 r.

w sprawie dokonania wykreślenia z rejestru Domów Pomocy Społecznej, mających siedzibę na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego.

Na podstawie art. 57 ust. 6 oraz art. 151 ust. 1 ustawy z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej (Dz. U. Nr 64, poz. 593, Dz. U. Nr 99, poz. 1001, Dz. U. Nr 273, poz. 2703) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wykreśla się z rejestru domów pomocy społecznej, mających siedzibę na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego, Dom Pomocy Społecznej dla samotnych kobiet w ciąży oraz samotnych z małoletnimi

dziećmi z siedzibą w Elblągu ul. Bema 79, prowadzony przez Diecezję Elbląską, zapisany pod pozycją 26.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania i podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Wojewoda Warmińsko-Mazurski
Stanisław Szatkowski

1103



PREZES
URZĘDU REGULACJI ENERGETYKI
OGD - 4210-14(15)/2005/572/III/SK

Gdańsk, dnia 16 czerwca 2005 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 47 ust. 1 i 2 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2, w związku z art. 30 ust. 1 i art. 45 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1504 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 34, poz. 293, Nr 91, poz. 875, Nr 96, poz. 959 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. nr 62, poz. 552) oraz w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692 oraz z 2005 r. Nr 64, poz. 565 i Nr 78, poz. 682)

po rozpatrzeniu wniosku

Zakładu Energetyki Ciepłej
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
z siedzibą w Orzyszu

zwanego w dalszej części decyzji „Przedsiębiorstwem”

postanawiam

- 1) zatwierdzić taryfę dla ciepła ustaloną przez Przedsiębiorstwo, stanowiącą załącznik do niniejszej decyzji,
- 2) ustalić okres obowiązywania taryfy do dnia 31 sierpnia 2006 r.

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 61 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego na wniosek Przedsiębiorstwa posiadającego koncesje na:

- wytwarzanie ciepła z dnia 6 października 1998 r. Nr WCC/188/572/U/OT-7/98/MK, zmienioną decyzjami: z dnia 20 września 2000 r. Nr WCC/188A/572/W/3/2000/MJ oraz z dnia 31 sierpnia 2001 r. Nr WCC/188B/572/W/3/2001/MJ,

- przesyłanie i dystrybucję ciepła z dnia 6 października 1998 r. Nr PCC/202/572/U/OT-7/98/MK, zmienioną decyzjami: z dnia 17 sierpnia 1999 r. Nr PCC/202/S/572/U/3/99, z dnia 20 września 2000 r. Nr PCC/202A/572/W/3/2000/MJ oraz z dnia 5 października 2001 r. Nr PCC/202B/572/W/3/2001/MJ

w dniu 16 marca 2005 r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie zatwierdzenia trzeciej taryfy dla ciepła ustalonej przez to Przedsiębiorstwo. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, zwany dalej „Prezesem URE” pismami z dnia 24 marca 2005 r. Nr OGD-4210-14(3)/2005/572/III/SK, z dnia 22 kwietnia 2005 r. Nr OGD-4210-14(6)/2005/572/III/SK, z dnia 11 maja 2005 r. Nr 4210-14(8)/2005/572/III/SK oraz z dnia 1 czerwca 2005 r. Nr 4210-14(11)/2005/572/III/SK wezwał Przedsiębiorstwo do przesłania wyjaśnień i uwierzytelnionych dokumentów. Odpowiednio w dniach: 13 kwietnia, 6, 23 maja, 6, 9 i 15 czerwca 2005 r. Przedsiębiorstwo przesłało stosowne wyjaśnienia i dokumenty.

Zgodnie z art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1504, Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 34, poz. 293, Nr 91, poz. 875, Nr 96, poz. 959 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 62, poz. 552), zwanej dalej „ustawą - Prawo energetyczne”, przedsiębiorstwa energetyczne posiadające koncesje ustalają taryfy dla paliw gazowych i energii, które podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa URE oraz proponują okres ich obowiązywania. Przedsiębiorstwa energetyczne posiadające koncesje przedkładają Prezesowi URE taryfy z własnej inicjatywy lub na żądanie Prezesa URE.

W trakcie postępowania administracyjnego, na podstawie zgromadzonej dokumentacji ustalono, że Przedsiębiorstwo opracowało taryfę zgodnie z zasadami określonymi w art. 45 ustawy – Prawo energetyczne oraz z przepisami rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie ciepłem (Dz. U. z 2004 r. Nr 184, poz. 1902), zwanego w dalszej części decyzji „rozporządzeniem taryfowym”.

Ustalone przez Przedsiębiorstwo ceny i stawki opłat zostały skalkulowane na podstawie uzasadnionych kosztów prowadzenia działalności związanej z wytwarzaniem oraz przesyłaniem i dystrybucją ciepła, zaplanowanych dla pierwszego roku stosowania taryfy. Podstawą ustalenia kwoty uzasadnionych kosztów planowanych były wielkości określone zgodnie z § 12 rozporządzenia taryfowego. Przedsiębiorstwo przy ustalaniu stawek opłat uwzględniło również planowane roczne koszty modernizacji i rozwoju (§ 11 pkt 2 rozporządzenia taryfowego). Na wzrost kosztów uzasadnionych wpłynął między innymi wzrost kosztów paliwa (miało węgla kamiennego) oraz energii elektrycznej.

Okres obowiązywania taryfy dla ciepła został ustalony zgodnie z wnioskiem Strony.

W tym stanie rzeczy Prezes URE orzekł, jak w sentencji.

POUCZENIE

1. Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - za moim pośrednictwem, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia (art. 30 ust. 2 i 3 ustawy - Prawo energetyczne oraz art. 479⁴⁶ pkt 1 i art. 479⁴⁷ § 1 Kodeksu postępowania cywilnego).

2. Odwołanie od decyzji powinno czynić zadość wymaganiom przepisany dla pisma procesowego oraz zawierać oznaczenie zaskarżonej decyzji i wartości przedmiotu sporu, przytoczenie zarzutów, zwięzłe ich uzasadnienie, wskazanie dowodów, a także zawierać wniosek o uchylenie albo zmianę decyzji w całości lub w części (art. 479⁴⁹ Kodeksu postępowania cywilnego). **Odwołanie należy przesłać na adres Północnego Oddziału Terenowego Urzędu Regulacji Energetyki - Al. Jana Pawła II 20, 80-462 Gdańsk.**

3. Stosownie do art. 47 ust. 3 pkt 2 w związku z art. 31 ust. 3 pkt. 2 i ust. 4 ustawy - Prawo energetyczne, taryfa zostanie skierowana do ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

4. Stosownie do art. 47 ust. 4 ustawy - Prawo energetyczne, Przedsiębiorstwo wprowadza taryfę do stosowania nie wcześniej niż po upływie 14 dni i nie później niż do 45 dnia od dnia jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Prezes
Urzędu Regulacji Energetyki
z upoważnienia
Główny Specjalista
Celestyn Wojewódka

**Zakład Energetyki Ciepłej
Spółka z o.o. w Orzyszu
ul. Kajki 4
12 - 250 Orzysz**

TARYFA DLA CIEPŁA

Niniejsza taryfa stanowi
załącznik
do decyzji Prezesa URE
Nr OGD-4210-14(15)/2005/572/III/SK
z dnia 16 czerwca 2005 r.

czerwiec 2005 r.

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ I

Objaśnienia pojęć i skrótów używanych w taryfie.

CZĘŚĆ II

Zakres działalności gospodarczej związanej z zaopatrzeniem w ciepło.

CZĘŚĆ III

Podział odbiorców na grupy.

CZĘŚĆ IV

Rodzaje oraz wysokość bazowych cen i stawek opłat.

CZĘŚĆ V

Warunki stosowania cen i stawek opłat.

CZĘŚĆ VI

Zasady wprowadzania oraz zmiany cen i stawek opłat.

CZĘŚĆ I

Objaśnienia pojęć i skrótów używanych w taryfie.

A. Użyte w taryfie pojęcia oznaczają:

- **ustawa** - ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1504, Nr 203, poz. 1966 i z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 34, poz. 293, Nr 91, poz. 875, Nr 96, poz. 959, Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 62, poz. 552),
- **rozporządzenie taryfowe** - rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie ciepłem (Dz. U. z 2004 r. Nr 184, poz. 1902),
- **rozporządzenie przyłączeniowe** - rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków przyłączenia podmiotów do sieci ciepłowniczych oraz eksploatacji tych sieci (Dz. U. z 2004 r. Nr 167, poz. 1751),
- **przedsiębiorstwo ciepłownicze** - przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się wytwarzaniem ciepła we własnych źródłach oraz przesyłaniem i dystrybucją ciepła wytworzonego we własnych źródłach lub zakupionego od innego przedsiębiorstwa energetycznego, tj. Zakład Energetyki Ciepłej w Orzyszu Spółka z o.o., ul. M. Kajki 4, 12-250 Orzysz, zwany dalej „ZEC Orzysz”.
- **źródło ciepła** - połączone ze sobą urządzenia lub instalacje służące do wytwarzania ciepła,

- **sieć ciepłownicza** - połączone ze sobą urządzenia lub instalacje, służące do przesyłania i dystrybucji ciepła ze źródeł ciepła do węzłów cieplnych,
- **przyłącze** - odcinek sieci ciepłowniczej, doprowadzający ciepło wyłącznie do jednego węzła cieplnego, albo odcinek zewnętrznych instalacji odbiorczych za grupowym węzłem cieplnym lub źródłem ciepła, łączący te instalacje z instalacjami odbiorczymi w obiektach,
- **węzeł cieplny** - połączone ze sobą urządzenia lub instalacje służące do zmiany rodzaju lub parametrów nośnika ciepła dostarczanego z przyłącza oraz regulacji ilości ciepła dostarczanego do instalacji odbiorczych,
- **grupowy węzeł cieplny** - węzeł cieplny obsługujący więcej niż jeden obiekt,
- **instalacja odbiorcza** - połączone ze sobą urządzenia lub instalacje służące do transportowania ciepła lub ciepłej wody z węzłów cieplnych lub źródeł ciepła do odbiorników ciepła lub punktów poboru ciepłej wody w obiekcie,
- **zewnętrzna instalacja odbiorcza** - odcinki instalacji odbiorczych łączące grupowy węzeł cieplny lub źródło ciepła z instalacjami odbiorczymi w obiektach,
- **obiekt** - budowlę lub budynek wraz instalacjami odbiorczymi,
- **układ pomiarowo-rozliczeniowy** - dopuszczony do stosowania zgodnie z odrębnymi przepisami zespół urządzeń, służących do pomiaru ilości i parametrów nośnika ciepła, których wskazania stanowią podstawę do obliczenia należności z tytułu dostarczania ciepła,
- **moc cieplna** - ilość ciepła wytworzonego lub dostarczonego do podgrzania określonego nośnika ciepła albo ilość ciepła odebrana z tego nośnika w ciągu godziny,
- **zamówiona moc cieplna** - ustaloną przez odbiorcę największą moc cieplną, jaka w ciągu roku występuje w danym obiekcie dla warunków obliczeniowych, która zgodnie z warunkami technicznymi oraz wymaganiami technologicznymi dla tego obiektu jest niezbędna do zapewnienia:
 - a) pokrycia strat ciepła w celu utrzymania normatywnej temperatury i wymiany powietrza w pomieszczeniach,
 - b) utrzymania normatywnej temperatury ciepłej wody w punktach czerpalnych,
 - c) prawidłowej pracy innych urządzeń lub instalacji,
- **warunki obliczeniowe:**
 - a) obliczeniową temperaturę powietrza atmosferycznego określoną dla strefy klimatycznej, w której zlokalizowane są obiekty, do których jest dostarczane ciepło,
 - b) normatywną temperaturę ciepłej wody,
- **grupa taryfowa** - grupę odbiorców korzystających z usług związanych z zaopatrzeniem w ciepło z którymi rozliczenia są prowadzone na podstawie tych samych cen i stawek opłat oraz warunków ich stosowania,
- **odbiorca** - każdego, kto otrzymuje lub pobiera paliwa lub energię na podstawie umowy z przedsiębiorstwem energetycznym.

B. Użyte w taryfie skróty oznaczają:

- K1** - źródło ciepła zlokalizowane w Orzyszu przy ul. M. Kajki 4, w którym wytwarzane ciepło pochodzi ze spalania paliwa stałego (miału węgla kamiennego).

CZĘŚĆ II

Zakres działalności gospodarczej związanej z zaopatrzeniem w ciepło.

ZEC Orzysz prowadzi działalność gospodarczą w zakresie zaopatrzenia odbiorców w ciepło na podstawie udzielonych koncesji w zakresie:

- wytwarzania ciepła z dnia 6 października 1998 r. Nr WCC/188/572/U/OT-7/98/MK, zmienionej decyzjami z dnia 20 września 2000 r. Nr WCC/188A/572/W/3/2000/MJ oraz z dnia 31 sierpnia 2001 r. Nr WCC/188B/572/W/3/2001/MJ,
- przesyłania i dystrybucji ciepła z dnia 6 października 1998 r. Nr PCC/202/572/U/OT-7/98/MK, zmienionej decyzjami z dnia 17 sierpnia 1999 r. Nr PCC/202/S/572/U/3/99, z dnia 20 września 2000 r. Nr PCC/202A/572/W/3/2000/MJ oraz z dnia 5 października 2001 r. Nr PCC/202B/572/W/3/2001/MJ.

CZĘŚĆ III

Podział odbiorców na grupy.

- GRUPA A** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła K1, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą stanowiącą własność ZEC Orzysz i przez niego eksploatowaną oraz węzły cieplne stanowiące

własność odbiorców i przez nich eksploatowane. Układy pomiarowo - rozliczeniowe stanowią własność odbiorców.

GRUPA A-1 - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła K1, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą stanowiącą własność ZEC Orzysz i przez niego eksploatowaną oraz węzły cieplne stanowiące własność odbiorców i przez nich eksploatowane. Układy pomiarowo - rozliczeniowe stanowią własność ZEC Orzysz.

GRUPA B - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła K1, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą oraz węzły cieplne stanowiące własność ZEC Orzysz i przez niego eksploatowane.

GRUPA C - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła K1, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą i grupowe węzły cieplne stanowiące własność ZEC Orzysz i przez niego eksploatowane oraz zewnętrzne instalacje odbiorcze za tymi węzłami stanowiące własność odbiorcy i przez niego eksploatowane. Koszty energii elektrycznej zużytej w pomieszczeniach, w których zlokalizowane są węzły grupowe ponoszą odbiorcy.

GRUPA C1 - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła K1, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą i grupowe węzły cieplne stanowiące własność ZEC Orzysz i przez niego eksploatowane oraz zewnętrzne instalacje odbiorcze za tymi węzłami stanowiące własność odbiorcy i przez niego eksploatowane. Koszty energii elektrycznej zużytej w pomieszczeniach, w których zlokalizowane są węzły grupowe ponosi ZEC Orzysz.

CZĘŚĆ IV

Rodzaje oraz wysokość bazowych cen i stawek opłat.

4.1. Bazowe ceny i stawki opłat w ujęciu netto i brutto:

Grupa odbiorców A		j.m.	NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc cieplną	roczna	zł/MW	59 576,69	72 683,56
	rata miesięczna		4 964,72	6 056,96
cena ciepła		zł/GJ	20,28	24,74
cena nośnika ciepła		zł/m ³	17,55	21,41
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	roczna	zł/MW	10 740,48	13 103,39
	rata miesięczna		895,04	1 091,95
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe		zł/GJ	3,77	4,60

Grupa odbiorców A1		j. m.	NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc cieplną	roczna	zł/MW	59 576,69	72 683,56
	rata miesięczna		4 964,72	6 056,96
cena ciepła		zł/GJ	20,28	24,74
cena nośnika ciepła		zł/m ³	17,55	21,41
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	roczna	zł/MW	11 127,84	13 575,96
	rata miesięczna		927,32	1 131,33
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe		zł/GJ	3,20	3,90

Grupa odbiorców B		j.m.	NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc cieplną	roczna	zł/MW	59 576,69	72 683,56
	rata miesięczna		4 964,72	6 056,96
cena ciepła		zł/GJ	20,28	24,74
cena nośnika ciepła		zł/m ³	17,55	21,41
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	roczna	zł/MW	17 766,48	21 675,11
	rata miesięczna		1 480,54	1 806,26
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe		zł/GJ	7,66`	9,35

Grupa odbiorców C		j. m.	NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc cieplną	roczna	zł/MW	59 576,69	72 683,56
	rata miesięczna		4 964,72	6 056,96
cena ciepła		zł/GJ	20,28	24,74
cena nośnika ciepła		zł/m ³	17,55	21,41
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	roczna	zł/MW	19 237,66	23 469,95
	rata miesięczna		1 603,13	1 955,83
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe		zł/GJ	6,66	8,13

Grupa odbiorców C1		j.m.	NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc cieplną	roczna	zł/MW	59 576,69	72 683,56
	rata miesięczna		4 964,72	6 056,96

cena ciepła		zł/GJ	20,28	24,74
cena nośnika ciepła		zł/ m3	17,55	21,41
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	roczna	zł/MW	24 002,52	29 283,07
	rata miesięczna		2 000,21	2 440,26
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe		zł /GJ	7,59	9,26

* uwzględniono podatek VAT w wysokości 22%.

	j. m.	NETTO	BRUTTO *
stawka opłaty za przyłączenie do sieci Dn=65/140	zł/mb przyłącza	726,34	886,13

* uwzględniono podatek VAT w wysokości 22%.

CZĘŚĆ V **Warunki stosowania cen i stawek opłat.**

5.1. Ustalone w niniejszej taryfie ceny i stawki opłat są stosowane przy zachowaniu standardów jakościowych obsługi odbiorców, które zostały określone w rozdziale 6 rozporządzenia przyłączeniowego.

5.2. W przypadkach:

- a) niedotrzymania przez ZEC Orzysz standardów jakościowych obsługi odbiorców lub niedotrzymania przez odbiorców warunków umowy,
 - b) uszkodzenia lub stwierdzenia nieprawidłowych wskazań układu pomiarowo-rozliczeniowego,
 - c) udzielania bonifikat i naliczania upustów przysługujących odbiorcy,
 - d) nielegalnego poboru ciepła,
- stosuje się postanowienia określone w rozdziale 4 rozporządzenia taryfowego.

CZĘŚĆ VI **Zasady wprowadzania oraz zmiany cen i stawek opłat.**

6.1. Ceny i stawki opłat określone w niniejszej taryfie ZEC Orzysz wprowadza do stosowania nie wcześniej niż po upływie 14 dni i nie później niż do 45 dnia od dnia jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

6.2. Każdorazowo o podwyżce cen lub stawek opłat za dostarczone ciepło określonych w zatwierdzonej taryfie odbiorcy zostaną poinformowani w ciągu jednego okresu rozliczeniowego od dnia tej podwyżki.

CZŁONEK ZARZĄDU
Danuta Irena Gromko

DYREKTOR ZARZĄDU
Zakładu Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.
Zbigniew Jankowski

1104



Gdańsk, dnia 17 czerwca 2005 r.

PREZES
URZĘDU REGULACJI ENERGETYKI
OGD-4210-1(17)/2005/429/III/AP

DECYZJA

Na podstawie art. 47 ust. 1 i 2 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2, w związku z art. 30 ust. 1 i art. 45 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1504 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 34, poz. 293, Nr 91, poz. 875, Nr 96, poz. 959 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 62, poz. 552) oraz w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692 oraz z 2005 r. Nr 64, poz. 565 i Nr 78, poz. 682),

po rozpatrzeniu wniosku
z dnia 4 lutego 2005 r.

Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
z siedzibą w Lidzbarku Warmińskim

zwanego w dalszej części decyzji „Przedsiębiorstwem”

postanawiam

- 1) zatwierdzić taryfę dla ciepła ustaloną przez Przedsiębiorstwo, stanowiącą załącznik do niniejszej decyzji,
- 2) ustalić okres obowiązywania taryfy do dnia 31 lipca 2006 r.

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 61 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego na wniosek Przedsiębiorstwa posiadającego koncesje na:

- wytwarzanie ciepła Nr WCC/524/429/U/OT-7/98/JSS z dnia 10 listopada 1998 r., zmienioną decyzjami: Nr WCC/524A/429/W/3/2000/RW z dnia 21 marca 2000 r., Nr WCC/524B /429/W/2001/ASA z dnia 20 marca 2001 r., Nr WCC/524C/429/ W/OGD/2003/AP z dnia 18 lutego 2003 r. oraz Nr WCC/524D/429/W/ OGD/2003/AP z dnia 18 listopada 2003 r.,
- przesyłanie i dystrybucję ciepła Nr PCC/552/429/U/OT-7/98/JSS z dnia 10 listopada 1998 r., zmienioną decyzjami Nr PCC/552A/429/W/3/2000/RW z dnia 21 marca 2000 r. oraz Nr PCC/552B/429/W/OGD/2003/AP z dnia 18 lutego 2003 r.,

w dniu 7 lutego 2005 r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie zatwierdzenia (trzeciej) taryfy dla ciepła ustalonej przez to Przedsiębiorstwo.

Pismami z dnia: 17 lutego 2005 r., 7 kwietnia 2005 r. oraz 5 maja 2005 r. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, zwany dalej „Prezesem URE”, wezwał Przedsiębiorstwo do złożenia stosownych wyjaśnień i uwierzytelnionych dokumentów. Odpowiednio pismami z dnia: 25 marca 2005 r., 25 kwietnia 2005 r. oraz 20 maja 2005 r., Przedsiębiorstwo złożyło żądane dokumenty i wyjaśnienia.

Zgodnie z art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1504 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą - Prawo energetyczne”, przedsiębiorstwa energetyczne posiadające koncesje ustalają taryfy dla paliw gazowych i energii, które podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa URE, oraz proponują okres ich obowiązywania. Przedsiębiorstwa energetyczne posiadające koncesje przedkładają Prezesowi URE taryfy z własnej inicjatywy lub na żądanie Prezesa URE.

W trakcie postępowania administracyjnego, na podstawie zgromadzonej dokumentacji ustalono, że Przedsiębiorstwo opracowało taryfę zgodnie z zasadami określonymi w art. 45 ustawy - Prawo energetyczne oraz z przepisami rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie ciepłem (Dz. U. z 2004 r. Nr 184, poz. 1902), zwanego w dalszej części decyzji „rozporządzeniem taryfowym”.

Ustalone przez Przedsiębiorstwo ceny i stawki opłat zostały skalkulowane na podstawie uzasadnionych kosztów prowadzenia działalności związanej z wytwarzaniem oraz przesyłaniem i dystrybucją ciepła, zaplanowanych dla pierwszego roku stosowania taryfy. Podstawą ustalenia kwoty uzasadnionych kosztów planowanych były wielkości, określone zgodnie z § 12 rozporządzenia taryfowego. Na poziom cen i stawek opłat wpływ miały przede wszystkim koszty paliwa, energii

elektrycznej oraz podatków i opłat przy jednoczesnej istotnej zmianie (spadku) wielkości zamówionej mocy cieplnej oraz ilości sprzedanego ciepła w stosunku do ich odpowiedników uwzględnionych w poprzedniej taryfie dla ciepła.

Okres obowiązywania taryfy ustalono zgodnie z wnioskiem Przedsiębiorstwa.

W tym stanie rzeczy Prezes URE orzekł, jak w sentencji.

POUCZENIE

1. Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - za moim pośrednictwem, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia (art. 30 ust. 2 i 3 ustawy - Prawo energetyczne oraz art. 479⁴⁶ pkt 1 i art. 479⁴⁷ § 1 Kodeksu postępowania cywilnego).

2. Odwołanie od decyzji powinno czynić zadość wymaganiom przepisanych dla pisma procesowego oraz zawierać oznaczenie zaskarżonej decyzji i wartości przedmiotu sporu, przytoczenie zarzutów, zwięzłe ich uzasadnienie, wskazanie dowodów, a także zawierać wniosek o uchylenie albo zmianę decyzji w całości lub w części (art. 479⁴⁹ Kodeksu postępowania cywilnego). **Odwołanie należy przesłać na adres Północnego Oddziału Terenowego Urzędu Regulacji Energetyki - Al. Jana Pawła II 20, 80-462 Gdańsk.**

3. Stosownie do art. 47 ust. 3 pkt 2 w związku z art. 31 ust. 3 pkt. 2 i ust. 4 ustawy - Prawo energetyczne, taryfa zostanie skierowana do ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

4. Stosownie do art. 47 ust. 4 ustawy - Prawo energetyczne, Przedsiębiorstwo wprowadza taryfę do stosowania nie wcześniej niż po upływie 14 dni i nie później niż do 45 dnia od dnia jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Prezes
Urzędu Regulacji Energetyki
z upoważnienia
Główny Specjalista
Celestyn Wojewódka

Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
w Lidzbarku Warmińskim

11-100 Lidzbark Warmiński
ul. Astronomów 47

TARYFA DLA CIEPŁA

Niniejsza taryfa stanowi
załącznik
do decyzji Prezesa URE
Nr OGD-4210-1(17)/2005/429/III/AP
z dnia 17 czerwca 2005 r.

czerwiec 2005 r.

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ I

Objaśnienia pojęć i skrótów używanych w taryfie.

CZĘŚĆ II

Zakres działalności gospodarczej związanej z zaopatrzeniem w ciepło.

CZĘŚĆ III

Podział odbiorców na grupy.

CZĘŚĆ IV

Rodzaje oraz wysokość bazowych cen i stawek opłat.

CZĘŚĆ V

Warunki stosowania cen i stawek opłat.

CZĘŚĆ VI

Zasady wprowadzania oraz zmiany cen i stawek opłat.

CZĘŚĆ I

Objaśnienia pojęć i skrótów używanych w taryfie.

A. Użyte w taryfie pojęcia oznaczają:

ustawa - ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1504, Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 34, poz. 293, Nr 91, poz. 875, Nr 96, poz. 959, Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 62, poz. 552);

rozporządzenie taryfowe - rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie ciepłem (Dz. U. z 2004 r. Nr 184, poz. 1902);

rozporządzenie przyłączeniowe - rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków przyłączenia podmiotów do sieci ciepłowniczych oraz eksploatacji tych sieci (Dz. U. z 2004 r. Nr 167, poz. 1751);

przedsiębiorstwo ciepłownicze - przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się wytwarzaniem ciepła we własnych źródłach oraz przesyłaniem i dystrybucją ciepła wytworzonego we własnych źródłach lub zakupionego od innego przedsiębiorstwa energetycznego, tj. Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Spółka z o.o. w Lidzbarku Warmińskim, ul. Astronomów 47, zwane dalej PEC Lidzbark Warmiński;

źródło ciepła - połączone ze sobą urządzenia lub instalacje służące do wytwarzania ciepła;

lokalne źródło ciepła - zlokalizowane w obiekcie źródło ciepła bezpośrednio zasilające instalacje odbiorcze wyłącznie w tym obiekcie;

odbiorca - każdego, kto otrzymuje lub pobiera paliwa lub energię na podstawie umowy z przedsiębiorstwem energetycznym;

sieć ciepłownicza - połączone ze sobą urządzenia lub instalacje, służące do przesyłania i dystrybucji ciepła ze źródeł ciepła do węzłów cieplnych;

przyłącze - odcinek sieci ciepłowniczej doprowadzający ciepło wyłącznie do jednego węzła cieplnego albo odcinek zewnętrznych instalacji odbiorczych za grupowym węzłem cieplnym lub źródłem ciepła, łączący te instalacje z instalacjami odbiorczymi w obiektach;

węzeł cieplny - połączone ze sobą urządzenia lub instalacje służące do zmiany rodzaju lub parametrów nośnika ciepła dostarczanego z przyłącza oraz regulacji ilości ciepła dostarczanego do instalacji odbiorczych;

grupowy węzeł cieplny - węzeł cieplny obsługujący więcej niż jeden obiekt;

instalacja odbiorcza - połączone ze sobą urządzenia lub instalacje, służące do transportowania ciepła lub ciepłej wody z węzłów cieplnych lub źródeł ciepła do odbiorników ciepła lub punktów poboru ciepłej wody w obiekcie;

zewnętrzna instalacja odbiorcza - odcinki instalacji odbiorczych łączące grupowy węzeł cieplny lub źródło ciepła z instalacjami odbiorczymi w obiektach;

obiekt - budowlę lub budynek wraz z instalacjami odbiorczymi;

układ pomiarowo-rozliczeniowy - dopuszczony do stosowania zgodnie z odrębnymi przepisami, zespół urządzeń, służących do pomiaru ilości i parametrów nośnika ciepła, których wskazania stanowią podstawę do obliczenia należności z tytułu dostarczania ciepła;

grupa taryfowa - grupę odbiorców korzystających z usług związanych z zaopatrzeniem w ciepło, z którymi rozliczenia są prowadzone na podstawie tych samych cen i stawek opłat oraz warunków ich stosowania;

moc cieplna - ilość ciepła wytworzonego lub dostarczonego do podgrzania określonego nośnika ciepła albo ilość ciepła odebranego z tego nośnika w ciągu godziny;

zamówiona moc cieplna - ustaloną przez odbiorcę największą moc cieplną, jaka w ciągu roku występuje w danym obiekcie dla warunków obliczeniowych, która zgodnie z warunkami technicznymi oraz wymaganiami technologicznymi dla tego obiektu jest niezbędna do zapewnienia:

- a) pokrycia strat ciepła w celu utrzymania normatywnej temperatury i wymiany powietrza w pomieszczeniach,
- b) utrzymania normatywnej temperatury ciepłej wody w punktach czerpalnych,
- c) prawidłowej pracy innych urządzeń lub instalacji;

warunki obliczeniowe:

- a) obliczeniową temperaturę powietrza atmosferycznego określoną dla strefy klimatycznej, w której zlokalizowane są obiekty, do których jest dostarczane ciepło,
- b) normatywną temperaturę ciepłej wody;

sezon grzewczy - okres, w którym warunki atmosferyczne powodują konieczność ciągłego dostarczania ciepła w celu ogrzewania odbiorców.

B. Użyte w taryfie skróty oznaczają:

Źródła ciepła zlokalizowane w Lidzbarku Warmińskim:

- Źródło ciepła Nr 1 - przy ulicy Astronomów 47, w którym wytwarzane ciepło pochodzi ze spalania paliwa stałego (miał węgla kamiennego, biomasa),
- Źródło ciepła Nr 2 - przy ulicy Grabowskiego 25, w którym wytwarzane ciepło pochodzi ze spalania paliwa stałego (miał węgla kamiennego),
- Źródło ciepła Nr 3 - przy ulicy Kromera 14, w którym wytwarzane ciepło pochodzi ze spalania paliwa stałego (miał węgla kamiennego), które może być wspomagane źródłami ciepła nr 5, nr 6 i nr 11,
- Źródło ciepła Nr 4 - przy ulicy Wiejskiej 11, w którym wytwarzane ciepło pochodzi ze spalania paliwa stałego (miał węgla kamiennego),
- Źródło ciepła Nr 5 - przy ul. Prostej 15, w którym wytwarzane ciepło pochodzi ze spalania paliwa stałego (miał węgla kamiennego oraz węgiel gruby) - źródło szczytowe wspomagające źródło ciepła Nr 3,
- Źródło ciepła Nr 6 - przy ul. Hożej 4, w którym wytwarzane ciepło pochodzi ze spalania paliwa stałego (miał węgla kamiennego oraz węgiel gruby) - źródło szczytowe wspomagające źródło ciepła Nr 3,
- Źródło ciepła Nr 11 - przy ul. Ogrodowej 1, uruchamiane poza sezonem grzewczym, w którym wytwarzane ciepło pochodzi ze spalania paliwa stałego (miał węgla kamiennego oraz węgiel gruby) i przeznaczane jest dla potrzeb podgrzewania wody wodociągowej.

Źródła ciepła zlokalizowane w Lidzbarku Warmińskim, w których zainstalowana moc cieplna dla każdego z tych źródeł nie przekracza 5 MW, w których wytwarzane ciepło pochodzi ze spalania paliwa stałego (miał węgla kamiennego, węgiel gruby):

- Źródło ciepła Nr 7 - przy ulicy Prostej 5,
- Źródło ciepła Nr 8 - przy ulicy Leśnej 30,
- Źródło ciepła Nr 9 - przy Placu Zamkowym.

CZĘŚĆ II

Zakres działalności gospodarczej związanej z zaopatrzeniem w ciepło.

PEC Lidzbark Warmiński prowadzi działalność gospodarczą związaną z zaopatrzeniem w ciepło na podstawie udzielonych koncesji w zakresie:

- wytwarzania ciepła - Nr WCC/524/429/U/OT-7/98/JSS z dnia 10 listopada 1998 r., zmienionej decyzjami: Nr WCC/524A/429/W/3/2000/RW z dnia 21 marca 2000 r., Nr WCC/524B/429/W//2001/ASA z dnia 20 marca 2001 r., Nr WCC/524C/429/W/OGD/2003/AP z dnia 18 lutego 2003 r. oraz Nr WCC/524D/429/W/OGD/2003/AP z dnia 18 listopada 2003 r.,
- przesyłania i dystrybucji ciepła - Nr PCC/552/429/U/OT-7/98/JSS z dnia 10 listopada 1998 r., zmienionej decyzjami: Nr PCC/552A/429/W/3/2000/RW z dnia 21 marca 2000 r. oraz Nr PCC/552B/429/W/OGD/2003/AP z dnia 18 lutego 2003 r.

CZĘŚĆ III

Podział odbiorców na grupy.

- Grupa I.1** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 1, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą i grupowe węzły cieplne oraz zewnętrzne instalacje odbiorcze za tymi węzłami, stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński.
- Grupa I.2** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 1, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą i grupowe węzły cieplne stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński oraz zewnętrzne instalacje odbiorcze za tymi węzłami, stanowiące własność i eksploatowane przez odbiorców.
- Grupa II.1** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 2, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą, grupowe węzły cieplne oraz zewnętrzne instalacje odbiorcze za tymi węzłami, stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński.
- Grupa II.2** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 2, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą i grupowe węzły cieplne stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński

oraz zewnętrzne instalacje odbiorcze za tymi węzłami, stanowiące własność i eksploatowane przez odbiorców.

- Grupa II.3** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 2, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą oraz węzły cieplne stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński.
- Grupa II.4.a** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 2, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą stanowiącą własność i eksploatowaną przez PEC Lidzbark Warmiński oraz węzły cieplne stanowiące własność i eksploatowane przez odbiorców; układy pomiarowo-rozliczeniowe stanowią własność odbiorców.
- Grupa III.1** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 3, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą, grupowe węzły cieplne oraz zewnętrzne instalacje odbiorcze za tymi węzłami, stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński.
- Grupa III.2** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 3, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą i grupowe węzły cieplne stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński oraz zewnętrzne instalacje odbiorcze za tymi węzłami, stanowiące własność i eksploatowane przez odbiorców.
- Grupa III.3** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 3, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą oraz węzły cieplne stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński.
- Grupa III.3.a** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 3, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą oraz węzły cieplne stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński; układy pomiarowo-rozliczeniowe stanowią własność odbiorców.
- Grupa III.5** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 3, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą, grupowe węzły cieplne oraz zewnętrzne instalacje odbiorcze za tymi węzłami, stanowiące własność i eksploatowane przez PEC Lidzbark Warmiński, a poza sezonem grzewczym, ciepło na potrzeby podgrzewania wody wodociągowej wytwarzane jest w źródle ciepła Nr 11 i dostarczane jest do obiektów poprzez zewnętrzne instalacje odbiorcze.
- Grupa IV.4** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 4, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą stanowiącą własność i eksploatowaną przez PEC Lidzbark Warmiński oraz węzły cieplne stanowiące własność i eksploatowane przez odbiorców.
- Grupa IV.4.a** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródle ciepła Nr 4, dostarczane jest do obiektów poprzez sieć ciepłowniczą stanowiącą własność i eksploatowaną przez PEC Lidzbark Warmiński oraz węzły cieplne stanowiące własność i eksploatowane przez odbiorców; układy pomiarowo-rozliczeniowe stanowią własność odbiorców.
- Grupa VII** - odbiorcy, którym ciepło, wytwarzane w źródłach ciepła Nr 7, 8, 9, dostarczane jest do obiektów poprzez zewnętrzne instalacje odbiorcze.

CZĘŚĆ IV

Rodzaje oraz wysokość bazowych cen i stawek opłat.

4.1. Bazowe ceny i stawki opłat:

Grupa odbiorców I.1	j.m.		NETTO	BRUTTO*
	cena za zamówioną moc cieplną	Roczna		
rata miesięczna		5 051,62	6 162,98	
cena ciepła	zł/GJ		21,37	26,07
cena nośnika ciepła	zł/m ³		9,30	11,35
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW	13 278,45	16 199,71
	rata miesięczna		1 106,54	1 349,98
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ		4,30	5,25

Grupa odbiorców I.2	j.m.		NETTO	BRUTTO*
	cena za zamówioną moc cieplną	Roczna		
rata miesięczna		5 051,62	6 162,98	
cena ciepła	zł/GJ		21,37	26,07
cena nośnika ciepła	zł/m ³		9,30	11,35
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW	12 216,77	14 904,46
	rata miesięczna		1 018,06	1 242,03
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ		4,24	5,17

Grupa odbiorów II.1		j.m.		NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc ciepłą	Roczna	zł/MW		57 049,25	69 600,09
	rata miesięczna			4 754,10	5 800,00
cena ciepła	zł/GJ			21,33	26,02
cena nośnika ciepła	zł/m ³			10,00	12,20
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW		15 104,45	18 427,42
	rata miesięczna			1 258,70	1 535,61
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ			4,95	6,04

Grupa odbiorów II.2		j.m.		NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc ciepłą	Roczna	zł/MW		57 049,25	69 600,09
	rata miesięczna			4 754,10	5 800,00
cena ciepła	zł/GJ			21,33	26,02
cena nośnika ciepła	zł/m ³			10,00	12,20
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW		12 287,49	14 990,74
	rata miesięczna			1 023,96	1 249,23
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ			3,92	4,78

Grupa odbiorów II.3		j.m.		NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc ciepłą	Roczna	zł/MW		57 049,25	69 600,09
	rata miesięczna			4 754,10	5 800,00
cena ciepła	zł/GJ			21,33	26,02
cena nośnika ciepła	zł/m ³			10,00	12,20
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW		11 427,81	13 941,93
	rata miesięczna			952,32	1 161,83
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ			3,85	4,70

Grupa odbiorów II.4.a.		j.m.		NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc ciepłą	Roczna	zł/MW		57 049,25	69 600,09
	rata miesięczna			4 754,10	5 800,00
cena ciepła	zł/GJ			21,33	26,02
cena nośnika ciepła	zł/m ³			10,00	12,20
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW		8 619,06	10 515,25
	rata miesięczna			718,26	876,28
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ			3,51	4,28

Grupa odbiorów III.1		j.m.		NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc ciepłą	Roczna	zł/MW		58 193,07	70 995,55
	rata miesięczna			4 849,42	5 916,29
cena ciepła	zł/GJ			19,60	23,91
cena nośnika ciepła	zł/m ³			8,49	10,36
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW		17 414,98	21 246,28
	rata miesięczna			1 451,25	1 770,53
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ			6,38	7,78

Grupa odbiorów III.2		j.m.		NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc ciepłą	Roczna	zł/MW		58 193,07	70 995,55
	rata miesięczna			4 849,42	5 916,29
cena ciepła	zł/GJ			19,60	23,91
cena nośnika ciepła	zł/m ³			8,49	10,36
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW		15 188,57	18 530,06
	rata miesięczna			1 265,71	1 544,17
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ			5,93	7,23

Grupa odbiorów III.3		j.m.		NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc ciepłą	Roczna	zł/MW		58 193,07	70 995,55
	rata miesięczna			4 849,42	5 916,29
cena ciepła	zł/GJ			19,60	23,91
cena nośnika ciepła	zł/m ³			8,49	10,36
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW		11 279,27	13 760,71
	rata miesięczna			939,94	1 146,73
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ			3,33	4,06

Grupa odbiorów III.3.a.		j.m.	NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc cieplną	Roczna	zł/MW	58 193,07	70 995,55
	rata miesięczna		4 849,42	5 916,29
cena ciepła	zł/GJ		19,60	23,91
cena nośnika ciepła	zł/m ³		8,49	10,36
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW	11 132,66	13 581,85
	rata miesięczna		927,72	1 131,82
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ		3,28	4,00

Grupa odbiorów III.5		j.m.	NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc cieplną	Roczna	zł/MW	63 276,06	77 196,79
	rata miesięczna		5 273,00	6 433,06
cena ciepła	zł/GJ		21,63	26,39
cena nośnika ciepła	zł/m ³		8,49	10,36
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW	17 414,98	21 246,28
	rata miesięczna		1 451,25	1 770,53
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ		6,38	7,78

Grupa odbiorów IV.4		j.m.	NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc cieplną	Roczna	zł/MW	63 800,41	77 836,50
	rata miesięczna		5 316,70	6 486,37
cena ciepła	zł/GJ		23,41	28,56
cena nośnika ciepła	zł/m ³		7,35	8,97
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	Roczna	zł/MW	8 331,45	10 164,37
	rata miesięczna		694,29	847,03
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ		2,87	3,50

Grupa odbiorów IV.4.a		j.m.	NETTO	BRUTTO*
cena za zamówioną moc cieplną	roczna	zł/MW	63 800,41	77 836,50
	rata miesięczna		5 316,70	6 486,37
cena ciepła	zł/GJ		23,41	28,56
cena nośnika ciepła	zł/m ³		7,35	8,97
stawka opłaty stałej za usługi przesyłowe	roczna	zł/MW	8 093,90	9 874,56
	rata miesięczna		674,49	822,88
stawka opłaty zmiennej za usługi przesyłowe	zł/GJ		2,78	3,39

Grupa odbiorów VII		j.m.	NETTO	BRUTTO*
stawka opłaty miesięcznej za zamówioną moc cieplną	zł/MW		6 632,29	8 091,39
stawka opłaty za ciepło	zł/GJ		27,99	34,15

* - uwzględniono podatek VAT w wysokości 22 %.

4.2. Taryfa nie zawiera stawek opłat za przyłączenie do sieci, ponieważ nie planuje się przyłączenia nowych odbiorców. Jeżeli wystąpi taka potrzeba, PEC Lidzbark Warmiński niezwłocznie dokona niezbędnej zmiany taryfy i wystąpi o jej zatwierdzenie.

CZĘŚĆ V

Warunki stosowania cen i stawek opłat.

5.1. Ustalone w niniejszej taryfie ceny i stawki opłat są stosowane przy zachowaniu standardów jakościowych obsługi odbiorców, które określone zostały w rozdziale 6 rozporządzenia przyłączeniowego.

5.2. W przypadkach:

- a) niedotrzymania przez PEC Lidzbark Warmiński standardów jakościowych obsługi odbiorców lub niedotrzymania przez odbiorców warunków umowy,
 - b) uszkodzenia lub stwierdzenia nieprawidłowych wskazań układu pomiarowo-rozliczeniowego,
 - c) udzielania bonifikat i naliczania upustów przysługujących odbiorcy,
 - d) nielegalnego poboru ciepła,
- stosuje się postanowienia określone w rozdziale 4 rozporządzenia taryfowego.

CZĘŚĆ VI

Zasady wprowadzania oraz zmiany cen i stawek opłat.

6.1. Ceny i stawki opłat określone w niniejszej taryfie PEC Lidzbark Warmiński wprowadza do stosowania nie wcześniej niż po upływie 14 dni i nie później niż do 45 dnia od dnia jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

6.2. Każdorazowo o podwyżce cen lub stawek opłat za dostarczone ciepło, określonych w zatwierdzonej taryfie, odbiorcy zostaną poinformowani w ciągu jednego okresu rozliczeniowego od dnia tej podwyżki.

DYREKTOR
Michał Drozd

1105

OBWIESZCZENIE

**Komisarza Wyborczego w Elblągu
z dnia 14 czerwca 2005 r.**

w sprawie wyników wyborów uzupełniających do rad gmin przeprowadzonych w dniu 12 czerwca 2005 r.

Na podstawie art. 182 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 lipca 1998 r. - Ordynacja wyborcza do rad gmin, rad powiatów i sejmików województw (Dz. U. z 2003 r. Nr 159, poz. 1547, z 2004 r. Nr 25, poz. 219, Nr 102, poz. 1055) Komisarz Wyborczy w Elblągu podaje do publicznej wiadomości wyniki wyborów uzupełniających do rad gmin przeprowadzonych w dniu 12 czerwca 2005 r.

I. Dla uzupełnienia składu Rady Miejskiej w Lidzbarku Warmińskim w okręgu wyborczym Nr 4 wybierano 1 radnego.

Wybory odbyły się.

Głosowanie przeprowadzono.

Liczba uprawnionych do głosowania wynosiła 2125.

W głosowaniu wzięło udział 272 wyborców, którym wydano karty do głosowania co stanowi 12,80 % uprawnionych do głosowania.

Głosów ważnych oddano 268.

Radną została wybrana Kij Krystyna z listy Nr 3 KWW Porozumienie Obywatelskie.

II. Dla uzupełnienia składu Rady Gminy w Bartoszycach w okręgu wyborczym Nr 7 wybierano 1 radnego.

Wybory odbyły się.

Głosowanie przeprowadzono.

Liczba uprawnionych do głosowania wynosiła 743.

W głosowaniu wzięło udział 293 wyborców, którym wydano karty do głosowania co stanowi 39,43 % uprawnionych do głosowania.

Głosów ważnych oddano 285.

Radnym został wybrany Midura Marek z listy Nr 2 Komitet Wyborczy Wyborców Marka Midury.

Komisarz Wyborczy w Elblągu
Andrzej Błęsiński