



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia 18 grudnia 2012 r.

Poz. 4437

ZARZĄDZENIE NR 11 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

z dnia 11 grudnia 2012 r.

w sprawie bezpieczeństwa ruchu i postoju zbiornikowców przewożących ładunki niebezpieczne.

Na podstawie art. 84 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1366 z 2012 r. poz. 1068), zarządza się, co następuje:

Rozdział 1. Przepisy Ogólne

§ 1. Przepisy zarządzenia określają obowiązujące na obszarze portu wymagania w zakresie bezpieczeństwa ruchu i postoju zbiornikowców przewożących ładunki niebezpieczne lub nieodgazowanych po przewożeniu takich ładunków.

§ 2. Przepisy zarządzenia stosuje się do wszystkich zbiornikowców na terenie portów morskich, red, kotwiczowisk i torów wodnych leżących w granicach właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

§ 3. W rozumieniu zarządzenia:

- 1) "zbiornikowcem" jest statek towarowy specjalnie zbudowany lub przystosowany do przewozu luzem ładunków niebezpiecznych, który przewozi ładunki niebezpieczne, lub jest nieodgazowany po ich przewożeniu,
- 2) "ładunkami niebezpiecznymi" są:
 - a) oleje wymienione w załączniku I do Konwencji MARPOL 1973/78,
 - b) ładunki chemiczne wymienione w załączniku II Konwencji MARPOL 1973/78,
 - c) skroplone gazy węglowodorowe i ciekłe gazy chemiczne wymienione w Międzynarodowym kodeksie gazowców lub w Kodeksie gazowców,
- 3) "palnymi ładunkami niebezpiecznymi" są:
 - a) ładunki łatwopalne o temperaturze zapłonu do 60°C mierzonej w tyglu zamkniętym,
 - b) ładunki palne o temperaturze zapłonu powyżej 60°C mierzonej w tyglu zamkniętym,
 - c) palne ładunki niebezpieczne należące do różnych klas, a przewożone równocześnie zbiornikowcem, zalicza się do tej klasy, do której należy ładunek posiadający najniższą temperaturę zapłonu, z uwzględnieniem ładunków, po których zbiornikowiec nie został odgazowany,
- 4) "obszar portu" jest to obszar lądowy z wewnętrznym obszarem wodnym i zewnętrznym obszarem wodnym zwanym redą,

- 5) "terminal" jest to obiekt wyposażony w instalacje i urządzenia niezbędne do cumowania zbiornikowców, przeładunku ładunków niebezpiecznych i obsługiwany przez wykwalifikowany personel, zapewniający przeładunek bezpieczny pod względem ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
- 6) "regulamin bezpiecznej obsługi zbiornikowca" jest to dokument zawierający wymogi techniczno-eksploatacyjne terminalu w stosunku do zbiornikowca, które są niezbędne dla zapewnienia bezpiecznej obsługi zbiornikowca i bezpieczeństwa terminalu. Regulamin ten musi być zatwierdzony przez dyrektora właściwego terytorialnie urzędu morskiego. Regulamin sporządzony jest w języku polskim i angielskim,
- 7) "operator nabrzeża" oznacza osobę prawną lub fizyczną, która sprawuje bieżącą kontrolę nad czynnościami wykonywanymi na nabrzeżu,
- 8) "kapitanat portu" oznacza oficera dyżurnego kapitanatu portu,
- 9) "statkiem pożarniczym" jest statek specjalnie zbudowany lub przystosowany do gaszenia pożarów w portach, posiadający certyfikat statku pożarniczego,
- 10) "asysta statku pożarniczego" polega na pozostawieniu statku pożarniczego na granicy strefy ochronnej zbiornikowca i utrzymaniu z nim łączności, celem podjęcia natychmiastowej akcji ratowniczo-gaśniczej,
- 11) "odgazowanie" jest to usunięcie pozostałości ładunków niebezpiecznych, par i gazów z przestrzeni zamkniętych w części ładunkowej zbiornikowca,
- 12) "świadectwo odgazowania" jest to dokument wydany przez osobę upoważnioną przez administrację morską stwierdzający, iż w określonym czasie badane przestrzenie zamknięte są odgazowane w celu wykonania określonych prac. Ważność takiego świadectwa nie może przekraczać 24 godz.,
- 13) "gaz obojętny" oznacza niepalny gaz lub mieszaninę gazów zawierającą poniżej 8% objętościowych tlenu,
- 14) "prace zimne" obejmują wszelkie prace, które nie wiążą się z wytwarzaniem źródła zapłonu palnych cieczy, par i gazów,
- 15) "prace gorące" obejmują wszelkie prace związane z wysoką temperaturą, otwartym ogniem, występowaniem ciągłego źródła iskier, itp.,
- 16) "remont w stoczni" oznacza naprawy zbiornikowca wykonywane na terenie stoczni.

Rozdział 2.

Wymagania dotyczące zbiornikowców i ich załóg

§ 4. 1. Każdy zbiornikowiec powinien korzystać z systemów nadzoru ruchu statków.

2. Zbiornikowce podlegające przepisom niniejszego zarządzenia są zobowiązane do korzystania z usług pilota i holowników na zasadach określonych w zarządzeniu i przepisach portowych.

3. Jednostki dostawcze (bunkierki) mogą uzyskać zgodę na odstąpienie od obowiązku określonego w ust. 2 po spełnieniu wymogów określonych odrębnymi przepisami.

§ 5. 1. Zbiornikowce przewożące ładunki olejowe w ilości większej niż 2.000 ton, zobowiązane są do posiadania ważnego certyfikatu zabezpieczenia finansowego oraz innych wymaganych przepisami ważnych dokumentów klasyfikacyjnych i certyfikatów bezpieczeństwa statku.

2. Zbiornikowce, których certyfikat zabezpieczenia finansowego utracił ważność po wyjściu z ostatniego portu zawinięcia, mogą uzyskać jednorazową zgodę Kapitana Portu na wejście.

§ 6. 1. Zabrania się przebywania zbiornikowca w terminalach ponad czas niezbędny do jego obsługi.

2. W szczególnych przypadkach za zgodą i na warunkach określonych przez kapitana portu, zbiornikowiec może przebywać na obszarze portu poza czas niezbędny do jego obsługi.

§ 7. 1. Na zbiornikowcu cumującym w terminalu powinna stale przebywać niezbędna ilość załogi, zapewniająca w razie potrzeby natychmiastową gotowość manewrową i gaśniczą zbiornikowca.

2. Załoga zbiornikowca powinna posiadać kwalifikacje zgodnie z Konwencją STCW 78/95.

§ 8. 1. Podmiot zarządzający terminalem zobowiązany jest do przedstawienia w kapitanacie portu karty charakterystyki niebezpiecznej substancji chemicznej (ładunku statku), co najmniej na 48 godz. przed przybyciem statku do portu.

2. Karta, o której mowa w ust. 1, powinna być dostarczona kapitanowi statku przed rozpoczęciem załadunku w terminalu.

Rozdział 3. Zasady ruchu zbiornikowców w porcie

§ 9. 1. Kapitan statku lub w jego imieniu upoważniony przedstawiciel, obowiązany jest co najmniej na 72 godz. przed przybyciem statku do portu, powiadomić kapitanat portu, Centrum VTS "Zatoka Gdańska", terminal i dyspozytora portu o spodziewanym przybyciu na redę portu zbiornikowca z ładunkiem niebezpiecznym lub nieodgazowanego po przewozie takiego ładunku, podając:

- 1) nazwę statku, jego sygnał wywoławczy, numer IMO oraz banderę,
- 2) całkowitą długość statku, jego szerokość, zanurzenie w chwili wejścia na redę oraz tonaż brutto,
- 3) przewidywany czas przybycia na redę (ETA),
- 4) przewidywaną trasę żeglugi na Morzu Bałtyckim oraz port docelowy,
- 5) właściwą nazwę techniczną wszystkich ładunków niebezpiecznych załadowanych na zbiornikowiec, ich numery klasyfikacyjne ONZ (jeśli istnieją), temperatury zapłonu, rozmieszczenia na statku oraz ilość tych ładunków (w przypadku zbiornikowców nieodgazowanych po przewozie ładunków niebezpiecznych można odstąpić od podawania ilości),
- 6) pełną nazwę (wraz z numerami telefonów) upoważnionego przedstawiciela kapitana statku,
- 7) datę ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego (dla zbiornikowców przewożących więcej niż 2.000 ton ładunków olejowych).

2. W przypadku zbiornikowca odgazowanego, który wchodzi do portu, kapitan statku lub w jego imieniu upoważniony przedstawiciel, obowiązany jest powiadomić kapitanat portu, Centrum VTS "Zatoka Gdańska", terminal i dyspozytora portu o spodziewanym przybyciu na redę portu z 48 godzinnym wyprzedzeniem, podając:

- 1) nazwę statku, jego sygnał wywoławczy, numer IMO oraz banderę,
- 2) całkowitą długość statku, jego szerokość, zanurzenie w chwili wejścia na redę oraz tonaż brutto,
- 3) przewidywany czas przybycia na redę (ETA),
- 4) właściwą nazwę techniczną ładunków niebezpiecznych, które mają być załadowane na zbiornikowiec i ich numery klasyfikacyjne ONZ (jeśli istnieją), temperatury zapłonu, oraz przybliżone ilości,
- 5) pełną nazwę (wraz z numerami telefonów) upoważnionego przedstawiciela kapitana statku,
- 6) datę ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego (dla zbiornikowców ładujących więcej niż 2.000 ton ładunków niebezpiecznych, wymienionych w § 3 pkt 2 litera a).

3. W przypadku gdy czas trwania podróży zbiornikowca do portu docelowego trwa krócej niż 24 godz., obowiązku zgłoszenia określonego w ust. 1 lub 2 należy dokonać niezwłocznie po wyjściu w morze z ostatniego portu.

4. Dokładny czas przybycia zbiornikowca do portu, kapitan statku lub w jego imieniu upoważniony przedstawiciel, obowiązany jest potwierdzić do kapitanatu portu, Centrum VTS "Zatoka Gdańska", terminalu i dyspozytora portu lub dyspozytora stoczni z wyprzedzeniem 6 godzinnym. Wraz z podaniem dokładnego czasu przybycia zbiornikowca, zgłaszający potwierdza pełną sprawność manewrową, przeładunkową i gaśniczą zbiornikowca, udokumentowaną sporządzeniem odpowiedniej listy kontroli.

5. O wszelkich zmianach dotyczących terminu przybycia zbiornikowca na redę lub o jego niesprawności manewrowej, przeładunkowej lub gaśniczej, kapitan statku lub w jego imieniu upoważniony przedstawiciel, obowiązany jest powiadomić niezwłocznie kapitanat portu, Centrum VTS "Zatoka Gdańska", terminal i dyspozytora portu lub stoczni.

6. Kapitan statku lub w jego imieniu upoważniony przedstawiciel, obowiązany co najmniej na 4 godz. przed wyjściem statku z portu, powiadomić kapitanat portu o planowanym wyjściu z terminalu zbiornikowca z ładunkiem niebezpiecznym lub nieodgazowanego po takim ładunku, podając:

- 1) nazwę statku, jego sygnał wywoławczy, numer IMO oraz banderę,
- 2) całkowitą długość statku, jego szerokość, zanurzenie w chwili opuszczenia terminalu oraz tonaż brutto,
- 3) przewidywany czas wyjścia w morze (ETD),
- 4) przewidywaną trasę na Morzu Bałtyckim oraz port docelowy,
- 5) właściwą nazwę techniczną wszystkich ładunków niebezpiecznych załadowanych na zbiornikowiec, ich numery klasyfikacyjne ONZ (jeśli istnieją), temperatury zapłonu, oraz ilość ładunków niebezpiecznych (w przypadku zbiornikowców nieodgazowanych po przewozie ładunków niebezpiecznych można odstąpić od podania ilości),
- 6) pełną nazwę (wraz z numerami telefonów) upoważnionego przedstawiciela kapitana statku.

§ 10. W przypadku stwierdzenia podczas wprowadzania zbiornikowca do portu, jakiegokolwiek niesprawności technicznej mogącej mieć wpływ na jego bezpieczną obsługę, pilot wykonujący usługę, zobowiązany jest niezwłocznie poinformować kapitanat portu o zauważonych usterkach.

§ 11. 1. Kapitan zbiornikowca po przybyciu na redę portu powinien zgłosić swoje przybycie do kapitanatu portu i w razie potrzeby zakotwiczyć na wyznaczonym kotwiczowisku lub w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu, podając czas i pozycję zakotwiczenia.

2. Zmiana miejsca zakotwiczenia lub zejście z redy zbiornikowca wymaga zgody kapitanatu portu.

§ 12. 1. Zgodę na ruch zbiornikowca na obszarze portu wydaje Kapitan Portu, po uzyskaniu potwierdzenia kapitana statku o pełnej sprawności manewrowej, przeładunkowej i gaśniczej zbiornikowca.

2. Ruch zbiornikowców na torach podejściowych do portów, wodach wewnątrz portowych może odbywać się przy widzialności nie mniejszej niż 1.000 m dla zbiornikowca o długości całkowitej do 200 m, 1 Mm dla zbiornikowca o długości całkowitej większej niż 200 m.

3. W uzasadnionych przypadkach kapitan portu może odstąpić od egzekwowania ograniczenia zawartego w ust. 2.

4. Ruch zbiornikowców w czasie trwania akcji przeciwlodowej odbywa się według poleceń wydawanych przez kapitana portu.

5. W razie nagłego pogorszenia widzialności zbiornikowiec powinien dostosować się do poleceń kapitanatu portu.

§ 13. 1. Zbiornikowce nie mogą być wyprzedzane i nie mogą wyprzedzać innych statków na obszarze wewnątrz portowym i torach podejściowych do portów.

2. Zbiornikowce przewożące ładunki niebezpieczne lub nieodgazowane po przewozie takich ładunków nie mogą być mijane na obszarze portów w odległości mniejszej niż 30 m.

3. Dopuszcza się odstępstwa od przepisów wymienionych w ust. 1 i 2 w przypadkach uzasadnionych, po uzyskaniu zgody kapitana portu.

4. Przepisu ust. 1 i 2 nie stosuje się do statków obsługujących bezpośrednio zbiornikowiec lub statków ratowniczych podążających do akcji ratowniczej.

§ 14. 1. Do obsługi holowniczej wyznacza się holowniki odpowiednio przystosowane do obsługi zbiornikowców.

2. Podczas wprowadzania/wyprowadzania zbiornikowców do/z portu, holownik/holowniki obsługujące statek z dziobu/z rufy powinny pracować na holach.

3. Usługa holownicza powinna być świadczona w warunkach hydrometeorologicznych pozwalających na podanie holi przez holowniki wchodzące w skład manewrującego zespołu holowniczego.

4. W uzasadnionych przypadkach Kapitan Portu może wyrazić zgodę na odstąpienie od obowiązków wskazanych w ust. 2 i 3.

§ 15. 1. Zbiornikowce przewożące palne ładunki niebezpieczne lub nieodgazowane, jeżeli temperatura zapłonu ładunku wynosi 60° C i poniżej według próby w tyglu zamkniętym, korzystają z asysty statku pożarniczego według zasad wskazanych w ust.2,3,4 poniżej.

2. Asysta statku pożarniczego w porcie Gdańsk obowiązuje od miejsca obsadzenia zbiornikowca przez pilota na wejściu do portu, podczas pobytu w porcie i do miejsca, w którym pilot schodzi ze statku w czasie wyjścia zbiornikowca z portu.

3. Asysta statku pożarniczego w porcie Gdynia obowiązuje od miejsca obsadzenia zbiornikowca przez pilota do zacumowania i od odcumowania do miejsca zdania pilota, a także w czasie pobytu zbiornikowca w porcie, w przypadku gdy instalacja stała lub lądowa jednostka ratowniczo gaśnicza nie zapewnia skutecznego zabezpieczenia przeciwpożarowego zbiornikowca w miejscu przeładunku.

4. W pozostałych portach asysta statku pożarniczego nie jest wymagana, a zgodę na wprowadzenie zbiornikowca oraz warunki zabezpieczenia przeciwpożarowego w miejscu przeładunku wydaje i określa Kapitan Portu.

5. W przypadku braku możliwości zapewnienia asysty statku pożarniczego, Kapitan Portu może wyrazić zgodę na pełnienie takiej asysty przez inną jednostkę odpowiednio wyposażoną w środki i sprzęt pożarniczy, oraz obsadzoną przez przeszkoloną załogę.

6. Statek pożarniczy pełni asystę w pobliżu zbiornikowca. Obowiązki statku pożarniczego pełniącego asystę określa regulamin służby uzgodniony z administracją morską.

Rozdział 4.

Bezpieczeństwo operacji przeładunkowych

§ 16. Do cumowania zbiornikowca należy używać lin bezpiecznych, nie powodujących iskrzenia.

§ 17. Po zacumowaniu zbiornikowca w terminalu, załoga zbiornikowca jest obowiązana:

- 1) umocować odpowiednie, oświetlone w nocy stalowe hole na dziobie i rufie za burtą od strony wody na wysokości 1 m od powierzchni wody,
- 2) wystawić służbę pokładową pełniącą nadzór nad bezpiecznym przebiegiem przeładunku.

§ 18. 1. Dokładne miejsce obsługi zbiornikowca wyznacza kierownik terminalu lub osoba przez niego upoważniona.

2. Zbiornikowiec przed dobieciem i zacumowaniem do terminalu ma obowiązek wyłączyć własną elektrochemiczną ochronę przed korozją.

§ 19. 1. Cumowanie zbiornikowca jest dozwolone przy nabrzeżu do tego przystosowanym.

2. Dopuszcza się cumowanie zbiornikowca za zgodą i na warunkach określonych przez kapitana portu, w przypadku innych nabrzeży.

§ 20. 1. Odległość od dziobu i rufy zbiornikowca przewożącego ładunki niebezpieczne lub nieodgazowanego po ich przewozie, do innych statków cumujących przy tym samym nabrzeżu powinna wynosić nie mniej niż 30 m.

2. Zbiornikowiec zacumowany przy nabrzeżu powinien być ustawiony dziobem do wyjścia. Odstępstwo od tej zasady może nastąpić za zgodą kapitana portu.

3. Przeciąganie zbiornikowca na linach wzdłuż nabrzeża jest zabronione bez zgody kapitana portu.

4. Cumowanie zbiornikowca do burty innego statku jest zabronione.

5. Cumowanie innego statku do burty zbiornikowca jest zabronione. Powyższy zakaz nie dotyczy jednostek pomocniczych przy spełnieniu warunków określonych w ust. 6.

6. Cumowanie jednostek pomocniczych do burty zbiornikowca możliwe jest wyłącznie po uzyskaniu zgody Kapitału Portu.

7. Bunkrowanie zbiornikowca przewożącego ładunki niebezpieczne, a także przyjmowanie i wydawanie zaopatrzenia z barek lub innych jednostek pomocniczych może się odbywać przed rozpoczęciem lub po zakończeniu operacji przeładunkowych i balastowych na warunkach określonych przez kapitana portu.

§ 21. 1. Po zacumowaniu zbiornikowca w terminalu przed rozpoczęciem przeładunku, zbiornikowiec podlega inspekcji przez przedstawicieli terminalu. W inspekcji udział bierze kapitan statku lub upoważniony przez niego oficer statku.

2. Z przeprowadzonej inspekcji sporządzona jest lista kontrolna wg wzoru zawartego w regulaminie bezpiecznej obsługi, a o wyniku inspekcji przedstawiciel terminalu powiadamia kapitanat portu. Rozpoczęcie przeładunku uzależnione jest od pozytywnego wyniku inspekcji.

3. Każdy terminal musi posiadać regulamin bezpiecznej obsługi zbiornikowca.

4. Przed rozpoczęciem przeładunku kapitan zbiornikowca winien otrzymać regulamin, o którym mowa w ust. 2 i 3, a terminal stosowne potwierdzenie doręczenia tego dokumentu.

5. Przed rozpoczęciem przeładunku zbiornikowca w terminalu kapitan ma obowiązek przekazać wypełnioną listę kontrolną, o której mowa w ust. 2, do kapitanatu portu.

§ 22. W czasie prowadzenia operacji przeładunku zbiornikowiec z ładunkiem niebezpiecznej substancji nie rozpuszczalnej w wodzie i lżejszej od wody powinien być zabezpieczony zaporą przeciwrozlewową.

§ 23. Przeładunek ładunków niebezpiecznych jest dozwolony tylko za pomocą stałych ramion przeładunkowych lub węży ładunkowych posiadających odpowiednie atesty.

§ 24. W przypadku wystąpienia zagrożenia zacumowanego w terminalu zbiornikowca wywołanego warunkami meteorologicznymi, eksploatacyjnymi, technicznymi lub innymi nadzwyczajnymi zagrożeniami, operacje przeładunkowe należy niezwłocznie przerwać.

§ 25. W przypadku pożaru lub innego miejscowego zagrożenia na zbiornikowcu:

1. Akcją ratowniczą kieruje pierwszy przybyły na miejsce zdarzenia dowódca jednostki ochrony przeciwpożarowej, w ścisłym porozumieniu z Kapitanem Portu i kapitanem zbiornikowca.

2. Kapitan i załoga zbiornikowca obowiązani są podporządkować się decyzjom kierującego akcją ratowniczą.

3. Zbiornikowiec, na którym powstał pożar lub inne miejscowe zagrożenie, jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo innych statków lub urządzeń portowych albo ruchu statków, może być odholowany w bezpieczne miejsce lub usunięty z portu. Decyzję w tej sprawie podejmuje kapitan portu.

§ 26. Mycie lub odgazowanie zbiornikowca w porcie może nastąpić po uzyskaniu zgody i w miejscu wskazanym przez kapitana portu.

Rozdział 5. Remonty zbiornikowców

§ 27. 1. Przeprowadzenie remontów na zbiornikowcu stojącym na redzie lub w porcie dozwolone jest wyłącznie po uzyskaniu zgody kapitana portu.

2. W celu uzyskania zgody na prace remontowe armator zobowiązany jest do przedstawienia kapitanowi portu zakresu remontu i sposobu jego zabezpieczenia.

3. Przy remontach podczas postoju w porcie do zakresu planowanego remontu i sposobu jego zabezpieczenia musi być dołączona pisemna zgoda operatora nabrzeża na wykonywanie takich prac.

4. W przypadku remontów wykonywanych w porcie, Kapitan Portu powiadamia operatora nabrzeża o podjętej decyzji.

5. Przez cały czas trwania remontu zbiornikowiec zobowiązany jest posiadać ważne świadectwo odgazowania, które nie może być wystawione na okres dłuższy niż 24 godz.

6. W określonych przypadkach dopuszcza się możliwość częściowego odgazowania zbiornikowca przy spełnieniu warunku napełnienia wszystkich pozostałych zbiorników ładunkowych gazem obojętnym lub wodą. W przypadkach budzących wątpliwości Kapitan Portu może powołać komisję rzeczoznawców na koszt armatora, która określi warunki przeprowadzenia remontu.

§ 28. 1. Zabrania się wprowadzania zbiornikowca na remont do stoczni z ładunkiem niebezpiecznym.

2. Wprowadzenie zbiornikowca na remont do stoczni dozwolone jest po uzyskaniu zgody Kapitana Portu, na podstawie przedstawionego świadectwa odgazowania.

3. Rozpoczęcie remontu zbiornikowca może nastąpić po złożeniu pisemnej deklaracji przez dyrektora stoczni lub upoważnioną przez niego osobę do Kapitana Portu o przygotowaniu stoczni do rozpoczęcia remontu.

4. Stocznia przyjmująca zbiornikowiec do remontu musi posiadać procedury remontu zbiornikowca uzgodnione z administracją morską.

Rozdział 6. Przepisy końcowe

§ 29. W zakresie spraw nieuregulowanych niniejszym zarządzeniem, a dotyczącym zbiornikowców, stosuje się inne obowiązujące przepisy i zalecenia organizacji międzynarodowych.

§ 30. Traci moc zarządzenie Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 8 października 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu i postoju zbiornikowców przewożących ładunki niebezpieczne (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 68, poz. 1537 z 2007 r. Nr 129, poz. 2333, Dz. Urz. Woj. Warmińsko – Mazurskiego Nr 131, poz. 1853 z 2007 r. Nr 115, poz. 1644).

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

Dyrektor Urzędu Morskiego
w Gdyni

**dr inż. kpt.
ż.w. Andrzej Królikowski**