

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 1
DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SŁUPSKU
z dnia 10 maja 2003 roku

w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne

Na podstawie art. 48 ustawy z dnia 21 marca 1991r o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. Nr 32, poz. 131, z 1994r. Nr 27 poz. 96, z 1995r. Nr 7 poz.31 i Nr 47 poz. 243, z 1996r. Nr 34 poz.145, z 1997r. Nr 111 poz.726, z 1999r. Nr 70 poz.778, z 2000r. Nr 120 poz.1268 i Nr 122 poz.1321, z 2001r. Nr 129 poz.1441 i Nr 138 poz.1546, z 2002r. Nr 166 poz. 1361) zarządza się, co następuje:

Rozdział I

Przepisy ogólne

§ 1

1. Przepisy niniejszego zarządzenia dotyczą statków morskich udających się w podróż próbną po budowie, przebudowie i remoncie w polskich stoczniach oraz innych statków, w stosunku do których przeprowadzenie prób jest konieczne, a które nie posiadają ważnych świadectw klasyfikacyjnych ani też ważnych dokumentów bezpieczeństwa.
2. Podróżą próbną jest podróż odbywana przez statki nie będące w eksploatacji, mająca na celu przeprowadzenie prób technicznych statku oraz jego mechanizmów, urządzeń i systemów.
3. Przepisy niniejszego zarządzenia nie mają zastosowania do jednostek pływających marynarki wojennej, straży granicznej, policji i statków sportowych.
4. W stosunku do morskich statków sportowych, udających się w podróż próbną, stosuje się obowiązujące przepisy w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych.

§ 2

1. Odbycie podróży próbnej przez statki wymienione w § 1 ust.1 dozwolone jest jedynie tym statkom, które:
 - 1) odpowiadają warunkom bezpieczeństwa, określonym niniejszym zarządzeniem,
 - 2) posiadają ważną „Kartę bezpieczeństwa na jednorazową podróż”, zwaną dalej kartą bezpieczeństwa.
2. Statki budowane w polskich stoczniach, odbywające podróże próbne na wodach morskich, powinny być zarejestrowane w rejestrze statków w budowie we właściwej dla siedziby stoczni izbie morskiej lub we właściwym urzędzie morskim i posiadać na tę okoliczność odpowiedni dokument rejestracyjny.
3. Warunki hydrometeorologiczne, rejon żeglugi, czas trwania podróży próbnej oraz maksymalną ilość osób dopuszczonych do uczestnictwa w próbach, ustala każdorazowo Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku i określa je w karcie bezpieczeństwa.

§ 3

1. Wniosek o wydanie karty bezpieczeństwa składa stocznia, zakład remontowy bądź właściciel lub armator statku na piśmie z podaniem rodzaju i nazwy statku, akwenu, na którym zamierza przeprowadzić próby, terminu odbycia prób, czasu trwania podróży próbnej.
2. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) pisemne stwierdzenie towarzystwa klasyfikacyjnego, pod nadzorem którego statek jest budowany, przebudowywany lub remontowany, że statek znajduje się we właściwym stanie technicznym, zgodnie z wymaganiami klasyfikatora i niniejszego zarządzenia zapewniającym bezpieczne odbycie podróży próbnej,
 - 2) listę załogi statku z podaniem stanowisk i kwalifikacji oraz listę ratowników, a także listę osób biorących udział w próbach, a nie będących członkami załogi z podaniem funkcji tych osób.
3. Dla statków nowobudowanych do wniosku należy nadto dołączyć:
- 1) kompletne obliczenia stateczności i niezatapialności statku lub co najmniej obliczenia stateczności i niezatapialności dla stanów załadowania podczas podróży próbnej oraz protokół z próby przechyłów zgodnie z wymaganiami klasyfikatora,
 - 2) zaświadczenie klasyfikatora z przeprowadzonych prób opuszczenia łodzi ratunkowych zgodnie z wymaganiami jego przepisów,
 - 3) zatwierdzone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku plany na okres prób morskich:
 - a) rozmieszczenia środków ratunkowych,
 - b) ochrony przeciwpożarowej (obowiązuje dla prototypu statku nowobudowanego lub przebudowanego, odbywającego podróże próbne z personelem nie należącym do załogi statku o liczebności 12 osób i więcej).
 - 4) plan ochrony przeciwpożarowej, zatwierdzony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku (obowiązuje dla prototypu statku nowobudowanego lub przebudowanego, odbywającego podróże próbne z personelem nie należącym do załogi statku o liczebności 12 osób i więcej).
 - 5) kopie rozkładów i instrukcji alarmowych obejmujące wszystkich uczestników prób morskich.
4. W przypadku statków specjalnego przeznaczenia (np. okręty wojenne, statki sportowe), które nie były budowane, przebudowywane lub remontowane pod nadzorem klasyfikatora, zaświadczenie o zdatości do jednorazowej podróży wydają działy kontroli technicznej stoczni lub Polski Związek Żeglarski - zaświadczać, że statek został przygotowany i wyposażony zgodnie z wymogami niniejszego zarządzenia.

§ 4

1. Przed wydaniem karty bezpieczeństwa, inspektorzy Urzędu Morskiego w Słupsku przeprowadzają inspekcję w zakresie całokształtu bezpieczeństwa żeglugi, mającą na celu sprawdzenie, czy statek może bezpiecznie odbyć podróż próbną.
2. Wszelkie prace stoczniowe i porządkowe, zamocowanie środków ratunkowych we właściwych miejscach, rozmieszczenie sprzętu ochrony przeciwpożarowej oraz oznakowanie dróg ewakuacyjnych, powinny być zakończone przed przybyciem inspektorów.
3. W czasie przeprowadzania inspekcji, na pokładzie statku winny przebywać wyłącznie osoby udające się w podróż próbną i w tym czasie zabrania się przeprowadzać jakichkolwiek prac stoczniowych.
4. W czasie inspekcji kapitan statku lub jego zastępca winien przedłożyć inspektorom dokument klasyfikatora dopuszczający statek do odbycia prób, listę załogi z wymienionymi stanowiskami i kwalifikacjami oraz inne potrzebne dokumenty wymagane przez inspektorów, takie jak: książki lub karty odbioru potwierdzone przez dział kontroli technicznej, budowniczego oraz klasyfikatora, atesty na sprzęt dielektryczny, protokół z pomiaru ilości czynnika gaśniczego, atesty kotwic, łańcuchów kotwicznych, urządzeń do opuszczania środków ratunkowych i inne oraz dokument określający wyniki prób na uwięzi.
5. Wydanie karty bezpieczeństwa może nastąpić tylko w przypadku pozytywnego wyniku inspekcji o której mowa w ust.1 oraz po złożeniu przez inspektora sanitarnego protokołu z

przeprowadzonej inspekcji sanitarnej łącznie ze stwierdzeniem, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa dotyczącym zdrowotności i stanu sanitarnego.

6. Kartę bezpieczeństwa wydaje się na okres planowanej podróży próbnej. Ważność karty bezpieczeństwa może być przedłużona na następną podróż próbną tego samego statku, jeżeli:
 - 1) ilość osób nie będzie większa niż w podróży poprzedniej,
 - 2) nie nastąpiły zmiany w składzie załogi statku,
 - 3) nie zajdą zasadnicze zmiany w zakresie wyposażenia w środki ratunkowe i w sprzęt ochrony przeciwpożarowej,
 - 4) świadectwo klasyfikatora zachowuje ważność.

§ 5

1. Przed wyjściem statku z portu, kapitan statku obowiązany jest okazać w kapitanacie portu kartę bezpieczeństwa, nadto dopełnić wszelkich czynności związanych ze zgłoszeniem wyjścia i wejścia statku w myśl obowiązujących przepisów portowych oraz przekroczenia granicy morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Funkcjonariusze kapitanatu portu upoważnieni są do przeprowadzania inspekcji kontrolnej przed wyjściem statku w próby.

§ 6

1. Statek udający się w podróż próbną obowiązany jest prowadzić dziennik okrętowy, dziennik maszynowy oraz dziennik radiowy, według wzoru i w sposób określony w odrębnych przepisach, dotyczących prowadzenia dzienników okrętowych.
2. Na statkach nowobudowanych, ten sam egzemplarz dziennika okrętowego i maszynowego może być prowadzony na kolejnych statkach udających się w próby, aż do wyczerpania się ich objętości.
3. Na statkach wymienionych w ust.2, wszelkie zapisy dotyczące spraw związanych z ochroną środowiska morskiego winny być dokonywane w dzienniku maszynowym.

Rozdział II

Warunki techniczne, kwalifikujące statek do odbycia podróży próbnej.

§ 7

1. Każdy statek udający się w podróż próbną powinien znajdować się we właściwym stanie technicznym, a w szczególności należy:
 - 1) prace przy poszyciu kadłuba i pokładu głównego oraz grodziach wodoszczelnych, a także prace związane ze szczelnością kadłuba, pokładu, nadbudówek, pokładówek, szybu maszynowego oraz wszelkich innych zamknięć całkowicie zakończyć i przeprowadzić próby szczelności, zgodnie z wymogami klasyfikatora.
 - 2) główną instalację napędową doprowadzić do stanu całkowitej gotowości i poddać próbom, zgodnie z wymaganiami przepisów klasyfikatora; kotły powinny być przyjęte do dozoru przez klasyfikatora, a wszystkie próby inspekcyjne wewnętrzne i zewnętrzne ukończone,
 - 3) mechanizmy pomocnicze, urządzenia odwadniające, system paliwowy i balastowy, pompy, rurociągi, prądnice główne i awaryjne, pulpit sterowy nawigacyjny i maszynowy, skrzynki rozdzielcze urządzeń i mechanizmów oraz oświetlenia zasadniczego i awaryjnego, instalacje i urządzenia elektryczne sygnalizacyjne i awaryjne konieczne dla

- bezpiecznego odbycia prób, urządzenia służące ochronie środowiska - dostatecznie wypróbować i doprowadzić do pełnej gotowości do pracy,
- 4) prace przy urządzeniach sterowych głównych i awaryjnych - całkowicie ukończyć i urządzenia te wypróbować i doprowadzić do stanu gotowości zgodnie z wymaganiami klasyfikatora,
 - 5) główne instalacje gaśnicze i wykrywcze pożaru oraz przenośny sprzęt pożarniczy winny odpowiadać przepisom instytucji klasyfikacyjnej oraz innym obowiązującym przepisom ich dotyczącym oraz winny być gotowe do natychmiastowego użycia, a załogę należy zapoznać z umiejscowieniem instalacji i rozmieszczeniem sprzętu oraz ich obsługą,
 - 6) kotwice i windy kotwiczne - sprawdzić zgodnie z wymaganiami klasyfikatora oraz programem prób tych urządzeń na uwięzi,
 - 7) telegrafy maszynowe, gwizdki, dzwon i gong - wypróbować pod względem ich sprawnego działania. Między mostkiem i przedziałem maszynowym oraz między mostkiem a pomieszczeniem maszyny sterowej, konieczne jest zainstalowanie sprawnie działającej łączności głosowej,
 - 8) w wypadku zaniku napięcia na szynach rozdzielnic głównej, następujące odbiorniki powinny być zasilane z akumulatorów lub awaryjnego agregatu prądotwórczego:
 - a) sygnalizacja alarmowa,
 - b) oświetlenie awaryjne,
 - c) tablica świateł nawigacyjnych,
 - d) sygnalizacja przeciwpożarowa,
 - e) oświetlenie kompasu magnetycznego,
 - f) lampa ALDIS,
 - g) środki łączności radiowej,
 - h) podanie wody na pokład winno być zasilane:
 - albo z awaryjnego agregatu prądotwórczego
 - albo pompą pożarową, napędzaną silnikiem spalinowym,
 - i) inne urządzenia zasilane energią elektryczną, przewidziane do użycia w warunkach awaryjnych,
 - 9) przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa, powinny być zainstalowane kurki kontrolne na rurach sondażowych zbiorników paliwowych,
 - 10) stany izolacji w sieci podstawowej i oświetleniowej powinny być zgodne z normą; w czasie inspekcji należy okazać:
 - a) aktualny MEGATEST,
 - b) protokół nastaw zabezpieczeń prądnic statkowych,
 - c) protokół nastaw automatyki statkowej,
 - d) atesty mierników elektrycznych.
2. Wyposażenie statku winno zapewnić bezpieczne odbycie podróży próbnej. Do zakresu wyposażenia statku należy:
- 1) zaopatrzenie w odpowiednią ilość bunkru, smarów, wody, urządzeń i materiałów technicznych oraz w komplet lin do cumowania i holowania,
 - 2) magnetyczny kompas główny, posiadający oświetlenia awaryjne - kompensacji i określenia dewiacji kompasu należy dokonać nie później niż po wyjściu statku na redę,
 - 3) wyposażenie statku w następujące środki ratunkowe:
 - a) łodzie ratunkowe i pneumatyczne tratwy ratunkowe w takiej ilości, aby tratwy te wraz z łodziami każdej burty zapewniały miejsce dla 100% osób znajdujących się na statku. Tratwy pneumatyczne winny zostać tak rozmieszczone, by można było je użyć z dowolnej burty. W przypadku gdy statek wyposażony jest w urządzenia do wodowania pneumatycznych tratw ratunkowych tak skonstruowanych, że mogą być wodowane tylko z określonej burty, każda ilość miejsc znajdująca się w tych tra-

- twach zaliczona je odpowiednio do burty, z której tratwy te mogą być opuszczone na wodę,
- b) łódź ratowniczą, jeśli w warunkach eksploatacyjnych statek powinien być w nią wyposażony,
 - c) dodatkowe tratwy pneumatyczne tak ustawione, by można było je użyć z dowolnej burty o takiej łącznej pojemności, aby zapewniały miejsca dla 25 % osób znajdujących się na statku z tym, że ilość tratw nie może być mniejsza niż 2,
 - d) statek, który z przyczyn konstrukcyjnych lub ze względu na jego charakter nie zostanie wyposażony w łodzie ratunkowe podczas eksploatacji, albo zamontowane łodzie ratunkowe nie będą mogły być z różnych przyczyn użyte podczas podróży próbnej, może być wyposażony tylko w pneumatyczne tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej dla pomieszczenia 150 % osób znajdujących się na statku, przy czym ilość tratw nie może być mniejsza niż 2. W tym przypadku nie obowiązuje wyposażenie w tratwy pneumatyczne wymienione w lit. c),
 - e) statki, których jednostki ratunkowe są ustawione w miejscu oddalonym o więcej niż 100 m od dziobnicy lub rufy, niezależnie od tratw wyszczególnionych w lit. a), c), d), winny być wyposażone w dodatkową tratwę mogącą pomieścić co najmniej 6 osób, ustawioną tak daleko w przedniej i drugą tak daleko w tylnej części statku, jak to jest praktycznie wykonalne,
 - f) jednostki ratunkowe powinny posiadać odpowiednie ważne atesty i świadectwa, a ich wyposażenie winno być zgodne z obowiązującymi przepisami,
 - g) każda łódź ratunkowa typu otwartego oraz każda łódź ratownicza winna być wyposażona w conajmniej 3 szt. ubrań ratunkowych lub 3 szt. środków ochrony cieplnej uznanego typu,
 - h) pneumatyczne tratwy ratunkowe winny być zamocowane zgodnie z wymogami, tzn. przy pomocy zwalniaka hydrostatycznego, haka odrzutnego i słabego ogniwa,
 - i) w okolicy zamocowania jednostek ratunkowych należy zamontować trapy (sztorm-trapy) lub siatki umożliwiające szybkie zejście do jednostek ratunkowych znajdujących się na wodzie,
- 4) koła ratunkowe wraz z wyposażeniem w ilości zgodnej z wymogami Konwencji SOLAS - 74, jeśli statek w czasie eksploatacji będzie jej podlegał, lub zgodnie z wymaganiami przepisów wydanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku,
 - 5) pasy ratunkowe dla każdej osoby znajdującej się na statku oraz dodatkowe pasy ratunkowe dla osób pełniących wachtę na mostku i w przedziale maszynowym,
 - 6) co najmniej jeden transponder radarowy jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien być w niego wyposażony,
 - 7) radar - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien w niego być wyposażony,
 - 8) odbiornik systemu NAVTEX - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien w niego być wyposażony,
 - 9) satelitarną radiopławę awaryjną - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien w nią być wyposażony,
 - 10) przenośne radiotelefony VHF do łączności dwukierunkowej
 - 11) odbiornik systemu GPS - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien być w te urządzenia wyposażony,
 - 12) 12 czerwonych rakiet spadochronowych z aktualnym terminem ważności,
 - 13) jeden komplet wyrzutni linki ratunkowej z aktualnym wyposażeniem pirotechnicznym, jeśli statek o długości 25 m i więcej odbywa próby w żegludze przybrzeżnej i na dalszych akwenach.
 - 14) informacje dotyczące użycia i obsługi jednostek ratunkowych oraz sposobów zakładania ubrań ratunkowych i pasów ratunkowych, wywieszane w pomieszczeniach ogólnych oraz korytarzach,

- 15) kompletne wyposażenie sygnałowo - nawigacyjne; latarnie sygnałowo – pozycyjne powinny spełniać wymagania międzynarodowej Konwencji COLREG - 72 oraz powinny posiadać ważne świadectwa,
- 16) komplet aktualnych map morskich i wydawnictw nawigacyjnych na zamierzony rejon prób,
- 17) apteczkę typu zatwierdzonego przez Portowego Inspektora Sanitarnego,
- 18) zestaw sprzętu awaryjnego przewidzianego dla danego statku,
- 19) wyraźne oznaczenie dróg ewakuacyjnych (ciągów ewakuacyjnych) na miejsca zbiórek i do wyjść awaryjnych.

§ 8

1. W czasie podróży próbnej w obszarze morza A - 1 należy zapewnić łączność alarmową za pomocą stacjonarnego radiotelefonu VHF.
2. W czasie podróży próbnej w obszarze morza A – 2 należy zapewnić łączność alarmową za pomocą stacjonarnego radiotelefonu MF.

Rozdział III

Inne wymagania dotyczące bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego

§ 9

1. Ilość załogi i jej kwalifikacje dla bezpiecznego odbycia podróży próbnej ustala Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku na wniosek dyrektora stoczni, zakładu remontowego lub armatora.
2. Wszystkie osoby biorące udział w podróży próbnej i nie będące członkami załogi, winny posiadać podstawowe przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych oraz w zakresie zapobiegania i zwalczania pożarów, udokumentowane odpowiednim zaświadczeniem.
3. Z obowiązku przeszkolenia, o którym mowa w ust.2 zwolnione są osoby reprezentujące armatora oraz pracownicy instytucji klasyfikacyjnej, pod nadzorem której statek był budowany, przebudowywany lub remontowany.
4. Przeszkolenie, o którym mowa w ust.2 powinno być przeprowadzone przez uznane ośrodki szkoleniowe lub przez stoczniowe ośrodki szkoleniowe, uznane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku i według zatwierdzonego przez niego programu.
5. Niezależnie od wymogów określonych w ust.1 i 2, w skład załogi winien wejść:
 - 1) radiooperator GMDSS wyznaczony wyłącznie do obsługi urządzeń radiowych,
 - 2) oficer pożarnictwa z odbytą praktyką morską co najmniej w ilości 24 miesięcy, związanej z budową lub eksploatacją statku albo z walką z pożarami na statkach w portowych strażach pożarnych - wymóg ten dotyczy statków nowozbudowanych i przebudowywanych o pojemności brutto 500 i powyżej.

§ 10

1. Dla każdej łodzi ratunkowej i ratowniczej powinien być wyznaczony dowódca i jego zastępca. Dowódcą musi być oficer pokładowy lub osoba posiadająca świadectwo ratownika.
2. Łodzie ratunkowe muszą być obsadzone przez osoby posiadające świadectwo ratownika, których liczba dla każdej łodzi wynosi:
 - 1) dwóch ratowników - przy dopuszczalnej ilości 41 osób w łodzi,
 - 2) trzech ratowników - przy dopuszczalnej ilości od 42 do 61 osób w łodzi,

- 3) czterech ratowników - przy dopuszczalnej ilości od 62 do 85 osób w łodzi,
 - 4) pięciu ratowników - przy dopuszczalnej ilości powyżej 85 osób w łodzi.
3. Na dowódcę każdej tratwy ratunkowej winna być wyznaczona osoba posiadająca świadectwo ratownika. Za zgodą Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku funkcję tę może pełnić osoba posiadająca świadectwo ukończenia przeszkolenia z indywidualnych technik ratunkowych.
 4. Dla każdej łodzi motorowej winna być wyznaczona osoba posiadająca umiejętności w zakresie obsługi silnika spalinowego.

§ 11

1. Przed udaniem się w podróż próbną winny być opracowane rozkłady alarmowe zgodnie z obowiązującymi w tym względzie przepisami (m.in. z uwzględnieniem obcokrajowców biorących udział w próbach) jak również winny być wyznaczone miejsca zbiórek.
2. Przed odcumowaniem statku w podróż próbną, winien być obowiązkowo przeprowadzony alarm próbny opuszczenia statku i przeciwpożarowy z udziałem wszystkich uczestników prób. Przeprowadzenie alarmów winno być odnotowane w dzienniku okrętowym.

§ 12

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

§ 13

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

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

§ 14

1. W czasie poruszania się po obszarze nawigacyjnym portu, ilość holowników przydzielona do pomocy w manewrowaniu, powinna być dla bezpieczeństwa ruchu statku dostosowana do jego wielkości, właściwości, stanu technicznego statku oraz warunków atmosferycznych i do lokalnych warunków nawigacyjnych.
2. Postanowienia ust.1 nie mogą naruszać obowiązujących przepisów portowych.

Rozdział IV

Przepisy końcowe

§ 15

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

§ 16

1. W podróży próbnej powinny uczestniczyć tylko osoby niezbędne do przeprowadzenia prób oraz związane z zabezpieczeniem technicznym statku.
2. Zabrania się zabierania w podróż próbną osób nieletnich.

§ 17

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

§ 18

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

§ 19

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

*Dyrektor
Urzędu Morskiego w Słupsku*

Andrzej Szczotkowski