

RZECZPOSPOLITA POLSKA

BIURO HYDROGRAFICZNE MARYNARKI WOJENNEJ

502

LOCJA BAŁTYKU

WYBRZEŻE POLSKIE

WYDANIE JEDENASTE



KOPIA

z korektami

przez Wojciecha Bartoszyńskiego naniesionymi

ostatnia korekta:
z dnia:

WŻ 15/2025
2025-04-11

GDYNIA

2022

LOCJA BAŁTYKU

WYBRZEŻE POLSKIE

WYDANIE JEDENASTE



WAŻNE

Niniejsza **Locja Bałtyku – Wybrzeże Polskie** powinna być używana wraz z innymi publikacjami BHMW, szczególnie z takimi jak: mapy morskie, **Znaki, skróty, terminologia stosowane na mapach** wydawanych przez BHMW, **Spis świateł i sygnałów nautycznych**, **Spis radiostacji nautycznych**, [Katalog map morskich i publikacji nautycznych](#) oraz [Wiadomości Żeglarskie](#).

**MAPY MORSKIE I INNE PUBLIKACJE BHMW PODLEGAJĄ BIEŻĄCEJ AKTUALIZACJI.
MAPY MORSKIE, KTÓRE MOGĄ BYĆ UZNANE, JAKO ADEKWATNE DLA DANYCH
AKWENÓW POWINNY CHARAKTERYZOWAĆ SIĘ JAK NAJWIĘKSZĄ SKALĄ.**

GDYNIA

2 0 2 2
© Copyright

Serdeczne podziękowania składamy przedstawicielom Urzędów Morskich w Gdyni i Szczecinie, dywizjonowi Zabezpieczenia Hydrograficznego MW, Straży Granicznej w Gdańsku, Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa oraz załogom statków powietrznych Morskiego Oddziału Straży Granicznej i Urzędu Morskiego w Gdyni, Oddziałowi Kartografii Morskiej i Oddziałowi Oceanograficzno-Meteorologicznego BHMW za przekazane materiały i zdjęcia, które przyczyniły się do wzbogacenia strony merytorycznej niniejszej publikacji.

Dziękujemy wszystkim tym, którzy służyli pomocą i radą podczas prac edytorskich.

Zespół redakcyjny

Redaktorzy:

Piotr Pasztelan
Piotr Dudo

Skład komputerowy i projekt okładki:

Piotr Pasztelan
Piotr Dudo

Zdjęcia: BHMW

dZH MW
Straż Graniczna
UM Gdynia
UM Szczecin

Korekta: Adam Sobków

Jacek Kijakowski

Konsultacja prawna:

dr hab. prof. AMW Dariusz Bugajski

© Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej

Druk:

Drukarnia Biały Kruk Milewscy sp.j.
Sobolewo, ul. Tygrysia 50 15–509 Białystok
e-mail: drukarnia@bialykruc.com tel. 85 868 40 60

ISBN 978–83–67189–07–1

PRZEDMOWA

Jedenaste wydanie „Locji Bałtyku – wybrzeże polskie” – opracowano na podstawie materiałów własnych Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej oraz informacji otrzymanych od jednostek organizacyjnych administracji morskiej i instytucji, których rezultaty działalności mają wpływ na bezpieczeństwo i porządek żeglugi.

Locja obejmuje rejon wybrzeża polskiego od Rozewia do cieśniny Dziwna oraz należącą do Polski część Zatoki Gdańskiej, Zatoki Pomorskiej, Zalewu Wiślanego i Zalewu Szczecińskiego.

Niniejsza edycja unieważnia wydanie dziesiąte (2016) i uwzględnia informacje stałe zamieszczone w „Wiadomościach Żeglarskich” do zeszytu Nr 40 z dnia 07 października 2022 r. włącznie. Do czasu nowego wydania, podstawą do uaktualniania treści są „Wiadomości Żeglarskie” publikowane przez BHMW.

Informacje o wykrytych niebezpieczeństwach nawigacyjnych, zauważonych zmianach w funkcjonowaniu urządzeń oznakowania nawigacyjnego i rozbieżnościach między treścią wydawnictw Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej, a stanem faktycznym, zgodnie z zasadami opisanymi na str. 12, prosimy kierować na adres:

BIURO HYDROGRAFICZNE MARYNARKI WOJENNEJ
81–301 Gdynia 1
ul. Jana z Kolna 8 B

Telefony: + 48 261 266 208 (H24)
+ 48 723 651 713 (H24)

Fax: + 48 261 266 203 (H24)

e-mail: bhmw.msi@ron.mil.pl

Szef
Biura Hydrograficznego
Marynarki Wojennej

/–/

kmdr Dariusz KOLATOR

WYKAZ POPRAWEK

Numer / rok WŻ lub Uzupełnienia	Podpis	Numer / rok WŻ lub Uzupełnienia	Podpis	Numer / rok WŻ lub Uzupełnienia	Podpis
2022					
WŻ 51-52/2022	W. Bartoszyński				
2023					
WŻ 05/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 07/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 08/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 10/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 12/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 14/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 16/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 17-18/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 19/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 20/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 21/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 22-23/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 24/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 29-30/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 31-32/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 35-36/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 37/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 44/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 46/2023	W. Bartoszyński				
WŻ 51-52/2023	W. Bartoszyński				
2024					
WŻ 04/2024	W. Bartoszyński				
WŻ 07/2024	W. Bartoszyński				
WŻ 17/2024	W. Bartoszyński				
WŻ 23/2024	W. Bartoszyński				
WŻ 25/2024	W. Bartoszyński				
Uzupełnienie 1	W. Bartoszyński				
WŻ 43/2024	W. Bartoszyński				
WŻ 45/2024	W. Bartoszyński				
2025					
WŻ 15/2025	W. Bartoszyński				

WIADOMOŚCI OGÓLNE

1.	<u>NAWIGACJA-ŻEGLUGA-SŁUŻBY</u>		
	<u>Mapy i publikacje nautyczne</u>	1.01	– 1.27
	<u>Urządzenia i systemy nawigacyjne</u>	1.28	
	<u>System oznakowania</u>	1.29	– 1.40
	<u>Ostrzeżenia nawigacyjne</u>	1.41	– 1.49
	<u>Komunikaty o pogodzie</u>	1.50	– 1.52
	<u>Strefy zamykane dla żeglugi i rybołówstwa</u>	1.53	– 1.59
	<u>Bezpieczeństwo ruchu</u>	1.60	– 1.62
	<u>Pilotaż</u>	1.63	– 1.66
	<u>Asysta lodołamacza</u>	1.67	– 1.69
	<u>Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa</u>	1.70	– 1.83
	<u>Służba celna</u>	1.84	– 1.94
2.	<u>RÓŻNE</u>		
	<u>Obszary morskie</u>	2.01	– 2.24
	<u>Instalacje i urządzenia</u>	2.25	– 2.35
	<u>Rybołówstwo</u>	2.36	– 2.47
	<u>Zapobieganie zanieczyszczeniu morza</u>	2.48	– 2.58

WARUNKI NATURALNE

3.	<u>WARUNKI METEOROLOGICZNE</u>		
	<u>Klimat i pogoda</u>	3.01	– 3.02
	<u>Temperatura, wilgotność, ciśnienie</u>	3.03	– 3.06
	<u>Zachmurzenie i opady</u>	3.07	– 3.09
	<u>Widzialność, mgła</u>	3.10	– 3.11
	<u>Wiatry</u>	3.12	– 3.14
	<u>Oddziaływanie brzegu</u>	3.15	– 3.17
	<u>Wykresy klimatyczne</u>	3.18	
4.	<u>WARUNKI HYDROLOGICZNE</u>		
	<u>Poziom morza, prądy morskie, falowanie</u>	4.01	– 4.07
	<u>Temperatura, zasolenie, gęstość wody</u>	4.08	– 4.13
	<u>Złodzenie, oblodzenie</u>	4.14	– 4.19
	<u>Tabele złodzenia</u>	4.20	
5.	<u>BRZEGI I DNO MORSKIE</u>		
	<u>Typy brzegu</u>	5.01	– 5.02
	<u>Topografia dna</u>	5.03	– 5.04
	<u>Osady denne</u>	5.05	– 5.07

WYBRZEŻE I PORTY

6.	<u>ZATOKA GDAŃSKA</u>	
	<u>Informacje ogólne</u>	6.01 – 6.25
	<u>Od granicy państwowej do Wisły Śmiałej</u>	6.26 – 6.49
	<u>Zalew Wiślany</u>	6.50 – 6.101
	<u>Od Wisły Śmiałej do Oksywia</u>	6.102 – 6.161
	<u>Zatoka Pucka</u>	6.162 – 6.192
	<u>Od cypla Hel do Rozewia</u>	6.193 – 6.214
7.	<u>OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA</u>	
	<u>Od Rozewia do Jarosławca</u>	7.01 – 7.62
	<u>Od Jarosławca do cieśniny Dziwna</u>	7.63 – 7.137
	<u>Zatoka Pomorska</u>	7.138 – 7.176
8.	<u>ZALEW SZCZECIŃSKI</u>	
	<u>Informacje ogólne</u>	8.01 – 8.13
	<u>Port Szczecin z podejściem</u>	8.14 – 8.43
	<u>Roztoka Odrzańska</u>	8.44 – 8.61
	<u>Jezioro Nowowarpieńskie</u>	8.62 – 8.66
	<u>Archipelag Starej Świny</u>	8.67 – 8.73
	<u>Dziwna z Zalewem Kamieńskim</u>	8.74 – 8.92

SKRÓTY

Jednostki

B, Bft	skala Beauforta
BRT	tona rejestrowa brutto
°C	stopnie Celsjusza
cm	centymetr
dm	decymetr
DWT	tonaż martwej wagi (nośność)
godz.	godzina
h	godzina
hPa	hektopascal
kbl	kabel (0,1 mili morskiej)
kg	kilogram
kHz	kiloherc
km	kilometr
l	litr
m	metr
mb	milibar
mg	miligram
MHz	megaherc
min	minuta
ml	mililitr
mm	milimetr
Mm	mila morska
NRT	tona rejestrowa netto
ppm	wskaźnik stężenia w jednostkach objętościowych (część na milion)
RT	tona rejestrowa
s	sekunda

Kierunki

N	północ, północny
NE	północno-wschodni
E	wschód, wschodni
SE	południowo-wschodni
S	południe, południowy
SW	południowo-zachodni
W	zachód, zachodni
NW	północno-zachodni

Czas

ETA	przewidywany czas przybycia
ETD	przewidywany czas wyjścia
GMT	średni czas na południku Greenwich
UTC	czas uniwersalny skoordynowany

Materiały źródłowe

Dz. U.	Dziennik Ustaw
Dz. Urz.	Dziennik Urzędowy
Dz. Urz. Woj.	Dziennik Urzędowy Województwa
MARPOL	Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki 73/78
IAMSAR	Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratowania
MKS	Międzynarodowy Kod Sygnałowy
M.P.	Monitor Polski
MPZZM (m.p.z.z.m.)	Międzynarodowe Przepisy Zapobiegania Zderzeniom na Morzu
SOLAS	Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu
Sp. RN.	Spis Radiostacji Nautycznych,
Sp. Św.	Spis Świąteł i Sygnałów Nawigacyjnych, Polska
WŻ	Wiadomości Żeglarskie , Polska

Biura – organizacje

BHMM	Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Polska
IALA	Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego i Latarni Morskich, Paryż
IHO	Międzynarodowa Organizacja Hydrograficzna, Monaco
IMGW-PIB	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Polska – Państwowy Instytut Badawczy
IMO	Międzynarodowa Organizacja Morska, Londyn
MSPiR (SAR)	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa
UE	Unia Europejska

Różne

art.	artykuł
dłg.	długość geograficzna
GMDSS	Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa i tym podobne
itp.	Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy
KPPK	Kierunek
krk	Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego
KSBM	Maksymalny, –a, –e
Max. max.	Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne
MPCK	Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne
MRCK	nabrzeże
nab.	na przykład
np.	numer
Nr, nr	nad poziomem morza
n.p.m.	Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego
OIRM	około
ok.	osobowy
osob.	patrz
p.	pozycja przybliżona
PA	punkt
pkt	pozycja
poz.	druk na żądanie (Print on Demand)
PoD	Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych
PRCiP	rok
r.	przypis redakcyjny
red.	Europejski system wymiany informacji Morskiej
SafeSeaNet	stanowisko (miejsce)
st.	szerokość geograficzna
szer.	średni, –a, –e
śr.	telefon
tel.	tekst jednolity
t.j.	system rozgraniczenia ruchu (traffic separation scheme)
TSS	tak zwany
twz.	ultrakrótkie fale (często typ radiostacji)
VHF	ulica
ul.	Urząd Morski
UM	ustęp
ust.	według
wg	Województwo
Woj.	wyżej wymieniony
ww.	zmiana
zm.	

INFORMACJE

Korzystając z Locji należy zawsze skonsultować jej treść z posiadanym Uzupełnieniem (jeżeli takowe było wydane) i publikacjami:

1. „Spis Światła i Sygnałów Nawigacyjnych” odnośnie światła nawigacyjnych i sygnałów mgławych, których szczegółowy opis w Locji pominięto.
2. „Spis Radiostacji Nautycznych” odnośnie radiostacji brzegowych, radiowych spraw dotyczących służby pilotowej, nadzoru ruchu statków, brzegowych urzędów radionawigacyjnych czy radiowej służby meteorologicznej, które tylko skrótowo zasygnalizowano w Locji.
3. „[Wiadomości Żeglarskie](#)” publikowane w cyklu tygodniowym w formie pliku PDF na oficjalnej stronie internetowej BHMW, odnośnie zmian mających wpływ na bezpieczeństwo nawigacyjne.
4. „Międzynarodowy Kod Sygnałowy” odnośnie sygnałów w akcjach ratowniczych, międzynarodowych sygnałów łodołamaczy, a także międzynarodowych sygnałów flagowych.
5. „[Oznakowanie Morskie – System IALA](#)” – zawiera polskie tłumaczenie „IALA Maritime Buoyage System” oraz zaleceń dotyczących użycia materiałów odbłaskowych na znakach nawigacyjnych systemu.

Pławy opisano szczegółowo tylko w tych przypadkach, kiedy miało to szczególne znaczenie dla nawigacji, albo gdzie skala odpowiedniej mapy była zbyt mała dla wyraźnego podania wszystkich szczegółów.

Wraki wymieniono tylko te, które mają szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa nawigacji i kotwiczenia.

Kursy i namiary podane w tekście są rzeczywiste, liczone od 000° (N) do 360° zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Namiary są podane od strony morza (obserwatora).

Kierunki prądów podane w rumbach wskazują kierunek, w którym płynie prąd (z kompasu).

Kierunki wiatrów podane w rumbach wskazują kierunek, z którego wieje wiatr (do kompasu).

Prędkości prądów są podane w węzłach i odnoszą się do średniej wartości.

Odległości są wyrażone w milach morskich (1 Mm = 1852 m) lub w kablach (1 kbl = około 185 m), a wyjątkowo w kilometrach lub w metrach.

Głębokości i wysokości podane w locji odniesione są do układu wysokościowego Baltic Sea Chart Datum 2000 (BSCD2000).

Szerokości i długości geograficzne podane w tekście są przybliżone. Współrzędne geograficzne granic stref zamkniętych i niebezpiecznych, a także innych akwenów – podano z dokładnością przedstawioną w dokumentach źródłowych.

Czas wyrażono liczbą czterocyfrową w 24-godzinny systemie liczenia. Za początek liczenia przyjęto północ (godz. 0000) czasu środkowoeuropejskiego (UTC+1 godz.; w sezonie letnim UTC+2 godz.).

Przepisy. Streszczenia lub wyciągi z przepisów należy przyjmować jako informację wstępną, wymagającą uściślenia w odpowiednich materiałach źródłowych (ewentualne pomyłki nie mogą stanowić podstawy do wysuwania roszczeń).

Rozbieżności. W przypadku zauważenia nieścisłości lub rozbieżności między treścią Locji, a treścią map i pozostałych wydawnictw nawigacyjnych, należy prowadzić nawigację ze szczególną ostrożnością, przyjmując przy ocenie sytuacji dane mniej korzystne dla statku. W miarę możliwości należy niezwłocznie powiadomić Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

CZĘŚĆ PIERWSZA
WIADOMOŚCI OGÓLNE

Strona

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY	3
<i>Mapy i publikacje nautyczne (1.01 - 1.27)</i>	<i>3</i>
<i>Urządzenia i systemy nawigacyjne (1.28)</i>	<i>5</i>
<i>System oznakowania (1.29 - 1.40)</i>	<i>5</i>
<i>Ostrzeżenia nawigacyjne (1.41 - 1.49)</i>	<i>10</i>
<i>Schemat systemu obiegu ostrzeżeń nawigacyjnych</i>	<i>11</i>
<i>Informacja o wykrytym niebezpieczeństwie nawigacyjnym</i>	<i>12</i>
<i>Informacja o stwierdzonej rozbieżności pomiędzy treścią wydawnictwa BHMW a stanem faktycznym</i>	<i>12</i>
<i>Komunikaty o pogodzie (1.50- 1.52)</i>	<i>13</i>
<i>Strefy zamykane dla żeglugi i rybołówstwa (1.53 - 1.59)</i>	<i>13</i>
<i>Bezpieczeństwo ruchu (1.60- 1.62)</i>	<i>18</i>
<i>Pilotaż (1.63- 1.66)</i>	<i>19</i>
<i>Asysta lodołamacza (1.67 - 1.69)</i>	<i>19</i>
<i>Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (1.70 - 1.83)</i>	<i>22</i>
<i>Służba celna (1.84 - 1.94)</i>	<i>23</i>
2. RÓŻNE	27
<i>Obszary morskie (2.01 - 2.24)</i>	<i>27</i>
<i>Instalacje i urządzenia (2.25 - 2.35)</i>	<i>32</i>
<i>Rybołówstwo (2.36 - 2.47)</i>	<i>34</i>
<i>Zapobieganie zanieczyszczaniu morza (2.48 - 2.58)</i>	<i>38</i>

Publikacje Nautyczne BHMW



„Wiadomości Żeglarskie”

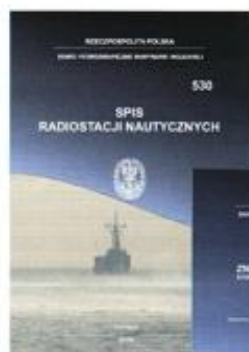


„Spis Światel i Sygnałów Nautycznych”

Tom I

Tom II

Tom III



„Spis Radiostacji Nautycznych”



„Znaki, skróty, terminologia stosowane
na mapach wydawanych przez BHMW”



„Katalog map morskich
i publikacji nautycznych
BHMW”



„Oznakowanie morskie
System IALA”

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

MAPY I PUBLIKACJE NAUTYCZNE

Ogólnie

1.01

Mapy nawigacyjne, locje, spisy świateł i sygnałów nawigacyjnych, spis radiostacji nautycznych oraz inne publikacje Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej są oficjalnymi dokumentami nautycznymi. Treść jest aktualna do wskazanej na nich daty, a następnie uaktualniana poprzez „Wiadomości Żeglarskie” i „Uzupełnienia”. Wykaz map nawigacyjnych i publikacji jest ujęty w „Katalogu map morskich i publikacji nautycznych BHMW” (Nr 552).

1.02

Statki morskie polskiej przynależności, zależnie od rejonu pływania, muszą posiadać minimalny zestaw wydawnictw i podręczników wymienionych w zarządzeniach porządkowych Dyrektorów Urzędów Morskich. Wydawnictwa i podręczniki powinny być dostępne dla osób wykonujących określone funkcje na statku, a uaktualnianie zestawu spoczywa na armatorach.

Mapy nawigacyjne

1.03

Informacje na mapach przedstawiono za pomocą znaków i skrótów ujętych w publikacji „Znaki, skróty, terminologia stosowane na mapach wydawanych przez BHMW” (Nr 551).

1.04

Podział. Mapy nawigacyjne różnią się treścią i skalą, z którą jest związana wielkość przedstawionego obszaru. Rozpiętość skal od 1:10 000 do 1:500 000.

Mapy generalne (skala 1:500 000 lub mniejsza) służą do ogólnego zapoznania się z warunkami żeglugi na akwenie oraz do przybliżonych obliczeń nawigacyjnych podczas planowania rejsu. Mogą być wykorzystywane do prowadzenia nawigacji w dużej odległości od brzegu.

Mapy brzegowe i podejściowe (skale od 1:500 000 do 1:25 000) przeznaczone są do pływania wzdłuż brzegów, podczas podejścia od strony morza do lądu i w rejonach ograniczonych pod względem nawigacyjnym.

Mapy portowe (skala 1:25 000 i większa) przeznaczone są do prowadzenia nawigacji podczas podejścia do redy, wejścia do portów lub podczas pływania w wąskich przejściach.

1.05

Wymiary. Każdy arkusz mapy ma podane w milimetrach wymiary ramki wewnętrznej (prawy dolny narożnik).

1.06

Głębokości i wysokości są podane w metrach. Wysokości bezwzględne przedstawiono cyframi pionowymi, a głębokości cyframi pochyłymi. Cyfry w nawiasach informują o pomierzonych wysokościach lub głębokościach przedstawianych poza swoją rzeczywistą pozycją. Głębokości i wysokości podane na mapach morskich wydanych od października 2021 roku odniesione są do układu wysokościowego Baltic Sea Chart Datum 2000 (BSCD2000).

1.07

Równoleżnik podstawowy na mapach o dużych skalach, planach portów i podejść do nich przechodzi przez środek arkusza. Jeżeli objęcie całego akwenu wymagało pokrycia dwoma lub więcej arkuszami map w tej samej skali, przyjęto równoleżnik podstawowy przechodzący przez środek rejonu. Umożliwia to łączenie map na styk lub zakładkę. Skala mapy jest zawsze odniesiona do równoleżnika podstawowego danej mapy.

1.08

Sytuacja batymetryczna. Izobaty są wykreślone liniami ciągłymi, a tam, gdzie było brak danych do wykreślenia linii ciągłej, występuje przerwa. W przypadkach wątpliwych i niejednoznacznych uproszczono przebieg izobat, stosując generalizację podkreślającą niebezpieczeństwo. Dla zachowania przejrzystości mapy na niektórych obszarach nie zaznaczono wszystkich zmierzonych głębokości, lecz podano tylko taką liczbę pomiarów, aby można było odtworzyć przebieg zmian głębokości.

Na obszarach występowania częstych zmian głębokości umieszczono napis „głębokości zmienne” albo „głębokości stale zmienne”.

Naniesiono tylko izobaty 2-, 5- (6-), 10-, 15-, 20-, 40- (50-), 100-, 200- i 500-metrowe. Cyfrowe oznaczenie głębokości w stosunku do zera mapy przedstawiono z dokładnością:

- od 0 do 21 m – 0,1 m;
- od 21 do 31 m – 0,5 m;
- powyżej 31 m – 1,0 m.

1.09

Wraki zaznaczono w zasadzie tylko na mapach o dużych i średnich skalach. Na niektórych mapach w małych skalach wraki leżące poza torami wodnymi blisko siebie pominięto. Tam, gdzie kilka wraków leży w bezpośrednim sąsiedztwie, zaznaczono je na jednej uśrednionej pozycji. W miejscach o dużym zagęszczeniu wraków, gdzie skala mapy nie pozwalała na indywidualne oznaczenie symbolami, ograniczono się tylko do napisu „liczne wraki”.

1.10

Oznakowanie pływające przedstawia sytuację w sezonie letnim. Informacje o przewidywanych zmianach w okresie zimowym są podane w „Wiadomościach Żeglarskich”.

1.11

Deklinacja magnetyczna. Mapy nawigacyjne zawierają wartość deklinacji na określony rok oraz wielkość jej rocznej zmiany. Na planach portów zasadniczo nie podaje się informacji o deklinacji magnetycznej. W rejonach występowania zaburzeń magnetycznych umieszczono napis „Obszar zaburzeń magnetycznych”.

1.12

Część lądowa zawiera elementy sytuacji w pasie o ograniczonej szerokości, uzależnionej od możliwości objęcia lądu wzrokiem. Przy generalizacji linii brzegowej dokonano uproszczeń jej kształtu. Niektóre z map zwłaszcza o dużych skalach zawierają plany portów, podejść i przejść w skalach większych niż skala mapy głównej i rozmieszczone są na jej powierzchni przedstawiającej ląd.

1.13

Granica zasięgu. Na mapach nawigacyjnych zaznaczono granice zasięgu sąsiednich map w zbliżonych lub większych skalach, pokrywających rejon objęty daną mapą. Numery tych map są podane w narożnikach ich granic zasięgu. Granice zasięgu sąsiedniej mapy w zbliżonej skali mogą być zastąpione przez informację umieszczoną wzdłuż wewnętrznej ramki mapy po stronie zewnętrznej.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

1.14

Uaktualnianie. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej uaktualnia opublikowane mapy:

- nowym wydaniem, które jest edycją istniejącej mapy, uwzględniającej poprawki do poprzedniego wydania, zamieszczone w „[Wiadomościach Żeglarskich](#)”, oraz inne dodatkowe informacje uaktualniające treść mapy. Nowe wydanie mapy powoduje wycofanie wydania poprzedniego;
- wznowieniem, które jest opracowaniem ostatniego wydania mapy zawierającej obowiązujące poprawki, wcześniej opublikowane w „[Wiadomościach Żeglarskich](#)”;
- wkładką, przedstawiającą reprodukcję części mapy, której dotyczy poprawka. Może ona zawierać nie tylko nowe informacje, lecz także pominięte poprzednie. Z zasady umieszcza się ją w „[Wiadomościach Żeglarskich](#)”.

Użytkownicy wykonują korektę odręczną na podstawie informacji zamieszczonych w „[Wiadomościach Żeglarskich](#)”.

Wiadomości Żeglarskie

1.15

Tygodnik „[Wiadomości Żeglarskie](#)” zawiera informacje: o zmianach w oznakowaniu nawigacyjnym (wystawienie lub zdjęcie pław, zmiany w charakterystykach świateł i wyglądzie znaków nawigacyjnych); o aktualnej sytuacji wrakowej; o czasowym ograniczeniu żeglugi; o zmianie granic akwenów itp. Poza tym ukazują się w nim zawiadomienia o nowych wydawnictwach BHMW i unieważnieniu starych wydań, a także inne wiadomości, które mogą być przydatne dla nawigacji i żeglugi.

1.16

Informacje zawarte w tygodniku są podstawą do przeprowadzenia odręcznej korekty map i niektórych publikacji nautycznych. Zakres informacji jest uwarunkowany obszarem pokrycia mapami i publikacjami BHMW, a dobór wiadomości zapewnia właściwą ich korektę i utrzymanie w aktualności.

1.17

Materiałami źródłowymi do opracowania „[Wiadomości Żeglarskich](#)” są dane BHMW oraz informacje i komunikaty jednostek organizacyjnych administracji morskiej i instytucji, których rezultaty działalności mają wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

W przypadku publikowania informacji z innych obszarów, materiałem źródłowym są oficjalne wiadomości podawane przez służby hydrograficzne odnośnych państw.

1.18

Zeszyty tygodnika, kolejno numerowane od początku roku, ukazują się w każdy piątek. Poszczególne informacje mają również kolejną numerację od początku roku. Każda wiadomość ma ściśle określony charakter:

- stała – oznaczona tylko numerem;
- czasowa – numer z literą (T);
- planowana – numer z literą (P).

Przy każdej wiadomości treścią, z której wynika konieczność naniesienia zmiany, są podane numery map lub wydawnictw nawigacyjnych, których ona dotyczy.

W każdej stałej wiadomości, przy numerze mapy wykazanej do korekty, jest podany numer ostatniej wiadomości, która dotyczy tej mapy.

1.19

W pierwszym tygodniu każdego kwartału zamieszcza się „Wykaz stałych wiadomości”. W ostatnim tygodniu każdego miesiąca podawany jest „Wykaz czasowych i planowanych wiadomości”.

Integralną częścią zeszytu są wkładki zawierające poprawki (korektę) do „Locji”, „Spisu Świateł i Sygnałów Nawigacyjnych”, „Spisu Radiostacji Nautycznych”, a także innych publikacji nautycznych BHMW oraz wkładki do map.

Locja

1.20

Publikacja zawiera informacje, których nie można było przedstawić na mapach nawigacyjnych. Treść usystematyzowano w trzech częściach:

1. Wiadomości ogólne;
2. Warunki naturalne;
3. Wybrzeże i porty.

1.21

Uaktualnianie. Informacje są aktualne do numeru zeszytu „[Wiadomości Żeglarskich](#)”, podanego w przedmowie. Podstawą korekty treści locji są zeszyty „[Wiadomości Żeglarskich](#)” ([1.15](#); [1.19](#)) oraz „Uzupełnienie do Locji” publikowane przez BHMW. Zeszyty „Uzupełnienie do Locji” są wydawane nieregularnie, w miarę nagromadzenia się odpowiedniej liczby koniecznych poprawek oraz uzupełnień wynikających ze zmian sytuacji nawigacyjno-hydrograficznej. Każde kolejne „Uzupełnienie” powtarza nadal aktualne informacje z poprzednich oraz zawiera nowe zmiany i poprawki, zaistniałe po ukazaniu się poprzedniego numeru. Numerowanie zeszytów „Uzupełnień” jest rosnące – od wydania podręcznika aż do jego wznowienia.

Spis Świateł i Sygnałów Nawigacyjnych

1.22

Publikacja zawiera informacje o ostatnich szczegółach dotyczących znanych znaków nawigacyjnych wyposażonych w urządzenia świetlne, przedstawianych na polskich mapach morskich.

1.23

System numeracji. Każde „światło” ma przydzielony numer porządkowy według systemu przyjętego przez BHMW.

Przy wszystkich światłach stałych oraz przy pławach, których wzniesienie światła jest większe niż 8 m, jest podany numer tego światła, pod którym figuruje w spisie świateł Admiralicji Brytyjskiej. Numer ten, nazywany międzynarodowym, ma literowe oznaczenie tomu spisu świateł Admiralicji i liczbę wskazującą jego numer w tym tomie. Zestawienie numerów międzynarodowych i odpowiadających im numerów BHMW znajduje się w każdym tomie Spisu.

1.24

Uaktualnianie. Informacje są aktualne do numeru zeszytu „[Wiadomości Żeglarskich](#)”, podanego w przedmowie. Podstawą do poprawiania publikacji są wkładki z poprawkami i zmianami, zamieszczone w tygodniku „[Wiadomości Żeglarskie](#)”.

Spis Radiostacji Nautycznych

1.25

Publikacja zawiera informacje dotyczące brzegowych i rozmieszczonych na wodzie urządzeń radionawigacyjnych oraz urządzeń radiokomunikacyjnych w zakresie ich wykorzystania dla potrzeb bezpieczeństwa żeglugi.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

1.26

Uaktualnianie. Informacje są aktualne do numeru zeszytu „Wiadomości Żeglarskich”, podanego w przedmowie. Podstawą do poprawiania treści Spisu są wkładki z poprawkami i zmianami, zamieszczane w tygodniku „[Wiadomości Żeglarskie](#)”.

Inne publikacje BHMW

1.27

1. „Znaki, skróty, terminologia stosowane na mapach wydawanych przez BHMW” (Nr 551);
2. [„Katalog map morskich i publikacji nautycznych BHMW” \(Nr 552\)](#) – dostępny jako plik PDF na stronie: <https://bhmw.gov.pl>;
3. [„Oznakowanie Morskie – System IALA” \(Nr 553\)](#).

URZĄDZENIA I SYSTEMY NAWIGACYJNE

Urządzenia nawigacyjne i radiowe

1.28

Na potrzeby nawigacji i żeglugi na obszarze objętym niniejszym tomem funkcjonują: latarnie morskie, urządzenia sygnalizacji mgłowej; systemy nabieżników (na torze wodnym Świnoujście – Szczecin i na torze podejściowym do portu Gdańsk Nowy Port); oznakowanie pływające (system IALA Region A); radiolatarnie RC; racony (na torach podejściowych do portów Świnoujście i Gdańsk Port Północny); radiostacja brzegowa – Polish Rescue Radio (SPL); radiostacje portowe obsługi portowej i służby pilotowej.

Szczegółowe informacje o nich zawierają Sp. Św. i Sp. RN

SYSTEM OZNAKOWANIA

Zakres stosowania

1.29

Zasady i sposoby oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012r. ([Dz. U. 2013 poz. 57](#)).

Na polskich obszarach stosuje się Oznakowanie Morskie System IALA (Region A). System odnosi się do wszystkich stałych i pływających znaków nawigacyjnych, innych niż latarnie morskie, światła sektorowe, nabieżniki świetlne służące do wskazania:

- bocznych granic osi torów wodnych lub kanałów;
- przeszkód naturalnych lub innych przeszkód nawigacyjnych, w szczególności niebezpiecznych wraków;
- przeszkód nawigacyjnych opisanych jako „nowe niebezpieczeństwo”;
- akwenów specjalnych, w tym akwenów, na których uprawianie żeglugi może być uregulowane przepisami szczególnymi;

- innych obiektów ważnych dla bezpieczeństwa żeglugi, w tym w szczególności mostów, platform wiertniczych i morskich elektrowni wiatrowych.

Rodzaje znaków

1.30

System IALA Region A przewiduje sześć rodzajów znaków, które mogą być stosowane w różnych kombinacjach:

- 1) znaki boczne;
- 2) znaki kardynalne;
- 3) znaki odosobnionego niebezpieczeństwa;
- 4) znaki bezpiecznej wody;
- 5) znaki specjalne;
- 6) znaki tymczasowej pływy wrakowej.

Cechy charakterystyczne znaków

1.31

Przeznaczenie znaku określa jedna lub więcej z następujących cech:

- Z w nocy: barwa i rytm światła;
- Z w dzień: kolor, kształt, znak szczytowy.

Znaki boczne

1.32

Kierunek oznakowania. Przyjęty kierunek oznakowania wskazuje się w odpowiednich dokumentach nautycznych. Musi on być określony jednym z dwóch wymienionych sposobów:

- zasadniczym kierunkiem drogi prowadzącej z morza do portu, ujścia rzeki lub innej drogi wodnej;
- określają go odpowiednie władze w porozumieniu z sąsiednimi państwami.

W zasadzie powinien być zgodny z kierunkiem ruchu wskazówek zegara – wokół masywu lądowego.

Dla oznaczenia prawej strony toru wodnego stosuje się w dzień i w nocy kolor zielony, a dla lewej strony toru – kolor czerwony.

Kształt. Znaki boczne posiadają kształt walcowaty, kolumnowy lub drążkowy. Znaki lewej strony toru mogą posiadać jako znak szczytowy – pojedynczy czerwony walec, a znaki prawej strony – pojedynczy zielony stożek wierzchołkiem do góry.

Numerowanie lub literowanie. Jeżeli znaki strony toru wodnego są ponumerowane lub oznaczone literami, to kolejność numerów lub liter jest zgodna z przyjętym kierunkiem oznakowania.

Rozdzielenie toru. Kiedy na torze wodnym o „przyjętym kierunku oznakowania” występuje rozdzielenie toru, wówczas kierunek głównego toru wskazuje zmodyfikowany znak boczny lewej albo prawej strony.

Znaki kardynalne

1.33

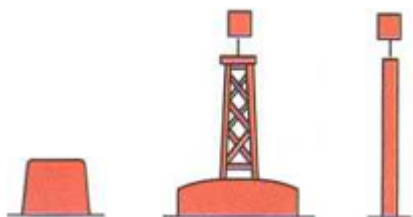
Określenie kwadrantów i znaków. Cztery kwadranty (północny, wschodni, południowy i zachodni) są ograniczone namierzeniami rzeczywistymi NW-NE, NE-SE, SE-SW, SW-NW, wyznaczonymi z miejsca odniesienia.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

ZNAKI BOCZNE

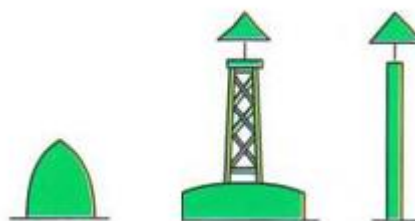
ZNAKI LEWEJ STRONY

Kolor:	czerwony
Kształt (pław):	walcowy, kolumnowy lub drążkowy
Znak szczytowy: (jeżeli jest)	pojedynczy czerwony walec
Światło: (jeżeli jest)	czerwone
Rytm:	dowolny, inny niż dla rozdzielania toru wodnego



ZNAKI PRAWY STRONY

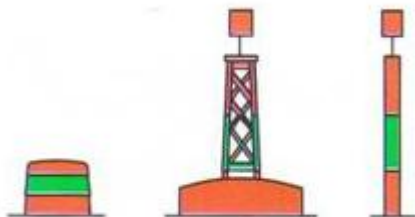
Kolor:	zielony
Kształt (pław):	stożkowy, kolumnowy lub drążkowy
Znak szczytowy: (jeżeli jest)	pojedynczy zielony stożek wierzchołkiem do góry
Światło: (jeżeli jest)	zielone
Rytm:	dowolny, inny niż dla rozdzielania toru wodnego



ROZDZIELENIE TORU

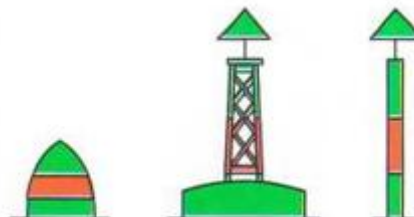
GŁÓWNY TOR W PRAWO

Kolor:	czerwony z jednym szerokim zielonym poziomym pasem
Kształt (pław):	walcowy, kolumnowy lub drążkowy
Znak szczytowy: (jeżeli jest)	pojedynczy czerwony walec
Światło: (jeżeli jest)	czerwone
Rytm:	błyskowe złożone (2+1)



GŁÓWNY TOR W LEWO

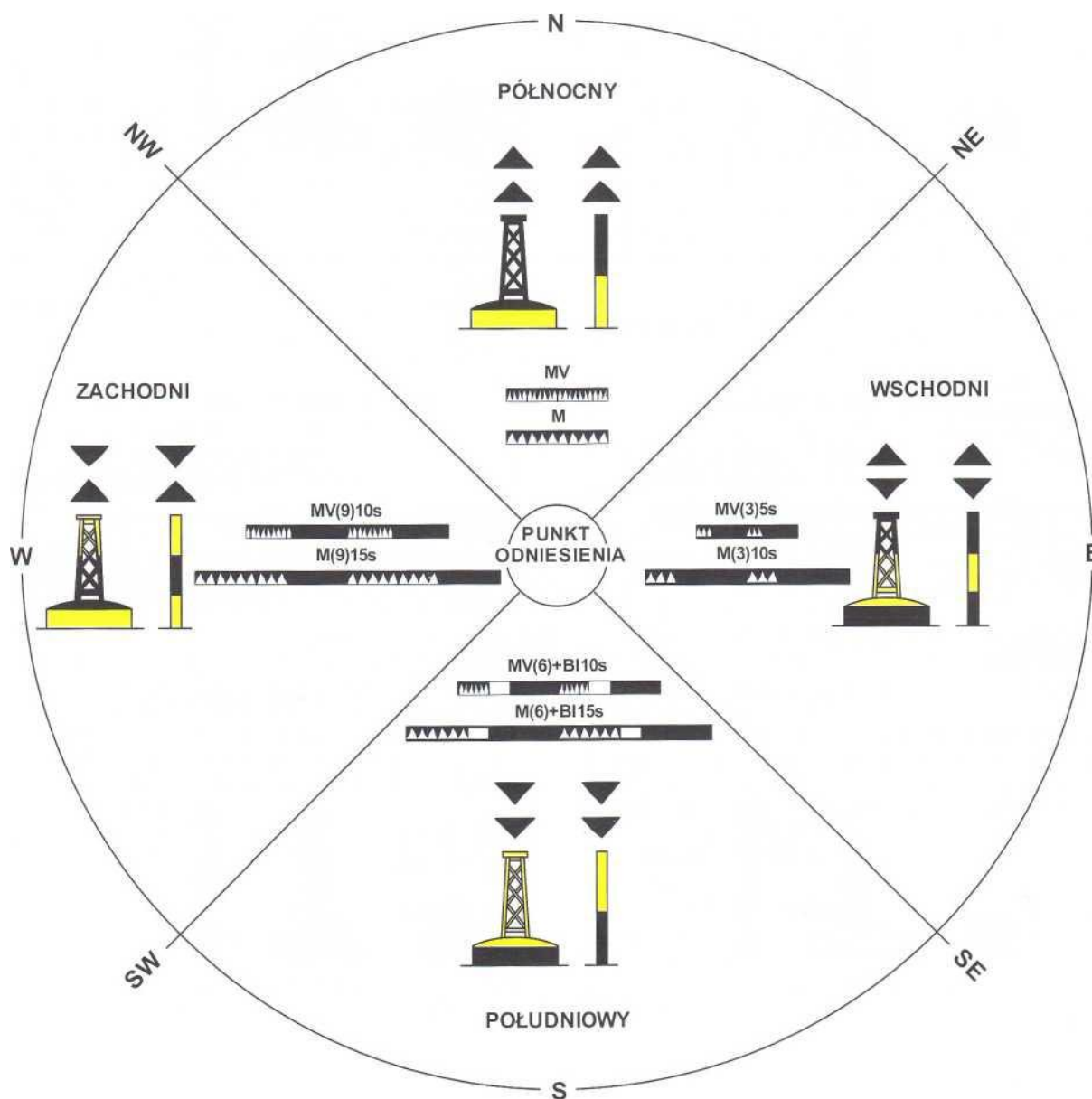
Kolor:	zielony z jednym szerokim czerwonym poziomym pasem
Kształt (pław):	stożkowy, kolumnowy lub drążkowy
Znak szczytowy: (jeżeli jest)	pojedynczy zielony stożek wierzchołkiem do góry
Światło: (jeżeli jest)	zielone
Rytm:	błyskowe złożone (2+1)



1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

ZNAKI KARDYNALNE

Nazwa kwadrantu:	PÓŁNOCNY	WSCHODNI	POŁUDNIOWY	ZACHODNI
Znak szczytowy:	dwa czarne stożki jeden nad drugim wierzchołkami do góry	dwa czarne stożki jeden nad drugim podstawami do siebie	dwa czarne stożki jeden nad drugim wierzchołkami w dół	dwa czarne stożki jeden nad drugim wierzchołkami do siebie
Kolor:	czarny nad żółtym	czarny z szerokim poziomym żółtym pasem	żółty nad czarnym	żółty z szerokim poziomym czarnym pasem
Kształt:	kolumnowy lub drążkowy	kolumnowy lub drążkowy	kolumnowy lub drążkowy	kolumnowy lub drążkowy
Światło: (jeżeli jest)	białe	białe	białe	białe
Rytm:	MV lub M	MV(3) 5s lub M(3) 10s	MV(6)+BI 10s lub M(6)+BI 15s	MV(9) 10s lub M(9) 15s



1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

ZNAK ODOSOBIONEGO NIEBEZPIECZEŃSTWA

Znak szczytowy¹:

dwie czarne kule jedna nad drugą.

Kolor:

czarny z jednym lub więcej szerokimi, poziomymi czerwonymi pasami.

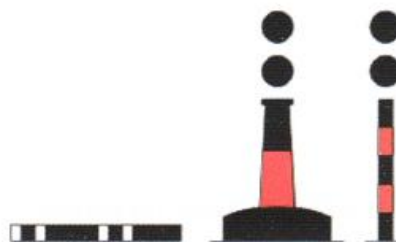
Kształt:

dowolny lecz nie kolidujący ze znakami bocznymi; stosowany kolumnowy lub drążkowy.

Światło (jeżeli jest):

Barwa: biała,

Rytm: błyskowe grupowe.



¹ Dwie kule jako znak szczytowy są w dzień najwyższym elementem znaku odosobnionego niebezpieczeństwa; powinien być stosowany tam, gdzie tylko jest to możliwe, możliwie dużej wielkości i z wyraźnym prześwitem między kulami

ZNAK BEZPIECZNEJ WODY

Kolor:

czerwone i białe pasy pionowe.

Kształt:

kulisty, kolumnowy lub drążkowy z kulistym znakiem szczytowym.

Znak szczytowy (jeżeli jest):

pojedyncza czerwona kula.

Światło (jeżeli jest):

Barwa: biała,

Rytm: izofazowe, przerywane, jeden długi błysk co 10s albo litera Morse'a „A”.



ZNAKI SPECJALNE

Kolor:

żółty.

Kształt:

wyróżniający się, lecz nie kolidujący ze znakami nawigacyjnymi.

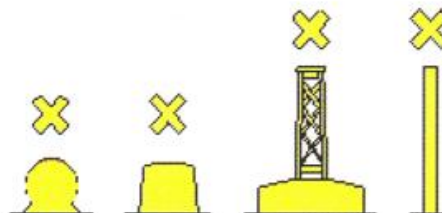
Znak szczytowy (jeżeli jest):

pojedynczy „leżący” (X) żółty krzyż.

Światło (jeżeli jest):

Barwa: żółta,

Rytm: dowolny, lecz inny niż [1.33](#), [1.34](#), [1.35](#).



ZNAK TYMCZASOWA PŁAWA WRAKOWA

Kolor:

niebiesko – żółte pionowe pasy równe pod względem liczby i rozmiarów (od 4 do 8 pasów)

Kształt:

kolumnowy lub drążkowy o rozmiarach zależnych od lokalizacji.

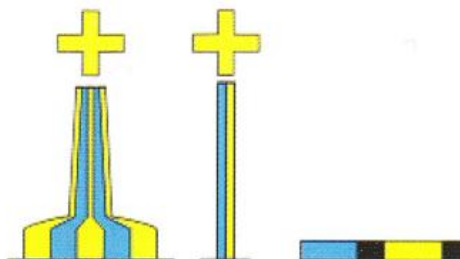
Znak szczytowy (jeżeli jest):

pojedynczy żółty krzyż w pozycji pionowej (+).

Światło:

Barwa: zmiennobarwne w kolorze żółtym i niebieskim,

Rytm: AL. Oc. BuY. 3s o zasięgu nominalnym 4 mil morskich.



1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

Znak kardynalny przyjmuje nazwę od kwadrantu, w którym jest wystawiony. Nazwa wskazuje stronę, po której należy znak omijać.

Zastosowanie znaków. Znak kardynalny może być zastosowany:

- dla wskazania, że najgłębsza woda w tym rejonie jest po stronie nazwy znaku;
- dla wskazania bezpiecznej strony przy omijaniu niebezpieczeństwa;
- dla zwrócenia uwagi na charakterystyczne elementy toru wodnego (zakręt, złączenie, rozgałęzienie) albo na koniec mielizny.

Znak szczytowy. Dwa stożki jako znak szczytowy są za dnia najważniejszym elementem każdego znaku kardynalnego. Stosuje się go tam, gdzie tylko jest to możliwe, możliwie dużej wielkości i z wyraźnym prześwitem między stożkami.

Znak odosobnionego niebezpieczeństwa

1.34

Znak odosobnionego niebezpieczeństwa ustawia się albo zamocowuje na lub ponad odosobnionym niebezpieczeństwem, dookoła którego jest żeglowna woda.

Dwie kule jako znak szczytowy są za dnia najważniejszym elementem znaku odosobnionego niebezpieczeństwa. Jest stosowany tam, gdzie tylko jest to możliwe, możliwie dużej wielkości i z wyraźnym prześwitem między kulami.

Znak bezpiecznej wody

1.35

Znak bezpiecznej wody służy do wskazania, że wokół niego woda jest żeglowna. Stosuje się go do wyznaczenia linii środkowej i osi toru wodnego. Może być również stosowany alternatywnie jako kardynalny lub boczny dla wskazania podejścia do lądu.

Znaki specjalne

1.36

Znaki specjalne służą niejako pomocą nawigacyjną, lecz dla wskazania specjalnego rejonu lub obiektu, o których informują odpowiednie dokumenty i publikacje nautyczne.

Do znaków specjalnych zalicza się np.:

- 1) znaki Systemów Uzyskiwania Danych Oceanograficznych (ODAS – Ocean Data Acquisition Systems);
- 2) znaki rozgraniczenia ruchu, gdzie stosowanie konwencjonalnego oznakowania toru wodnego może prowadzić do nieporozumień;
- 3) znaki wysypisk;
- 4) znaki stref ćwiczeń wojskowych;
- 5) znaki kabli lub rurociągów;
- 6) znaki stref rekreacyjnych.

Dodatkowe znaki specjalne, inne niż wymienione wyżej, wystawiane w wyjątkowych okolicznościach, nie kolidują ze znakami nawigacyjnymi, tzn. jeżeli do oznakowania np. lewej strony toru wodnego użyto znaków specjalnych, to mają one kształt walcowy, a nie stożkowy. Wystawienie dodatkowych znaków specjalnych ogłasza się w odpowiednich dokumentach i publikacjach nautycznych BHMW.

Nowe niebezpieczeństwa

1.37

Termin „nowe niebezpieczeństwo” stosuje się do nowo wykrytych przeszkód, jeszcze niepodanych do wiadomości w dokumentach i publikacjach nautycznych. Dotyczy to nowych przeszkód naturalnych, takich jak piaszczyste mielizny, skały, albo spowodowanych przez ludzi, np. wraki.

1.38

Oznakowanie:

- jeżeli właściwe władze uznają, że niebezpieczeństwo jest szczególnie poważne, to przynajmniej jeden ze znaków jest możliwie szybko dublowany;
- każdy znak świetlny zastosowany w tym celu jest wyposażony w światło VQ lub Q z oznakowania kardynalnego albo światło z oznakowania bocznego;
- 7 każdy znak dublujący jest we wszystkich szczegółach identyczny ze znakiem zasadniczym;
- znak może mieć zainstalowany Racon z kodem Morse’a „D”;
- znak dublujący może być zdjęty, kiedy właściwe władze uznały, że informacja dotycząca „nowego niebezpieczeństwa” została „wystarczająco” ogłoszona.

Tymczasowa pława wrakowa

1.39

Tymczasową pławę wrakową zaprojektowano jako dodatkowy znak nawigacyjny, wykorzystywany w nawigacji prowadzonej zarówno metodami wzrokowymi, jak i radiolokacyjnymi. Powinna ona być wystawiana tak blisko wraku, na ile to możliwe. Tymczasowa pława wrakowa powinna być utrzymywana w pozycji wystawienia do chwili:

- zidentyfikowania wraku i rozpowszechnienia stosownych informacji w publikacjach nautycznych;
- pełnego zbadania wraku oraz zebrania szczegółowych danych, takich jak: pozycja i najmniejsza głębokość nad wrakiem;
- wystawienia znaków nawigacyjnych o charakterze stałym, oznakujących pozycję wraku.

Materiały odblaskowe na znakach nawigacyjnych Morskiego Oznakowania IALA

1.40

Istnieją dwa zalecane zbiory oznakowania materiałami odblaskowymi: Standardowy Zbiór Przepisów i Rozszerzony Zbiór Przepisów.

Standardowy Zbiór Przepisów

1. Zielone znaki bocznego systemu oznakowania – jeden zielony pas lub zielony kształt/figura; tj. trójkąt w Systemie Oznakowania Nawigacyjnego Region A.
2. Czerwone znaki bocznego systemu oznakowania – jeden czerwony pas lub czerwony kształt/figura; tj. kwadrat w Systemie Oznakowania Nawigacyjnego Region A.
3. Żółte znaki specjalne – jeden żółty pas lub żółty krzyż X, lub żółty symbol/znak.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

4. Znaki bezpiecznej wody, odosobnionego niebezpieczeństwa i systemu oznakowania kardynalnego – białe pasy, litery, cyfry/numery lub znaki.

Rozszerzony Zbiór Przepisów

Zielone i czerwone znaki systemu oznakowania bocznego oraz znaki specjalne są takie same jak w Standardowym Zbiorze Przepisów.

1. Znaki bezpiecznej wody – kombinacja czerwonych i białych poziomych lub pionowych pasów. Co najmniej jeden pas dla każdego koloru.
2. Znaki odosobnionego niebezpieczeństwa czarne i czerwone poziome pasy. Co najmniej jeden pas dla każdego koloru.
3. Północne znaki systemu oznakowania kardynalnego – poziomy niebieski pas na czarnej części znaku i poziomy żółty pas na żółtej części znaku.
4. Wschodnie znaki systemu oznakowania kardynalnego – dwa poziome niebieskie pasy na czarnej górnej części znaku.
5. Południowe znaki systemu oznakowania kardynalnego – poziomy żółty pas na żółtej części znaku i poziomy niebieski pas na czarnej części znaku.
6. Zachodnie znaki systemu oznakowania kardynalnego – dwa poziome żółte pasy na żółtej górnej części znaku.

Uwaga. Szczegóły p. „[Oznakowanie Morskie – System IALA](#)” – publikacja BHMW (Nr 553).

OSTRZEŻENIA NAWIGACYJNE

Zgłaszanie

1.41

Informacje o wykrytych niebezpieczeństwach nawigacyjnych zauważonych na polskich obszarach morskich, zgodnie z zasadami str. 12, należy przekazywać przez radiostację brzegową Polish Rescue Radio (SPL), kapitanaty (bosmanaty) portów lub swego armatora na adres:

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej,
81–301 Gdynia, Poland
Tel.: +48 261 26 62 08 (H24)
+48 723 651 713 (H24)
Fax: +48 261 26 62 03 (H24)
E-mail: bhmw.msi@ron.mil.pl

Uwaga. W każdym zeszycie „[Wiadomości Żeglarskich](#)” zamieszczony jest schemat - „Informacja o wykrytym niebezpieczeństwie nawigacyjnym” na str. 4.

Rozpowszechnianie

1.42

Opracowane przez Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych BHMW teksty brzegowych ostrzeżeń nawigacyjnych rozpowszechniane są przez radiostację brzegową Polish Rescue Radio (SPL) oraz w Systemie Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żegluga (SWIBŻ), który jest Narodowym Systemem SafeSeaNet. Natomiast ostrzeżenia dotyczące żegluga międzynarodowej rozpowszechniane są dodatkowo w sieci systemu NAVTEX podregionu BALTICO (w języku angielskim). Szczegóły p. Sp. RN

1.43

Ostrzeżenia lokalne w języku polskim rozpowszechniają kapitanaty i bosmanaty portów przez zamieszczanie na tablicach informacyjnych w pobliżu budynku.

Ostrzeżenia lokalne w języku polskim i angielskim rozpowszechniają:

1. VTS Zatoka Gdańska;
 2. VTS Ławica Słupska;
 3. VTS Szczecin i VTS Świnoujście.
- Szczegóły p. Sp. RN.

1.44

Rozpowszechnianie ostrzeżeń drogą radiową trwa tak długo, jak długo aktualna jest informacja. Jeżeli przewidyje się dłuższy okres ważności, rozpowszechnia się ją również jako informację opublikowaną w „[Wiadomościach Żeglarskich](#)”. Każde ostrzeżenie ma swój kolejny numer w danym roku kalendarzowym. Po zakończeniu obowiązywania ostrzeżenie odwołuje się specjalnym komunikatem.

1.45

Treść radiowych ostrzeżeń nawigacyjnych może między innymi dotyczyć:

- wykrytych niebezpiecznych dla żegluga obiektów umiejscowionych na dnie, w toni wodnej lub na powierzchni wody;
- naturalnych przeszkód nawigacyjnych;
- uszkodzonych, zdryfowanych lub nieprawidłowo działających urządzeń oznakowania nawigacyjnego, urządzeń radionawigacyjnych i systemów elektronicznych;
- niebezpiecznych zjawisk przyrody;
- złodzenia;
- Z rejonów poszukiwań i akcji ratowniczych; układania kabli, rurociągów, ustawiania konstrukcji morskich lub innych prac podwodnych stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo na szlakach żeglugowych lub w ich pobliżu;
- trudnych holowań na uczęszczanych wodach;
- niespodziewanej zmiany lub odwołania ustanowionej trasy żeglugowej;
- specjalnych działań wpływających na bezpieczeństwo żegluga, np. ćwiczenia okrętów wojennych, strzelania artyleryjskie i rakietowe;
- u zakłóceń pracy systemu GPS.

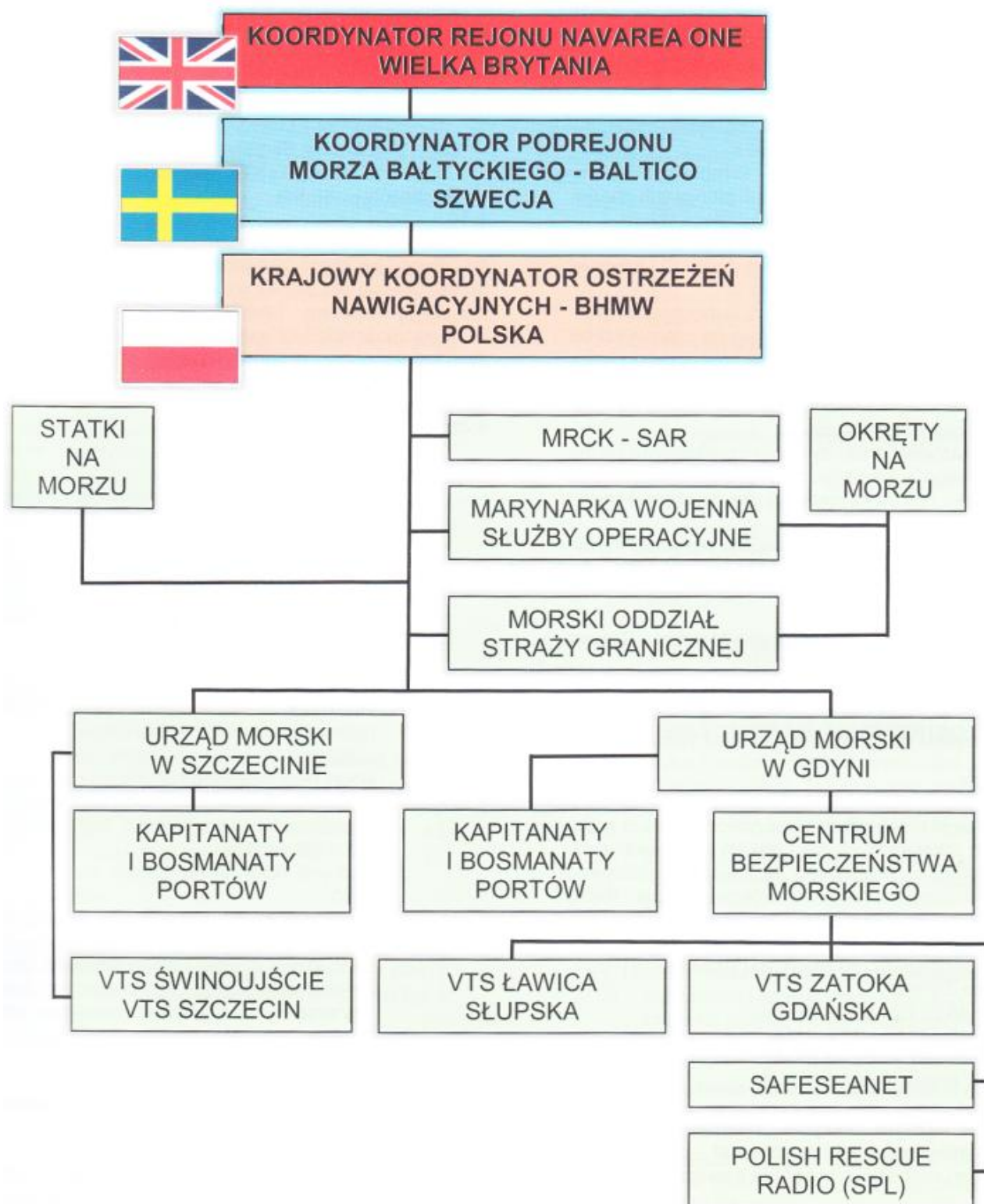
Skoordynowany ogólnosiwiatowy system radiowych ostrzeżeń nawigacyjnych

1.46

System ustanowiły wspólnie IHO oraz IMO. Cały świat podzielono na 21 geograficznych rejonów morskich (Navarea), oznaczonych rzymskimi liczbami. Każdy rejon ma wyznaczonego koordynatora (państwo), którego zadaniem jest zbieranie, analizowanie i rozpowszechnianie informacji ze swojego Navarea, otrzymanych od koordynatorów narodowych.

Ostrzeżenia Navarea zawierają informacje dla statków korzystających z głównych tras żeglugowych z dala od wybrzeży i dla planowania podróży. Komunikaty są nadawane w języku angielskim. Koordynatorem w Navarea I jest Wielka Brytania. Obszar Morza Bałtyckiego stanowi podrejon w Navarea I i występuje pod nazwą BALTICO.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY



SCHEMAT SYSTEMU OBIEGU OSTRZEŻEŃ NAWIGACYJNYCH

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

Informacja o wykrytym niebezpieczeństwie nawigacyjnym Navigational Warning Note

Wszelkie informacje dotyczące wykrytego niebezpieczeństwa nawigacyjnego w rejonie polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej, strefy przyległej, wód terytorialnych oraz morskich wód wewnętrznych należy niezwłocznie przekazać do:

Operatora Dyżurnego Krajowego Systemu Ostrzeżeń Nawigacyjnych (OD-KSON)

E-mail: bhmw.msi@ron.mil.pl

Tel. +48 261 266 2 08 (H24/7) lub

Tel. +48 723 651 713

Informacja powinna zawierać przynajmniej następujące elementy:

- datę i czas (UTC) wykrycia niebezpieczeństwa nawigacyjnego;
- rodzaj wykrytego niebezpieczeństwa;
- pozycję wykrytego niebezpieczeństwa (szerokość i długość geograficzną DD-MM,mm);
- dane kontaktowe do osoby lub nazwę statku zgłaszającego wykrycie (e-mail, telefon);
- informacje uzupełniające.

Mariners are requested to immediately send information about any danger to navigation encountered in the Polish exclusive economic zone, contiguous zone, territorial waters or internal waters to the Polish National Coordinator of Navigational Warnings (OD-KSON). In doing so, please use the following contact data:

E-mail: bhmw.msi@ron.mil.pl

Phone: +48 261 266 208 (H24/7) or

Phone: +48 723 651 713

Please include in your message at least:

- datę and time (UTC);
- character of the danger to navigation;
- position of the danger to navigation (Latitude and Longitude as DD-MM, mm);
- contact (sender/ship's name, phone, e-mail, etc.);
- supplementary details.

Informacja o stwierdzonej rozbieżności pomiędzy treścią wydawnictwa BHMW a stanem faktycznym Information about content discrepancies encountered in HOPN charts and nautical publications

Wszelkie informacje dotyczące stwierdzonych rozbieżności pomiędzy treścią wydawnictw BHMW (mapy papierowe, mapy elektroniczne, publikacje nautyczne) i dotyczące polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej, strefy przyległej, wód terytorialnych oraz morskich wód wewnętrznych można przekazać do BHMW poprzez e-mail: bhmw.uwagi@ron.mil.pl

W sytuacjach, gdy rozbieżność stanowić może zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, zgłoszenie należy kierować do: Operatora Dyżurnego Krajowego Systemu Ostrzeżeń Nawigacyjnych (OD-KSON)

E-mail: bhmw.msi@ron.mil.pl

Tel. +48 261 266 208 (H24/7) lub

Tel. +48 723 651 713

Any discrepancy encountered in the content of the HOPN charts, either paper or ENCs, and nautical publications covering the Polish exclusive economic zone, contiguous zone, territorial waters or internal waters should be provided to the publisher. Please use this e-mail address: bhmw.uwagi@ron.mil.pl.

When the discrepancy is considered to affect the safety of navigation, send your message to the Polish National Coordinator of Navigational Warnings (OD-KSON). Please use these contact details:

E-mail: bhmw.msi@ron.mil.pl,

Phone: +48 261 266 208 (H24/7) or

Phone: +48 723 651 713.

ZASADY PRZEKAZYWANIA INFORMACJI O WYKRYTYM NIEBEZPIECZEŃSTWIE NAWIGACYJNYM ORAZ STWIERDZONEJ ROZBIEŻNOŚCI POMIĘDZY TREŚCIĄ WYDAWNICTWA BHMW A STANEM FAKTYCZNYM

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

Skoordynowany bałtycki system radiowych ostrzeżeń nawigacyjnych (BALTICO)

1.47

W systemie uczestniczą wszystkie państwa nadbałtyckie. Ośrodek koordynacyjny znajduje się w Norrköping (Szwecja).

Obszar Bałtyku podzielono na narodowe strefy odpowiedzialności (regiony), a te na podregiony, zależnie od liczby radiostacji obsługujących region. Każda z wydzielonych radiostacji nadaje albo ostrzeżenia brzegowe, albo ostrzeżenia lokalne.

Radiowo-teleksowa służba informacyjna Navtex

1.48

Z inicjatywy IMO w niektórych obszarach Navarea działa radiowo-teleksowa służba informacyjna. Komunikaty odbiera i drukuje odbiornik Navtex włączony na pracę ciągłą. Komunikat może zawierać:

ostrzeżenia nawigacyjne, ostrzeżenia sztormowe, komunikaty lodowe, wstępne informacje o niebezpieczeństwie, prognozy pogody, meldunki służby pilotowej, informacje z SATNAV,

informacje dotyczące elektronicznych pomocy nawigacyjnych,

informacje o poszukiwaniu i ratowaniu.

1.49

Na Bałtyku pracują w tym systemie radiostacje: Tallinn, Gislövshammar, Bjuröklubb, Grimeton i Jeloya na częstotliwości nadawania 518 kHz. Każda z nich ma przydzielone: literowy sygnał rozpoznawczy (identyfikator), rejon obsługiwanego i stałe godziny nadawania. Treść informacji w języku angielskim.

KOMUNIKATY O POGODZIE

Opracowanie

1.50

Biura Prognoz Oddziału Morskiego Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego (IMGW-PIB) przekazują do rozpowszechniania następujące rodzaje komunikatów o pogodzie.

Biuro Meteorologicznych Prognoz Morskich w Gdyni:

1. Prognozy dla żeglugi morskiej na obszar Morza Bałtyckiego;
2. Prognozy dla rybołówstwa na obszar Bałtyku południowego, południowo-wschodniego i polskiej strefy brzegowej wraz z Zatoką Gdańską, Pomorską i Zalewem Wiślanym;
3. Ostrzeżenia dla polskiej strefy brzegowej przed niebezpiecznymi zjawiskami meteorologicznymi (część wschodnia);

Biuro Meteorologicznych Prognoz Morskich Wydział w Szczecinie:

1. Prognozy dla Zalewu Szczecińskiego i zespołu portowego Szczecin – Świnoujście;
2. Ostrzeżenia dla polskiej strefy brzegowej przed niebezpiecznymi zjawiskami meteorologicznymi (część zachodnia);

Biuro Prognoz Hydrologicznych w Gdyni:

1. Ostrzeżenia dla polskiej strefy brzegowej przed niebezpiecznymi zjawiskami hydrologicznymi (niebezpieczne wzrosty poziomu morza);
2. Komunikaty lodowe i mapy zlodzenia Bałtyku dla Morza Bałtyckiego (w sezonie zimowym).

Rozpowszechnianie

1.51

Komunikaty opracowywane przez Biura Prognoz Oddziału Morskiego IMGW-PIB rozpowszechniane są przez:

1. Centrum VTS Zatoka Gdańska;
2. Centrum VTS Ławica Słupska;
3. lokalne rozgłoszenie radiowe Gdańsk i Szczecin;
4. w programie I Polskiego Radia; witrynę internetową baltyk.imgw.pl; bezpośrednio na żądanie telefoniczne.

Ostrzeżenia brzegowe pochodzą od koordynatora właściwego kraju i zawierają informacje ważne tylko w obrębie jego regionu.

Obejmują również informacje systemu Navarea I w języku angielskim i języku narodowym.

Ostrzeżenia lokalne pochodzą zwykle od władz portowych lub pilotowych. Zawierają informacje, które są potrzebne statkom wchodzącym lub wychodzącym z portów. Treść komunikatów jest przekazywana w języku narodowym.

Szczegóły p. Sp. RN.

1.52

Ważność prognoz – 12 godzin, licząc od godziny nadania. Po każdej szczegółowej prognozie następuje prognoza orientacyjna wiatru ważna na następne 12 godzin.

STREFY ZAMYKANE DLA ŻEGLUGI I RYBOŁÓWSTWA

Parki narodowe

1.53

Słowiński Park Narodowy i Woliński Park Narodowy są zaliczane do tzw. obszarów ESSA (ENVIRONMENTALLY SENSITIVE SEA AREA). Na akwenach tych zgodnie z art. 15.1. ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. ([Dz. U. z 2024 r. poz. 14786](#)) zabrania się połowu ryb i innych organizmów wodnych, z wyjątkiem miejsc wyznaczonych w planie ochrony lub zadaniach ochronnych oraz używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego, uprawiania sportów wodnych i motorowych, pływania i żeglowania, z wyjątkiem akwenów lub szlaków wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego. Restrykcje obowiązujące na akwenie wód morskich Parków Narodowych nie dotyczą sytuacji, w których zagrożone jest życie lub zdrowie ludzkie. Szczegóły p. mapy oraz oficjalne strony parków narodowych: <https://slowinski.pn.pl>, <https://wolinpn.pl>

Strefy niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa

1.54

Strefy poza morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym mogą być ogłaszane jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa w celu prowadzenia działań zgodnych z prawem międzynarodowym, które mogą zagrażać bezpieczeństwu żeglugi morskiej i powietrznej. W szczególności działania takie mogą obejmować strzelanie rakietowe i artyleryjskie, ćwiczenia okrętów z wykorzystaniem broni podwodnej, zespołowe manewrowanie okrętów, cywilne testy lotnicze oraz inne, które pociągają za sobą niebezpieczeństwo dla zgodnego z prawem korzystania z morza i przestrzeni powietrznej ponad nim.

Zgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej statki morskie i powietrzne, pomimo że nie mają obowiązku pozostawiania poza strefą niebezpieczną dla żeglugi i rybołówstwa, powinny powstrzymać się od czynności,

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

które zakłócałyby w jakikolwiek sposób prowadzone w tej strefie działania przez uprawnione organy państwa. W przypadku zakłócenia prowadzonych działań uprawnione organy państwa mogą podjąć uzasadnione środki, w tym proporcjonalne użycie siły, w celu ochrony przed działaniami zakłócającymi.

Ogólnie

1.55

Na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej i na morskich wodach wewnętrznych ustanowiono strefy zamknięte na stałe dla żeglugi i rybołówstwa, strefy zamknięte na czas określony dla żeglugi i rybołówstwa oraz warunki i tryb czasowego umożliwienia przejścia przez strefę zamkniętą dla żeglugi i rybołówstwa (określone w [rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej w sprawie stref zamkniętych na morskich wodach wewnętrznych i na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej - Dz. U. 2021 poz.1030 z póź. zm.](#)). Statki nieuprawnione do przebywania w tych strefach w terminach ich zamknięcia są zobowiązane do opuszczenia ich w trybie natychmiastowym.

1.56

Granice stref są naniesione na polskich mapach nawigacyjnych, a ich wykaz publikuje się corocznie w pierwszym zeszycie „Wiadomości Żeglarskich”.

1.57

W pobliżu stref zamkniętych i niebezpiecznych dla żeglugi i rybołówstwa należy zachować szczególną ostrożność, zwracać baczną uwagę na znaki, światła i sygnały pokazywane z jednostek ćwiczących i zabezpieczających oraz podporządkować się ich poleceniom.

1.58

Sygnały i światła okrętów

Cwiczenia okrętów podwodnych:

- w dzień: „NE2” wg MKS;
- w nocy: 3 niebieskie światła na rei masztu umieszczone jedno nad drugim, niezależnie od innych światel zgodnych z MPZZM.

Strzelania:

- w dzień: sygnał „B” wg MKS;
- w nocy: czerwone światło świecące dookoła widnokregu umieszczone na maszcie ponad światłem białym określonym w prawidło 23a) (i) MPZZM (niezależnie od innych przepisanych światel).

Oczyszczanie z min:

- niezależnie od światel przepisanych w prawidło 23a) (i) (ii) (iv) MPZZM, światła i znaki zgodnie z prawidłem 27f) MPZZM.

Zespół okrętów:

- w drodze lub na kotwicy jedna z jednostek może pokazywać (niezależnie od przepisanych światel) jedno białe światło świecące dookoła widnokregu, umieszczone na topie masztu.

Zespół okrętów na kotwicy:

- jedna lub kilka jednostek może pokazywać (niezależnie od przepisanych światel) jedno niebieskie światło świecące dookoła widnokregu, umieszczone na rei masztu.

Zespół okrętów w szyku torowym:

- z wyjątkiem ostatniej jednostki w zespole, okręty mogą pokazywać oprócz światła rufowego określonego w prawidłach 21c) i 22a), b), c) MPZZM – jedno lub dwa dodatkowe światła świecące w kierunku rufy w sektorze ok. 10°, umieszczone w płaszczyźnie symetrii okrętu

(górne światło na grotmaszcie lub na specjalnym wsporniku, a dolne nad światłem rufowym określonym w wymienionych prawidłach MPZZM).

Światło masztowe:

- jednostki o długości większej niż 50m mogą nie pokazywać drugiego światła określonego w prawidło 23a) (ii) MPZZM.

Wykaz stref

1.59

A. Strefy zamknięte na stałe (przez cały rok) dla żeglugi i rybołówstwa:

S-8	54° 24,980' N	018° 39,570' E
	54° 24,980' N	018° 40,549' E
	54° 24,525' N	018° 40,549' E
	54° 24,600' N	018° 40,190' E
	54° 24,800' N	018° 39,690' E

S-9

Akwen pomiędzy liniami wyznaczonymi przez pozycje:

54° 27,200' N	019° 38,850' E
54° 26,540' N	019° 48,240' E
54° 26,280' N	019° 47,870' E
54° 26,910' N	019° 38,410' E

S-15

54° 33,110' N	018° 33,570' E
54° 33,110' N	018° 34,640' E
54° 32,810' N	018° 34,640' E
54° 32,810' N	018° 33,630' E
54° 32,950' N	018° 33,630' E

S-GDW

Akwen wewnętrzny basenu Westerplatte w porcie Gdańsk z granicą na linii wyznaczonej pozycjami:

54° 24,513' N	018° 39,828' E
54° 24,586' N	018° 39,757' E

Port wojenny każdy port morski lub te części portu, które są przeznaczone wyłącznie do użytkowania przez morskie siły zbrojne, skutecznie broniony i chroniony, służący do zabezpieczenia codziennej i bojowej działalności sił Marynarki Wojennej (NO-01-A010).

Granice Morskiego Portu Wojennego stanowi linia geodezyjna łącząca kolejno ponumerowane punkty. Wykaz współrzędnych punktów granicznych jest określony w załączniku do rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie granic poszczególnego portu. Akweny wewnętrzne morskich portów wojennych.

- MPW Gdynia (Dz. U. 2020 poz. 304),
- MPW Hel-Zachód (Dz. U. 2020 poz. 302),
- MPW Ustka (Dz. U. 2020 poz. 301),
- MPW Kołobrzeg (Dz. U. 2020 poz. 1097),
- MPW Dziwnów (Dz. U. 2020 poz. 1089),
- MPW Świnoujście (Dz. U. 2020 poz. 303).

B. Strefy zamknięte na stałe (przez cały rok) dla rybołówstwa:

S-3	54° 32,810' N	018° 33,660' E
	54° 32,810' N	018° 35,082' E
	54° 32,310' N	018° 35,082' E
	54° 32,310' N	018° 33,762' E
	54° 32,410' N	018° 33,735' E

S-7

54° 32,990' N	018° 34,000' E
54° 33,250' N	018° 36,640' E
54° 33,750' N	018° 37,500' E
54° 33,250' N	018° 38,360' E
54° 32,750' N	018° 37,500' E
54° 33,130' N	018° 36,850' E
54° 32,870' N	018° 34,060' E

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

S-14	54° 36,790' N	018° 46,790' E	S-6a	54° 34,209 N	016° 41,860' E
	54° 36,400' N	018° 47,630' E		54° 35,900 N	016° 41,860' E
	54° 35,210' N	018° 46,540' E		54° 35,900 N	016° 44,860' E
	54° 35,210' N	018° 44,540' E		54° 34,183 N	016° 44,860' E
	54° 36,110' N	018° 44,340' E		54° 34,180 N	016° 44,637' E
C. Strefy zamknięte na czas określony dla żeglugi i rybołówstwa:			S-6b	54° 28,996 N	016° 25,623' E
S-1a	54° 26,130' N	019° 01,500' E		54° 35,400 N	016° 08,770' E
	54° 27,910' N	019° 02,840' E		54° 40,750 N	016° 16,950' E
	54° 27,910' N	019° 22,940' E		54° 32,663 N	016° 32,637' E
	54° 23,910' N	019° 21,440' E		54° 32,551 N	016° 32,100' E
	54° 23,910' N	019° 14,060' E		54° 32,622 N	016° 31,851' E
				54° 32,442 N	016° 31,351' E
S-1b	54° 27,910' N	019° 02,840' E		54° 32,257 N	016° 31,253' E
	54° 32,910' N	019° 06,640' E		54° 31,658 N	016° 30,303' E
	54° 32,910' N	019° 23,140' E		54° 31,368 N	016° 29,597' E
	54° 27,910' N	019° 22,940' E		54° 31,030 N	016° 28,825' E
				54° 30,872 N	016° 28,507' E
S-1c	54° 32,910' N	019° 06,640' E		54° 30,478 N	016° 27,812' E
	54° 39,000' N	019° 11,420' E		54° 30,070 N	016° 27,137' E
	54° 39,000' N	019° 15,610' E		54° 29,282 N	016° 25,927' E
	54° 33,910' N	019° 23,130' E	S-6c	54° 32,916' N	016° 33,840' E
	54° 32,910' N	019° 23,140' E		54° 36,084' N	016° 33,840' E
				54° 36,500' N	016° 38,872' E
S-2	54° 33,110' N	018° 33,740' E		54° 36,500' N	016° 40,750' E
	54° 33,210' N	018° 33,740' E		54° 34,130' N	016° 40,750' E
	54° 37,310' N	018° 35,640' E		54° 33,970' N	016° 39,535' E
	54° 37,210' N	018° 36,640' E		54° 33,653' N	016° 37,013' E
	54° 33,110' N	018° 34,640' E		54° 33,478' N	016° 35,927' E
				54° 33,113' N	016° 34,403' E
S-4	54° 40,328' N	018° 43,370' E	S-10	54° 47,400' N	018° 27,200' E
	54° 39,600' N	018° 41,600' E		54° 55,210' N	018° 36,000' E
	54° 37,700' N	018° 44,300' E		54° 51,920' N	018° 43,370' E
	54° 38,390' N	018° 45,680' E		54° 44,360' N	018° 35,290' E
S-5	54° 36,110' N	018° 44,340' E	S-11	54° 44,360' N	018° 35,290' E
	54° 38,410' N	018° 40,940' E		54° 51,920' N	018° 43,370' E
	54° 40,010' N	018° 41,040' E		54° 45,510' N	018° 57,840' E
	54° 36,810' N	018° 45,740' E		54° 38,910' N	018° 49,840' E
S-6	54° 32,663 N	016° 32,637' E	S-12	54° 02,011' N	014° 46,619' E
	54° 40,750 N	016° 16,950' E		54° 05,710' N	014° 44,380' E
	54° 47,040 N	016° 46,380' E		54° 07,110' N	014° 50,680' E
	54° 35,408 N	016° 50,649' E		54° 03,198' N	014° 52,929' E
	54° 35,227 N	016° 50,006' E		54° 02,193' N	014° 47,448' E
	54° 35,031 N	016° 49,427' E			
	54° 34,702 N	016° 47,647' E	S-13	54° 00,510' N	014° 27,880' E
	54° 34,387 N	016° 46,835' E		54° 03,730' N	014° 27,880' E
	54° 34,197 N	016° 45,972' E		54° 06,410' N	014° 36,380' E
	54° 34,180 N	016° 44,637' E		54° 02,810' N	014° 36,380' E
	54° 34,213 N	016° 41,388' E			
	54° 33,970 N	016° 39,535' E			
	54° 33,657 N	016° 37,013' E			
	54° 33,478 N	016° 35,927' E			
	54° 33,113 N	016° 34,403' E			
	54° 33,908 N	016° 33,817' E			

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

UWAGA:

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej ogłasza terminy zamknięcia dla żeglugi i rybołówstwa stref S-1a, S-1b, S-1c, S-2, S-4, S-5, S-6, S-6a, S-6b, S-6c, S-10, S-11, S-12, S-13 w systemie ostrzeżeń nawigacyjnych co najmniej z pięciodniowym wyprzedzeniem.

BHMW zamieszcza terminy zamknięcia stref w publikacji nautycznej „[Wiadomości Żeglarskie](#)”, publikowanej zgodnie z przyjętym systemem jej rozpowszechniania w tygodniu poprzedzającym okres zamykania.

W przypadku wystąpienia konieczności prowadzenia w strefie zamkniętej działań poszukiwawczo-ratowniczych lub zwalczania zanieczyszczeń olejowych i chemicznych środowiska morskiego, BHMW informuje o prowadzonych działaniach w systemie ostrzeżeń nawigacyjnych.

Zgoda na czasowe przejście przez strefę zamkniętą jednostek ratowniczych powinna być wydana niezwłocznie po uzyskaniu pewności, że działania będące przyczyną zamknięcia danej strefy nie będą zagrażać bezpieczeństwu wpływających do danej strefy zamkniętej jednostek ratowniczych i osób przebywających na ich pokładach.

Uzyskanie zgody na czasowe przejście statku rybackiego zarejestrowanego w portach morskich Darłowo, Ustka i przystani Jarosławiec przez strefy zamknięte nr S-6, S-6b, S-6c jest możliwe wyłącznie w celu wystawienia, opróżnienia lub zdjęcia narzędzi połowowych.

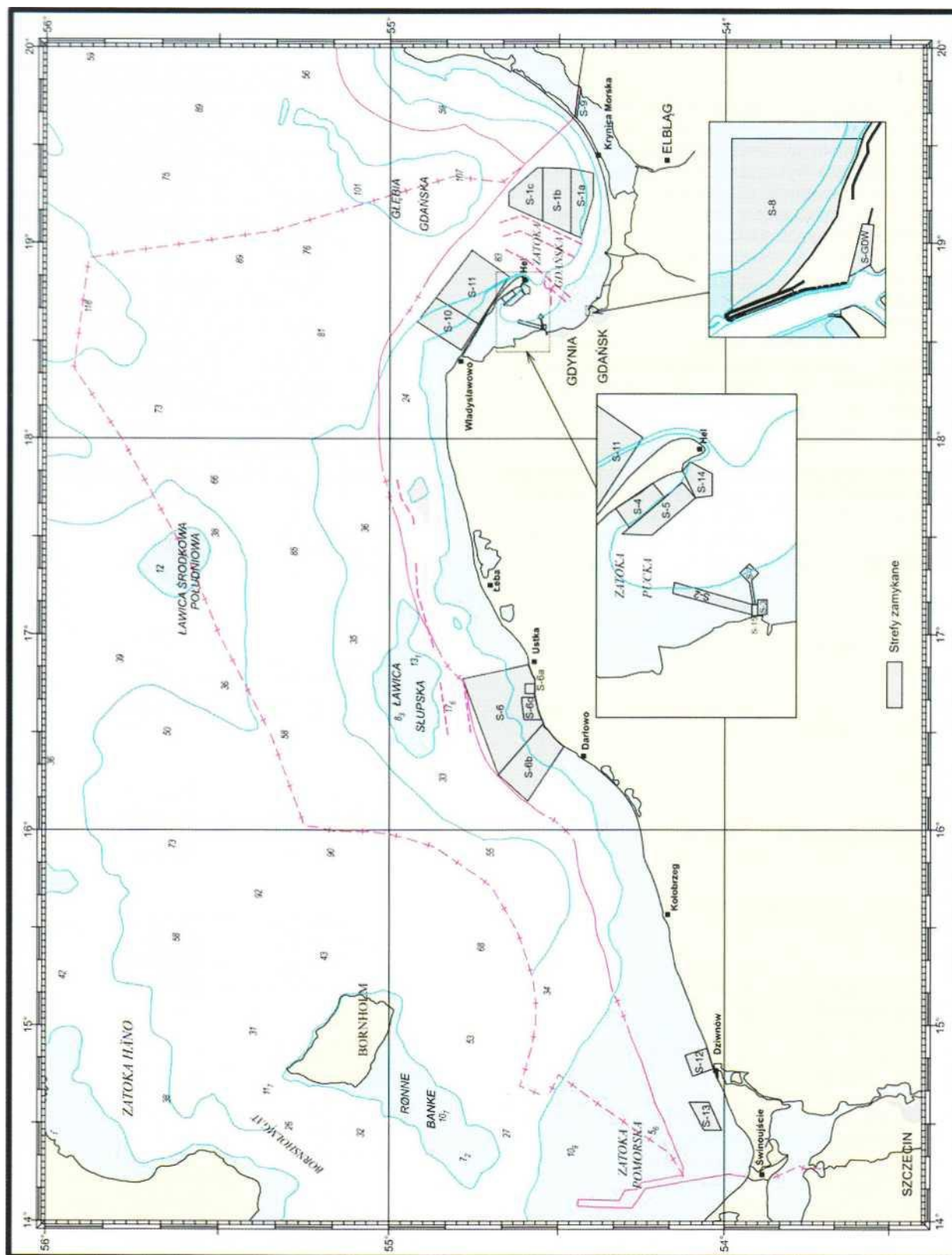
1. Zgodę na czasowe przejście przez strefę zamkniętą wydają:

- Komendant Centralnego Poligonu Sił Powietrznych – w odniesieniu do stref nr S-6, S-6a, S-6b i S-6c;
- Dowódca Centrum Operacji Morskich – Dowódca Komponentu Morskiego – w odniesieniu do stref nr S-1a, S-1b, S-1c, S-2, S-4, S-5, S-10, S-11, S-12 i S-13;
- Dowódca Komponentu Wojsk Specjalnych – w odniesieniu do stref nr S-8 i S-15;
- Dowódca 3.Flotyli Okrętów – w odniesieniu do akwenów wewnętrznych Morskich Portów Wojennych Gdynia, Hel-Zachód, Ustka;
- Dowódca 8.Flotyli Obrony Wybrzeża – w odniesieniu do akwenów wewnętrznych Morskich Portów Wojennych Kołobrzeg, Dziwnów, Świnoujście;
- Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej – w odniesieniu do stref nr S-9 i S-GDW.

Dane kontaktowe do osób udzielających zgodę na czasowe przejście przez strefę zamkniętą są publikowane w zeszytach „[Wiadomości Żeglarskie](#)”.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

MAPA POGLĄDOWA STREF ZAMYKANYCH DLA ŻEGLUGI I RYBOŁÓWSTWA NA POLSKICH OBSZARACH MORSKICH



1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

Systemy rozgraniczenia ruchu

1.60

W obszarze VTS Zatoka Gdańska ustanowiono System Rozgraniczenia Ruchu Statków „Zatoka Gdańska”, w obszarze VTS Ławica Słupska ustanowiono System Rozgraniczenia Ruchu Statków „Ławica Słupska”. Systemy zostały przyjęte zgodnie z prawidłem 10 rozdziału V Konwencji SOLAS przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

Obowiązują:

- SYSTEM ROZGRANICZENIA RUCHU (TSS) „WSCHÓD” – korzystają z niego statki płynące z Morza Bałtyckiego do Gdańska Portu Północnego i w kierunku przeciwnym.
- SYSTEM ROZGRANICZENIA RUCHU (TSS) „ZACHÓD” – korzystają z niego statki płynące z Morza Bałtyckiego do Gdańska Nowego Portu oraz Gdyni i w kierunku przeciwnym.
- SYSTEM ROZGRANICZENIA RUCHU (TSS) „ŁAWICA SŁUPSKA” – korzystają z niego statki przepływające wzdłuż wybrzeża polskiego z zachodu na wschód i w kierunku przeciwnym.

Uwaga. Wymienione systemy zostały naniesione na polskich mapach morskich nr: 44(INT 1289), 53, 54, 71, 73(INT1288), 151(INT1291), 152(INT1292), 153(INT1293), 251(INT1218), 252(INT1219), 500(INT1021), 1020.

Statki w systemie rozgraniczenia ruchu są zobowiązane do stosowania prawidła 10 MPZZM. Szczegółowe informacje – p. [6.12](#), [6.13](#), [6.14](#), [7.10](#), [7.11](#) oraz Przepisy Portowe i Sp. RN.

Systemy meldowania

1.61

W celu zwiększenia bezpieczeństwa żegluga oraz ochrony brzegów i wód Zatoki Gdańskiej, Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego, wprowadzono obowiązkowe systemy meldowania statków zgodnie z wymaganiami systemów kontroli i nadzoru ruchu statków: VTS Zatoka Gdańska, VTS Ławica Słupska, VTS Świnoujście i VTS Szczecin.

Szczegółowe informacje p. [6.11](#), [7.10](#), [7.147](#), [8.23](#) oraz Przepisy Portowe i Sp. RN.

Systemy kontroli i nadzoru ruchu statków

1.62

W polskich obszarach morskich Służba Kontroli Ruchu Statków, zwana dalej „Służbą VTS” pełni rolę Maritime Assistance Service (MAS) zgodnie z wymogami Rezolucji IMO A.950(23).

1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje niezwłocznie najbliższą brzegową stację radiową lub Służbę VTS, o wszystkich zdarzeniach, które:

- a) mają wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak: kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalenie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenie kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;
- b) zagrażają bezpieczeństwu morskemu, takich jak: uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdolność do żegluga statku, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system

wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.

2. Informacje, o których mowa w pkt. 1, powinny zawierać:

- nazwę statku;
- numer IMO statku, jeżeli został nadany;
- pozycję statku;
- port wyjścia;
- port przeznaczenia;
- adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;
- liczbę osób na pokładzie;
- szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych zgodnie z wymogami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

3. Kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją, wynikające z Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS, zgodnie z tym Kodeksem informuje armatora o każdym zdarzeniu, o którym mowa w pkt. 1. Armator, po uzyskaniu takiej informacji, jest zobowiązany niezwłocznie skontaktować się z właściwą Służbą VTS i, jeżeli jest to konieczne, pozostać do jej dyspozycji.

4. Statki:

a) które w czasie swojej podróży:

- uczestniczyły w zdarzeniach na morzu, o których mowa w pkt. 1,
- uczestniczyły w wypadku lub na których nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,

b) których odpowiednio armator lub kapitan nie wywiązał się z obowiązków:

- zgłaszania lub przekazywania informacji, określonych w pkt. 1 b) oraz zgłoszenia lub przekazywania informacji związanej z zamiarem wejścia statku do portu polskiego,
- zgłaszania lub przekazywania informacji dotyczących ładunków niebezpiecznych i zanieczyszczających,
- dostosowania się do zasad ruchu statków w wyznaczonych systemach rozgraniczenia ruchu statków i trasach przepływu,
- złożenia stosownych meldunków wymaganych obowiązkowymi systemami zgłoszenia statków obowiązujących w polskich obszarach morskich,
- podporządkowania się nakazom, ostrzeżeniom, instrukcjom i zaleceniom Służby VTS,

c) w odniesieniu do których istnieją dowody lub uzasadnione podejrzenia o naruszeniu przepisów o ochronie środowiska morskiego, uważa się za statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żegluga lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

Kapitan statku powinien przekazać powyższe informacje do właściwej Służby VTS, korzystając z poniższych danych kontaktowych:

VTS ZATOKA GDAŃSKA (VTS Gulf of Gdansk):

Tel: +48 (58) 355 36 10
+48 (58) 355 36 11
+48 (58) 621 61 62
Fax: +48 (58) 620 53 63
+48 (58) 620 53 28
Mob: +48 601 991 331
MMSI: 002611400
Inmarsat BGAN:
Tel/Fax.: +870 772 265 042
E-mail: vts@umgdy.gov.pl
Nasłuch radiowy na kan. VHF: 71,66,16, 70 (DSC)
Adres: ul. Polska 2, 81–339 Gdynia

VTS ŚWINOUJŚCIE:

Tel: +48(91)440 33 90
+48 (91)440 33 98
Fax: +48 (91) 321 67 70
MMSI: 002610800
E-mail: swinoujscietraffic@ums.gov.pl
Adres: ul. Ku Morzu 1,72–600 Świnoujście
Nasłuch radiowy na kanałach VHF: 12, 16, 70 (DSC)
lub za pośrednictwem stacji nadbrzeżnej Polish Rescue Radio.

VTS ŁAWICA SŁUPSKA

Tel: +48 (59) 814 48 89
+48 (59) 814 62 04
Fax: +48 (59) 814 62 04
Mob: +48 784 778 876
MMSI: 002610500
E-mail: vtslawica@umgdy.gov.pl
Nasłuch radiowy na kanałach: 73, 67,16, 70 (DSC)

Uwaga. Szczegółowe informacje p. [6.10](#), [7.10](#), [7.147](#) oraz Przepisy Portowe i Sp. RN.

PILOTAŻ

Obowiązek pilotażu

1.63

Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o długości 40m i większej, z wyjątkiem statków od tego zwolnionych. Kapitan Portu może nakazać każdemu statkowi korzystać z usług pilota, jeżeli uzna to za konieczne.

Obowiązek korzystania z usług pilota bez względu na pojemność statku dotyczy:

- statków przewożących materiały niebezpieczne klasy 1, 2, 3 wg kodu IMDG;
- statków mających przecieki lub na których miał miejsce pożar;
- statków przeładowanych, nadmiernie przełębionych bądź wykazujących niebezpieczny przechył;
- statków, które z powodu doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie wód.

Przerwanie lub odwołanie pilotażu

1.64

Jeżeli wykonanie usługi pilotowej może stwarzać niebezpieczeństwo dla statku, portu, stoczni lub zagraża bezpieczeństwu żegluga – pilot jest zobowiązany powiadomić o tym kapitanat portu i może wstrzymać czynności pilotowe w oczekiwaniu na dyspozycje.

Rodzaje pilotażu

1.65

Pilotaż portowy obejmuje pilotowanie statków i innych obiektów pływających:

- a) w portach morskich i na ich redach, a w odniesieniu do portów, które nie mają wyznaczonych red, pilotowanie w portach i na ich kotwiczowiskach oraz między portem a jego kotwiczowiskami;
- b) na akwenach stoczniowych uczęszczanych przez statki morskie oraz na akwenach przyległych do portów morskich określonych przez kapitanat portu.

Pilotaż trasowy obejmuje pilotowanie statków i innych obiektów pływających na:

- a) morskich wodach wewnętrznych i na morzu terytorialnym poza obszarem objętym pilotażem portowym;
- b) kotwiczowiskach położonych poza akwenem wód wewnętrznych i morza terytorialnego;
- c) torach wodnych łączących kotwiczowiska z wodami morza terytorialnego i wewnętrznego.

Pilotaż pełnomorski obejmuje pilotowanie statków na pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego lub na innych akwenach morskich, na których prawo do pilotażu wynika z umów międzynarodowych.

Sygnały i przepisy

1.66

W celu wezwania pilota należy stosować sygnały międzynarodowe ujęte w MKS. Szczegółowe informacje dotyczące pilotażu do polskich morskich portów zawierają Przepisy portowe.

ASYSTA LODOŁAMACZA

Akcja przeciwlodowa

1.67

Na sezon zimowy organizuje się tzw. „akcję przeciwlodową”, która ma na celu zapewnienie bezpiecznej i swobodnej żegluga na podejściach do portów i na akwatoriach portowych. Kierownikami akcji są kapitanowie portów Gdynia (na rejon wschodni do Kołobrzegu włącznie) i Szczecin (na rejon zachodni – Zatoka Pomorska, reda i port Świnoujście, tor wodny Świnoujście-Szczecin i port Szczecin). Opracowane przez nich instrukcje oraz powiadomienia o rozpoczęciu i zakończeniu akcji są rozsyłane do zainteresowanych armatorów i instytucji. Zwiad lodowy przeprowadza się przy użyciu samolotów i śmigłowców. Utrzymanie w stanie żeglownym akwatoriów portowych, red i torów podejściowych realizują wydzielone holowniki przystosowane do łamania lodu.

Sygnały

1.68

Między lodołamaczem a statkiem lub statkami w konwoju stosuje się sygnały dźwiękowe, świetlne oraz polecenia przez radiotelefon VHF. Czas trwania dźwięku lub błysku odpowiada przepisom MPZZM.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

Obowiązują sygnały międzynarodowe dla łączności między lodołamaczem, a statkami idącymi w jego asyście, zamieszczone w MKS.

Wykonywanie poleceń manewrowych otrzymywanych z lodołamacza nie zwalnia żadnego ze statków od przestrzegania MPZZM.

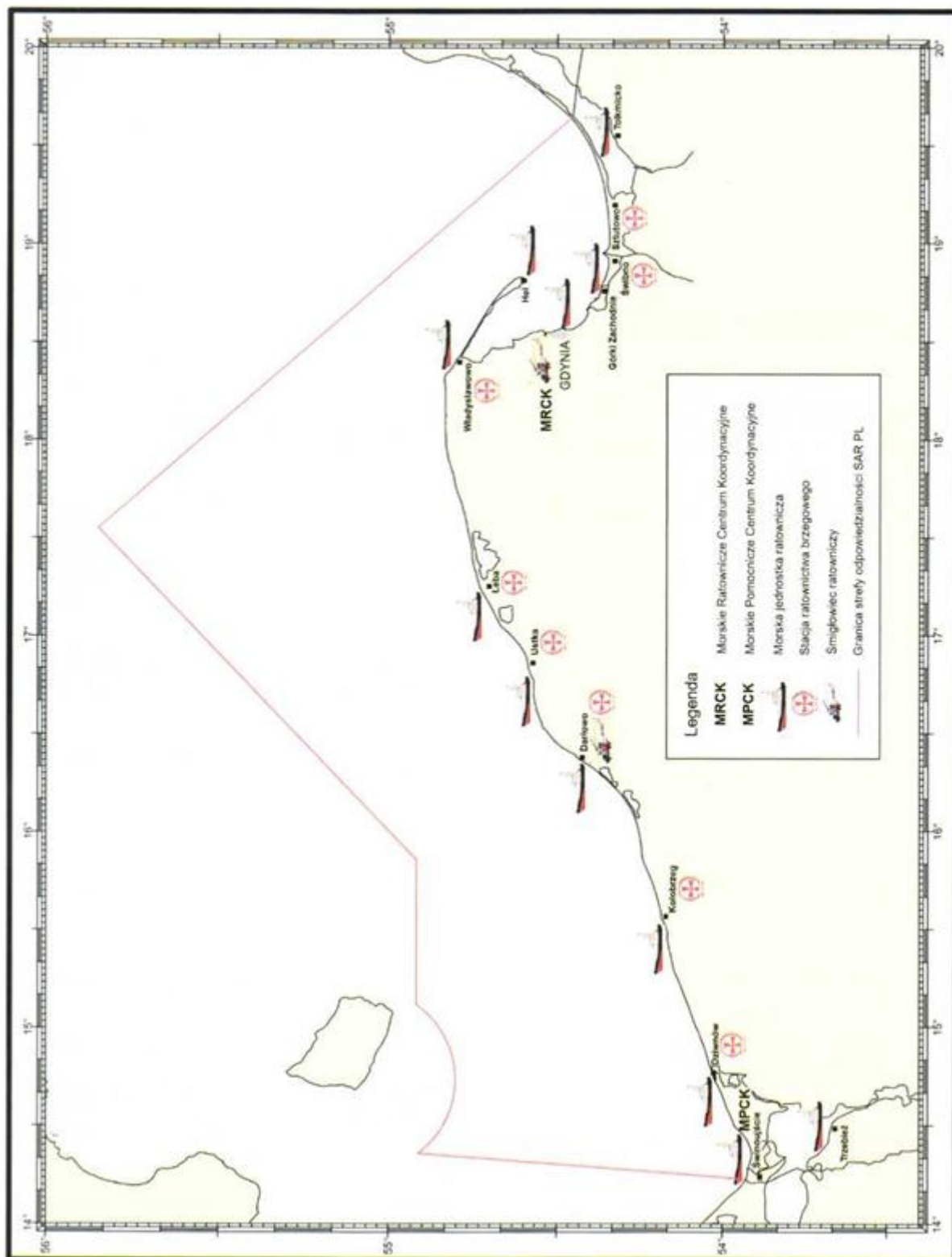
Zalecenia

1.69

Niezwłocznie wykonywać wszystkie polecenia otrzymywane z lodołamacza.

1. Zwrócić szczególną uwagę na dokładną obserwację sygnałów z lodołamacza i innych statków w konwoju; utrzymywać stały nasłuch na wyznaczonym kanale VHF.
2. Nie wyprzedzać innych statków w konwoju bez wyraźnej zgody kierownika lodołamacza.
3. Statek holowany może posłużyć się maszyną tylko na polecenie kierownika lodołamacza; maszynę utrzymywać w stałej gotowości do szybkiego wykonania manewru.
4. Utrzymywać stałą gotowość do zamocowania lub oddania holu; o wzięciu statku na hol decyduje kierownik lodołamacza.
5. Przecieki lub inne uszkodzenia natychmiast zgłaszać kierownikowi lodołamacza.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY



MAPA POGLĄDOWA ROZMIESZCZENIA STACJI MORSKIEJ SŁUŻBY POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA

Organizacja

1.70

Na polskich obszarach morskich i w polskim rejonie poszukiwania i ratownictwa zadania związane z poszukiwaniem, ratowaniem życia na morzu oraz ze zwalczaniem zanieczyszczeń środowiska morskiego wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR), dalej zwana służbą SAR.

W skład Służby SAR wchodzi:

- 1) **Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne** (MRCK) w Gdyni organizujące i koordynujące akcje poszukiwawcze i ratownicze;
- 2) **Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne** (MPCK) w Świnoujściu wspierające działania MRCK na zachodnim wybrzeżu;
- 3) morskie statki ratownicze;
- 4) brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzi ochotnicze drużyny ratownicze.

Łączność w niebezpieczeństwie na morzu utrzymuje Polish Rescue Radio (nasłuch na międzynarodowych częstotliwościach bezpieczeństwa 2182 kHz oraz 156,8 MHz oraz nasłuch na częstotliwościach DSC).

Tel. +48 58 355 36 70

Fax: +48 58 620 53 63

+48 58 620 53 28

E-mail: gmdss@umgdy.gov.pl

1.71

Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK) Gdynia:

Sygnał wywoławczy: POLRATOK 1

VHF: 11 (łączność operacyjna SAR), 16

Tel. +48 58 661 01 97, kom. +48 505 050 969

Szczegóły patrz Sp RN.

1.72

Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne (MPCK) Świnoujście:

Sygnał wywoławczy: POLRATOK 2

VHF: 11 (łączność operacyjna SAR), 16

Tel. +48 91 321 49 17, kom. +48 505 050 969

Szczegółowe informacje nt. pozostałych elementów systemu SAR, patrz Sp RN.

1.73

Cały obszar odpowiedzialności służby ratowniczej pokrywa się z polskim obszarem odpowiedzialności strefy lotniczej (FIR).

1.74

W zakresie ratowania życia na morzu Służba SAR dysponuje:

- a) morskimi statkami ratowniczymi bazującymi w portach: Tolkmicko, Górki Zachodnie, Gdynia, Hel, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Dziwnów, Świnoujście oraz Trzebież – pełnią całodobowe pogotowie ratownicze, znajdując się w 15-minutowej gotowości; oraz
- b) jednostkami ratownictwa brzegowego wyposażonymi w lądowe pojazdy ratownicze, motorowe łodzie pneumatyczne oraz sprzęt rakietowo-linowy. Bazują w miejscowościach: Sztutowo, Świbno, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg oraz Dziwnów, w 30-minutowej gotowości.

Wezwanie o pomoc

1.75

Wezwanie o pomoc należy kierować:

- a) bezpośrednio do MRCK Gdynia lub MPCK Świnoujście;
- b) pośrednio do morskich statków ratowniczych lub brzegowych stacji ratowniczych, pełniących pogotowie ratownicze w ww. portach i miejscowościach (1.73), utrzymujących całodobowy nasłuch na kanale 16 VHF;
- c) do wszelkich, innych organów takich, jak Polish Rescue Radio, kapitanaty i bosmanaty portów; są one zobowiązane do niezwłocznego przekazania odebranych sygnałów wzywania pomocy Morskiej Służbie SAR.

1.76

Na podstawie Ustawy o bezpieczeństwie morskim z 18.08.2011 r. (Dz. U. z 2024 poz. 1608) oraz „Planu SAR”, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK) dysponują w operacjach ratowniczych środkami lotniczymi ratownictwa morskiego Marynarki Wojennej RP, utrzymywanymi w całodobowej gotowości do startu.

Obowiązek niesienia pomocy

1.77

„Każdy kapitan jest obowiązany przyjąć z pomocą każdej osobie, nawet wrogiej, znajdującej się na morzu w niebezpieczeństwie życia, jeżeli może to uczynić bez poważnego niebezpieczeństwa dla własnego statku, swojej załogi, swych pasażerów” (Artykuł 11. Konwencji Brukselskiej z 1910 r.).

„Kapitan statku znajdującego się na morzu, po otrzymaniu z jakiegokolwiek źródła sygnału, że statek, samolot bądź ich łódzie lub tratwy ratunkowe znajdują się w niebezpieczeństwie, jest obowiązany podążyć pełną prędkością na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie i w miarę możliwości zawiadomić je o tym. Jeżeli nie może tego uczynić lub, ze względu na szczególne okoliczności, w jakich się znalazł, uważa, że podążanie im na pomoc jest nieuzasadnione lub niepotrzebne, powinien wpisać do dziennika okrętowego przyczynę, dla której nie podążył na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie” (Konwencja SOLAS-74, załącznik 1, rozdział V, правило 33).

System GMDSS

1.78

Światowy system bezpieczeństwa morskiego GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) może zapewnić poprawę bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu poprzez usprawnioną procedurę i łączność w wypadku wzywania pomocy, przy wykorzystaniu istniejącej struktury ratownictwa morskiego, morskich systemów satelitarnych oraz technik wywołania selektywnego i dalekopisowych.

1. GMDSS Strefa A1 – VHF DSC: kanał 70 (H24); fonia, nasłuch VHF: kanał 16 (H24)
2. GMDSS Strefa A2 (zasięg 150M) – MF DSC nasłuch: 2187,5KHz (H24), MF Radiotelex nasłuch: 2174,5KHz (H24), MF Fonia nasłuch: 2182KHz (H24).

Szczegóły patrz Sp RN.

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

1.79

Dla celów GMDSS przewiduje się wyposażenie statków w odpowiednie urządzenia radiokomunikacyjne w zależności od rejonu żeglugi (1.78). Będą to: odbiorniki wywołania selektywnego z dekodern (częstotliwości VHF, fale średnie i krótkie); urządzenia kodujące systemu wywołania selektywnego; dalekopis; urządzenia foniczne VHF z możliwością nadawania sygnałów do radionamierzania; radiostacja z zakresem fal pośrednich i krótkich z możliwością współpracy z dalekopisem i umożliwiającą wysyłanie sygnałów do radionamierzania; urządzenia do satelitarnej łączności telefonicznej i dalekopisowej INMARSAT, z możliwością odbioru sygnałów wzywania pomocy; odbiornik NAVTEX do przyjmowania ostrzeżeń nawigacyjnych, komunikatów meteorologicznych; radionamiernik z częstotliwościami VHF i pośrednimi do namierzania na cel; radiopława ratunkowa EPIRB (Emergency Position Indication Radio Beacon) pracująca na częstotliwości satelitów INMARSAT z automatycznym podawaniem pozycji, pracująca w systemie COSPAS-SARSAT.

Urządzenie NAVTEX ma zapewnić ciągle dostarczanie na statek ostrzeżeń nawigacyjnych i meteorologicznych, komunikatów o poszukiwaniu i ratowaniu (SAR) oraz komunikatów meteorologicznych.

Ogólna koncepcja pracy systemu COSPAS-SARSAT opiera się na wyposażeniu wszystkich statków w satelitarne radiopławy ratunkowe EPIRB. Ich przeznaczeniem jest zaalarmowanie poprzez satelitę stacji naziemnych systemu, a przez nie Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego (MRCK). Lokalizacja miejsca wypadku jest wskazywana pozycją aktualizowaną ręcznie lub automatycznie przez podłączenie nadajnika do statkowych systemów radionawigacyjnych. MRCK, wyposażony w nowoczesne urządzenia do wykrywania statków znajdujących się w jego obszarze, organizuje odpowiednie środki do udzielania pomocy.

1.80

Obszar pokrycia systemem jest podzielony na cztery rejonu żeglugowe:

1. Rejon A1: w zasięgu radiostacji brzegowych pracujących na częstotliwościach VHF (ok. 20– 30 mil morskich);
2. Rejon A2: w zasięgu radiostacji brzegowych pracujących na częstotliwościach pośrednich (ok. 100 mil morskich, ale bez rejonu A1);
3. Rejon A3: obszar od 70° N do 70° S objęty systemem INMARSAT, ale bez rejonów A1 i A2;
4. Rejon A4: obszary polarne nieobjęte systemem INMARSAT.

Sygnały wzywania pomocy

1.81

Sygnały wzywania pomocy zawarte są w Załączniku IV Konwencji w sprawie MPZZM. Mogą być pokazywane łącznie lub każdy z osobna. Używanie lub pokazywanie tych sygnałów w innym celu, niż dla wskazania niebezpieczeństwa i potrzeby pomocy, oraz używanie innych sygnałów, które by można z nimi pomylić, jest zabronione.

Należy również zwrócić uwagę na odpowiednie działy MKS i IAMSAR tom III.

Sygnały ratunkowe

1.82

Sygnały opisane w tomie III poradnika IAMSAR, a także ilustrowane w MKS, wraz z odpowiednimi poprawkami zgodnie z rezolucją A. 80 (IV) używane są przez:

- 1) stacje ratownictwa brzegowego;
- 2) morskie jednostki ratownicze, kiedy komunikują się ze statkami lub osobami znajdującymi się w niebezpieczeństwie;
- 3) statki lub osoby znajdujące się w niebezpieczeństwie, kiedy komunikują się ze stacjami ratowniczymi i morskimi jednostkami ratowniczymi;
- 4) statki powietrzne zajęte akcją poszukiwania i niesienia ratunku.

Tymi sygnałami są:

- 1) odpowiedzi stacji ratowniczych lub morskich jednostek ratowniczych na sygnały wzywania pomocy nadawane przez statek lub osobę;
- 2) sygnały lądowania przeznaczone do naprowadzania małych łodzi z załogami lub osób znajdujących się w niebezpieczeństwie;
- 3) sygnały, które należy stosować przy użyciu sprzętu brzegowych stacji ratowniczych;
- 4) sygnały używane przez samoloty zajęte poszukiwaniem i akcją ratowniczą, przeznaczone do naprowadzenia statków na samolot, statek lub osoby w niebezpieczeństwie;
- 5) ilustrowana tablica, opisująca te sygnały, powinna znajdować się na każdym statku i być stale dostępna dla oficerów wachtowych.

Sygnały ostrzegawcze

1.83

Znajdujący się w niebezpieczeństwie statek z ładunkiem łatwopalnym, ostrzega zbliżające się inne statki lub statki ratownicze przed wystrzeleniem w swoim kierunku rakiety z rzutką, przez podniesienie w dzień flagi „B” według MKS, a w nocy zapaleniem czerwonego światła na topie masztu. Może również nadawać sygnał dźwiękowy „GU”, natomiast statek udzielający pomocy powinien nadawać sygnały „GU” i „RQ”.

Statki idące kursem niebezpiecznym lub zbliżające się do niebezpieczeństwa ostrzega się sygnałami „U” lub „NF” oraz „NE” nadawanymi flagami MKS lub światłem czy dźwiękiem.

SŁUŻBA CELNA

Ogólnie

1.84

Zasady przywozu i wywozu towarów na obszar celny Wspólnoty po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej regulują:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające **Unijny Kodeks Celny**;
- Rozporządzenie Rady (WE) Nr 1186/2009 z dnia 16.11.2009 r., ustanawiające **Wspólnotowy System Zwolnień Celnych** (Dz. U. UE L 324 z 10.12.2009 r.)

Uwaga. Teksty ujednolicone ww. aktów prawnych znajdują się na stronach internetowych Ministerstwa Finansów – Krajowa Administracja Skarbowa: www.gov.pl/web/kas oraz Komitet ds. Europejskich:

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

www.gov.pl/web/dyplomacja/komitet-do-spraw-europejskich

Równolegle wspólnotowe przepisy prawa celnego są szczegółowo uzupełniane przez przepisy prawa krajowego:

- Ustawa z dnia 19.03.2004 r. **Prawo celne** ([Dz. U. z 2024 poz. 1373](#));
- Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. – **Przepisy wprowadzające** ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej ([Dz. U. 2023 poz. 615 z póź. zm.](#));
- szereg innych wydanych na ich podstawie rozporządzeń wykonawczych.

1.85

Polskim obszarem celnym jest lądowe i morskie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

1.86

Do wykonywania niektórych czynności będących w kompetencji organów celnych są również upoważnione terenowe organy Straży Granicznej na podstawie rozporządzenia Ministra Finansów z 31.03.2010 r. *w sprawie upoważnienia innych organów administracji państwowej do wykonywania niektórych zadań organów celnych* ([Dz. U. z 2017 poz. 1963](#)).

Zadania wymienione w § 1 cyt. wyżej rozporządzenia organy te wykonują przy wprowadzaniu towarów na obszar celny Wspólnoty i wyprowadzaniu towarów poza ten obszar, m.in. w związku z pływaniem sportowym i rybołówstwem morskim w niżej wymienionych przejściach granicznych, portach rybackich i przystaniach rybackich:

1. Morskie przejście graniczne: Dziwnów, Gdańsk – Górki Zachodnie, Hel, Jastarnia, Łeba, Mrzeżyno.
2. Porty rybackie: Dźwirzyno, Nowa Karczma, Rowy.
3. Przystanie rybackie:

Brzeźno	Krynica Morska
Chałupy	Kuźnica
Chłapowo	Międzyzdroje
Chłopy	Mikoszewo
Dąbki	Niechorze
Dębek	Oksywie
Grzybowo	Orłowo
Jantar	Ostrowo
Jarosławiec	Sopot
Jastrzębia Góra	Stegna
Jelitkowo	Sztutowo
Karwia	Unieście
Kąty Rybackie	Ustronie Morskie
	Witowo

Jednostki pływające Służby Celno-Skarbowej.

1.87

Uprawnienia

Na podstawie ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej ([Dz. U. 2023 poz. 615 z póź. zm.](#)).

Dowódca jednostki pływającej na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym ma prawo:

- wezwać statek do zmniejszenia prędkości przepływu, zatrzymania się do kontroli, oraz zastosować się do wskazanego kursu przepływu;
- zatrzymać statek, wejść na jego pokład, sprawdzić dokumenty dotyczące statku i ładunku, wylegitymować załogę statku oraz znajdujących się na nim pasażerów, zbadać ładunek i przeszukać pomieszczenia statku,

a także zatrzymać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa;

- zmusić statek do zawinięcia do wskazanego portu, jeżeli kapitan nie stosuje się do wydanych poleceń.

Prawo do podejmowania powyższych działań przysługuje dowódcy jednostki pływającej w szczególności, gdy statek:

- przyjmuje na pokład lub wysadza osoby wbrew obowiązującym przepisom lub dokonuje załadunku lub wyładunku towarów poza miejscami do tego wyznaczonymi;
- opuszcza port bez kontroli;
- zachodzi obawa, że nawiązuje łączność z wybrzeżem w celach sprzecznych z przepisami prawa karnego;
- zakotwicza poza miejscem do tego przeznaczonym.

1.88

W celu zatrzymania statku dowódca jednostki pływającej, z odległości umożliwiającej odebranie sygnału, przekazuje wizualny i dźwiękowy sygnał polecający zatrzymanie się statku.

Jeżeli przed podjęciem czynności kontrolnych uzyskano wiarygodne informacje wskazujące na możliwość niezatrzymania się statku lub możliwość ostrzelania lub wystąpienia zagrożenia przejścia jednostki pływającej, właściwy naczelnik urzędu celno-skarbowego może wystąpić z wnioskiem o przydzielenie jednostce pływającej asysty jednostki pływającej Straży Granicznej.

1.89

Przepisów (czynności) o których mowa w ([1.87](#)), nie stosuje się do jednostek pływających określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej ([Dz. U. z 2024 poz. 1125](#)) oraz w przypadku czynności wykonywanych przez naczelnika urzędu celno-skarbowego, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 12.

1.90

Znaki rozpoznawcze ([Dz. U. z 2017 r. poz. 903](#)).

Jednostki pływające Krajowej Administracji Skarbowej w czasie wykonywania zadań podnoszą jako banderę flagę państwową z godłem Rzeczypospolitej Polskiej oraz, w celu identyfikacji, flagę KAS określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 31 stycznia 1980 r. o godle, barwach i hymnie Rzeczypospolitej Polskiej oraz o pieczęciach państwowych ([Dz. U. z 2024 poz. 155](#)).

Dodatkowymi znakami rozpoznawczymi są:

- napis „SŁUŻBA CELNO-SKARBOWA” umieszczony na sygnalizatorze świateł ostrzegawczych oraz na obu burtach jednostki pływającej powyżej górnej krawędzi pasa zmiennego zanurzenia lub na kabinie jednostki pływającej – w kolorze zielonym;
- dodatkowo napis „CUSTOMS”, umieszczony na kabinie po obu burtach jednostki pływającej, poniżej napisu „SŁUŻBA CELNO-SKARBOWA” – w kolorze zielonym;
- kolorem zielonym – nawodną zewnętrzną część kadłuba, o szerokości nie mniejszej niż 20% wysokości burty jednostki pływającej od górnej krawędzi pasa zmiennego zanurzenia, biegnącym pośrodku wzdłuż kadłuba;

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY

- kolorem białym – kabinę.

Elementem składowym oznakowania jednostki pływającej jest jej nazwa, która składa się z liter „SCS”, oddzielonych poziomą kreską od dwucyfrowego numeru jednostki pływającej.

Znakami rozpoznawczymi używanymi przez jednostki pływające Służby Celno-Skarbowej w czasie wykonywania zadań służbowych w nocy oraz w warunkach ograniczonej widoczności są światła określone w umowach międzynarodowych i odrębnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa żegluga i zapobieganiu zderzeniom na morzu. Jednostki pływające Służby Celno-Skarbowej, które ze względów konstrukcyjnych nie spełniają wymogów określonych w umowach międzynarodowych i odrębnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa żegluga i zapobieganiu zderzeniom na morzu, oznakowuje się jednym pulsującym światłem niebieskim, widocznym dookoła widnokregu z odległości co najmniej 2 Mm.

Izby Administracji Skarbowej na wybrzeżu

1.91

Pomorski Urząd Celno-Skarbowy w Gdyni

1. Oddział Celny „Basen IV” w Gdyni – przejście graniczne;
2. Oddział Celny „Basen V” w Gdyni – przejście graniczne;
3. Oddział Celny „Baza Kontenerowa” w Gdyni – przejście graniczne;
4. Oddział Celny „Nabrzeże Bułgarskie” w Gdyni – przejście graniczne.

1.92

Urząd Celny w Gdańsku

1. Oddział Celny „Nabrzeże Wiślane” w Gdańsku – przejście graniczne;
2. Oddział Celny „Basen im. Władysława IV” w Gdańsku – przejście graniczne;
3. Oddział Celny „Terminal Kontenerowy” w Gdańsku – przejście graniczne.

1.93

Izba Administracji Skarbowej Szczecinie

Urząd Celny w Szczecinie

1. Oddział Celny „Nabrzeże HUK” w Szczecinie – przejście graniczne;
2. Oddział celny „Nabrzeże Łasztownia” w Szczecinie – przejście graniczne;
3. Oddział Celny „Basen Górniczy” w Szczecinie – przejście graniczne;
4. Oddział Celny w Świnoujściu – przejście graniczne.

Urząd Celny w Koszalinie

1. Oddział Celny w Koszalinie;
2. Oddział Celny w Kołobrzegu – przejście graniczne.

1.94

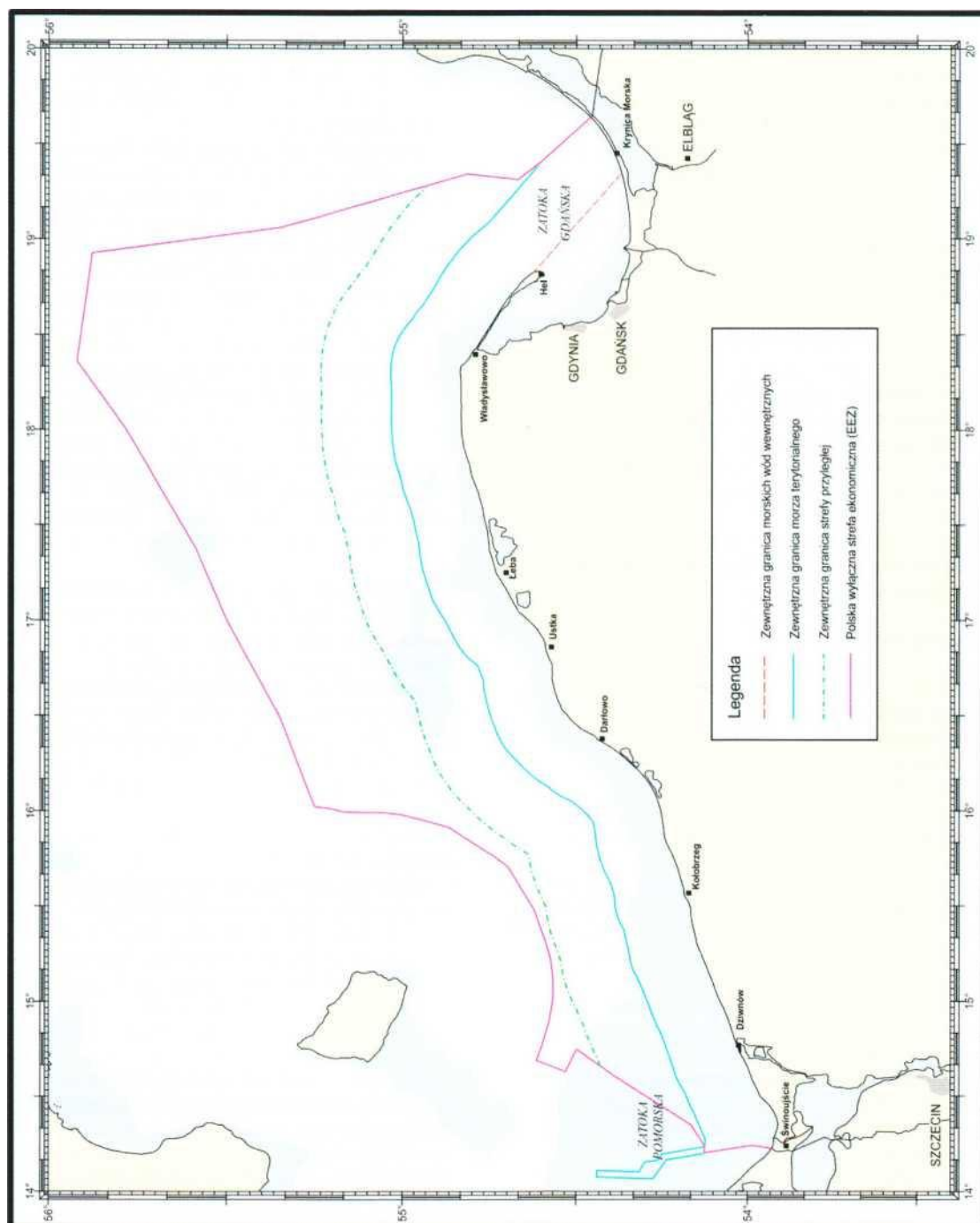
Izba Administracji Skarbowej w Olsztynie

Urząd Celny w Elblągu

1. Oddział Celny w Elblągu – przejście graniczne;
2. Oddział Celny w Braniewie – przejście graniczne (obsługuje morskie przejście graniczne we Fromborku).

Miejsce na notatki użytkownika Locji

1. NAWIGACJA – ŻEGLUGA – SŁUŻBY



POŁOŻENIE POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH

2. RÓŻNE

OBSZARY MORSKIE

Ogólnie

2.01

Położenie prawne polskich obszarów morskich określa ustawa z dnia 21 marca 1991 r. (Dz. U. 2024 poz. 1125). Przepisów ustawy nie stosuje się, jeżeli umowa, której Polska jest stroną, stanowi inaczej.

Polskimi obszarami morskimi są: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefa przyległa i wyłączna strefa ekonomiczna. Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Polski. Szczegółowy przebieg linii podstawowej, zewnętrznej granicy morza terytorialnego oraz zewnętrznej granicy strefy przyległej określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2017 r. (Dz. U. 2017 poz.183). Zwierzchnictwo terytorialne Polski nad morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym rozciąga się na wody, przestrzeń powietrzną nad nimi, na dno morskie, a także na wnętrze ziemi pod nimi. Na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym mogą być ustanawiane strefy zamykane, a poza tymi wodami ogłaszane strefy niebezpieczne dla żegluga i rybołówstwa (1.59).

Wokół sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń na polskich obszarach morskich mogą być ustanawiane strefy bezpieczeństwa (2.32).

Morskie wody wewnętrzne

2.02

Do polskich morskich wód wewnętrznych należą:

- 1) część Jeziora Nowowarpieńskiego i część Zalewu Szczecińskiego, znajdująca się na wschód od granicy państwowej pomiędzy Polską a Niemcami, wraz z cieśninami Świna i Dziwna oraz Zalewem Kamieńskim, oraz rzeka Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin;
- 2) część Zatoki Gdańskiej zamknięta linią podstawową, biegnącą od punktu 54° 37' 30,4" N i 18° 49' 08,0" E (na Mierzei Helskiej) do punktu 54° 22' 06,5" N i 19° 20' 49,8" E (na Mierzei Wiślanej);
- 3) część Zalewu Wiślanego, znajdująca się na południowy zachód od granicy państwowej między Polską a Rosją na tym Zalewie;
- 4) wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego.

Morze terytorialne

2.03

Polskim morzem terytorialnym jest obszar wód morskich o szerokości 12 Mm (mil morskich – 22 224 m), liczony od linii podstawowej tego morza. Zewnętrzną granicę morza terytorialnego stanowi linia, której każdy punkt jest oddalony o 12 Mm od najbliższego punktu linii podstawowej.

Redy, na których odbywa się normalnie przeładunek, wyładunek i kotwiczenie statków, położone całkowicie lub częściowo poza obszarem morza terytorialnego są włączone do morza terytorialnego.

Boczne granice polskiego morza terytorialnego określają umowy międzynarodowe zawarte przez Polskę z państwami sąsiadującymi.

2.04

Dostęp do portów Świnoujście i Szczecin uregulowano (Dz. U. 1989 poz.223) jak następuje:

- 1) północny tor podejściowy do tych portów, w całym jego przebiegu, oraz kotwiczowiska znajdujące się na polskim morzu terytorialnym bądź na morzu otwartym;
- 2) odcinek północnego toru podejściowego położony na wschód od zewnętrznej granicy niemieckiego morza terytorialnego, a także kotwiczowisko Nr 3 nie stanowią niemieckiego szelfu kontynentalnego, strefy rybołówczej i ewentualnej wyłącznej strefy ekonomicznej;
- 3) żegluga na prowadzących do portów Szczecin i Świnoujście torach żeglugowych i podejściowych, które leżą na niemieckim morzu terytorialnym na wschód od Rugii, odbywa się na zasadach ogólnie przyjętych w międzynarodowym prawie morza. Na przepływ okrętów wojennych i statków państwowych podnoszących polską banderę nie wymaga się zgody strony niemieckiej. Polskie łodzie sportowe mogą korzystać z przepływu za zgodą strony niemieckiej udzielaną w odpowiednim trybie.

2.05

Obce statki korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu przez polskie morze terytorialne są obowiązane do przestrzegania prawa polskiego oraz przepisów międzynarodowych dotyczących zapobiegania zderzeniom na morzu i ochrony środowiska morskiego.

Obowiązuje również przejście po wyznaczonych torach wodnych, korzystanie z wyznaczonych systemów rozgraniczenia ruchu i uczestniczenie w systemach meldowania pozycji.

2.06

Nieszkodliwy przepływ oznacza żeglugę przez morze terytorialne w celu:

- przejścia przez nie bez wchodzenia na morskie wody wewnętrzne lub bez dobijania do urządzeń portowych albo znajdujących się poza morskimi wodami wewnętrznymi urządzeń redowych, wejścia lub opuszczenia morskich wód wewnętrznych,
- dobijania lub opuszczania urządzeń portowych albo redowych wyżej wymienionych.

Przepływ powinien być nieprzerwany i szybki. Zatrzymanie się lub kotwiczenie jest dozwolone wyłącznie, jeżeli wiąże się ze zwyczajną żeglugą lub jest konieczne ze względu na siłę wyższą albo inne niebezpieczeństwo lub też w celu udzielenia pomocy ludziom, jak również statkom morskim bądź powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie. Obce statki rybackie podczas przepływu są obowiązane usunąć z pokładu sprzęt rybacki lub złożyć go w sposób wyłączający użycie.

Przepływ uważa się za zagrażający pokojowi, porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli obcy statek lub okręt wojenny podejmuje na morzu terytorialnym działania polegające na:

- 1) groźbie użycia siły lub użyciu siły przeciwko suwerenności, integralności terytorialnej lub niezawisłości politycznej Rzeczypospolitej Polskiej albo pogwałceniu w jakikolwiek inny

2. RÓŻNE

- sposób zasad prawa międzynarodowego zawartych w Karcie Narodów Zjednoczonych,
- 2) ćwiczeniach lub użyciu broni wszelkiego rodzaju;
 - 3) zbieraniu informacji na szkodę obronności lub bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 4) propagandzie mającej na celu osłabienie obronności lub bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 5) startowaniu, lądowaniu lub przyjmowaniu na pokład jakiegokolwiek statku powietrznego;
 - 6) startowaniu, lądowaniu lub przyjmowaniu na pokład jakiegokolwiek urządzenia wojskowego;
 - 7) lądowaniu lub wyładowywaniu towarów, walut albo przyjmowaniu na statek lub wysadzaniu ze statku ludzi z naruszeniem przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 8) umyślnym zanieczyszczeniu morza;
 - 9) uprawianiu rybołówstwa;
 - 10) prowadzeniu badań lub działalności hydrograficznej;
 - 11) zakłócaniu systemu łączności lub innych urządzeń i instalacji Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 12) wszelkich innych działaniach niezwiązanych bezpośrednio z przepływem.

Strefa przyległa

2.07

Polska strefa przyległa jest to obszar wód morskich przyległy do morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej. Zewnętrzną granicę strefy przyległej stanowi linia, której każdy punkt jest oddalony nie więcej niż 24 Mm od najbliższego punktu linii podstawowej.

Wyłączna strefa ekonomiczna

2.08

Polska wyłączna strefa ekonomiczna jest położona na zewnątrz morza terytorialnego i przylega do tego morza. Obejmuje ona wody, dno morza i znajdujące się pod nim wnętrza ziemi. Jej granice są określone umowami międzynarodowymi zawartymi między Polską a byłym Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich, Szwecją, Danią i byłą Niemiecką Republiką Demokratyczną.

W wyłącznej strefie ekonomicznej obowiązuje polskie prawo dotyczące ochrony środowiska. Obce państwa korzystają w tej strefie z wolności żeglugi oraz innych, zgodnych z prawem międzynarodowym sposobów korzystania z morza. Granice polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej zaznaczone są na mapach nawigacyjnych wydawanych przez BHMW po 1990 roku.

Administracja Polskich Obszarów Morskich

2.09

Organami administracji morskiej są:

1. minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jako naczelny organ administracji morskiej;
2. dyrektorzy urzędów morskich – jako terenowe organy administracji morskiej.

2.10

Terytorialny zasięg działania dyrektorów urzędów morskich obejmuje:

- Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni – morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wyłączna strefa ekonomiczna od wschodniej granicy państwa do granicy z województwem zachodniopomorskim, morskie porty i przystanie oraz pas techniczny w granicach województw warmińsko-mazurskiego i pomorskiego;
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie – morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wyłączna strefa ekonomiczna od granicy z województwem pomorskim do zachodniej granicy państwa, morskie porty i przystanie oraz pas techniczny w granicach województwa zachodniopomorskiego.

2.11

Obowiązujące zarządzenia – Przepisy Portowe

Aktualne zarządzenia i przepisy zamieszczone są na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni – www.umgdy.gov.pl oraz na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie – www.ums.gov.pl.

2.12

Zastosowanie i obowiązek posiadania przepisów

przepisy portowe mają zastosowanie do statków, wodnosamolotów, użytkowników i osób fizycznych znajdujących się na obszarach, o których mowa w przepisach.

tekst przepisów portowych powinien stale znajdować się na polskich statkach przebywających w portach. Nie dotyczy to łodzi bezpokładowych. Kapitanów statków obcych bander informują o przepisach portowych i udostępniają im odpowiednio przygotowane teksty (wyciągi) przedsiębiorstwa wykonujące usługi agencyjne i maklerskie.

Rozgraniczenie z wodami śródlądowymi

2.13

Granice między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 czerwca 2018 r. ([Dz. U. 2018 poz.1138](#)).

Granice przebiegają następująco:

- 1) na rzece Pasłęka – linia łącząca brzegi rzeki przy ujściu do Zalewu Wiślanego i linia biegnąca wzdłuż południowego brzegu rzeki przy jej połączeniu z kanałem portowym;
- 2) na rzece Elbląg – linia łącząca brzegi rzeki biegnąca od punktu:
 - a. 54° 08' 39,63" N, 019° 23' 28,05" E do punktu
 - b. 54° 08' 41,00" N, 019° 23' 23,94" E;
- 3) na Kanale Jagiellońskim – linia przecinająca kanał, biegnąca od punktu:
 - a. 54° 11' 07,52" N, 019° 22' 00,96" E w kierunku wschodnim do punktu
 - b. 54° 11' 10,57" N i 019° 22' 42,42" E;
- 4) na rzece Wisła – linia łącząca główce kierownic wysuniętych w wody Zatoki Gdańskiej;
- 5) na rzece Martwa Wisła – linia łącząca południowy kraniec przystani rybackiej w miejscowości Górki Wschodnie z południowym krańcem przystani rybackiej w miejscowości Płonia Wielka;

2. RÓŻNE

- 6) na rzece Motława, w starym i nowym korycie rzeki – odpowiednio linia biegnąca wzdłuż północnej krawędzi Mostu Zielonego oraz północnej krawędzi Mostu Stągiewnego w miejscowości Gdańsk;
- 7) na Opływie Motławy – linia przecinająca Opływ, biegnąca od punktu: 54° 21' 16,05" N, 018° 40' 31,12" E w kierunku południowo-wschodnim do punktu 54° 21' 03,57" N, 018° 40' 42,68" E;
- 8) na rzece Łeba – linia biegnąca w odległości 2,0 m od krawędzi północnej mostu drogowego, łączącego ulicę Sienkiewicza z ulicą Turystyczną w miejscowości Łeba;
- 9) na kanale Chelst – linia biegnąca po zachodniej krawędzi mostu drogowego, położonego w ciągu ulicy Kościuszki, łącząca punkty graniczne 33 i 34 oraz punkty 35 i 36 w miejscowości Łeba;
- 10) na rzece Łupawa – linia biegnąca wzdłuż zachodniej krawędzi mostu drogowego w miejscowości Rowy;
- 11) na rzece Słupia – linia biegnąca wzdłuż północno-wschodniej krawędzi mostu kolejowego w miejscowości Ustka;
- 12) na rzece Wieprza – linia łącząca punkty graniczne 64 i 65, położone na podporach mostu dla pieszych w miejscowości Darłowo;
- 13) na rzece Parsęta – linia biegnąca wzdłuż północno-zachodniej krawędzi mostu kolejowego w miejscowości Kołobrzeg i łącząca punkty graniczne 77 i 78;
- 14) na Kanale Drzewnym – linia łącząca punkty graniczne 67 i 68, biegnąca w odległości 8,0 m na północny zachód od krawędzi mostu dla pieszych przy ulicy Solnej w miejscowości Kołobrzeg;
- 15) na kanale łączącym jezioro Resko Przymorskie z morzem terytorialnym – linia prostopadła do osi kanału w miejscu jego połączenia z jeziorem;
- 16) na rzece Rega – linia biegnąca wzdłuż północnej krawędzi mostu drogowego w miejscowości Mrzeżyno;
- 17) na kanale łączącym jezioro Liwia Łuża z morzem terytorialnym – linia prostopadła do osi kanału wzdłuż północnej krawędzi samoczynnych wrót przeciwpowodziowych;
- 18) na rzece Świniec – linia prostopadła do osi koryta rzeki od strony Zatoki Karpinka, biegnąca wzdłuż krawędzi mostu drogowego na drodze łączącej miejscowości Kamień Pomorski i Dziwnów;
- 19) na rzece Wołczenica – linia łącząca punkty graniczne 139 i 756, w miejscu ujścia rzeki do Zatoki Cichej;
- 20) na rzece Gowienica – linia prostopadła do osi koryta rzeki w odległości 150 m powyżej ujścia do Roztoki Odrzańskiej;
- 21) na Jeziorze Dąbie – linie prostopadłe w miejscach ujścia wód Nurtu Babina (z Czapiną) do rzeki Odry oraz w ujściu wód rzeki

Duńczyca i cieku Przesmyk Orli do Przekopu Mieleńskiego;

- 22) na Kanale Iński Nurt – linia łącząca punkty graniczne 660 i 472, położone na brzegach kanału na wschód od jego ujścia do rzeki Odry;
- 23) na rzece Święta – linia prostopadła do osi koryta rzeki, w odległości 60 m powyżej ujścia do rzeki Odry;
- 24) na rzece Parnica – linia przecinająca oba brzegi rzeki Parnica w miejscu jej połączenia z rzeką Regalica i biegnąca wzdłuż linii zachodniego brzegu rzeki Regalica oraz linia biegnąca wzdłuż wschodniej krawędzi mostu Portowego w miejscowości Szczecin;
- 25) na rzece Odra Zachodnia – linia biegnąca wzdłuż północnej krawędzi mostu Trasy Zamkowej w miejscowości Szczecin;
- 26) na rzece Łarpia – linia prostopadła do osi koryta rzeki w odległości 750 m od ujścia do rzeki Odry;
- 27) na rzece Gunica – linia prostopadła do osi koryta rzeki w odległości 1400 m powyżej ujścia do Roztoki Odrzańskiej.

Granice między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego, inne niż podane powyżej, stanowi linia łącząca oba brzegi śródlądowej wody powierzchniowej przy ujściu do morskich wód wewnętrznych lub do wód morza terytorialnego.

2.14

Przeływ i pobyt okrętów wojennych obcych państw §1

1. **Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej** z dnia 27 maja 2008r. (**Dz. U. 2022 poz. 21**) określa:

- 1) zasady przepływu okrętów wojennych obcych państw przez polskie morze terytorialne;
- 2) warunki wejścia okrętów wojennych obcych państw na polskie morskie wody wewnętrzne.

2. Okręty wojenne państw obcych korzystają z portów i przystani morskich niebędących portami wojennymi na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

§2

1. Okręty wojenne obcych państw korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne zgodnie z zasadami określonymi w przepisach prawa międzynarodowego oraz prawa polskiego, w szczególności w art. 6 – 9 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się wobec okrętów wojennych obcych państw uczestniczących w ćwiczeniach wojskowych przeprowadzanych wspólnie z Marynarką Wojenną Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

§3

Okręty wojenne obcych państw mogą wchodzić na polskie morskie wody wewnętrzne za zezwoleniem Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych. O każdorazowym wydaniu zezwoleniu Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych powiadamia organ administracji morskiej miejscowo właściwy dla obszaru objętego zezwoleniem oraz Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

2. RÓŻNE

§4

1. Wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w § 3, składa się za pośrednictwem polskiego przedstawicielstwa dyplomatycznego w państwie, którego okręt wojenny zamierza dokonać wejścia, lub za pośrednictwem placówki dyplomatycznej państwa akredytowanego w Polsce, co najmniej trzydzieści dni przed datą zamierzonego wejścia.
2. Wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w § 3, składa organ dowodzący siłami morskimi państwa, którego okręt będzie korzystać z zezwolenia.
3. Wniosek powinien zawierać:
 - 1) cel wejścia;
 - 2) datę, czas i pozycję wejścia;
 - 3) wskazanie portu docelowego;
 - 4) liczbę, klasy i nazwy okrętów;
 - 5) wyporność, długość, szerokość i zanurzenie okrętów;
 - 6) stopień wojskowy oraz imię i nazwisko dowódcy okrętu (zespołu okrętów);
 - 7) liczbę oficerów, podoficerów i marynarzy oraz wykaz imienny pasażerów;
 - 8) moc i częstotliwość pracy urządzeń radiokomunikacyjnych.
4. Odpowiedzi na wniosek, o którym mowa w ust. 1, udziela się nie później niż siedem dni przed datą zamierzonego wejścia, za pośrednictwem polskiego przedstawicielstwa dyplomatycznego, w którym wniosek został złożony, lub za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych, do placówki dyplomatycznej danego państwa w Polsce.
5. Zezwolenie, o którym mowa w § 3, powinno zawierać zastrzeżenie, że członkowie załogi okrętu wojennego obcego państwa oraz pasażerowie tego okrętu podczas jego postoju przy urządzeniach portowych mogą schodzić na ląd na zasadach określonych w umowach międzynarodowych, których stroną jest Rzeczpospolita Polska, oraz przepisach prawa polskiego dotyczących przekraczania granicy państwowej.

§5

Zezwolenie na wejście na polskie morskie wody wewnętrzne uprawnia również do przepływu przez polskie morze terytorialne na trasie niezbędnej do wejścia na polskie morskie wody wewnętrzne.

§6

1. Zezwolenie, o którym mowa w § 3, nie jest wymagane wobec okrętów wojennych obcych państw:
 - 1) na których pokładach znajdują się przedstawiciele obcych państw składających oficjalne wizyty w Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) stanowiących honorową eskortę okrętów wymienionych w p. 1);
 - 3) dokonujących wejścia na polskie morskie wody wewnętrzne, koniecznego ze względu na siłę wyższą lub inne niebezpieczeństwo albo w celu udzielenia pomocy ludziom lub statkom morskim bądź powietrznym, znajdującym się w niebezpieczeństwie.

2. Okręt wojenny, o którym mowa w ust. 1, przed wejściem na polskie morskie wody wewnętrzne, a jeżeli jest to niemożliwe – niezwłocznie po wejściu na nie, powinien nawiązać łączność ze Służbą Kontroli Ruchu Statków, podając:
 - 1) przynależność państwową;
 - 2) klasę i nazwę okrętu;
 - 3) stopień wojskowy oraz imię i nazwisko jego dowódcy;
 - 4) przyczynę wejścia na polskie morskie wody wewnętrzne;
 - 5) rodzaj pomocy jakiej potrzebuje i stosować się do instrukcji udzielonych mu przez Przedstawiciela Służby Kontroli Ruchu Statków.
3. Okręt wojenny, o którym mowa w ust. 1, p.3), ma obowiązek odpowiadać na każde wezwanie okrętu Marynarki Wojennej lub jednostki pływającej Straży Granicznej.

2.15

Obce statki rybackie połowiąjące w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, na podstawie umowy międzynarodowej lub zezwolenia, są zobowiązane do podnoszenia bandery przynależności państwowej i utrzymania w należytym stanie napisów identyfikacyjnych statku, aby w każdym czasie mogły być odczytane ze statku lub samolotu inspekcyjnego.

Obce statki rybackie nie mogą dokonywać połowów z udziałem statków baz lub statków łącznikowych.

Wejście w obszar polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej w celu dokonywania połowów oraz wyjścia z tej strefy należy zgłosić właściwemu urzędowi morskemu drogą radiową za pośrednictwem polskich radiostacji nadbrzeżnych. Codziennie należy m.in. podawać drogą radiową informację o rejonie połowów, prowadzić okresowy nasłuch radiowy i odpowiadać na każde wezwanie organów administracji morskiej i straży granicznej.

Obce statki rybackie przebywające w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej podlegają kontroli w zakresie przestrzegania obowiązujących przepisów. Zamiar dokonania kontroli jest oznajmiany nadaniem sygnału „L” według MKS. Statek rybacki wezwany do zatrzymania się powinien zastosować się do polecenia i zgodnie z dobrą praktyką morską stworzyć bezpieczne warunki do wejścia inspektora lub przedstawiciela straży granicznej.

Obce statki rybackie udające się do portu Gdynia powinny korzystać z wejścia południowego.

Turystyka, sporty wodne i połów ryb na wodach granicznych

2.16

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 kwietnia 2008 r. ([Dz. U. 2008 poz. 481](#)) określa warunki uprawiania turystyki, sportu, połowu ryb w strefie nadgranicznej.

Uprawianie turystyki, sportów wodnych i połowu ryb w strefie nadgranicznej na wodach granicznych (przepisy nie dotyczą granicy państwowej z Republiką Federalną Niemiec), może odbywać się do granicy państwowej przez całą dobę, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

Uprawianie turystyki, sportu i połowu ryb z wykorzystaniem sprzętu pływającego w strefie nadgranicznej na wodach granicznych może odbywać się do granicy państwowej tylko w porze dziennej (zaczynającej się pół godziny po wschodzie słońca,

2. RÓŻNE

a kończącej się pół godziny przed zachodem słońca), o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

O zamiarze wykonywania czynności, o których wspomniano powyżej, osoba fizyczna, a w przypadku imprez zorganizowanych – jej organizator, powiadamia właściwego komendanta placówki Straży Granicznej nie później niż na 2 godziny przed rozpoczęciem planowanych czynności lub imprezy.

W celu ochrony mienia na wrakach statków, będących mogiłami wojennymi, przed grabieżą, jak również ochrony środowiska morskiego, zakazuje się nurkowania oraz prowadzenia wszelkiej działalności podwodnej w promieniu 500 m od pozycji wraków statków:

- 1) „Wilhelm Gustloff” – 55°07' 29" N, 017°42' 13" E
- 2) „Goya” – 55°12' 02" N, 018°18' 36" E
- 3) „General von Steuben” – 55°13' 42" N, 016°40' 82" E
- 4) „Georg Buchner” – 54°56' 020" N, 018°31' 713" E

Straż Graniczna

2.17

Uprawnienia Straży Granicznej (Dz. U. 2024 r. poz. 915 z póź. zm.).

W przypadku, gdy wymagają tego względy obronności państwa lub nienaruszalności granicy państwowej, dowódcy jednostek pływających Straży Granicznej na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym mają prawo:

- 1) wezwać statek do zmniejszenia prędkości przeływu, zatrzymania się do kontroli oraz zastosowania się do wskazanego kursu przeływu;
- 2) zatrzymać statek, sprawdzić dokumenty dotyczące statku i ładunku, wylegitymować załogę oraz znajdujących się na nim pasażerów, zbadać ładunek i przeszukać pomieszczenia statku, a także zatrzymać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa;
- 3) zmusić statek do zawinięcia do wskazanego portu, jeżeli kapitan nie stosuje się do wydanych poleceń.

Prawo do podejmowania powyższych działań przysługuje im również, gdy statek na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym lub w wyłącznej strefie ekonomicznej:

- 1) przejmując na pokład lub wysadza ludzi wbrew obowiązującym przepisom;
- 2) dokonuje załadunku lub wyładunku towarów poza miejscami do tego wyznaczonymi;
- 3) opuszcza port bez kontroli granicznej;
- 4) nawiązuje łączność z wybrzeżem w celach przestępczych;
- 5) łowi ryby lub eksploatuje w inny sposób wody i dno morskie wbrew obowiązującym przepisom;
- 6) wpływa na obszar strefy czasowo zamkniętej dla żeglugi i rybołówstwa;
- 7) zakotwicza poza miejscem do tego przeznaczonym;
- 8) narusza przepisy dotyczące bezpieczeństwa żeglugi i transportu;
- 9) narusza przepisy sanitarne lub ochrony środowiska.

2.18

Uprawnienia wymienione w 2.17 przysługują dowódcom jednostek pływających Straży Granicznej również w stosunku do statków, na których pokładzie popełniono przestępstwo podczas przeływu przez morze terytorialne, jeżeli:

- 1) skutki przestępstwa rozciągają się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) przestępstwo narusza porządek publiczny na morzu terytorialnym;
- 3) jest to konieczne do zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi;
- 4) kapitan statku, przedstawiciel dyplomatyczny albo urzędnik konsularny państwa, do którego należy statek, wzywa pomocy dowódcy jednostki pływającej Straży Granicznej.

2.19

W przypadku uzasadnionego podejrzenia, że statek w czasie pobytu na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym naruszył przepisy obowiązujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i mimo wezwania do zatrzymania się lub po zatrzymaniu go usiłuje zbiec, dowódca jednostki pływającej Straży Granicznej może, w celu zatrzymania statku, zarządzić wszczęcie pościgu. Pościg na morzu prowadzą jednostki pływające Straży Granicznej i statki powietrzne wykonujące zadania w ochronie granicy państwowej. Przed rozpoczęciem pościgu nadaje się wizualny i dźwiękowy sygnał polecający zatrzymanie się statku.

2.20

Jednostki pływające Straży Granicznej w celu zatrzymywania statków stosują sygnały MKS z jednoczesnym wystrzeleniem dwóch naboju sygnałowych koloru zielonego i zapaleniem w nocy dwóch zielonych świateł na maszcie. Statki powietrzne wystrzeliwiają przed dziób statku dwa naboje sygnałowe koloru zielonego.

2.21

Jeżeli mimo wezwania statek nie zatrzyma się i nie zaniecha działań naruszających przepisy obowiązujące na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym, z jednostki pływającej Straży Granicznej oddaje się strzał ostrzegawczy w powietrze, a następnie – strzał przed dziób i za rufą statku. Jeżeli mimo to statek nie zastosuje się do wezwania, następuje otwarcie ognia do statku. Te same zasady stosuje się na morzu pełnym. W przypadku ostrzelania jednostki pływającej Straży Granicznej następuje użycie broni bez ostrzeżenia.

2.22

Znaki rozpoznawcze (Dz. U. 2011 poz.463).

Jednostki pływające Straży Granicznej podnoszą jako banderę flagę państwową z godłem Rzeczypospolitej Polskiej, a w czasie wykonywania zadań określonych w ustawie – niezależnie od bandery – flagę Straży Granicznej.

Dodatkowym znakiem rozpoznawczym jednostek pływających Straży Granicznej jest skośny, czerwony pas z żółtym obrzeżem, umieszczonym na obu burtach w 1/3 długości kadłuba (licząc od dziobu), pochylony do przodu, oraz numer burtowy umieszczony na burcie w części dziobowej i w części rufowej składający się z liter „SG”, poziomej kreski oraz trzech cyfr. Ponadto na obu burtach umieszczony jest napis „STRAŻ GRANICZNA – POLISH BORDER GUARD”.

- 1) Na jednostkach pływających Straży Granicznej w nocy i w warunkach ograniczonej widoczności, w czasie wykonywania zadań służbowych, niezależnie od świateł przewidzianych w MPŻM, Straż Graniczna pokazuje widoczne dookoła widnokregu dwa zielone światła umieszczone na maszcie, pionowo jedno nad drugim, w odległości nie mniejszej niż 1 m. Dolne

2. RÓŻNE

światło powinno być umieszczone w odległości nie mniejszej niż 0,5 m pod światłem masztowym.

- 2) Na jednostkach pływających Straży Granicznej, na których ze względów konstrukcyjnych nie mogą być spełnione warunki, o których mowa w pkt. 1, Straż Graniczna używa jednego pulsującego światła zielonego, świecącego dookoła widnokręgu.

Przejścia graniczne

2.23

Przekraczanie granicy państwowej jest dozwolone przez przeznaczone oraz otwarte dla ruchu granicznego przejścia graniczne na podstawie dokumentów uprawniających do jej przekraczania (ustawa o ochronie granicy państwowej [Dz.U. 2024 poz. 388](#)).

Na morskim odcinku granicy państwowej, morskie przejścia graniczne, otwarte są przez całą dobę i znajdują się w portach:

Darłowo:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Dziwnów:

- ☐ ruch osobowy (morskimi statkami sportowymi);
- ☐ ruch towarowy (statkami rybackimi o polskiej przynależności, wykonującymi rybołówstwo morskie).

Elbląg:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Frombork:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Gdańsk - Górki Zachodnie:

- ☐ ruch osobowy (morskimi statkami sportowymi);
- ☐ ruch towarowy (statkami rybackimi o polskiej przynależności, wykonującymi rybołówstwo morskie).

Gdańsk - Port:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Gdynia:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Hel:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Jastarnia:

- ☐ ruch osobowy (morskimi statkami sportowymi);
- ☐ ruch towarowy (statkami rybackimi o polskiej przynależności, wykonującymi rybołówstwo morskie).

Kołobrzeg:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Łeba:

- ☐ ruch osobowy (morskimi statkami sportowymi);
- ☐ ruch towarowy (statkami rybackimi o polskiej przynależności, wykonującymi rybołówstwo morskie).

Mrzeżyno:

- ☐ ruch towarowy (statkami rybackimi o polskiej przynależności, wykonującymi rybołówstwo morskie).

Nowe Warpno:

- ☐ ruch osobowy.

Nowy Świat:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Szczecin:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Świnoujście:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Trzebież:

- ☐ ruch osobowy.

Ustka:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

Władysławowo:

- ☐ ruch osobowy;
- ☐ ruch towarowy.

2.24

Przejście graniczne jest przeznaczone do przekraczania granicy państwowej na podstawie paszportów oraz innych dokumentów uprawniających do jej przekraczania.

Towarowy ruch graniczny to przemieszczanie towarów przez granice państwowe w obrocie towarowym z zagranicą. Obrót towarowy podlega dozorowi celnemu i kontroli celnej.

Osobowy ruch graniczny polega na przekraczaniu granicy państwowej przez osoby fizyczne na podstawie paszportów i innych dokumentów uprawniających do jej przekraczania.

INSTALACJE I URZĄDZENIA

Kable podmorskie

2.25

Przebieg podmorskich kabli jest zaznaczony na polskich mapach nawigacyjnych. W sprawie ochrony kabli poza obszarem morza terytorialnego mają zastosowanie postanowienia międzynarodowej konwencji z 1884 r. ([Dz. U. 1935 Nr 17 poz. 97](#)).

W portach i przystaniach miejsca przebiegu podwodnych kabli są oznaczone tablicami ostrzegawczymi ustawionymi na brzegu.

2.26

W miejscach przebiegu podwodnych kabli zabrania się rzucania, wywożenia i włóczenia kotwic lub łańcuchów kotwicznych w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia. W razie przypadkowego zaczepienia kabla nie wolno go przecinać.

Statki nie powinny przebywać w odległości 1 Mm lub bliżej od statków zajętych układaniem albo naprawą podmorskich kabli; statki zajęte takimi pracami pokazują odpowiednie sygnały przepisane w MPZZM.

Sprzęt rybacki i sieci powinny zostać usunięte i być utrzymywane nie bliżej niż w odległości 1 Mm od statków pokazujących takie sygnały; statkom rybackim przysługuje jednak termin 24-godzinny dla zastosowania się do wezwania, liczony od momentu zauważenia sygnału po raz pierwszy.

2. RÓŻNE

Pławy oznakowujące kable należy pozostawiać w odległości 0,25 Mm, a sprzęt rybacki i sieci trzymać od nich w tej samej odległości.

Uwagi. W przypadku kabli energetycznych nie podaje się informacji o wartości napięcia na mapach.

Zaznaczony na mapie przebieg kabla nie zawsze odpowiada rzeczywistości, z uwagi na działanie prądów morskich i falowania. Odchylenie od pokazanego na mapie może wynosić: ok. 1 kbl w pobliżu brzegu i więcej niż 5 kbl na obszarach do 100 Mm od wybrzeży.

W pobliżu kabli energetycznych mogą wystąpić zakłócenia we wskazaniach kompasu magnetycznego nawet do 70°. Nad kablem należy przechodzić jak najprędzej, możliwie pod kątem bliskim prostego i z wyłączonym pilotem automatycznym.

Przewody energetyczne

2.27

Miejsca przebiegu napowietrznych energetycznych linii przesyłowych są zaznaczone na polskich mapach nawigacyjnych. Podana przy nich wartość liczbową oznacza wysokość prześwitu rzeczywistego od lustra wody do najniższego punktu zwisu przewodów. Wartość liczbową w symbolu na mapie, ukazaną w kolorze magenta, informuje o znanym, bezpiecznym, pionowym prześwicie, określonym przez właściwe władze.

Statki i inne urządzenia pływające, zgłaszające zamiar ruchu po akwatorium portu, powinny każdorazowo zasięgnąć informacji w kapitanacie lub bosmanacie portu o wysokości bezpiecznego prześwitu pod przewodami energetycznymi. Jeżeli znana jest wysokość bezpiecznego prześwitu, to informuje się o niej w Locji.

2.28

Ostrzeżenie. Prześwit rzeczywisty pod przewodami przesyłowych linii energetycznych nie zawsze jest prześwitem bezpiecznym. W określonych warunkach atmosferycznych, np. wzrost wilgotności, między przewodami a statkiem może powstać łuk elektryczny o groźnych następstwach dla osób i urządzeń statku. Z uwagi na to zjawisko należy uwzględnić bezpieczną rezerwę, która może wynosić od 2 m do 6 m i więcej.

2.29

Zakłócenia. Pole elektryczne wytwarzane przez prąd o wysokim napięciu w przewodach linii przesyłowych może wywołać zakłócenia w pracy pokładowych urządzeń radionawigacyjnych i elektronawigacyjnych. Po przejściu statku pod takim przewodem należy sprawdzić działanie tych urządzeń i jeżeli trzeba, wykonać regulację.

2.30

Echo od napowietrznych przewodów energetycznych ukazuje się na ekranie radarowym zawsze w kierunku prostopadłym do przebiegu przewodu, niezależnie od kursu statku. Jeżeli statek nie zmienia kursu, to nie ulega również zmianie pomierzony kąt kursowy, a obserwator odnosi wrażenie, że ma do czynienia z echem statku zbliżającego się kursem kolizyjnym. Przy próbie uniknięcia zderzenia echo pozostanie w stałym namiarze, przesuwając się w tę samą stronę, co statek zmieniający kurs.

Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia

2.31

Informacje o budowie sztucznych wysp, ustawianiu konstrukcji i urządzeń, ustanowieniu wokół nich stref bezpieczeństwa, o całkowitym lub częściowym ich usunięciu, a także procedurze obowiązującej statki

znajdujące się w pobliżu, ogłasza się w tygodniku „Wiadomości Żeglarskie” i w „Ostrzeżeniach Nawigacyjnych”.

2.32

Strefy bezpieczeństwa ustanowione wokół sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń na polskich obszarach morskich mogą sięgać nie dalej niż 500 m od każdego punktu ich zewnętrznej krawędzi lub mogą mieć zasięg dozwolony przez powszechnie przyjęte normy prawa międzynarodowego albo zalecany przez właściwą organizację międzynarodową.

Informację o utworzeniu stref bezpieczeństwa zamieszcza się w „Wiadomościach Żeglarskich” lub ogłasza w „Ostrzeżeniach Nawigacyjnych”. Jeżeli nawet nie było takiego powiadomienia, to zawsze należy oczekiwać, że taka strefa istnieje. Strefy bezpieczeństwa powinny być respektowane przez statki wszystkich bander.

2.33

Zalecenia IMO. Rezolucja A. 671 (16) z 1989 r. zaleca statkom, które przechodzą blisko instalacji lub urządzeń na morzu:

- zachować ostrożność i zwracać baczną uwagę na bezpieczną prędkość i bezpieczną odległość do instalacji lub urządzenia uwzględniając panujące warunki pogodowe, obecność innych statków albo niebezpieczeństw;
- przedsięwziąć wcześniejsze i istotne środki w celu ominięcia instalacji lub urządzenia, które pozwolą ich obsłudze określić najmniejszą odległość zbliżenia się statku i powiadomić go o groźącym niebezpieczeństwie, szczególnie w przypadku, jeżeli instalacja lub urządzenie może być wykorzystywane jako znak nawigacyjny;
- korzystać z systemu wyznaczonych dróg istniejących w danym rejonie;
- utrzymywać stały nasłuch na kanale 16 UKF lub na innych odpowiednich częstotliwościach radiowych.

2.34

Platforma wiertnicza używana do poszukiwań ropy na polskich obszarach morskich jest oznakowana:

- białymi światłami o charakterystyce: litera Morse'a „U” – okres 15 s;
- czerwonymi światłami ostrzegawczymi o charakterystyce stałej, umieszczonymi na nogach, dźwigach i wieży wiertniczej.

Ponadto na platformie są zainstalowane:

- racon – sygnał Morse'a „U”, praca ciągła;
- nautofon – sygnał Morse'a „U” – okres 30 s;
- radiolatarnia – sygnał rozpoznawczy PB, częstotliwość 339 kHz – czynna podczas lotów śmigłowca;
- może znajdować się punkt kontrolny.

Szczegółowe informacje zawierają: WŻ, Sp.RN, Sp.Św.

Śluzy

2.35

Na trasie śródlądowej Gdańsk – Elbląg występują dwie śluzy: w Przegalinie i Gdańskiej Głowie. Przejście przez śluzy regulują „Przepisy żeglugowe na

2. RÓŻNE

śródlądowych drogach wodnych" (Dz. U. 2003 nr 212 poz. 2072, załącznik).

Na podejściu i wejściu. Przy zbliżaniu się do śluzy statki powinny zmniejszyć prędkość. Na podejściu i w rejonie śluzy wszelkie wyprzedzanie jest zabronione. Radiotelefon powinien być włączony na kanale określonym dla danej śluzy. W rejonie śluzy i w komorze kotwice powinny być całkowicie podniesione, jeżeli nie będą tam używane. Przy wchodzeniu prędkość powinna być zmniejszona, aby uniknąć zderzeń z zamknięciami lub innymi urządzeniami śluzy, albo statkami znajdującymi się już w komorze.

Wchodzenie do śluzy odbywa się w kolejności przybycia statków w rejon śluzy. Z prawa przejścia przez służę poza kolejnością korzystają statki:

- 1) urzędów żeglugi śródlądowej;
- 2) administracji drogi wodnej;
- 3) straży pożarnych;
- 4) Straży Granicznej;
- 5) Policji;
- 6) Państwowej Straży Rybackiej;
- 7) organów celnych oraz statki, które uzyskały pisemne zezwolenie dyrektora urzędu na takie przejście i które pokazują w dziobowej części statku czerwony, trójkątny proporzec i chcą z tego pierwszeństwa korzystać.

Inne statki w miarę możliwości powinny im ułatwiać wejście do śluzy.

W służach. Statki powinny cumować nie przekraczając granic, jeżeli są one oznaczone na ścianach komory.

Małe statki powinny zachować bezpieczną odległość od innych statków.

W czasie napełniania i opróżniania komory śluzowej, aż do czasu uzyskania zezwolenia na wyjście, statki powinny być przycumowane, a manewr cumowania wykonać tak, aby nie uderzać o ściany komory, zamknięcia lub innego urządzenia śluzy, albo inne statki znajdujące się w komorze śluzy.

Ściany komory i burty statków należy chronić używając obowiązkowo niezatapialnych odbijaczy.

Zabrania się spuszczenia wody ze statków na inne statki lub nabrzeża śluzy oraz korzystania z maszyny napędowej od momentu przycumowania do momentu uzyskania zezwolenia na wyjście ze śluzy.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa, porządku, prawidłowego i sprawnego śluzowania oraz największego wykorzystania komory śluzowej, obsługa śluzy może wydawać dodatkowe polecenia.

RYBOŁÓWSTWO

Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego 2.36

Terytorialny zakres działania Głównego Inspektora oraz jego ośrodków zamiejscowych obejmuje:

- 1) Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego z siedzibą w Słupsku: terytorium i wyłączną strefę ekonomiczną Rzeczypospolitej Polskiej (rejon od południka 17°40,50'E do południka 17°23,23'E);
- 2) Zamiejscowy ośrodek Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego z siedzibą w Gdyni: terytorium i wyłączną strefę ekonomiczną Rzeczypospolitej Polskiej od wschodniej granicy państwa do południka 17°40,50'E;
- 3) Zamiejscowy ośrodek Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego z siedzibą w Szczecinie:

- a) terytorium i wyłączną strefę ekonomiczną Rzeczypospolitej Polskiej od południka 15°23,23'E do zachodniej granicy państwa,
- b) statki rybackie o polskiej przynależności, wykonujące rybołówstwo morskie poza granicami polskich obszarów morskich.

Ogólnie

2.37

Wzdłuż polskiego wybrzeża połowy trwają przeważnie przez cały rok, jednak nasilenie ich przypada na okres od marca do października. W pasie przybrzeżnym o szerokości do 12 Mm (morze terytorialne) używa się różnych rodzajów narzędzi stawnych i dryfujących odpowiednio oznakowanych (2.39 – 2.42). Jednostki znajdujące się w pasie przybrzeżnym muszą zachować szczególną ostrożność.

2.38

Kutry poławiające pojedynczo lub w tuku przy użyciu narzędzi trałowych można spotkać w granicach polskich obszarów morskich. Jeżeli są zajęte połowem – pokazują znaki i światła przypisane Prawidłem 26 MPZZM. W celu zwrócenia uwagi lub ostrzeżenia statków w pobliżu, mogą podnosić odpowiednie sygnały flagowe lub nadawać sygnały dźwiękowe ujęte w Rozdziale V MKS.

Oznakowanie sprzętu rybackiego w granicach polskich obszarów morskich (z wyłączeniem wód wewnętrznych i morza terytorialnego).

2.39

Zestawy biernych narzędzi połowu powinny być oznakowane:

- 1) na końcu zestawu w sektorze zachodnim (licząc od południa poprzez zachód i obejmując północ) powinna znajdować się bojka z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki oraz w dwa pasy taśmy odbłaskowej;
- 2) na końcu zestawu w sektorze wschodnim (licząc od północy poprzez wschód i obejmując południe) powinna znajdować się bojka z tyczką zaopatrzoną w jedną chorągiewkę oraz jeden pas taśmy odbłaskowej;
- 3) zestaw wystawiony przypowierzchniowo powinien posiadać chorągiewki koloru czerwonego, a zestaw wystawiony przy dnie – chorągiewki koloru czarnego;
- 4) zestaw wystawiony przypowierzchniowo powinien posiadać dodatkowo na tyczce bojki kulisty znak topowy z jednym pasem taśmy odbłaskowej albo kulisty reflektor radarowy, a w porze nocnej:
 - a) końcowa tyczka w sektorze zachodnim powinna być zaopatrzona w dwa światła;
 - b) końcowa tyczka w sektorze wschodnim powinna być zaopatrzona w jedno światło.
- 5) zestaw, którego długość przekracza 1 Mm, powinien dodatkowo posiadać bojki pośrednie, umieszczone w równych odstępach, nie większych niż 1 Mm, a tyczki bojek powinny być zaopatrzone w jedną chorągiewkę koloru białego oraz jeden pas taśmy odbłaskowej, a w przypadku zestawu wystawionego przypowierzchniowo w porze nocnej – w jedno światło;
- 6) zestaw dryfujący powinien posiadać na obu końcach bojkę z tyczką zaopatrzoną w jedną chorągiewkę koloru czerwonego oraz jeden pas

2. RÓŻNE

taśmy odbłaskowej, a w porze nocnej – w jedno światło. Jeżeli zestaw umocowany jest jednym końcem do statku dryfującego z zestawem, oznakowanie tego końca jest zbędne.

2.40

Elementy oznakowania narzędzi połowu powinny spełniać warunki:

- 1) chorągiewki użyte do oznakowania powinny mieć kształt prostokąta z boki o wymiarze nie mniejszym niż 40 cm; należy je mocować do tyczki bojki dłuższym boki, zachowując odstęp co najmniej 20 cm pomiędzy dwoma chorągiewkami; odstęp pomiędzy powierzchnią wody a chorągiewką nie może być mniejszy niż 80 cm; chorągiewki użyte do oznakowania tego samego zestawu powinny mieć jednakowe wymiary;
- 2) znak topowy oraz reflektor radarowy powinien mieć kształt kuli o średnicy co najmniej 25 cm;
- 3) tyczki bojek powinny wystawać co najmniej 1,5 m ponad powierzchnię wody;
- 4) bojki oraz znaki topowe nie mogą być koloru czerwonego i zielonego;
- 5) linki łączące narzędzie połowu z bojkami powinny być obciążone lub wykonane z materiału samotonącego;
- 6) pas taśmy odbłaskowej powinien mieć szerokość co najmniej 6 cm;
- 7) światło powinno być koloru żółtego i dawać błyski co 5 sekund (FI Y 5s) oraz powinno być widoczne z odległości nie mniejszej niż 2 Mm;
- 8) echo (odbicie) reflektora radarowego powinno być odbierane z odległości nie mniejszej niż 2 Mm.

Oznakowanie sprzętu rybackiego używanego do połowów w strefie 3 Mm od linii brzegu

2.41

Niewody oznakowuje się następująco:

- 1) matnię niewodu:
 - a) w porze dziennej – pływakiem koloru czerwonego o średnicy nie mniejszej niż 30 cm;
 - b) przy złej widoczności oraz w porze nocnej – bojką świetlną ze światłem białym umieszczonym na wysokości, co najmniej 30 cm nad powierzchnią wody.
- 2) skrzydła niewodu:
 - a) w porze dziennej – pływakiem koloru czerwonego o średnicy nie mniejszej niż 30 cm;
 - b) przy złej widoczności oraz w porze nocnej – bojką świetlną ze światłem białym umieszczonym na wysokości, co najmniej 30 cm nad powierzchnią wody;
 - c) poprzedzającą – umieszczonymi w połowie długości skrzydeł.

2.42

Narzędzia usidlające, oplątujące, pułapkowe, zahaczające oznakowuje się następująco:

- 1) na końcu zestawu w sektorze zachodnim, licząc od południa poprzez zachód i obejmując północ, należy przymocować bojkę z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki oraz 2 pasy taśmy odbłaskowej;
- 2) na końcu zestawu w sektorze wschodnim, licząc od północy poprzez wschód i obejmując południe, należy przymocować bojkę z tyczką zaopatrzoną w chorągiewkę i pas taśmy odbłaskowej;

- 3) w przypadku zestawu wystawionego przy powierzchni wody, na tyczce bojki należy dodatkowo przymocować znak topowy z pasem taśmy odbłaskowej lub reflektor radarowy;
- 4) w przypadku zestawu wystawionego przy powierzchni wody w porze nocnej, z wyłączeniem manć śledziowych, na tyczce bojki przymocowanej w:
 - a) sektorze zachodnim zestawu – należy przymocować dodatkowo dwie latarnie,
 - b) sektorze wschodnim zestawu – należy przymocować dodatkowo latarnię.
- 5) do zestawu, którego długość przekracza 1 Mm, należy dodatkowo przymocować, w równych odstępach, nie większych niż 1 Mm, bojki pośrednie z tyczką zaopatrzoną w chorągiewkę oraz pas taśmy odbłaskowej; w przypadku zestawu wystawionego przy powierzchni wody, w porze nocnej, do tyczek bojek pośrednich należy dodatkowo przymocować latarnię;
- 6) zestaw wystawiony przy dnie w wodach o małej głębokości należy oznakować w sposób określony dla zestawu wystawionego przy powierzchni wody;
- 7) do każdego zestawu pławnic lub takli należy przymocować bojkę z tyczką zaopatrzoną w chorągiewkę, pas taśmy odbłaskowej oraz, w porze nocnej, w latarnię; jeżeli zestaw pławnic lub takli jest przymocowanym jednym końcem do statku rybackiego dryfującego wraz z zestawem, oznakowanie tego końca nie jest obowiązkowe;
- 8) do każdego końca zestawu sznurów haczykowych należy przymocować bojkę z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki, a ponadto do zestawu należy przymocować, w odstępach co 500 haków, bojki pośrednie z tyczką zaopatrzoną w chorągiewkę;
- 9) do każdego końca niewodu stawnego śledziowego oraz po jego obu stronach należy przymocować, w odstępach nie mniejszych niż 75 m, bojki z tyczką zaopatrzoną w trzy chorągiewki, 2 pasy taśmy odbłaskowej oraz reflektor radarowy.

2.43

Elementy oznakowania narzędzi połowu ([2.41](#)) powinny spełniać warunki:

- 1) chorągiewki mają kształt prostokąta o boku długości nie mniejszej niż 40 cm;
- 2) chorągiewki mocuje się do tyczki bojki dłuższym boki;
- 3) chorągiewki mocuje się do tyczki bojki w odległości nie mniejszej niż 80 cm od powierzchni wody;
- 4) chorągiewki mocuje się do tyczki bojki, zachowując pomiędzy nimi odległość nie mniejszą niż 20 cm – jeżeli do tyczki bojki mają być przymocowane 2 chorągiewki;
- 5) chorągiewki użyte do oznakowania tego samego zestawu mają jednakowe wymiary;
- 6) chorągiewki użyte do oznakowania końców tego samego zestawu są takiego samego koloru;
- 7) chorągiewki bojek przymocowanych do zestawu wystawionego przy powierzchni wody są koloru czerwonego;
- 8) chorągiewki bojek przymocowanych do zestawu wystawionego przy dnie są koloru czarnego;
- 9) chorągiewki bojek pośrednich, o których mowa (2.41) pkt. 5, są koloru białego;

2. RÓŻNE

- 10) pas taśmy odblaskowej ma szerokość co najmniej 6 cm;
- 11) znak topowy oraz reflektor radarowy mają kształt kuli o średnicy co najmniej 25 cm;
- 12) bojki oraz znaki topowe nie mogą być koloru czerwonego i zielonego;
- 13) długość linki, za pomocą której bojka jest przymocowana do zestawu wystawionego przy dnie, nie może przekraczać 1,5-krotności głębokości wody w miejscu wystawienia narzędzia połowowego;
- 14) linkę, o której mowa w pkt. 13, wykonuje się z tworzywa samotonącego albo obciąża;
- 15) światło koloru żółtego o częstotliwości – błysk co 5 sekund (FI Y 5s), widoczne z odległości nie mniejszej niż 2 Mm;
- 16) echo reflektora radarowego jest odbierane z odległości nie mniejszej niż 2 Mm.

Oznakowanie sprzętu rybackiego na morskich wodach wewnętrznych (bez Zalewu Wiślanego i rejonu Zatoki Gdańskiej) i na morzu terytorialnym w granicach właściwości terytorialnej zamiejscowego ośrodka Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego z siedzibą w Gdyni.

2.44

Sprzęt rybacki wystawiony w wodzie powinien być oznakowany następująco:

- 1) stawne narzędzia połowu, denne i przydenne, jak wszelkiego rodzaju sznury haczykowe, nety, mańce, i inne, powinny mieć na obu końcach zestawu bojkę z drzewcem wystającym ponad wodę na wysokość nie mniejszą niż 1,5 m, zaopatrzonym u góry w dwie prostokątne chorągiewki: górna koloru czarnego, dolna w kolorze dowolnym. Ponadto w odległości co 500 haczyków przy sznurach oraz co 5 sieci i nie większej niż 300 m powinny być umieszczone bojki pośrednie z drzewcem o podanym wyżej wymiarze, zaopatrzonym tylko w jedną prostokątną chorągiewkę koloru czarnego;
- 2) dryfujące narzędzia połowu, jak wszelkiego rodzaju pławnice, takie łososiowe oraz przypowierzchniowe sieci stawne, powinny posiadać na obu końcach zestawu bojkę z drzewcem o wysokości nie mniejszej niż 1,5 m, zaopatrzonym u góry w dwie prostokątne chorągiewki: górna koloru czerwonego, dolna w kolorze dowolnym. Ponadto pławnice powinny posiadać w odległości co 20 pławnic takie łososiowe co 100 haków, a przypowierzchniowe sieci stawne w odległości co 5 sieci bojkę pośrednią z drzewcem zaopatrzonym w jedną chorągiewkę koloru czerwonego;
- 3) w porze nocnej pławnice powinny posiadać na obu końcach zestawu oraz co 40 pławnic bojkę z umieszczoną na niej na wysokości nie mniejszej niż 2 m latarnią świecącą światłem białym dookoła widnokregu. Takie łososiowe powinny być oznaczone w porze nocnej jak pławnice, z tym że latarnie świecące światłem białym powinny być umieszczone co 200 haków. Jeżeli pławnice umocowane są jednym końcem do statku, zamieszczanie na tym końcu zestawu boi jest niepotrzebne;
- 4) sprzęt przydenne stawiany na wodach o małej głębokości powinien być oznakowany w sposób przewidziany dla sprzętu przypowierzchniowego;
- 5) chorągiewki użyte do oznakowania sprzętu rybackiego powinny posiadać wymiary 25 x 35 cm. W

przypadku obowiązku użycia dwóch chorągiewek, należy je umieścić w odstępie 10 cm jedna nad drugą. Chorągiewki należy mocować do drzewca dłuższym bokiem.

Oznakowanie sprzętu rybackiego na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym w granicach właściwości terytorialnej Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego z siedzibą w Słupsku.

2.45

Sprzęt rybacki wystawiony w wodzie powinien być oznakowany następująco:

- 1) stawne narzędzia połowu, denne i przydenne, jak wszelkiego rodzaju sznury haczykowe, nety, mańce, i inne, powinny mieć na obu końcach zestawu bojkę z drzewcem wystającym ponad wodę na wysokość nie mniejszą niż 1,5 m, zaopatrzonym u góry w dwie prostokątne chorągiewki: górna koloru czarnego, dolna w kolorze dowolnym. Ponadto w odległości co 500 haczyków przy sznurach oraz co 5 sieci i nie większej niż 300 m powinny być umieszczone bojki pośrednie z drzewcem o podanym wyżej wymiarze, zaopatrzonym tylko w jedną prostokątną chorągiewkę koloru czarnego;
- 2) dryfujące narzędzia połowu, jak wszelkiego rodzaju pławnice, takie łososiowe oraz przypowierzchniowe sieci stawne, powinny posiadać na obu końcach zestawu bojkę z drzewcem o wysokości nie mniejszej niż 1,5 m, zaopatrzonym u góry w dwie prostokątne chorągiewki: górna koloru czerwonego, dolna w kolorze dowolnym. Ponadto pławnice powinny posiadać w odległości co 20 pławnic takie łososiowe co 100 haków, a przypowierzchniowe sieci stawne w odległości co 5 sieci bojkę pośrednią z drzewcem zaopatrzonym w jedną chorągiewkę koloru czerwonego;
- 3) w porze nocnej pławnice powinny posiadać na obu końcach zestawu oraz co 40 pławnic bojkę z umieszczoną na niej na wysokości nie mniejszej niż 2 m latarnią świecącą światłem białym dookoła widnokregu. Takie łososiowe powinny być oznaczone w porze nocnej jak pławnice, z tym że latarnie świecące światłem białym powinny być umieszczone co 200 haków. Jeżeli pławnice umocowane są jednym końcem do statku, zamieszczanie na tym końcu zestawu boi jest niepotrzebne;
- 4) sprzęt przydenne stawiany na wodach o małej głębokości powinien być oznakowany w sposób przewidziany dla sprzętu przypowierzchniowego;
- 5) chorągiewki użyte do oznakowania sprzętu rybackiego powinny posiadać wymiary 25 x 35 cm. W przypadku obowiązku użycia dwóch chorągiewek, należy je umieścić w odstępie 10 cm jedna nad drugą. Chorągiewki należy mocować do drzewca dłuższym bokiem.

Oznakowanie sprzętu rybackiego na morskich wodach wewnętrznych (bez Zalewu Szczecińskiego) i na morzu terytorialnym w granicach właściwości terytorialnej zamiejscowego ośrodka Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego z siedzibą w Szczecinie.

2.46

Narzędzia używane w pasie 4 Mm od linii brzegu winny być oznakowane:

- 1) niewody ciągnione i przywłoki winny posiadać oznakowanie matni, w porze dziennej pływakiem

2. RÓŻNE

koloru czerwonego o średnicy nie mniejszej niż 30 cm, a w przypadku złej widzialności i w porze nocnej bojkę świetlną ze światłem białym umieszczonym co najmniej 30 cm ponad lustro wody. Skrzydła niewodów w połowie długości należy oznakować w ten sam sposób:

- 2) zestawy netów oraz zestawy wontonów, wystawione w wodzie w taki sposób, że odległość linki górnej (nadbory) od powierzchni wody będzie większa niż 3 m, winny posiadać na końcu od strony łądu bojkę z tyczką zaopatrzoną w jedną chorągiewkę koloru czarnego, a na końcu od strony morza bojkę z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki koloru czarnego;
- 3) zestawy wontonów, wystawione w wodzie w taki sposób, że odległość linki górnej (nadbory) od powierzchni będzie mniejsza niż 3 m, winny posiadać na końcu od strony łądu bojkę z tyczką zaopatrzoną w jedną chorągiewkę koloru czerwonego lub pomarańczowego oraz pas taśmy odbłaskowej nad chorągiewką, a na końcu od strony morza bojkę z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki koloru czerwonego lub pomarańczowego oraz pas taśmy odbłaskowej nad chorągiewkami. Zestaw przekraczający długość 200 m winien posiadać dodatkowo w równych odstępach nie większych niż 100 m pływak koloru pomarańczowego o średnicy nie mniejszej niż 15 cm;
- 4) zestawy manc winny posiadać na końcu od strony wschodniej bojkę z tyczką, zaopatrzoną w jedną chorągiewkę koloru czerwonego lub pomarańczowego i pas taśmy odbłaskowej nad chorągiewką, a na końcu od strony zachodniej bojkę z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki koloru czerwonego lub pomarańczowego oraz pas taśmy odbłaskowej nad chorągiewkami;
- 5) stawne niewody śledziowe winny posiadać na obu końcach oraz po obu stronach w odstępach nie większych niż 75 m bojkę z tyczką zaopatrzoną w trzy chorągiewki koloru czerwonego lub pomarańczowego oraz dwa pasy taśmy odbłaskowej pomiędzy chorągiewkami. Dodatkowo na obu końcach i w połowie długości niewodów po obu stronach winny być umieszczone na tyczkach bojek, na wysokości nie mniejszej niż 2,5 m ponad lustro wody, kuliste reflektory radarowe o średnicy co najmniej 25 cm;
- 6) chorągiewki użyte do oznaczenia zestawów narzędzi stawnych winny mieć kształt prostokąta o długości boku nie mniejszym niż 40 cm i należy je mocować do tyczki bojki dłuższym bokiem, zachowując odstęp co najmniej 20 cm pomiędzy dwoma chorągiewkami. Odstęp pomiędzy pojedynczą chorągiewką a lustrem wody nie może być mniejszy niż 140 cm, natomiast przy chorągiewkach podwójnych i potrójnych odstęp nie może być mniejszy niż 100 cm;
- 7) pas taśmy odbłaskowej winien mieć szerokość co najmniej 10 cm;
- 8) tyczki bojek winny wystawać co najmniej 190 cm ponad lustro wody;
- 9) linki łączące narzędzie połowu z bojkami winny być wykonane z materiału samotonącego lub powinny być obciążone.

2.47

Zestawy narzędzi połowowych wystawione w odległości większej niż 4 Mm od linii brzegu winny być oznakowane:

- 1) na końcu zestawu w sektorze zachodnim, licząc od południa przez zachód i obejmując północ, winna znajdować się bojka z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki oraz dwa pasy taśmy odbłaskowej. Narzędzia wystawione blisko powierzchni winny być oznakowane dodatkowo w porze nocnej dwoma światłami;
- 2) na końcu zestawu w sektorze wschodnim, licząc od północy poprzez wschód i obejmując południe, winna znajdować się bojka z tyczką, zaopatrzoną w jedną chorągiewkę oraz jeden pas taśmy odbłaskowej. Narzędzia wystawione blisko powierzchni winny być oznakowane dodatkowo w porze nocnej jednym światłem;
- 3) zestaw wystawiony przypowierzchniowo winien posiadać chorągiewki koloru czerwonego, a zestaw wystawiony przy dnie – chorągiewki koloru czarnego;
- 4) zestaw wystawiony przypowierzchniowo winien posiadać dodatkowo na tyczce bojki kulisty znak topowy z jednym pasem taśmy odbłaskowej lub kulisty reflektor radarowy;
- 5) zestaw, którego długość przekracza 1 Mm, powinien dodatkowo posiadać bojki pośrednie umieszczone w równych odstępach, nie większych niż 1 Mm, a tyczki bojek winny być zaopatrzone w jedną chorągiewkę koloru białego oraz jeden pas taśmy odbłaskowej. Narzędzia wystawione blisko powierzchni winny być oznakowane dodatkowo w porze nocnej jednym światłem;
- 6) zestaw dryfujących narzędzi winien posiadać na obu końcach bojkę z tyczką zaopatrzoną w jedną chorągiewkę koloru czerwonego, pas taśmy odbłaskowej oraz w porze nocnej jedno światło. Jeżeli zestaw umocowany jest jednym końcem do statku dryfującego z zestawem, oznaczanie tego końca jest zbędne;
- 7) chorągiewki użyte do oznaczenia winny mieć kształt prostokąta z bokiem o wymiarze nie mniejszym niż 40 cm i należy je mocować do tyczki bojki dłuższym bokiem, zachowując odstęp co najmniej 20 cm pomiędzy dwoma chorągiewkami. Odstęp między lustrem wody a chorągiewką nie może być mniejszy niż 140 cm. Chorągiewki użyte do oznaczenia tego samego zestawu winny mieć jednakowe wymiary;
- 8) znak topowy oraz reflektor winny mieć kształt kuli o średnicy co najmniej 25 cm;
- 9) tyczki bojek winny wystawać co najmniej 1,9 m ponad lustro wody;
- 10) bojki oraz znaki topowe nie mogą być koloru czerwonego oraz zielonego;
- 11) linki łączące narzędzie połowu z bojkami winny być wykonane z materiału samotonącego lub powinny być obciążone;
- 12) pas taśmy odbłaskowej winien mieć szerokość co najmniej 10 cm;
- 13) światło koloru żółtego o częstotliwości - błysk co 5 sekund (FI Y 5s), widoczne z odległości nie mniejszej niż 2 Mm;
- 14) echo (odbicie) reflektora radarowego winno być odbierane z odległości nie mniejszej niż 2 Mm;
- 15) zestaw haków (sznury haczykowe) wystawione w pasie 12 Mm od linii brzegu winny posiadać na obu końcach bojkę z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki koloru czarnego, a ponadto

2. RÓŻNE

w odległości co 500 haków winny być umieszczone bojki z drzewcem (pośrednie), zaopatrzone w jedną chorągiewkę koloru czarnego. Przy oznakowaniu obowiązują przepisy pkt. 7,9, 11.

ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZANIU MORZA

Ogólnie

2.48

Statki przebywające na polskich obszarach morskich (2.01) są zobowiązane stosować się do wymagań konwencji MARPOL 73/78, HEL 92 i DUMPING 72 oraz wydanych na ich podstawie polskich przepisów i zarządzeń. Naruszenia będą surowo karane.

Upoważnieni inspektorzy mają prawo do przeprowadzenia kontroli w zakresie spełniania wymagań wymienionych konwencji i polskich przepisów przez statki zagraniczne przebywające w portach lub na polskich obszarach morskich.

Obszar polskiej strefy ekonomicznej patrolują samoloty, śmigłowce i jednostki straży granicznej wyposażone w urządzenia pozwalające na wykrywanie zanieczyszczeń olejowych, niezależnie od pory doby i widzialności.

Obowiązek meldowania

2.49

Kapitan statku jest zobowiązany powiadomić Ośrodek Informacyjny właściwego terytorialnie Urzędu Morskiego o wszelkich okolicznościach, które mogą spowodować lub spowodowały zanieczyszczenie morza. Obowiązuje również złożenie meldunku w przypadku zauważenia zanieczyszczenia. Meldunek powinien zawierać:

- nazwisko i stanowisko służbowe;
- miejsce (pozycja) rozlewu awaryjnego lub katastrofalnego, względnie zauważonego zanieczyszczenia;
- wielkość rozlewu (ilość wylanej substancji, rozmiary plamy),
- rodzaj substancji, która zanieczyściła lub grozi zanieczyszczeniem;
- warunki meteorologiczne w miejscu rozlewu;
- kierunek i prędkość przemieszczania się plamy zanieczyszczenia.

2.50

Statki udające się do portów nad Zatoką Gdańską, Zatoką Pomorską i Zalewem Szczecińskim są zobowiązane uczestniczyć w systemach meldowania (1.61).

Stacje odbioru

2.51

Zaolejone wody (zanieczyszczone wody z zęz i po myciu zbiorników), resztki olejowe i ścieki bez zanieczyszczeń poładunkowych przyjmują stacje odbioru w portach i terminalach (p. część „Wybrzeże i Porty”).

Konwencja MARPOL 73/78

2.52

Konwencja MARPOL jest podstawowym dokumentem dotyczącym ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem ze statków na wszystkich morzach i oceanach, przyjętym w 1973 r. przez Międzynarodową Konferencję nt. Zanieczyszczania Morza. W 1978 r. na konferencji w sprawie bezpieczeństwa zbiornikowców i ochrony środowiska przyjęto Protokół, który uchwałą Zgromadzenia IMG włączono do konwencji MARPOL 73, zmieniając jej nazwę na MARPOL 73/78.

Konwencja zawiera wymagania i przepisy dotyczące budowy kadłuba zbiornikowców, wielkości zbiorników, wyposażenia w urządzenia, instalacje i systemy do kontroli i ograniczenia ilości oleju i mieszanin olejowych przedostających się do wody, a także instalacji odbiorczych w portach i stocznich. Odpowiednie załączniki Konwencji zawierają również normatywy i zakazy odnośnie usuwania oleju, zaolejonej wody, resztek olejowych (szlamów), szkodliwych substancji ciekłych przewożonych luzem, ścieków i śmieci, podczas eksploatacji zbiornikowców i innych statków. W uzupełnieniach do załączników są zamieszczone wzory świadectw międzynarodowych o zapobieganiu zanieczyszczaniu przez statki oraz okrętowych formularzy książek zapisów.

Państwa – strony Konwencji zostały zobowiązane do współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń poprzez rozwijanie metod wykrywania, monitoringu środowiskowego oraz sposobów zbierania i rejestrowania dowodów naruszeń. Konwencja przewiduje również nieudzielanie zgody na wejście do portu lub wyjście, jeżeli statek nie odpowiada przepisom Konwencji, a także przeprowadzanie inspekcji statku.

2.53

Obowiązek meldowania. Zgodnie z Protokołem I Konwencji obowiązuje złożenie meldunku, gdy miało miejsce usunięcie substancji szkodliwych:

- wykraczające poza dopuszczalne wymagania konwencji MARPOL 73/78;
- warunkowane potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa statku, ratowania życia lub uszkodzeniem statku, względnie jego wyposażenia;
- w celu zwalczania szczególnego wypadku zanieczyszczenia, względnie dokonania legalnego badania naukowego związanego ze zwalczaniem lub kontrolą zanieczyszczeń, albo
- w przypadku wystąpienia prawdopodobieństwa jednej z wymienionych możliwości.

2.54

Na obszarach specjalnych, do których Konwencja zalicza m.in. Morze Bałtyckie, wprowadzanie do morza szkodliwych substancji jest dopuszczalne tylko w wyjątkowych okolicznościach, np. w sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu statku lub ratowania życia, albo uszkodzenia statku lub jego wyposażenia.

Olej albo mieszaniny oleiste (Załącznik I – Prawidło 10) nie mogą być usuwane na Morzu Bałtyckim przez zbiornikowce olejowe i statki o pojemności 400 BRT i większej. Pozostałości olejowe powinny być zatrzymane na statku lub usunięte do urządzeń odbiorczych.

Statki mniejsze niż 400 BRT, inne niż zbiornikowce olejowe, mogą usunąć olej lub mieszaniny oleiste, jeżeli stężenie oleju w wypływie bez rozcieńczania nie przekracza 15 ppm i zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

- statek płynie po określonym kursie;
- stężenie oleju w wypływie jest mniejsze niż 100 ppm;
- usuwanie odbywa się nie bliżej niż 12 Mm od najbliższego lądu.

Powyższe nie dotyczy usuwania czystego lub oddzielnego balastu. W przypadku usuwania

2. RÓŻNE

oczyszczonej wody żęzowej z maszynowni muszą być spełnione wszystkie następujące wymagania:

- woda żęzowa nie pochodzi z żęz pompowni ładunkowej;
- woda żęzowa nie jest zmieszana z pozostałościami ładunku olejowego;
- statek płynie po określonym kursie;
- stężenie oleju w wypływie, bez rozcieńczania, nie przekracza 15 ppm;
- statek posiada czynne urządzenie filtracyjne oleju, wyposażone w urządzenie stopujące automatycznie przerywające usuwanie w przypadku, gdy stężenie oleju w wypływie przekroczy 15 ppm.

Żaden wypływ usuwany do morza nie powinien zawierać chemikaliów ani innych substancji w ilościach lub stężeniach niebezpiecznych dla środowiska morskiego, ani też chemikaliów lub innych substancji wprowadzonych w celu obejścia warunków usuwania.

Szkodliwe substancje ciekłe (Załącznik II – Prawidło 5). Usuwanie substancji kategorii A, B, C lub tymczasowo zaliczonych do tych kategorii, wód balastowych i pochodzących z mycia zbiorników oraz innych pozostałości lub mieszanin zawierających takie substancje jest zabronione na obszarze Morza Bałtyckiego. Pozostałości po myciu zbiorników po przewoź takich substancji, muszą być usunięte do urządzeń odbiorczych. Wodę z rozcieńczoną do określonego stężenia substancją można usunąć do morza, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

- statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;
- usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, zwracając przy tym uwagę na rozmieszczenie otworów poboru wody morskiej;
- usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 Mm od najbliższego lądu przy głębokości wody nie mniejszej niż 25 m;
- stężenie i szybkość usuwania wody zawierającej substancje kategorii B, C są takie, aby ich stężenie w śladzie torowym za rufą statku nie przekraczało 1 ppm.

Śmieci (Załącznik V – Prawidło 5). Na obszarze Morza Bałtyckiego zabronione jest usuwanie wszelkich tworzyw sztucznych i innych śmieci (wyroby papierowe, szmaty, szkło, metal, butelki, naczynia stołowe, materiały sztauerskie, wykładziny i opakowania). Usuwanie produktów spożywczych powinno być dokonywane tak daleko od lądu jak to jest praktycznie możliwe, lecz w żadnym przypadku nie bliżej niż 12 Mm od najbliższego lądu.

Zakaz nie dotyczy przypadkowej utraty syntetycznych sieci rybackich, pod warunkiem, że zostały zastosowane wszelkie rozsądne środki dla zapobieżenia takiemu przypadkowi.

Konwencja HELSIŃSKA 92

2.55

Wprowadzenie do konwencji MARPOL pojęcia „obszarów specjalnych” zainicjowało powstawanie konwencji regionalnych. Na konferencji przedstawicieli krajów nadbałtyckich w Helsinkach (9 kwietnia 1992) przyjęto i podpisano tekst konwencji „O Ochronie Środowiska Morskiego Obszaru Morza Bałtyckiego”.

W rozumieniu konwencji „obszar Morza Bałtyckiego” obejmuje Morze Bałtyckie właściwe oraz wejście na Morze Bałtyckie, ograniczone równoleżnikiem 57° 44,43' N, przechodzącym przez Skaw w Skagerraku. Obejmuje ona wody wewnętrzne, tj. w rozumieniu niniejszej konwencji wody po lądowej stronie linii podstawowych, od których mierzy się szerokość morza terytorialnego aż do granicy lądowej.

Konwencja HELSINKI 92 zawiera dodatkowe, w stosunku do konwencji MARPOL 73/78, uregulowania i środki zaradcze przeciw:

- zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, a szczególnie przed substancjami szkodliwymi w opakowaniach i ściekami;
- zanieczyszczeniom wprowadzanym z lądu lub atmosfery, a szczególnie przez rzeki;
- zanieczyszczeniom spowodowanym poszukiwaniami, badaniami lub eksploatacją dna morskiego i podłoża;
- zanieczyszczeniom przenoszonym przez odpady przemysłowe, osady i inne.

2.56

Ścieki (Załącznik IV – Przepis 7). Przepis dotyczy tylko statków od 200 BRT i statków uprawnionych do przewoź więcej niż 10 osób. Zrzut ścieków do morza jest zabroniony z wyjątkiem, gdy:

Z statek dokonuje zrzutu ścieków rozdrobnionych i odkażonych, stosując system zatwierdzony przez Administrację i w odległości większej niż 4 Mm od najbliższego lądu lub ścieków, które nie są rozdrobnione i odkażone, w odległości większej niż 12 Mm od najbliższego lądu pod warunkiem, że ścieki, które były przetrzymywane w zbiornikach ścieków, będą usuwane w sposób nie nagły, lecz sukcesywnie, gdy statek płynie z prędkością nie mniejszą niż 4 węzły;

Z statek ma czynne urządzenia zatwierdzone przez Administrację i odpływ z urządzeń nie wprowadza do otaczającej wody widocznych pływających ciał stałych ani nie powoduje zmiany jej barwy.

Przepis nie dotyczy sytuacji, gdy zrzut ścieków jest niezbędny dla zapewnienia bezpieczeństwa statku i osób na jego pokładzie, lub w wyniku uszkodzenia statku albo jego wyposażenia, jeżeli przed powstaniem uszkodzenia i po nim – podjęto wszelkie możliwe środki ostrożności w celu zapobieżenia zrzutowi lub zmniejszeniu go do minimum.

2. RÓŻNE

Systemy meldowania

2.57

Statki przewożące ładunki, które stwarzają zagrożenie dla środowiska morskiego, powinny uczestniczyć w duńskim systemie meldowania SHIPPOS i szwedzkim systemie meldowania (p. Sp. RN).

Tanker Check List

2.58

Kapitanowie zbiornikowców o tonażu 1600 BRT i większym, całkowicie lub częściowo załadowanych olejami, gazem albo chemikaliami, a także idących bez ładunku ze zbiornikami nieoczyszczonymi po ich przewozie, są zobowiązani, przed wejściem do portów, wypełnić dokładnie i czytelnie formularz pytań i odpowiedzi (Tanker Check List) i przedstawiać go do wglądu pilotowi przed rozpoczęciem jego czynności, a także upoważnionym przedstawicielom władz żeglugowych.

CZĘŚĆ DRUGA

WARUNKI NATURALNE

Strona

3. WARUNKI METEOROLOGICZNE	42
<i>Klimat i pogoda (3.01 – 3.02).....</i>	<i>42</i>
<i>Temperatura, wilgotność, ciśnienie (3.03 – 3.06).....</i>	<i>42</i>
<i>Zachmurzenie i opady (3.07 – 3.09).....</i>	<i>43</i>
<i>Widzialność i mgła (3.10 – 3.11).....</i>	<i>43</i>
<i>Wiatr (3.12–3.14).....</i>	<i>43</i>
<i>Oddziaływanie linii brzegowej (3.15 – 3.17).....</i>	<i>44</i>
<i>Wykresy klimatyczne (3.18).....</i>	<i>44</i>
– Gdańsk	45
– Ustka	49
– Świnoujście.....	53
4. WARUNKI HYDROLOGICZNE	57
<i>Poziom morza – prądy morskie – falowanie (4.01 – 4.07)</i>	<i>57</i>
<i>Temperatura – zasolenie – gęstość wody (4.08 – 4.13)</i>	<i>58</i>
<i>Złodzenie – oblodzenie (4.14 – 4.19)</i>	<i>59</i>
<i>Tabela złodzenia (4.20)</i>	<i>61</i>
5. BRZEGI I DNO MORSKIE	60
<i>Typy brzegu (5.01 – 5.02).....</i>	<i>60</i>
<i>Topografia dna (5.03 – 5.04)</i>	<i>60</i>
<i>Osady denne (5.05 – 5.07).....</i>	<i>60</i>

3. WARUNKI METEOROLOGICZNE

KLIMAT I POGODA

Klimat

3.01

Południowa część Morza Bałtyckiego posiada w przeważającym stopniu właściwości klimatu morskiego umiarkowanych szerokości geograficznych z zachodnim i północno-zachodnim napływem powietrza oraz niewielkim stopniu klimatu kontynentalnego umiarkowanych szerokości geograficznych z cyrkulacją północno-wschodnią i wschodnią.

Charakterystyczne dla klimatu morskiego umiarkowanych szerokości geograficznych jest:

- małe wahanie roczne i dobowe temperatury powietrza;
- duże zachmurzenie;
- wysoka wilgotność względna powietrza;
- wiosna chłodniejsza od jesieni;
- łagodna zima i umiarkowanie ciepłe lato;
- większa częstość występowania opadów jesienią i zimą.

Charakterystyczne dla klimatu kontynentalnego umiarkowanych szerokości geograficznych jest:

- duże wahanie roczne i dobowe temperatury powietrza;
- małe zachmurzenie;
- mniejsza wilgotność względna powietrza;
- wiosna cieplejsza od jesieni; mroźna zima i upalne lato;
- większa częstość występowania opadów latem.

Główne układy baryczne

3.02

Warunki atmosferyczne występujące na obszarze Bałtyku ściśle reguluje cyrkulacja atmosferyczna. Głównymi układami ciśnienia atmosferycznego, które kształtują pogodę, jest Niż Islandzki (cyklon), Wyż Azorski (antycyklon) oraz w niewielkim stopniu Wyż Azjatycki. Swoje oddziaływanie na klimat Bałtyku zaznacza także Prąd Północnoatlantycki, którego ciepłe wody wpływają relatywnie na wyższe średnie temperatury powietrza w Europie.

Zmienność układów barycznych w cyklu rocznym oraz ich ruch z systemami frontów atmosferycznych powodują napływ mas powietrza z określonych kierunków o określonym charakterze, które determinują przebieg warunków atmosferycznych.

Zima (grudzień – luty) jest stosunkowo łagodna. Przeważa pogoda pochmurna z częstymi opadami i silnymi wiatrem z kierunku południowo-zachodniego i zachodniego. Zmienna pokrywa śnieżna i mgły. Silne mrozy są rzadkie i krótkotrwałe.

Wiosna (marzec – maj) – zazwyczaj chłodna i długa. Sztormy występują rzadziej niż zimą i jesienią, a ich kierunki częściej się zmieniają. Zwiększa się liczba dni z bezchmurnym niebem i maleje liczba dni z mgłą.

Lato (czerwiec – sierpień) – umiarkowanie ciepłe. Upalna pogoda zdarza się rzadko i trwa krótko. W tym sezonie jest więcej pogodnych dni i mniej z mgłą, natomiast zwiększa się liczba dni z opadami przelotnymi deszczu, rzadko gradu, oraz burzami.

Jesień (wrzesień – listopad) – w pierwszej połowie zwykle ciepła i stosunkowo sucha. W drugiej połowie przeważa pochmurna pogoda, wzrasta częstość sztormów i liczba dni z mgłą.

TEMPERATURA – WILGOTNOŚĆ - CIŚNIENIE

Temperatura

3.03

Na południowym Bałtyku najcieplejszymi miesiącami są lipiec i sierpień, natomiast miesiące styczeń i luty najchłodniejszymi. Różnice pomiędzy temperaturą powietrza latem i zimą są mniejsze w zachodniej części południowego Bałtyku, niż jest to obserwowane w jego wschodniej części.

Średnie dobowe temperatury powietrza dla okresu letniego w miesiącach lipiec i sierpień wynoszą od 16 do 19°C, natomiast w okresie zimowym w miesiącach styczeń i luty od -1 do 3°C. Średnie miesięczne amplitudy temperatury powietrza wynoszą latem od 5 do 9°C, zimą od 3 do 6°C.

W określonych sytuacjach synoptycznych zdarzają się sporadycznie dni, w których latem temperatura powietrza przekroczy 30°C, natomiast zimą obniży się do ponad -20°C. Powyższe sytuacje wynikają z oddziaływania przemieszczających się układów barycznych nad południowym Bałtykiem i napływem ciepłych lub chłodnych mas powietrza.

3.04

Temperatura powietrza nad otwartym akwenem Bałtyku różni się od temperatury powietrza odnotowywanej na brzegowych stacjach pomiarowych. Różnica wartości średnich dobowych temperatur powietrza dla brzegu i otwartego akwenu w porze zimowej wynosi do 4°C, natomiast w porze letniej zaledwie do 2°C. W cyklu rocznym zdarzają się krótkotrwałe kilkudniowe sytuacje, gdzie różnice znacznie odbiegają od wartości średnich dobowych temperatur powietrza pomiędzy linią brzegową a otwartym morzem. Różnice te mogą osiągać nawet 10°C. Wpływ na tak znaczne różnice wartości temperatury wywiera nagle zmiana kierunku adwekcji ciepłego lub chłodnego powietrza.

Wilgotność

3.05

Wilgotność względna powietrza jest ściśle związana z temperaturą powietrza, gdzie wraz ze wzrostem wartości temperatury powietrza maleje wartość wilgotności względnej. Najwyższe wartości dobowe wilgotności względnej są obserwowane w czasie wschodu słońca i stopniowo maleją w ciągu dnia, osiągając swoje minimum w ciągu wczesnych godzin popołudniowych. Średnie miesięczne wartości wilgotności względnej powietrza na południowym Bałtyku wahają się od 78 do 89% w okresie zimowym i od 73 do 83% w okresie letnim. Dobowe wahania wilgotności względnej powietrza zimą nie przekraczają 8–10%, natomiast latem 15–20%.

Ciśnienie atmosferyczne

3.06

Wartości ciśnienia atmosferycznego nad południową częścią Bałtyku charakteryzują się dużą zmiennością spowodowaną przemieszczającymi się układami wysokiego i niskiego ciśnienia. Większość wartości ciśnienia (ponad 90% wszystkich obserwacji rocznych) znajduje się w przedziale 998–1030 hPa. Najmniejsze wahania wartości ciśnienia atmosferycznego w tym rejonie przypadają na miesiąc lipiec.

W porze zimowej większość obserwacji ciśnienia atmosferycznego (ponad 90% wszystkich obserwacji rocznych) mieści się w przedziale 990–1035 hPa. Natomiast ok. 50% obserwacji wartości ciśnienia

3. WARUNKI METEOROLOGICZNE

atmosferycznego znajduje się w przedziale 1005–1024 hPa.

W porze letniej większość obserwacji ciśnienia atmosferycznego (ponad 90% wszystkich obserwacji rocznych) mieściło się w przedziale 1003–1024 hPa. Natomiast ok. 50% obserwacji wartości ciśnienia atmosferycznego mieściło się w przedziale 1010–1019 hPa.

ZACHMURZENIE I OPADY

Zachmurzenie

3.07

Wielkość zachmurzenie ogólnego nad południowym Bałtykiem waha się średnio od 4 oktanów w okresie letnim do 6 oktanów w okresie zimowym. Zachmurzenie może każdego dnia różnić się od wartości średnich. Różnice wynikają z przemieszczających się systemów frontowych i charakterystyki napływających mas powietrza. W okresie zimowym w 55–65% dni zachmurzenie jest większe od 5 oktanów, natomiast w okresie letnim w ok. 35–50% dni zachmurzenie jest mniejsze od 5 oktanów.

Opady

3.08

Dane dotyczące wysokości opadów atmosferycznych pochodzą ze stacji obserwacyjnych położonych w linii brzegowej południowego Bałtyku. W zachodniej części południowego Bałtyku, tj. od Świnoujścia do Kołobrzegu, roczna suma opadów nie przekracza 600 mm. W kierunku wschodnim od Koszalina suma opadów rocznych wzrasta do ponad 700 mm jednak nie przekracza 800 mm.

Najwyższe opady notowane są w okresie letnim w miesiącu lipcu i sierpniu. Minimalne opady przypadają na okres zimowy na miesiąc luty. Wysokość opadu nie odzwierciedla częstości występowania opadów, którego maximum przypada na miesiące od listopada do stycznia, natomiast minimum na maj i sierpień.

Opady śniegu występują przeważnie od grudnia do marca, a średnia liczba dni z opadem śniegu waha się w tych miesiącach od 6 dni na zachodzie wybrzeża do 12 dni na wschodzie. Sporadycznie zdarza się, że opady śniegu występują w listopadzie i kwietniu, a liczba dni z opadem waha się od 1 do 6 dni. Wysokość pokrywy śnieżnej w przeważającym okresie jej występowania nie przekracza z reguły od kilku centymetrów w zachodniej części wybrzeża do kilkunastu na wschodniej.

Burze

3.09

Średnia roczna liczba dni z burzą waha się od 12 do 21 dni. Burze zdecydowanie przeważają od maja do września, z maksimum na miesiące czerwiec, lipiec i sierpień, gdzie średnia liczba dni z burzą wynosi do 2 do 5. Burze w okresie zimowym występują niezwykle rzadko. Na otwartym morzu, burze występują rzadziej niż na wybrzeżu oraz są mniej intensywne. W linii brzegowej burzom często towarzyszą szkwały. Opady gradu towarzyszące burzom występują rzadko a liczba dni z opadem gradu w ciągu roku nie przekracza średnio 6 dni.

WIDZIALNOSC I MGŁA

Widzialność

3.10

Na południowym Bałtyku widzialność w przeważającej części roku (powyżej 55–75% roku) jest powyżej 10 km. Na otwartym akwenie widzialność okazuje się znacznie wyższa od widzialności wzdłuż linii brzegowej. Zdecydowana większość czasu ograniczenia widzialności w ciągu roku poniżej 10 km przypada na miesiące od października do kwietnia. Ograniczenie widzialności przy zamgleniu (od 10 do 1 km) stanowi od 25 do 45% roku. Ograniczenie widzialności przy mgłę (poniżej 1 km) stanowi zaledwie od 1 do 5% roku.

Mgła

3.11

Mgły najczęściej występują od listopada do kwietnia, natomiast najrzadziej w miesiącach letnich od lipca do września, a ich częstość nie przekracza 2% roku.

Wzdłuż wybrzeża najwięcej mgieł notowanych jest w miesiącach jesiennych, które najczęściej tworzą się w drugiej części nocy i wczesnym rankiem przy małym i umiarkowanym zachmurzeniu i wychładzaniu podłoża. Tak powstałe mgły radiacyjne przeważnie zanikają przed południem.

Nad otwartym Bałtykiem południowym najczęściej występujące mgły to mgły adwekcyjne, powstałe w wyniku napływu ciepłych wilgotnych mas powietrza nad wychłodzone podłoże. W większości przypadków obejmują znaczne obszary nawet od kilkudziesięciu do kilkuset kilometrów.

WIATR

Wiatr

3.12

Rozkład wiatru nad Bałtykiem wynika z cyrkulacji atmosferycznej. Przemieszczające się układy baryczne powodują częste zmiany kierunku i siły wiatru. W ciągu roku wyraźnie przeważają wiatry południowo-zachodnie i zachodnie, których częstość występowania wynosi od 35 do 50%.

Kierunek wiatru charakteryzuje się także sezonowością:

- wiosną wzrasta częstość występowania wiatrów północno-wschodnich i wschodnich;
- latem przeważa częstość występowania wiatrów z kierunku południowo-zachodniego i północno-wschodniego, natomiast najrzadziej obserwuje się wiatry z kierunku południowego i południowo-wschodniego;
- jesienią wyraźnie dominują wiatry z kierunku południowo-zachodniego i zachodniego, w mniejszym stopniu można zauważyć także udział wiatrów południowo-wschodnich i wschodnich. Najrzadziej odnotowuje się wiatry z kierunku północnego i północno-wschodniego;
- zimą wyraźnie wzrasta częstość występowania wiatrów zachodnich i południowo-zachodnich, nieco mniejszy udział mają wiatry z kierunku południowego i południowo-wschodniego. Najmniej obserwuje się wiatrów z kierunku północnego i północno-wschodniego.

3. WARUNKI METEOROLOGICZNE

Średnia siła wiatru jesienią i zimą dla otwartego akwenu południowego Bałtyku wynosi 4° B, wiosną i latem maleje do 3° B. Nad otwartymi wodami siła wiatru z reguły jest większa niż w sąsiedztwie brzegów. Dla obszarów przybrzeżnych średnia siła wiatru waha się od 2 do 3° B.

Sztorm

3.13

Sztormowe dni nad Bałtykiem południowym występują najczęściej od października do marca. W tym okresie odnotowuje się od 4 do 25 dni sztormowych. W okresie od maja do września liczba dni sztormowych zmniejsza się i zwykle nie przekracza 2 dni. Wiatry sztormowe nad Bałtykiem osiągają zazwyczaj siłę w przedziale $7-9^{\circ}$ B, wiatry o wyższej sile zdarzają się sporadycznie. Podczas sztormów w ponad 75% przypadków przeważał wiatr z kierunku południowo-zachodniego, zachodniego i północno-zachodniego.

Bryza

3.14

Bryzę obserwuje się w okresie późnej wiosny oraz latem. Bryza morska pojawia się w godzinach przedpołudniowych i zazwyczaj osiąga siłę od 2 do 4° B, po czym zanika przed zachodem słońca. Bryza morska oddziałuje zaledwie kilka kilometrów w głąb lądu, zależnie od ukształtowania i pokrycia terenu brzegowego.

Bryza lądowa pojawia się po zachodzie słońca i utrzymuje do godzin rannych, osiągając zazwyczaj siłę od 2 do 4° B. Bryza lądowa oddziałuje nawet do 10–15 mil morskich.

ODDZIAŁYWANIE LINII BRZEGOWEJ

Wiatr

3.15

Kierunek i siła wiatru w strefie brzegowej podlega naturalnych wahaniom, będącym wynikiem ukształtowania linii brzegowej oraz jej pokrycia przez roślinność. Wiatr wiejący z morza nad ląd po przekroczeniu linii brzegowej stopniowo słabnie, a jego kierunek ulega niewielkiemu skrętowi w lewo. W przypadku wiatru wiejącego znad lądu w kierunku morza jego siła po przejściu przez linię brzegową zwiększa się i nieznacznie skręca w prawo.

Efekt oddziaływania linii brzegowej na kierunek i siłę wiatru zwiększa się, gdy mamy do czynienia z wysokimi i stromymi brzegami. Wtedy siła wiatru wzrasta, a kierunek jest równoległy do linii brzegowej.

W wąskich cieśninach o wysokich brzegach siła wiatru znacząco wrasta, a jego kierunek wyznacza oś podłużna cieśniny, powodując zjawisko dyszy.

Zachmurzenie

3.16

Wielkość zachmurzenia ogólnego nad otwartymi akwenami różni się od tej nad strefą brzegową. Nad lądem obserwuje się dobowy przebieg zachmurzenia – rozwój zachmurzenia w ciągu dnia i jego zanik nocą. Nad morzem zmiany dobowe są mniej wyraźne. W linii brzegowej w strefie oddziaływania bryzy morskiej często w ciągu dnia występuje wzrost zachmurzenia w części lądowej. Obserwuje się wtedy bezchmurną pogodę nad otwartym akwenem.

Temperatura powietrza

3.17

Zmiany temperatury w strefie brzegowej są większe niż nad otwartym akwenem. Zimą nad lądem występują większe spadki temperatury i jest ona zazwyczaj niższa niż nad morzem. Latem temperatura powietrza nad lądem jest zazwyczaj wyższa, zwłaszcza w ciągu dnia. Nocą następuje wypromieniowanie ciepła, a temperatura jest zbliżona do temperatury nad otwartym akwenem.

WYKRESY KLIMATYCZNE

3.18

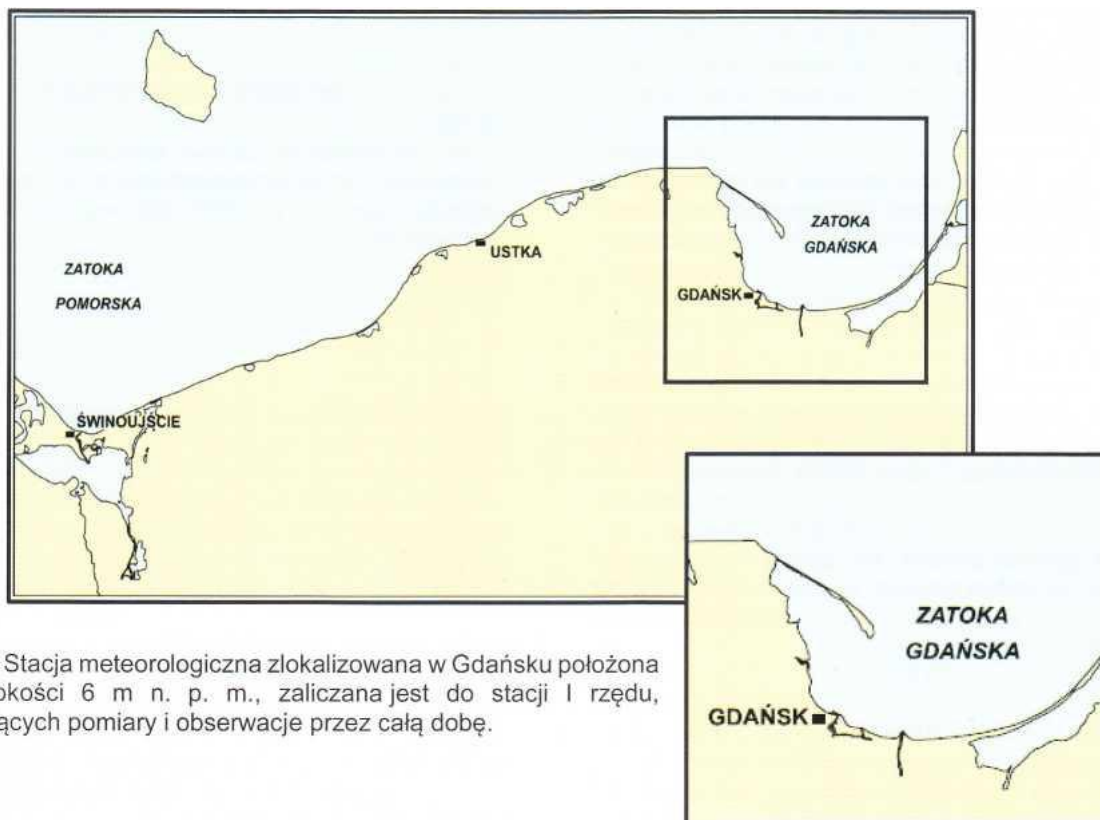
Podstawowe dane o przeciętnych wieloletnich warunkach atmosferycznych wybranych punktów polskiego wybrzeża przedstawiają wykresy klimatyczne (str. 45–54).

3. WARUNKI METEOROLOGICZNE

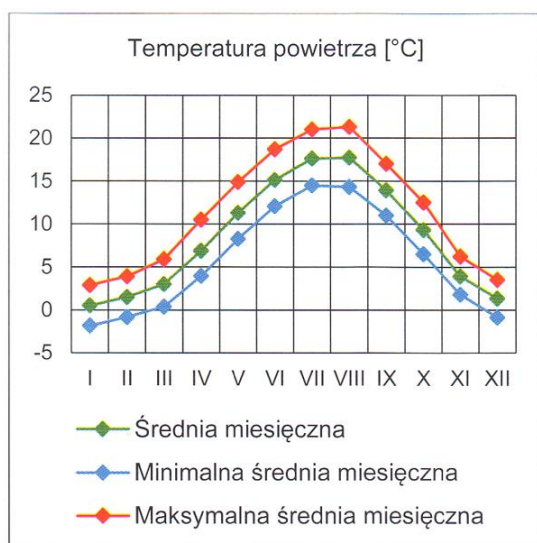
OPRACOWANIE KLIMATYCZNE – GDAŃSK

Współrzędne: 54° 21'N 018° 36' E

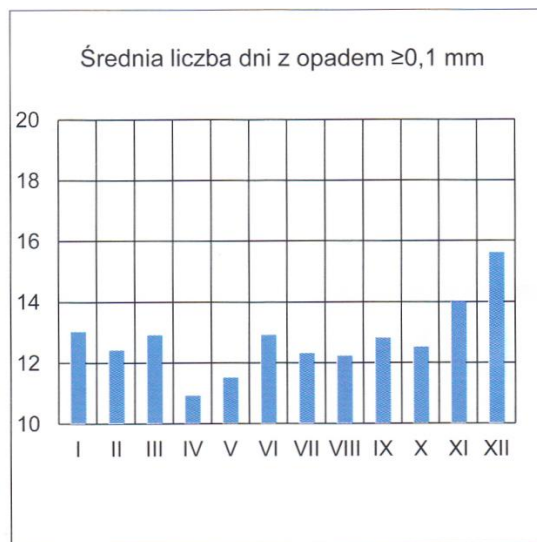
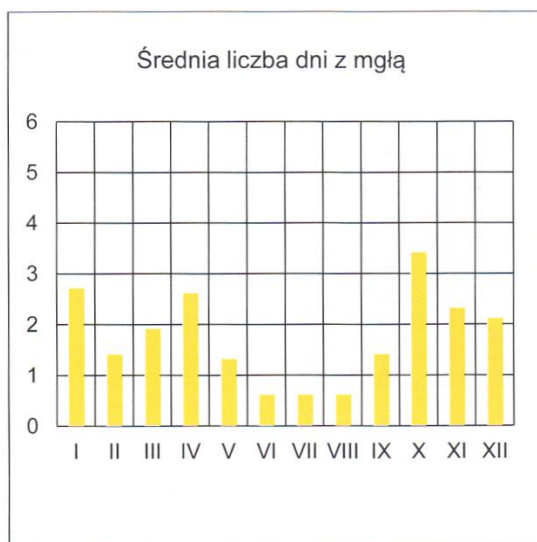
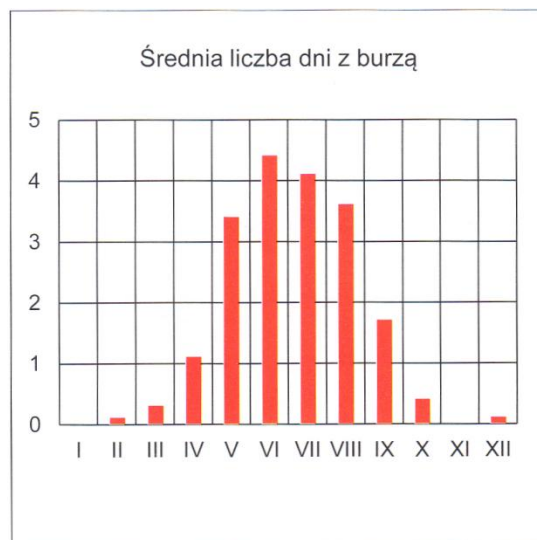
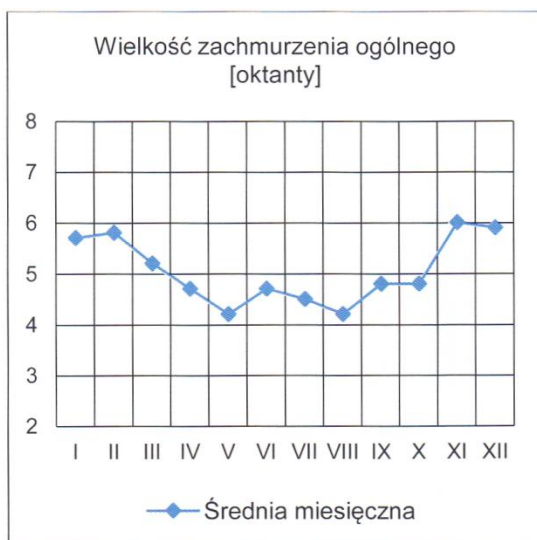
Statystyki klimatyczne opracowano na podstawie danych z lat 1971–2000.



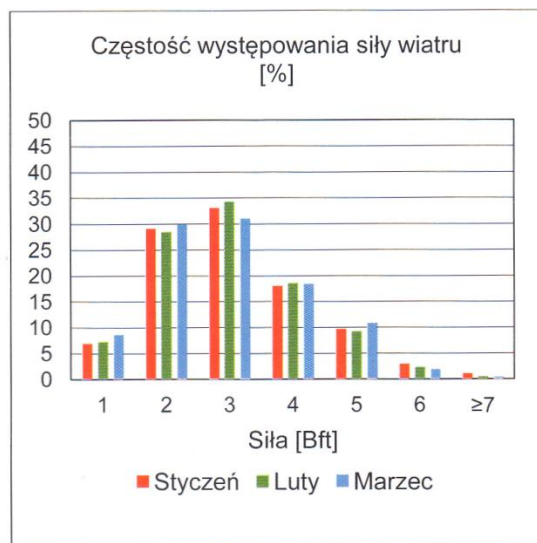
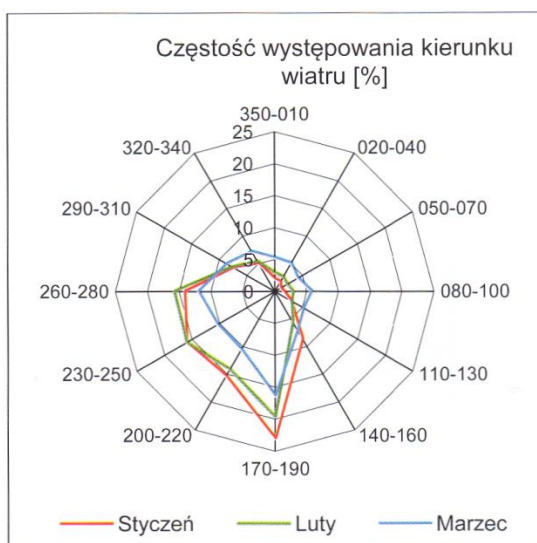
Stacja meteorologiczna zlokalizowana w Gdańsku położona na wysokości 6 m n. p. m., zaliczana jest do stacji I rzędu, wykonujących pomiary i obserwacje przez całą dobę.



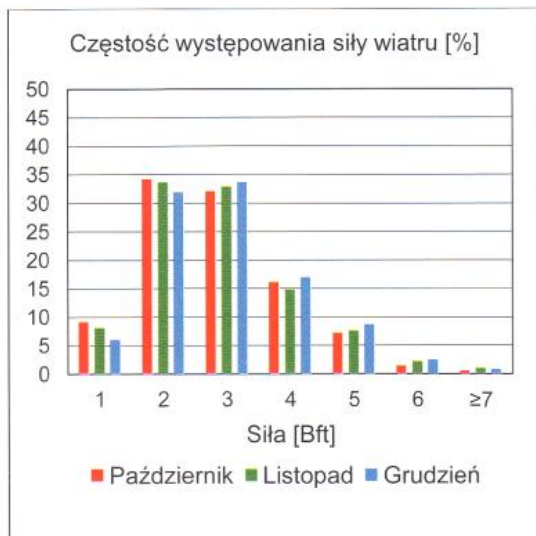
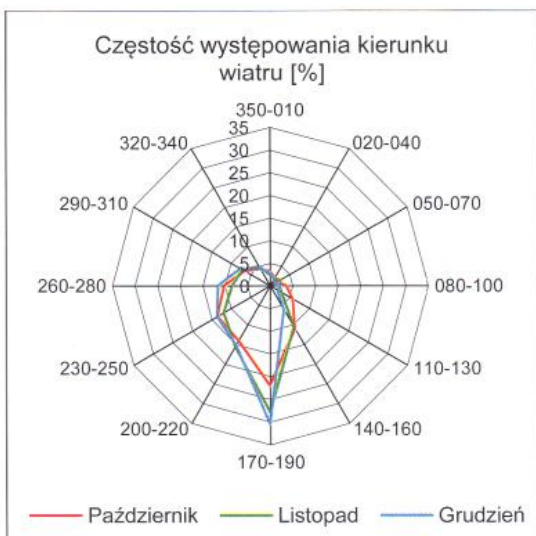
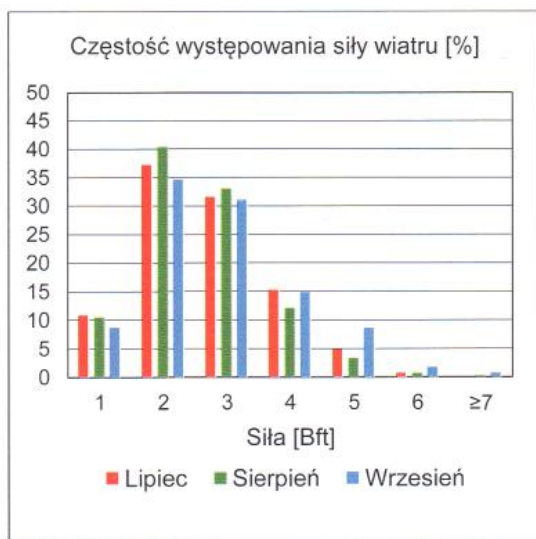
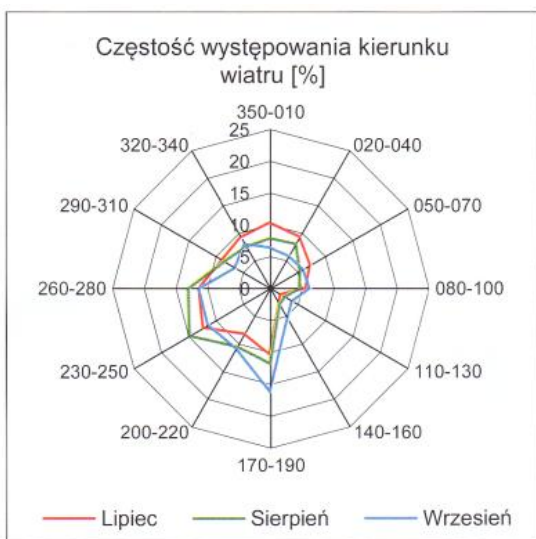
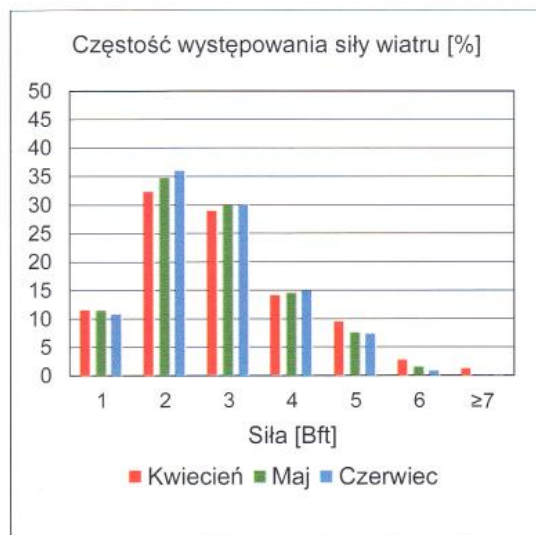
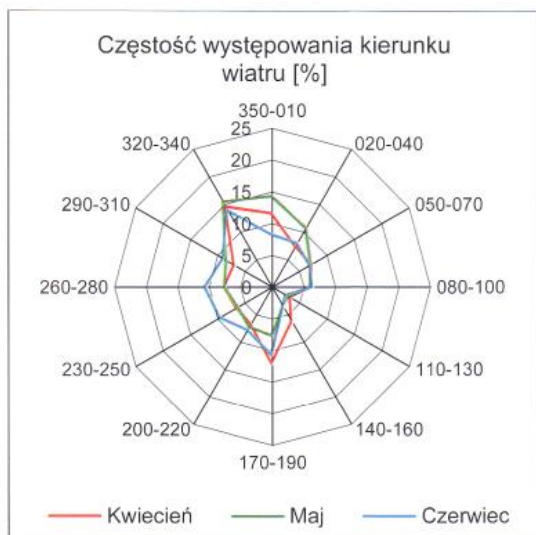
3. WARUNKI METEOROLOGICZNE



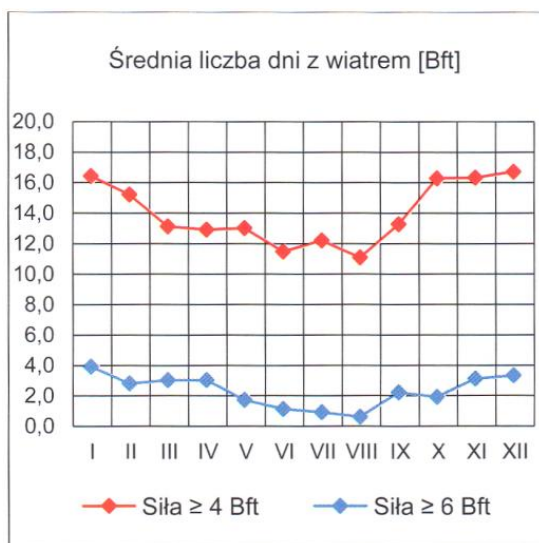
Wiatr



3. WARUNKI METEOROLOGICZNE



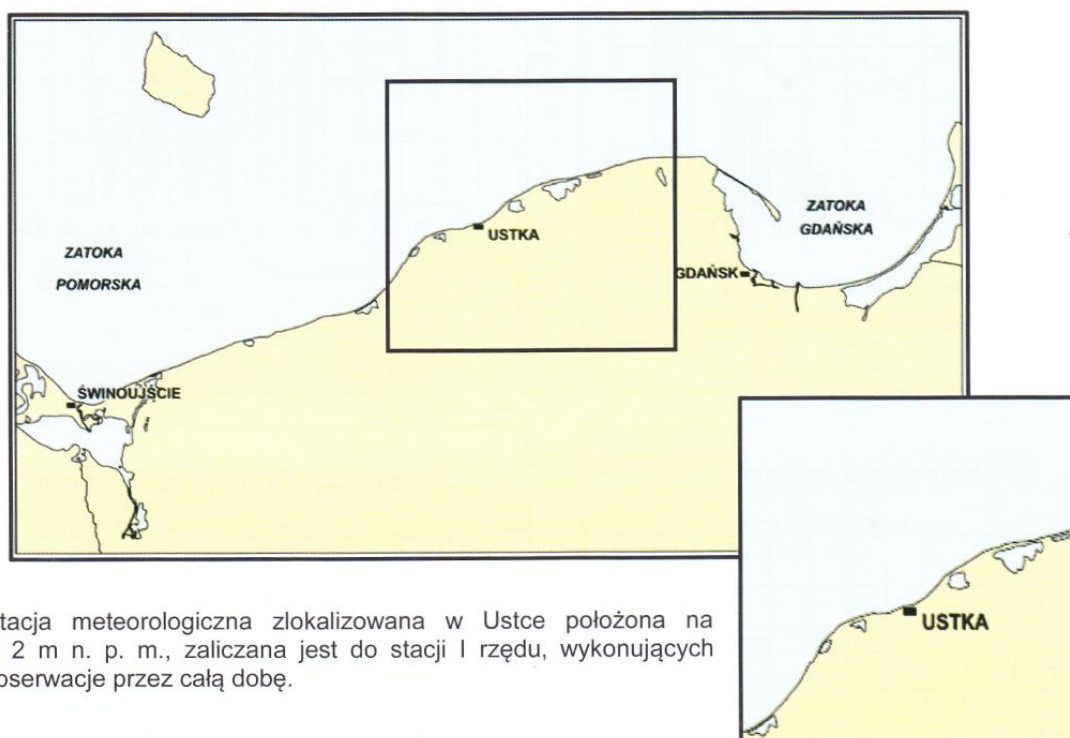
3. WARUNKI METEOROLOGICZNE



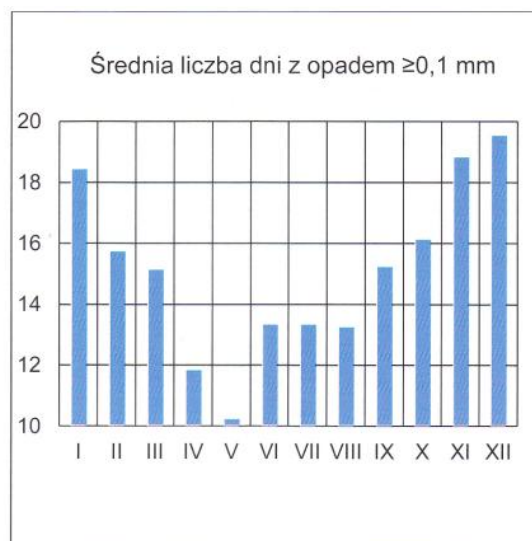
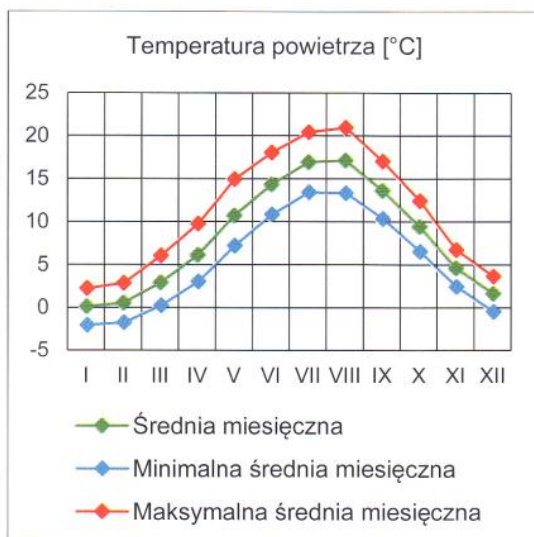
OPRACOWANIE KLIMATYCZNE – USTKA

Współrzędne: 54° 35' N 016° 32' E

Statystyki klimatyczne opracowano na podstawie danych z lat 1971–2000.

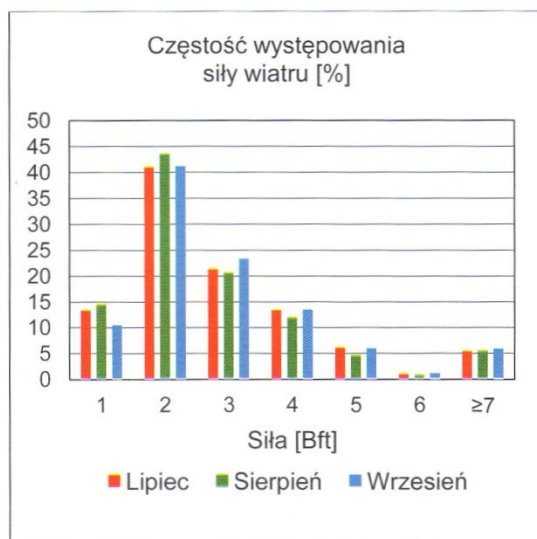
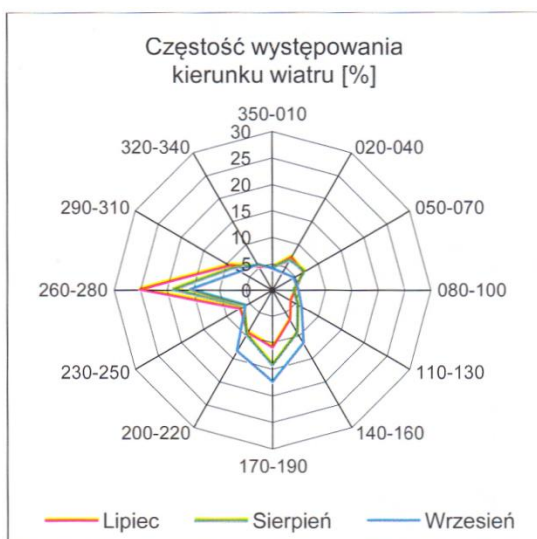
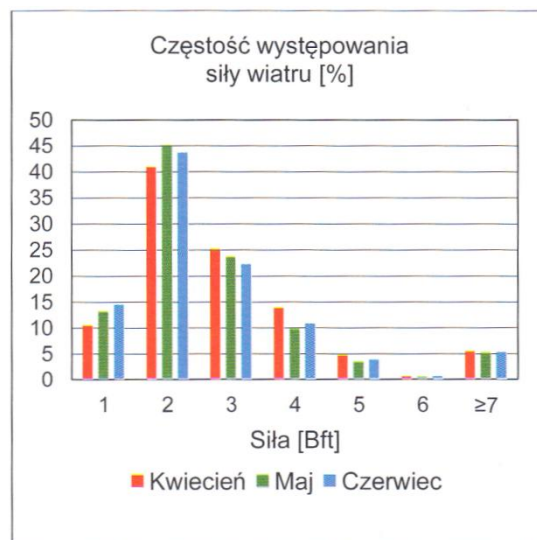
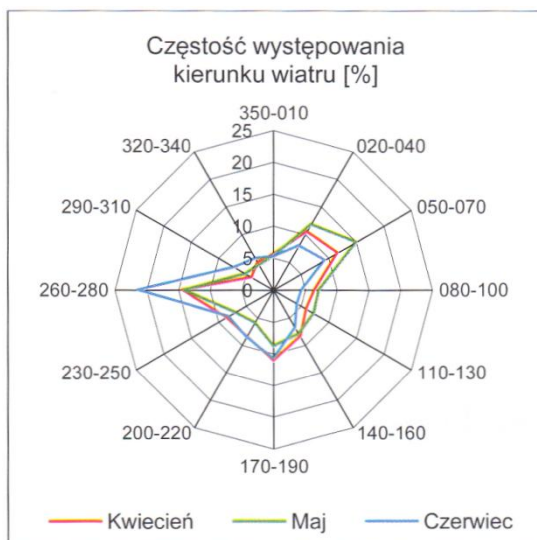
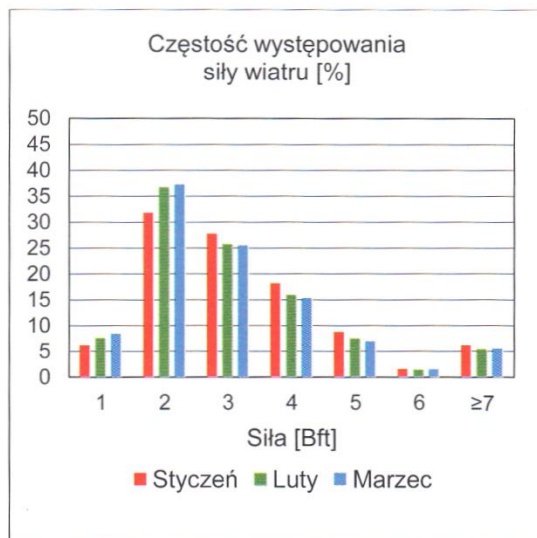
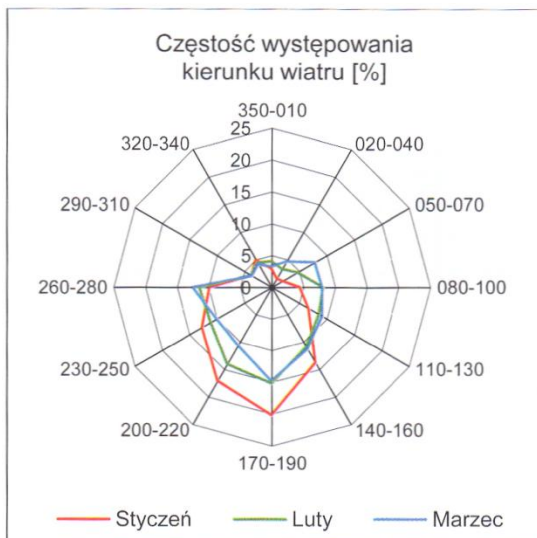


3. WARUNKI METEOROLOGICZNE

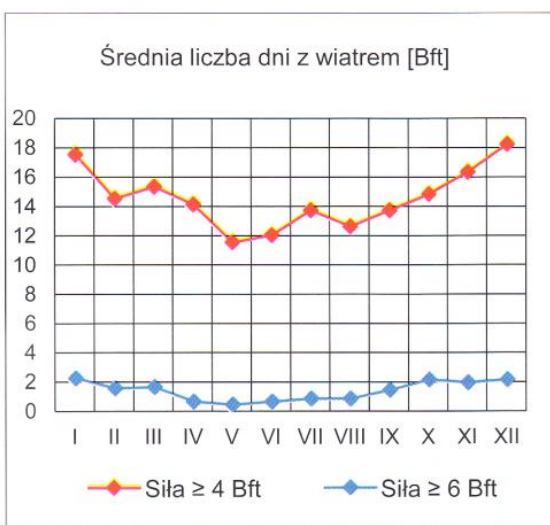
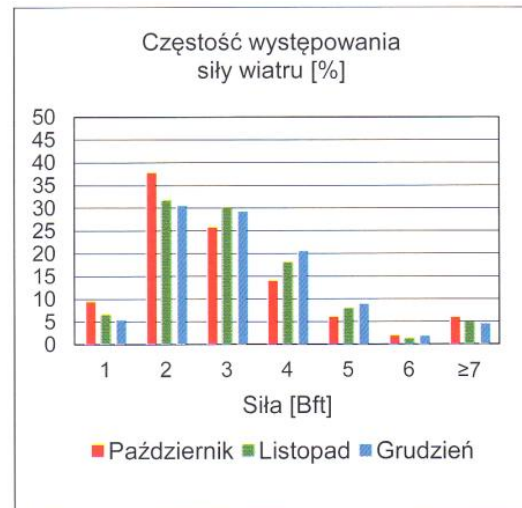
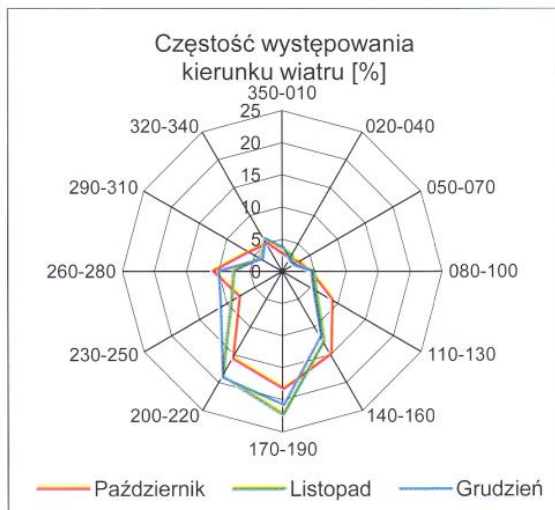


3. WARUNKI METEOROLOGICZNE

Wiatr



3. WARUNKI METEOROLOGICZNE



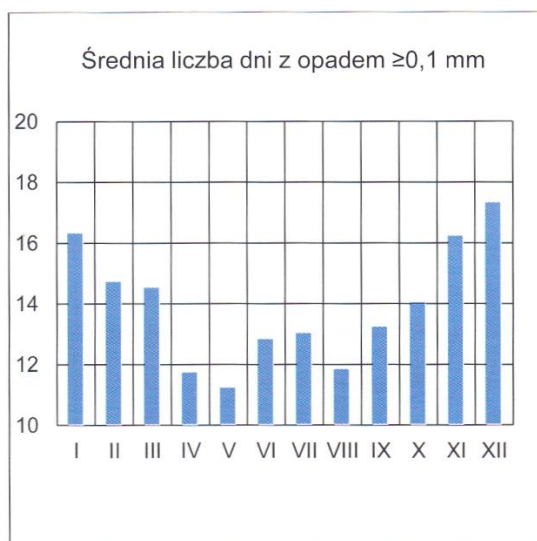
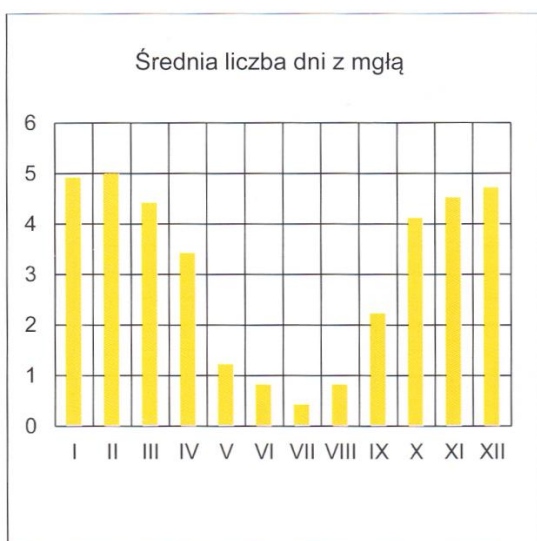
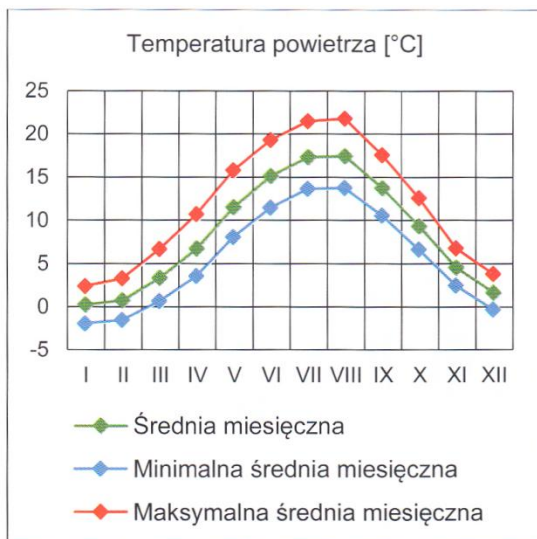
OPRACOWANIE KLIMATYCZNE – ŚWINOUJŚCIE

Współrzędne: 53° 55' N 014° 16' E

Statystyki klimatyczne opracowano na podstawie danych z lat 1971–2000.

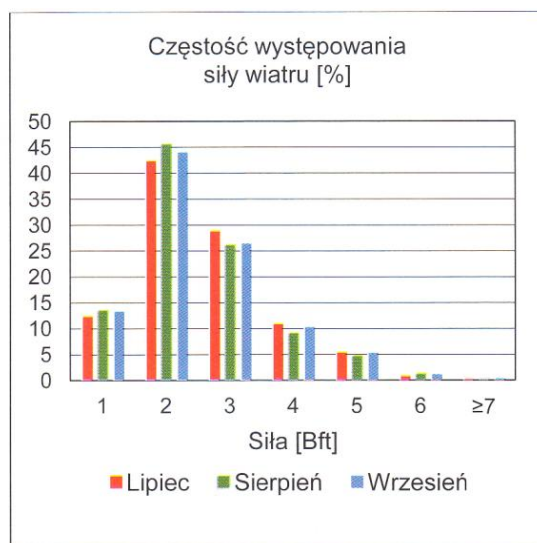
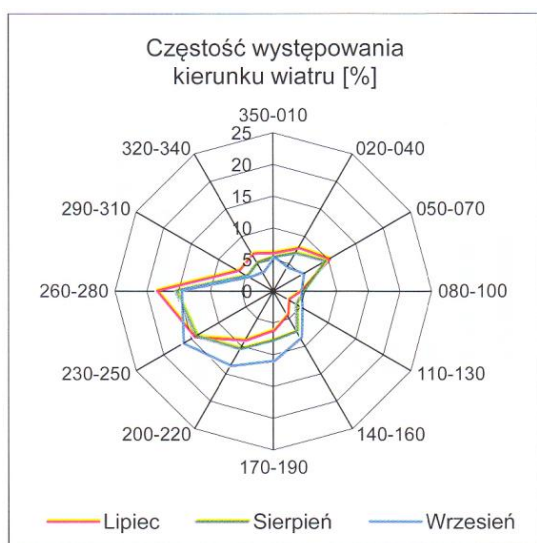
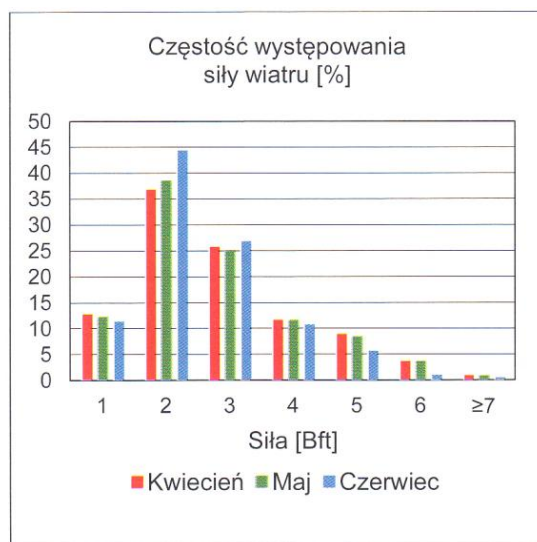
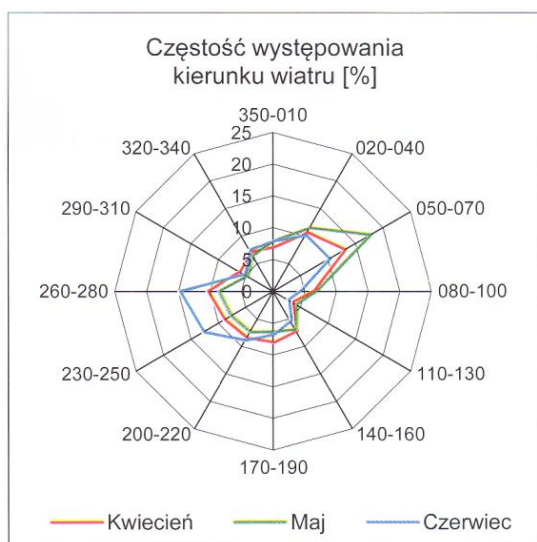
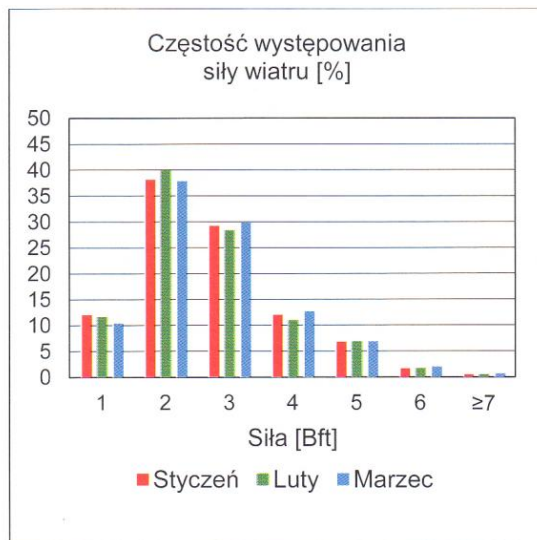
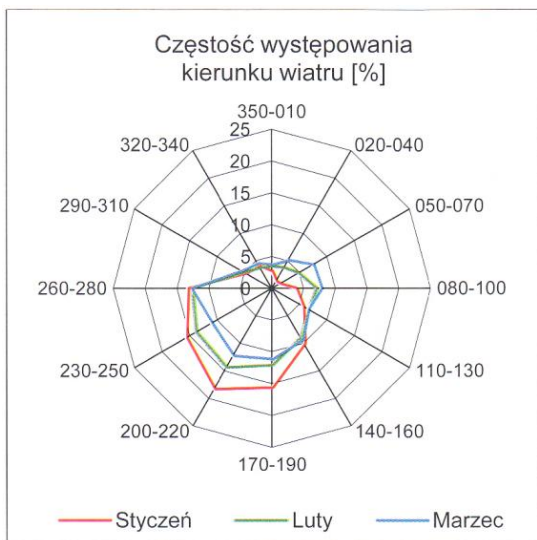


3. WARUNKI METEOROLOGICZNE

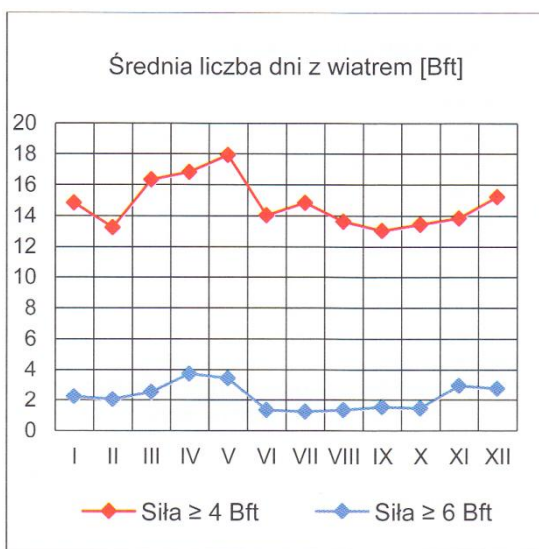
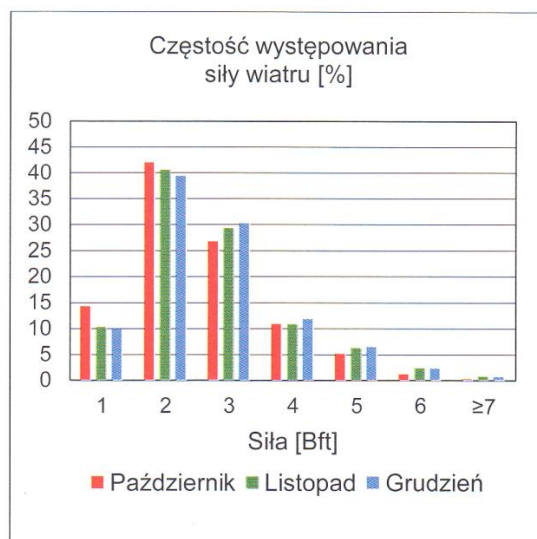
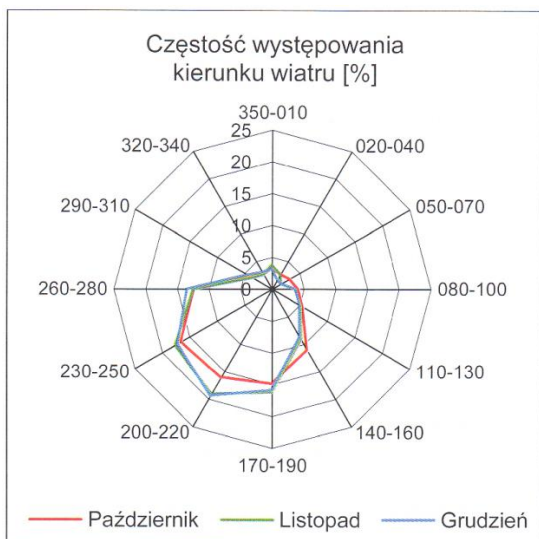


3. WARUNKI METEOROLOGICZNE

Wiatr



3. WARUNKI METEOROLOGICZNE



4. WARUNKI HYDROLOGICZNE

POZIOM MORZA – PRĄDY MORSKIE – FALOWANIE

Poziom morza

4.01

Na południowym obszarze Bałtyku główną przyczyną zmian poziomu morza są czynniki anemobaryczne (wiatr i ciśnienie atmosferyczne).

Zmiany spowodowane oddziaływaniem tych czynników są często bardzo nagłe, krótkotrwałe i intensywne. Przy tym samym kierunku wiatru w jednym miejscu mogą wystąpić wzrosty poziomu morza (wezbrania), a w innym obniżenia.

Rozpiętość wahań poziomu morza zmniejsza się z zachodu na wschód. Szybkie i duże zmiany poziomu morza są związane z falami barycznymi wywołanymi przez przemieszczające się głębokie niży i związane z nimi szkwały na frontach chłodnych i liniach szkwałów. Największe wahania poziomu morza występują w sezonie jesienno-zimowym (zwiększona w tym czasie częstość sztormowych wiatrów i głębokich niżów).

Pływy o charakterze dobowym nie mają istotnego znaczenia. Amplituda oscylacji związanych z sejsmami nie przekracza zazwyczaj 0,2–0,3 m.

4.02

Na polskim brzegu dominującą rolę w wahaniami poziomu morza odgrywają kierunek i prędkość wiatru oraz czas jego trwania z kierunków piętrzących i obniżających. Wzrost poziomu morza występuje przy wiatrach z sektora NW–NE, a spadek – przy wiatrach z sektora SW–SE. W czasie dłuższych okresów słabych wiatrów zwierciadło wody układa się na zbliżonym poziomie wzdłuż całego wybrzeża, a niewielkie spadki występują tylko na wodach ujęć rzecznych.

Częstość występowania poziomu morza w przedziale zbliżonym do poziomu średniego (± 20 cm) wynosi ok. 70% wszystkich przypadków. Wysokie stany – ponad 50 cm – występują w 1,5% przypadków w roku, natomiast niski poziom morza – poniżej 50 cm od 2 do 2,5% wszystkich obserwacji.

W Zatoce Pomorskiej (Świnoujście) najwyższy poziom morza nie przekracza 2,0 m, a najniższy – 1,35 m (od poziomu średniego).

We wschodniej części rozpiętość skrajnych wartości poziomu jest znacznie mniejsza. We Władysławowie i w Helu poziom morza waha się od +1,2 do – 1,0 m.

Średni poziom morza charakteryzuje się równomiernie rozłożonymi różnicami od Zatoki Gdańskiej, zmniejszając się o ponad 8 cm w Zatoce Pomorskiej. Wzdłuż osi Zalewu Szczecińskiego występuje spadek w kierunku Zatoki Pomorskiej o średniej różnicy od Szczecina do Świnoujścia ok. 15 cm. Znaczne, ale krótkotrwałe obniżenie poziomu morza Zatoki Pomorskiej nie ma istotnego wpływu na obniżenie się poziomu Zalewu Szczecińskiego.

W spiętrzaniu wód biorą udział silne wiatry północno-zachodnie i północne (ok. 60%), północno-wschodnie (20%) i zachodnie (10%). Najniższe poziomy morza notowano podczas silnych wiatrów południowo-zachodnich i południowych (ok. 70%) oraz południowo-wschodnich.

Prądy morskie

4.03

Układ prądów powierzchniowych Morza Bałtyckiego jest zależny od dopływów wody słodkiej, wymiany wód z Morzem Północnym przez Cieśniny Bałtyckie oraz wiatrów.

W warunkach ustabilizowanej bezwietrznej pogody i podczas słabych wiatrów ($2\text{--}3^\circ$ B) obraz prądów powierzchniowych jest uwarunkowany głównie zróżnicowaniem poziomu między Morzem Bałtyckim a Morzem Północnym.

Przy południowych brzegach Morza Bałtyckiego prąd kieruje się na wschód, a dalej stosownie do przebiegu linii brzegowej, skręca ku północy. Prędkość stałych prądów powierzchniowych nie przekracza na ogół 0,2 węzła.

Niestabilny schemat prądów powierzchniowych często naruszają wiatry, zwłaszcza o dużych prędkościach. Pod ich wpływem na powierzchni morza powstają prądy wiatrowe o prędkościach znacznie przekraczających prędkość prądu stałego. Na wodach otwartych kierunki tych prądów są związane z kierunkami wiatrów i podlegają odchylającej sile Coriolisa (odchylenie $20\text{--}30^\circ$ w prawo od kierunku wiatru). W sąsiedztwie brzegów mogą być silnie zniekształcone pod wpływem ukształtowania linii brzegowej. Rzeczywisty obraz prądów komplikują dodatkowo zmiany nachylenia lustra wody spowodowane napędzaniem wody przez wiatr w kierunku brzegów lub w głąb zatok oraz zmiany ciśnienia atmosferycznego podczas przechodzenia układów barycznych. W następstwie nachylenia lustra wody powstaje „prąd gradientowy” jako dążenie wody do wyrównania poziomu.

4.04

Na obszarach południowego Bałtyku podczas długotrwałych słabych wiatrów (3° B i mniej) lub bezwietrznej pogody system prądów jest zbliżony do opisanego powyżej. Prądy tego systemu określane jako stałe są słabe i podlegają dużym zmianom pod wpływem wiatrów. Ich średnie prędkości nie przekraczają na ogół 0,1–0,3 węzła i tylko w pojedynczych przypadkach dochodzą do 0,7–0,9 węzła.

Silne zmiany prądów następują pod wpływem czynników anemobarycznych. Prąd wypadkowy może niekiedy osiągać dużą prędkość. Na otwartym morzu kierunek prądu wiatrowego jest na ogół zgodny z kierunkiem wiatru (uwzględniając odchylenie o $20\text{--}30^\circ$ w prawo).

Zmiana kierunku wiatru powoduje stosunkowo szybko zmianę kierunku prądu. Prądy wypadkowe cechuje duża niestalość, zarówno co do kierunków, jak i prędkości. Występujący w danym miejscu prąd nie zawsze jest związany z wiejącym wiatrem, lecz może być skutkiem silnego (sztormowego) wiatru w obszarze sąsiednim, skutkiem poprzednio wiejącego wiatru lub jednoczesnego działania wiatru i zmian poziomu morza. Nachylenie lustra wody może być również skutkiem dużych zmian ciśnienia (spadek ciśnienia o 1 hPa powoduje wzrost poziomu o 10 mm), którym towarzyszą na ogół silne lub sztormowe wiatry. Silne wiatry północno-zachodnie lub zachodnie nad Morzem Północnym naganiają przez cieśniny znaczne masy wody i wywołują w południowej części Bałtyku prąd wschodni. Osłabienie wspomnianych wiatrów, powoduje ruch wodnych mas w kierunku zachodnim. W cieśninach i osłoniętych zatokach kierunek prądu wypadkowego może nie zgadzać się z kierunkiem wiatru, a nawet być przeciwny.

Podczas silnych i sztormowych wiatrów prąd może osiągać, a nawet przekraczać prędkość 1–2 węzłów. W Zatoce Pomorskiej rejestrowano już prędkości dochodzące do 3 węzłów. Silne wiatry z sektora SW–NW wzmacniają stały prąd wschodni przy wybrzeżu polskim wiatry z tego sektora słabną, należy liczyć się z prądem

4. WARUNKI HYDROLOGICZNE

południowym i zachodnim, które mogą wzmacniać wiatry z sektora SE-NE.

4.05

Przy polskim wybrzeżu występuje przeważnie prąd skierowany na wschód. Po minięciu cypla Hel rozdziela się na odnogi. Jedna kieruje się na południe, a następnie wzdłuż brzegów Zatoki Gdańskiej – na wschód i północny wschód. Druga odnoga wchodzi do Zatoki Puckiej, zmieniając kolejno kierunek na zachodni, północny i ponownie południowy. Przeciętna prędkość prądu przy cyplu Hel wynosi ok. 0,55 węzła, w rejonie Zatoki Pomorskiej osiąga średnio 0,25 węzła, a podczas silnych wiatrów zachodnich do północno-zachodnich – może wzrosnąć nawet do 0,75 węzła. Kierunek prądu przydenne jest prawie stały z zachodu na wschód, przy czym jego prędkość jest przeważnie mniejsza niż prądu powierzchniowego. Zakłócenia spowodowane przez silne wiatry mogą sprawić, że wychodzący z Wisły prąd powierzchniowy kierujący się z reguły na wschód, może odchylić się na zachód i dotrzeć nawet w rejon Rozewia.

Falowanie

4.06

Ukształtowanie sfalowanej powierzchni morza i rozmiary elementów falowania wiatrowego zależą od parametrów wiatru i ukształtowania dna. Na obszarach głębokowodnych podczas silnych wiatrów oraz umiarkowanych sztormów wysokość fali o 3-procentowym prawdopodobieństwie przewyższenia waha się od 3 do 8 m. W czasie bardzo silnych sztormów w sezonie zimowym jej wysokość przekracza 12 m, jesienią dochodzi do 11 m, wiosną 10 m, a latem do 9 m.

Najczęściej występują wysokości fali mniejsze od 3 m, a najliczniej od 1 do 2 m i mniejsze od 1 m. Okres fali zawiera się najczęściej w przedziale 0–7 s, najliczniej zimą od 3 do 5 s, a w pozostałych porach roku od 0 do 3 s, natomiast zimą, wiosną i jesienią może przekroczyć 17 s, a latem dochodzi do 17 s.

4.07

W polskiej strefie przybrzeżnej zdecydowanie przeważają małe fale występujące najczęściej latem oraz w październiku, a rzadziej późną jesienią i zimą. Fale o rozmiarach pośrednich i dużych występują sporadycznie wiosną i latem, a najliczniej późną jesienią i zimą. Wiąże się to z tym, że wiosną i latem rzadziej pojawiają się sztormy, których siła i czas trwania są znacznie mniejsze od występujących jesienią i zimą.

Małe fale przeważają przy wiatrach odładowych, zaś przy wiatrach dolądowych wzrasta częstość występowania fal o wartościach pośrednich i dużych.

Fale wytworzone przez wiatry dolądowe ulegają refrakcji w strefie przybrzeżnej. Zjawisko to powoduje zmniejszanie się wysokości fali tym silniej, im bardziej ukośnie fale podchodzą do brzegu.

Przy wiatrach odładowych obserwowano rozkołys, przychodzący do brzegu z pełnego morza, spowodowany wiatrami wiejącymi w odległych rejonach Bałtyku lub będący pozostałością po zanikającym falowaniu wiatrowym po uprzednio wiejących wiatrach dolądowych. Podczas sztormów południowych do polskich brzegów przychodzi z północy martwa fala, przekraczająca nieznacznie wysokość 1 m.

Przy polskim wybrzeżu fale najczęściej są wywoływane przez wiatry z sektora zachodniego. Drugie maksimum częstości (znacznie mniejsze od pierwszego) występuje przy wiatrach północno-wschodnich.

TEMPERATURA – ZASOLENIE – GĘSTOŚĆ WODY

Temperatura wody

4.08

Temperatura wody kształtuje się głównie pod wpływem zmian temperatury powietrza, dopływu wód z ładu lub wlewów wody z Morza Północnego, a także silnych sztormów. Najniższą średnią miesięczną temperaturę obserwuje się w styczniu i lutym. W tym czasie wynosi ona od 1 do 3° O, a w bardzo surowe zimy spada do ok. –0,3° lub –0,4°C, kiedy występują zjawiska lodowe. Od marca temperatura wody rośnie i w maju osiąga od 9 do 11°C przy południowym wybrzeżu i od 6 do 8°C na otwartym morzu. Najwyższą w roku średnią temperaturę wody od 15 do 18°C obserwuje się od lipca do września, przy czym u południowego wybrzeża jest wyższa niż na pełnym morzu. W październiku wyraźnie obniża się, a w listopadzie i grudniu nie przekracza od 4 do 8°C.

Podobnie jak na pełnym morzu kształtuje się rozkład temperatur wód przybrzeżnych. Wahaniami dobowe temperatury nie przekraczają 1,2°C latem i 0,3°C w zimie. Średnie roczne temperatury wód przybrzeżnych wynoszą od 9,3 do 9,9°C. Amplituda roczna sięga 22°C, a na zalewach 25°C.

Temperatura wód Zalewu Wiślanego latem przekracza 20°C, zimą przy występowaniu zjawisk lodowych obniża się do –0,3°C, a w warstwie przydennej do ok. 1,0°C. Wody Zalewu Szczecińskiego mają z reguły temperatury wyższe niż Zalewu Wiślanego, przeciętnie od 0,6 do 1,2°C. Im bliżej ujścia Odry, tym temperatura wody w lecie jest wyższa, natomiast w zimie – niższa. W sierpniu, w warstwach powierzchniowych, waha się w granicach od 18,2 do 19,9°C, przy czym przy dnie jest niższa o ok. 1,5°C.

Zasolenie wody

4.09

Rozkład zasolenia wody na obszarach Bałtyku przylegających do polskiego wybrzeża jest uwarunkowany wymianą wód z Morzem Północnym i wlewami wód rzecznych. Przeciętne zasolenie w wodach powierzchniowych na otwartym morzu wynosi od 7,2 do 7,5‰, przy czym roczne wahaniami nie przekraczają na ogół 0,6‰. Podczas dużych wlewów wody słonej zasolenie wód powierzchniowych może wzrosnąć do 8–8,5‰, a w warstwach przydennych do ponad 20‰. Warstwa izohalinowa (górną) o przeciętnej grubości 35–50 m w Głębi Bornholmskiej, 45–60 m w Rynnie Słupskiej i 50–75 m w Głębi Gdańskiej – bez względu na porę roku – utrzymuje prawie te same wartości zasolenia. Poniżej w warstwie głębinowej zasolenie początkowo wzrasta bardzo szybko, a następnie nieco wolniej i maksymalne wartości osiąga przy dnie: w Basenie Bornholmskim od 16 do 17‰, w Rynnie Słupskiej od 12 do 14‰ i w Głębi Gdańskiej od 11 do 12‰.

4.10

Przy polskim wybrzeżu zasolenie wód zależy głównie od ilości dopływu wód rzecznych. Amplituda wahań zasolenia może w tym przypadku sięgać 4,3‰ (od 3,9‰ do 8,2‰), jak to ma miejsce w Międzyzdrojach

4. WARUNKI HYDROLOGICZNE

(oddziaływanie wód Świny), oraz ponad 5‰ przy ujściu Wisły. W miejscach, gdzie wypływ wód z ładu jest mniejszy, zasolenie wynosi przeciętnie od 7,3 do 7,5‰.

4.11

Na Zalewie Wiślanym zasolenie wód powierzchniowych wynosi średnio od 2,2‰ (przy ujściu rzeki Elbląg) do 3,6‰ (pośrodku Zalewu). Zasolenie wzrasta przy wlewach wód morskich podczas długotrwałych wiatrów północnych i północno-wschodnich i może osiągać od 4 do 6‰. Najmniejsze zasolenie występuje w okresie zlodzenia Zalewu i wynosi od 0,2 do 0,3‰ na powierzchni i od 2,4 do 3,5‰ przy dnie.

4.12

Na zasolenie wód Zalewu Szczecińskiego wywierają wpływ rzeka Odra i wlewy wód morskich. Na płytkich wodach przybrzeżnych nie przekracza ono na ogół 1‰. Na torze wodnym Świnoujście-Szczecin zasolenie powierzchniowe wynosi 0,2–1 ‰, a przydenne do 6‰.

Gęstość wody

4.13

Średnia gęstość wody południowej części Bałtyku wynosi 1,0066 g/cm³. Największe wartości obserwuje się pod koniec zimy (luty – marzec), które wahają się średnio od ok. 1,0100 do 1,0080 g/cm³ na podejściach do cieśnin bałtyckich i mniej niż 1,0050 g/cm³ w zatokach Pomorskiej i Gdańskiej. Poza obszarem przedcieśninowym i w pobliżu ujść rzek poziome zróżnicowanie gęstości wody jest małe. Latem w pobliżu wejść do cieśnin bałtyckich gęstość wody wynosi ok. 1,0060 g/cm³, a w środkowym Bałtyku ok. 1,0040 g/cm³.

ZLODZENIE – OBLODZENIE

Zlodzenie morza

4.14

Zjawiska lodowe występują na ogół z niedużym nasileniem. Podczas bardzo surowych i surowych zim pierwszy lód dryfujący pojawia się pod koniec listopada i w pierwszej połowie grudnia w przystaniach, płytkich i osłoniętych zatokach, a także w zalewach wschodniej części południowego wybrzeża. Pod koniec grudnia i w pierwszej połowie stycznia akweny te pokrywają się lodem brzegowym, a dryfujący lód rozprzestrzenia się na większe obszary morza. Drugą połowę stycznia charakteryzuje intensywny rozwój pokrywy lodowej. Wzdłuż brzegów rozwija się lód brzegowy, osiągając maksymalny zasięg. Lodem pokryta jest prawie cała zachodnia część obszaru morza z sąsiedztwem wyspy Bornholm włącznie, a w marcu rozpoczyna się kruszenie pokrywy lodowej.

Średnia długość okresu lodowego podczas zim surowych i bardzo surowych waha się u wybrzeży od 45 do 110 dni.

Podczas zim umiarkowanych pierwszy lód pojawia się w drugiej połowie grudnia w zatokach południowego wybrzeża i u zachodnich brzegów Rugii. W pierwszej połowie stycznia zamarza Zalew Szczeciński i tor wodny do Stralsundu, w drugiej połowie stycznia lód brzegowy obejmuje Rugię i dalej rozciąga się do brzegów Szwecji. Prawie wszędzie w sąsiedztwie brzegów obserwuje się lód dryfujący. Rozpad pokrywy lodowej rozpoczyna się zwykle w pierwszej połowie lutego. Uwalnianie z lodów przebiega do końca marca.

Podczas zim łagodnych stały lód nie występuje. Na początku stycznia zamarza Zalew Szczeciński i podejście do portu Stralsund, z tym, że lód często kruszy się. Na początku lutego rozwój pokrywy lodowej osiąga swoje maksimum, po czym szybko kruszy się i pod koniec lutego zanika.

Polska strefa przybrzeżna dzieli się na cztery obszary o odmiennym przebiegu zlodzenia.

Na Zalewie Szczecińskim i Wiślanym oraz w północno-zachodniej części Zatoki Puckiej (rejon Swarzewa) zjawiska lodowe występują w zasadzie każdej zimy. Pierwszy lód pojawia się zwykle w pierwszej lub drugiej dekadzie grudnia, przy czym najwcześniej na Zalewie Wiślanym. Typową postacią lodu dla tych obszarów jest lód brzegowy, pokrywający je przez większość zimy.

Maksymalna grubość lodu wynosi 53 cm na Zalewie Szczecińskim, a 70 cm w północno-zachodniej części Zatoki Puckiej i na Zalewie Wiślanym. Charakterystycznym procesem, często wywołującym nieciągłość występowania zjawisk lodowych, jest rozpad lodu brzegowego. Może on zachodzić pod koniec zimy i wówczas nie obserwuje się ponownego zamarzania akwenu. Proces rozpadu ułatwiają wiatry lub praca lodołamaczy.

W północno-zachodniej części Zatoki Puckiej rozpady lodu występują najczęściej przy silnych wiatrach zachodnich, północno-zachodnich i północnych. Oprócz rozrywania lodu powodują one dryf kry, która odpływa do otwartej części Zatoki Puckiej. Rozpady lodu zdarzają się kilka razy w ciągu zimy. Podczas zim surowych, gdy grubość lodu wynosi kilkadziesiąt centymetrów, lód rozpada się tylko raz pod koniec zimy lub wczesną wiosną, kiedy jest silnie osłabiony przez topnienie.

4.15

Na Zalewie Wiślanym rozpady zachodzą raz w ciągu zimy (wiosną). Lód jest wtedy zmruszały i ma mniejszą grubość w wyniku topnienia. Pod działaniem wiatru odrywa się od brzegów i pokrywa całą polską część zalewu zwartą krą, która zanika wskutek topnienia.

4.16

Zalew Szczeciński jest żeglowny w ciągu zimy dzięki pracy lodołamaczy. Przyspiesza to rozpad lodu, a ponadto ułatwiają go wiatry. Pod ich wpływem pokrywa lodowa pęka na wielkie kry, które dalej się rozpadają.

W rezultacie rozpadów powstają znaczne ilości dryfującego lodu. Podczas wiatrów o dostatecznie dużej prędkości, kry lodowe napierają na brzegi i mielizny, powodując spiętrzenia lodowe. Najczęściej powstają one na Zalewie Szczecińskim, a znacznie rzadziej w północno-zachodniej części Zatoki Puckiej i na Zalewie Wiślanym. Po ostatnim w ciągu danej zimy rozpadzie lodu brzegowego następuje jego zanik. Ostatni lód występuje przeciętnie w drugiej lub trzeciej dekadzie marca. Po surowych zimach lody na zalewach mogą przetrwać do pierwszej, a nawet drugiej dekady kwietnia.

4.17

W Zatoce Gdańskiej lód powstaje najwcześniej w północno-zachodniej części Zatoki Puckiej oraz nad mieliznami przybrzeżnymi koło Jastarni (średnio ok. 27 grudnia). Następnie w strefie przybrzeżnej koło Gdyni i Gdańska, a najpóźniej (pod koniec stycznia) pierwszy lód pojawia się przy Helu. Nad mieliznami koło Jastarni najczęściej występuje lód brzegowy, a w pozostałych

4. WARUNKI HYDROLOGICZNE

akwenach – początkowe postacie lodu lub kra. Na Zatoce Gdańskiej pod działaniem wiatrów zachodzi dryf kry lub początkowych postaci lodu. Wiatry z danego kierunku mogą spowodować odpływ lodu od jednych wybrzeży i napływ pod drugie. Może przy tym występować jego zwieranie. Sytuacje takie najczęściej obserwuje się na redach Gdyni, Helu i Gdańska. Stosunkowo często występujące spiętrzenia lodowe powoduje działanie wiatru oraz łączne działanie wiatru i falowanie wody. Ustępowanie zlodzenia w Zatoce Gdańskiej zachodzi w odwrotnej kolejności, niż rozprzestrzenianie się pierwszego lodu. Najpierw uwalnia się od lodu otwarta część zatoki i redy portów Gdańska i Gdyni. Następnie zanika lód aż do Rybitwiej Mielizny (przeciętnie ok. 10 marca). Po tym terminie zalega już tylko w północno-zachodniej części Zatoki Puckiej i koło Jastarni. Po rozpadzie lodu brzegowego w rejonie Swarzewa kra wypływa na Zatokę Pucką i czasem pod wpływem wiatrów zachodnich do północno-zachodnich przepływa koło Helu.

4.18

W Zatoce Pomorskiej sezon lodowy rozpoczyna się przeciętnie w połowie stycznia. Pierwszym lodem jest albo napływająca kra rzeczna ze Świny, albo początkowe postacie lodu. W wyniku ich zespajania się, u wybrzeży zatoki tworzy się skupisko krązków lodowych, przekształcających się w krę lub lód brzegowy. Na redzie portu Świnoujście przeważa kra. Maksymalna grubość lodu dochodzi do ok. 50 cm. Obecność kry na redzie stwarza możliwość powstawania spiętrzeń lodowych. Wysokość nadwodnych części nie przekracza zwykle 2 m, jeżeli powstały z dala od brzegów. Spiętrzenia na brzegach osiągają wysokości 2–3-krotnie większe. Powstają one na tym obszarze rzadziej niż w Zatoce Gdańskiej. Ustępowanie zlodzenia jest zależne od wiatrów i temperatur powietrza występujących pod koniec zimy. Najpierw uwalnia się od lodu otwarta część zatoki, a na końcu strefa brzegowa.

Zjawiska lodowe przy wybrzeżach morza otwartego występują rzadko. Najczęściej obserwowanymi formami lodowymi są tu początkowe postacie lodu oraz kra. Najrzadziej występuje lód w środkowej części wybrzeża oraz pod Krynicą Morską – przez parę dni w ciągu zimy. Podczas umiarkowanych i surowych zim liczba dni z lodem jest większa. Ustępowanie zlodzenia jest przeważnie związane z odpływem lodu od wybrzeży i przypada przeciętnie na koniec lutego i początek marca.

Częstość powstawania spiętrzeń lodowych na tym obszarze jest na ogół mała, jednak podczas zim surowych, kiedy w polskiej strefie przybrzeżnej występuje duża masa lodu dryfującego, powstają one w większej ilości. Osiągają zwykle wysokość kilku metrów. Największe uformowane na plażach mogą osiągać wysokość nawet 8 m. Formy te zanikają albo wskutek odpływu lodu od wybrzeży (spiętrzenia powstałe z dala od brzegu), albo wskutek topnienia lodu (spiętrzenia powstałe na plażach i mieliznach przybrzeżnych).

Obszar rzecznych ławic ujściowych występuje w Zatoce Gdańskiej pod Świbnem, przed głównym ujściem Wisły. Zlodzenie tego obszaru Zatoki Gdańskiej w decydującym stopniu zależy od hydrometeorologicznego ustroju Wisły. Pierwszy lód pojawia się przeciętnie 18 grudnia. Najpierw z prądem rzeki spływają początkowe postacie lodu, następnie kra. Dni z lodem jest średnio 61, w tym aż 43 z krą. Kra rzeczna w ciągu całego sezonu lodowego jest wynoszona

na zatokę, gdzie poddawana jest działaniu wiatrów. W zależności od ich prędkości, dryfuje albo w głąb zatoki, gdzie w kontakcie z cieplejszymi wodami topnieje, albo przy wiatrach doładowych gromadzi się u ujścia Wisły i zatrzymuje się na mieliznach. Pod działaniem prądu rzeki kra piętrzy się, tworząc zatory uniemożliwiające odpływ wód rzecznych. Zatory usuwa się przy użyciu lodołamaczy, chociaż często wezbrane wody rzeczne same przerywają zator.

Wpływ lodu na żeglugę

4.19

Warunki żeglugowe na południowym Bałtyku są korzystne. W otwartych obszarach w 75–90% wszystkich zim zjawiska lodowe nie występują. Wzdłuż polskich wybrzeży lód nie występuje w 50–75% wszystkich zim. Wokół Bornholmu liczba dni z lodem waha się w granicach 18–83. Żegluga jest utrudniona od połowy lutego do połowy marca. W tym czasie przejście przez cieśninę Bornholmsgat jest możliwe w asyście lodołamaczy.

Największe utrudnienia w żegludze występują w obszarze zalewów. Na Zalewie Wiślanym lód występuje średnio przez 98 dni, a podczas surowych zim nawet do 140 dni. Przez cały czas trwania zlodzenia żegluga na zalewie jest praktycznie przerwana.

Na Zatoce Puckiej włącznie z jej północno-zachodnią częścią (rejon Swarzewa) lód występuje średnio przez 63–72 dni, a podczas surowych zim przez 120–125 dni.

Na Zalewie Szczecińskim zlodzenie trwa średnio ok. 62 dni, a najdłużej 128 dni. W okresie zlodzenia lodołamacze utrzymują tor wodny Świnoujście – Szczecin w stanie żeglownym. Podczas ruszania łodów szczególnie niebezpieczny dla żeglugi jest odcinek prowadzący przez Zalew Szczeciński i Rostokę Odrzańską, ponieważ przemieszczające się pod działaniem wiatru pola lodowe mogą zepchnąć statek na mieliznę. Przechodzenie tą trasą bez asysty lodołamacza jest w tym okresie niewskazane.

Zatoka Pomorska ulega zlodzeniu w małym stopniu. Lód występuje tu średnio przez 16–31 dni. Jednak podczas umiarkowanych i surowych zim, z przewagą wiatrów północno-wschodnich, zatoka zapełnia się naniesioną krą, która łączy się, tworząc pola lodowe sięgające kilkunastu mil od brzegu i utrzymujące się przez ok. 64–108 dni. Lodołamacze w razie potrzeby utrzymują w stanie żeglownym podejściowe tory wodne w rejonie zatoki.

Na Zatoce Gdańskiej warunki żeglugi są podobne. Lód występuje tu średnio przez ok. 13–21 dni. W portach Gdańsk i Gdynia lód obserwowany jest średnio przez ok. 18–26 dni, a najdłużej przez 86–105 dni. Długotrwałe wiatry doładowe mogą napędzić do zatoki dryfujący lód z innych akwenów i wówczas może się on utrzymać w zatoce (szczególnie podczas surowych zim) przez ok. 87 dni. Maksymalne utrudnienia żeglugowe mogą trwać 10–20 dni.

W porcie Gdynia najdłuższy notowany okres utrudnień w żegludze wynosił 75 dni. Podejściowe tory wodne i akwatoria portowe są stale utrzymywane w stanie żeglownym przez lodołamacze i silne holowniki asystujące mniejszym statkom.

W obszarze wybrzeża otwartego morza podczas surowych zim utrudnienia w żegludze mogą wystąpić od grudnia do kwietnia, a niekiedy nawet przerwa w żegludze. Lód na tym obszarze występuje średnio

4. WARUNKI HYDROLOGICZNE

przez 10–15 dni, a najdłużej przez 90–98 dni. Poważnym utrudnieniem mogą być spiętrzenia lodowe powstałe na przybrzeżnych mieliznach. Częstość ich pojawiania się jest na ogół mała, jednak podczas surowych zim, kiedy występuje duża masa dryfującego lodu, mogą powstać w większej ilości.

W portach tego obszaru utrudnienia w żegludze mogą występować maksymalnie przez ok. 30–90 dni.

TABELA ZŁODZENIA

4.20

Terminy występowania zlodzenia w wybranych lokalizacjach polskiego wybrzeża przedstawia poniższa tabela.

WIELOLETNIA CHARAKTERYSTYKA ZŁODZENIA

Statystyki klimatyczne opracowano na podstawie danych z lat 1971 – 2000.

Lokalizacja	Liczba dni z lodem			Długość sezonu lodowego			Data wystąpienia pierwszego lodu		Data wystąpienia ostatniego lodu	
	Maks.	Śred.	Min.	Maks.	Śred.	Min.	Najwcześniej	Śred.	Najpóźniej	Śred.
Gdańsk	47	16	1	77	28	1	03.01	29.12	25.03	28.02
Ustka	56	18	0	84	38	0	23.11	04.01	21.03	10.02
Świnoujście	67	24	1	101	41	1	17.12	15.01	28.03	23.02

5. BRZEG I DNO MORSKIE

TYPY BRZEGU

5.01

Polski brzeg Bałtyku południowego na odcinku od wyspy Wolin do przylądka Rozewie należy do typu wyrównanego, abrazyjno-akumulacyjnego. Niskie brzegi przeplatają się z urwistymi (klifowymi). Materiał skalny wleczony wzdłuż brzegu zamknął dawne laguny i zatoki, odcinając mierzejami liczne w tej części jeziora przybrzeżne: Koprowo, Resko Przymorskie, Jamno, Bukowo, Kopań, Wicko, Gardno, Łebsko i Sarbsko. Odcinki klifowe zaznaczają się wyraźnie w rejonach: Międzyzdroje – Świątouś (ok. 13,2 km), Dziwnówek – Niechorze (18,1 km), Kołobrzeg – Sarbinowo (ok. 25,2 km), w pobliżu Jarosławca (ok. 1,9 km), Ustka – Rowy (ok. 11 km), oraz w okolicy Rozewia (Jastrzębia Góra – Rozewie – Cetniewo). Miejscami brzeg ulega szybkiemu niszczeniu i cofa się z prędkością 0,6-1,0 m rocznie.

Brzeg wydmy dominuje od Rowów do Jastrzębiej Góry. Najwyższe wydmy ukształtowały się na mierzejach odcinających od morza jeziora Gardno i Łebsko. Proces niszczenia brzegu dostarcza główną część materiału piaszczystego formującego plaże, budującego mierzeje i zmieniającego głębokości w strefie przybrzeżnej, w tym również na torach wodnych i podejściach do portów w tym rejonie.

5.02

Brzegi Zatoki Gdańskiej należą do kilku typów morfogenetycznych: zatokowego abrazyjno-akumulacyjnego (zachodnie brzegi zatoki od Rozewia do Gdańska), akumulacji aluwialno-morskiej (od Gdańska do Mierzei Wiślanej), wyrównanego akumulacyjnego (Mierzeja Wiślana) i wyrównanego abrazyjnego (od Mierzei Wiślanej do przylądka Taran). Brzegi Zatoki Puckiej są przeważnie abrazyjne. Ostańce wysoczyzn morenowych zaznaczają się urwistymi krawędziami kęp: Swarzewskiej, Puckiej, Oksywskiej i Redłowskiej. Między kępami w pradolinnych obniżeniach rzek Płutnicy i Redy teren jest torfiasty i bagnisty. Od Gdańska do właściwej Mierzei Wiślanej brzeg jest wyrównany, przecięty ujściami Wisły (Wisła Śmiała i Przekop Wisły). Brzegi typu „kosa” reprezentuje półwysp Hel, a „mierzeja” – Mierzeja Wiślana i tworząca się na wysokości Rewy mierzeja wybiegająca w głąb Zatoki Puckiej.

TOPOGRAFIA DŃA

5.03

Ukształtowanie dna w obrębie polskiego szelfu określa płytkorównia z płycznami i podwodnymi ławicami, stanowiącymi pozostałość po ściętych abrazyjnie kępach rozdzielonych pradolinami. Występują tu również lokalne pagórki typu moren czołowych i szerokie stopnie powierzchni dna pochodzenia abrazyjnego. Powierzchnie ławic Odrzanej i Słupskiej zaznaczają się na głębokościach odpowiednio: 10 m i 14–18 m. Wierzchołki ławic są wyrównane.

Obszary głębokorówni to: Rynna Słupska – obniżenie dna (maksymalna głębokość 94 m) między ławicą Słupską a Ławicą Środkową Południową; Głębia Gdańska – obszar z maksymalną głębokością 118 m otoczony izobatą 100 m.

W południkowym przedłużeniu wyspy Gotland zaznaczają się na powierzchni dna dwa wzniesienia tworzące próg Gotlandzki, przechodzący na południu w szeroki pomost sięgający do Rynny Słupskiej. Jego

grzbiet zaznacza się na głębokości 30–40 m i przedstawia równinę abrazyjno-akumulacyjną z drobnymi morenowymi pagórkami. Na głębokości do 20 m występują tu również małe ławice. Południowe zakończenie Ławicy Środkowej Południowej sięga w obszar polskiego szelfu.

5.04

Na powierzchni dna płytkorówni zaznaczają się podwodne terasy związane z dawnymi liniami brzegowymi. Poziomy teras przebiegają na głębokościach:

- w zatokowym ugięciu linii brzegu na wysokości Koszalina: 21,28, 36, 42, 51, 57 m;
- w północno-zachodniej części Ławicy Słupskiej: 19, 26, 32, 41,46, 52 m;
- na północnym zboczu Rynny Słupskiej: 39, 48, 58, 72–77 m (przypuszczalnie dwie terasy);
- na północ od Łeby: 18, 27, 33, 42, 47, 58–71 m;
- na północ od Karwi: 19, 26, 33, 42, 47, 64–71 m;
- na północny wschód od Władysławowa: 21,28, 34, 74, 80–81 m;
- na północ od Gdańska: 12(14) m, 27(28) m;
- w południowej części Skłonu Sambijskiego: 25/27, 34, 47, 58, 68, 80 m.

OSADY DENNE

5.05

Na obszarze polskiego szelfu występuje zróżnicowanie osadów dennych zarówno pod względem rozkładu przestrzennego, jak i różnorodności, szczególnie granulometrycznej. Można wyodrębnić następujące strefy sedymentacyjne:

1. Strefa przybrzeżnej akumulacji piasków (z reguły do izobaty 10 m), reprezentowana głównie przez piaski drobnoziarniste i średnioziarniste.
2. Strefa abrazyjna z osadami reliktowymi (od izobaty 10 m, a miejscami płycej – 5–8 m), zbudowana głównie z piasków gruboziarnistych, żwirów i głazów (czasem z piasków drobnoziarnistych).
3. Strefa oddalonej od brzegu akumulacji piasków zbudowana zwykle z piasków średnioziarnistych i drobnoziarnistych. Szerokość tej strefy zależy od kąta nachylenia dna morskiego (im łagodniej nachylone dno, tym większa jest szerokość strefy).
4. Strefa pozbawiona osadów lub uboga w osady, granicząca ze strefą oddalonej od brzegu akumulacji piasków np. na progu oddzielającym Głębię Gdańską od Głębi Gotlandzkiej oraz otoczenie Głębi Bornholmskiej. Na powierzchni dna albo pod cienką pokrywą osadów gruboziarnistych występują w tej strefie ropy lub gliny morenowe barwy brunatnej z odcieniem czerwonym.
5. Strefa mułów i szlamów (iłów) organicznych, granicząca z reguły ze strefą oddalonych od brzegów piasków. Muły i szlasy pokrywają dna głębi.

5.06

Nagromadzenie osadów dennych występuje w następujących typach genetycznych:

5. BRZEG I DNO MORSKIE

1. Typ lodowcowy (głazowiska zbudowane z materiału grubookruchowego, pola kamienisto-żwirowe) jest zlokalizowany w strefie przybrzeżnej na głębokości 0–15 m i na Ławicy Słupskiej.
2. Typ wodnolodowcowy (pola sandrowe żwirowo-piaszczyste) występuje na Ławicy Słupskiej z przyległym obszarem, na Ławicy Środkowej Południowej oraz w zatokowym ugięciu linii brzegowej na wysokości Koszalina.
3. Typ rezydualny (głazowiska i pola kamienisto-żwirowe) występuje na Ławicy Słupskiej, w zatokowym ugięciu linii brzegowej na wysokości Koszalina, na Spłyceniu Łeby i w Zatoce Gdańskiej.
4. Typ morski (materiał piaszczysto-żwirowy, rzadziej żwirowy) występuje w Zatoce Pomorskiej i w rejonie Władysławowa.

5.07

W Zatoce Gdańskiej przestrzenne rozmieszczenie typów osadów dennych zależy od różnych czynników. Od strony otwartego morza, na północ od Mierzei Helskiej, dominuje rola czynnika morskiego (falowanie i prądy), kontrolującego transport i odkładanie materiału osadowego. Z zachodu na wschód uwidacznia się wyraźny spadek grubości materiału osadowego w miarę, jak maleje zdolność transportowa prądu.

W wewnętrznej części zatoki w obrębie jej płytkorówni i skłonu, czynnik morski kontroluje procesy abrazji dennej oraz transport rumowiska w strefie przybrzeżnej z tendencją do strefowego, równoległego do linii brzegowej rozmieszczenia osadów. Czynnik rzeczny kontroluje transport i odkładanie materiału osadowego przynieszonego przez wody Wisły z tendencją do tworzenia stref sedymentacyjnych prostopadłych do linii brzegowej.

Rozmieszczenie typów powierzchniowych osadów dennych przedstawia się następująco:

1. Otoczaki i kamienie, a także głazy zajmują niewielką powierzchnię dna w sąsiedztwie klifowych odcinków brzegu.
2. Żwiry spotyka się tylko na niewielkich polach w pobliżu Cypla Orłowskiego.

3. Piaszki gruboziarniste występują wyłącznie na dnie płytkorówni, tworząc izolowane pola zlokalizowane w strefach przybrzeżnej i przykrawędziowej płytkorówni. W zasadzie nie występują poniżej izobaty 50 m.
4. Piaszki średnioziarniste zajmują znacznie większe obszary w postaci pól i płatów.
5. Piaszki drobnoziarniste zajmują największe obszary dna. Na północ od Mierzei Helskiej zalegają w obrębie izobat 40–70 m (na płytkorówni i skłonie Głębi Gdańskiej, a nieraz na obrzeżeniu jej skłonu). Tworzą również różnej wielkości pola w wewnętrznej, południowej części zatoki.
6. Aleuryty (mułki) gruboziarniste występują jako zwarte pasmo wokół brzegów zatoki na różnych głębokościach. We wschodniej części pokrywają dno płytkorówni po izobaty 45–50 m. Obrzeżają również dno Zatoki Puckiej. W południowej części Głębi Gdańskiej są widoczne dwie strefy równoległe do linii brzegowej: przy brzegu do izobaty 10–20 m (czasem 30 m) i w obrębie skłonu Głębi Gdańskiej. Obydwie strefy łączą się w sąsiedztwie Przekopu Wisły, tworząc pasmo prostopadłe do linii brzegowej, stanowiące podwodne przedłużenie osi koryta czynnej Wisły.
7. Iły gruboaleurytowe otaczają i częściowo pokrywają dno głębokorówni i zatoki, a pojedyncze płyty można również spotkać w obrębie płytkorówni. Zbliżają się one do brzegu na przedpolu wylotu Pradoliny Kaszubskiej pod Gdynią oraz nieco na wschód od podwodnego przedłużenia Przekopu Wisły. W pierwszym przypadku dochodzą do izobaty ok. 15 m, a w drugim 40 m.
8. Iły drobnoaleurytowe stanowią główny typ osadów dna Głębi Gdańskiej. Pokrywają również najgłębsze partie dna Zatoki Puckiej.
9. Iły pelitowe występują wyłącznie na Głębi Gdańskiej.
10. Gliny morenowe mogą odstaniać się na lokalnych wyniesieniach dna i w obrębie skłonu Głębi Gdańskiej.

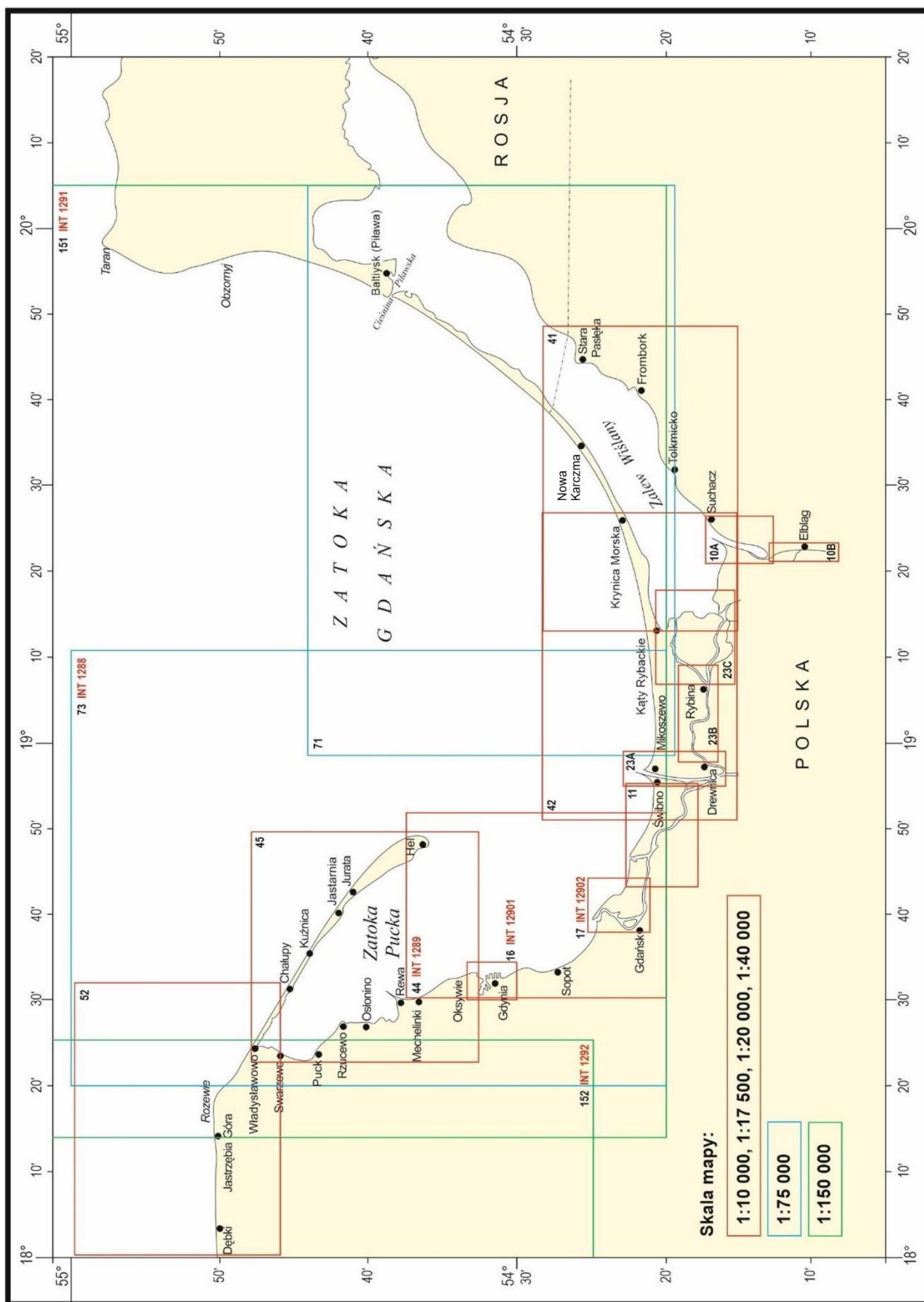
Miejsce na notatki użytkownika Locji

CZĘŚĆ TRZECIA
WYBRZEŻA I PORTY

Strona

6. ZATOKA GDAŃSKA.....	64
<i>Informacje ogólne (6.01 – 6.25).....</i>	<i>64</i>
<i>Od granicy państwowej do Wisły Śmiałej (6.26 – 6.49)</i>	<i>76</i>
<i>Zalew Wiślany (6.50 – 6.101).....</i>	<i>83</i>
<i>Od Wisły Śmiałej do Oksywi (6.102 – 6.161)</i>	<i>92</i>
<i>Zatoka Pucka (6.162 – 6.192)</i>	<i>111</i>
<i>Od Cypla Hel do Rozewia (6.193– 6.214).....</i>	<i>122</i>
7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANIC PAŃSTWA.....	127
<i>Od Rozewia do Jarosławca (7.01 – 7.62).....</i>	<i>127</i>
<i>Od Jarosławca do Cieśniny Dziwna (7.63 – 7.137).....</i>	<i>141</i>
<i>Zatoka Pomorska (7.138 – 7.176)</i>	<i>154</i>
8. ZALEW SZCZECIŃSKI.....	167
<i>Informacje ogólne (8.01 – 8.13).....</i>	<i>167</i>
<i>Port Szczecin z podejściem (8.14 – 8.43)</i>	<i>170</i>
<i>Roztoka Odrzańska (8.44 – 8.61).....</i>	<i>180</i>
<i>Jezioro Nowowarpieńskie (8.62 – 8.66)</i>	<i>184</i>
<i>Archipelag Starej Świny (8.67 – 8.73)</i>	<i>186</i>
<i>Cieśnina Dziwna z Zalewem Kamieńskim (8.74 – 8.92)</i>	<i>186</i>

6. ZATOKA GDAŃSKA



ZATOKA GDAŃSKA - POKRYCIE MAPAMI BHMW

6. ZATOKA GDAŃSKA

INFORMACJE OGÓLNE

Brzegi

6.01

Zatoka Gdańska o półkolistym kształcie wciną się w południowy brzeg Bałtyku między przylądkami Taran (54° 58,0' N 19° 59,0' E) a Rozewie (54° 50,0' N 18° 20,0' E). Szerokość wejścia wynosi 58 Mm, a głębokość wcięcia w ląd – 36 Mm. W południowo-wschodniej części zatoki, za Mierzeją Wiślaną, leży Zalew Wiślany, łączący się bezpośrednio z wodami zatoki przez Cieśninę Piławską. Północno-zachodnia część Zatoki Gdańskiej, ograniczona od północnego wschodu Mierzeją Helską, nosi nazwę Zatoki Puckiej.

Brzeg Półwyspu Sambijskiego, stromy, urwisty, miejscami zalesiony, stopniowo obniża się na południe w kierunku portu Bałtyjsk (Piława). Odcinek Mierzei Wiślanej między Cieśniną Piławską a Przekopem Wisły to łańcuch zalesionych wydmy. W rejonie delty Wisły brzeg jest niski, wydmy, zalesiony, poprzecinany ujściami rzeki Wisły o nazwach: Przekop Wisły i Wisła Śmiała. Na północ od Gdańska stopniowo podchodzą z głębi łądu łańcuchy zalesionych wzgórz, które w okolicy Orłowa opadają stromo do zatoki, tworząc aż do Kamiennej Góry urwisty brzeg klifowy.

Zachodni brzeg zatoki, na północ od Gdyni aż do nasady Mierzei Helskiej, tworzą klify ciągnące się wschodnimi krawędziami kęp: Oksywskiej, Puckiej i Swarzewskiej, poprzerywane odcinkami niskich torfiastych brzegów. Mierzeja Helska to długi (ok. 34 km) piaszczysty, zalesiony wał w przedłużeniu brzegów Kępy Swarzewskiej, wybiegający w kierunku południowo-wschodnim.

Poziom morza

6.02

Wahania poziomu morza w Zatoce Gdańskiej zależą od kierunku i siły wiatru i mogą dochodzić do 1,0 m. Silne wiatry odlądowe z sektora południowego powodują obniżenie, a wiatry z sektora północnego podnoszenie poziomu morza. Najniższe poziomy przy całym zachodnim wybrzeżu zatoki występują od maja do sierpnia, a najwyższe w grudniu i styczniu. Półkolisty kształt zatoki powoduje, że przy tym samym kierunku wiatru w różnych rejonach występują różne wartości poziomu morza. Największe falowanie wywołują silne wiatry z kierunków zachodnich przez północne do północnowschodnich, a przy cyplu Hel – również wiatry z kierunków południowo-wschodniego, południowego oraz południowo-zachodniego.

Prądy

6.03

Kierunek i prędkość prądów zależą w dużej mierze od kierunku i siły wiatru, a w rejonach ujść Wisły – od prądów w jej odnogach. Znaczną prędkość prądu obserwuje się na podejściu do portu Bałtyjsk (Piława), nieco słabszą w rejonie portu Gdańsk. Podczas pogody bezwietrznej występuje wzdłuż brzegów słaby prąd przybrzeżny o kierunku północno-zachodnim.

Głębokość i grunt

6.04

W północnej części zatoki głębokości dochodzą do ok. 100–108 m (Głębia Gdańska). Zmniejszają się one równomiernie ku brzegom tak, że rozkład izobat jest regularny, a ich przebieg w przybliżeniu równoległy do linii brzegowej. Izobata 50 m jest oddalona o 4–10 Mm od

brzegu, izobata 20 m o 1–3 Mm, a 10 m o ok. 5 kbl. Powyższe dane nie dotyczą sąsiedztwa przylądka Taran, podejścia do portów: Bałtyjsk (Piława), Gdańsk Port Północny, Gdańsk Nowy Port oraz Zatoki Puckiej i Mierzei Helskiej, gdzie występują liczne spłylenia. W rejonie Bałtyjska (Piławy), Gdańska Portu Północnego i Gdańska Nowego Portu izobata 20 m jest oddalona od brzegu o 3–6 Mm, a izobata 50 m – o ok. 9 Mm. Przy cyplu Hel głębokości 40 i 50 m podchodzą natomiast bezpośrednio do brzegu.

Grunt w zatoce między brzegiem a izobata 50 m to w większości glina, glina z piaskiem i il; w pobliżu brzegów przeważa piasek. Na zewnątrz izobaty 50 m zasadniczym rodzajem gruntu jest szara glina.

Zlodzenie

6.05

Łód w zatoce pojawia się w drugiej połowie listopada lub później i ustępuje w marcu. Najsilniejsze zlodzenie przypada na luty. Przeważającym rodzajem lodu jest kra. Najwcześniej pokrywa lodowa formuje się przy brzegach. Głównymi rejonami tworzenia się stałej, przybrzeżnej pokrywy lodowej są: Zatoka Pucka, ujście Wisły i Rynna Bałtyjska. Przybrzeżny lód stały rzadko kiedy sięga dalej w kierunku otwartego morza, jednak pola lodowe, utworzone z połamanej lub zwartej kry, mogą czasami utrudniać żeglugę. Wiatry południowe, południowo-zachodnie i północno-zachodnie szybko oczyszczają zatokę z dryfujących pól lodowych. Podczas wyjątkowo surowych zim, przy panujących tam wiatrach północnych, wschodnich i południowo-wschodnich, wędrujące pola lodowe utrudniają żeglugę statkom nieprzystosowanym do pływania w lodach.

Granica państwowa

6.06

Przedłużenie linii granicy państwowej polsko-rosyjskiej w stronę morza wyznacza nabieżnik świetlny krk. 136° 34'. Oznakowanie granicy na Zalewie Wiślanym ([6.57](#)).

Podejście

6.07

Dobre echa radarowe można uzyskać od przylądka Rozewie, cypla Hel i od wysokiego brzegu Półwyspu Sambijskiego.

6.08

Dobrymi dziennymi znakami orientacyjnymi są: wysoki brzeg przylądka Rozewie i urwisty brzeg na południe od przylądka Taran.

Żegluga w zatoce

6.09

Statki żeglugi międzynarodowej powinny poruszać się wyłącznie po wyznaczonych i oznakowanych trasach ([6.12](#); [6.13](#); [6.14](#)) oraz przestrzegać opracowanych dla nich instrukcji nawigacyjnych. Skracanie tras jest niedopuszczalne. Obowiązek i warunki korzystania z usług pilota przez statki na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego (DUM) w Gdyni określają Przepisy Portowe. Z pilotażu obowiązkowego na ww. obszarze zwalnia się jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej i SAR oraz jednostki pływające administracji morskiej. W pozostałych wypadkach zasady zwolnienia

6. ZATOKA GDAŃSKA

z obowiązkowego pilotażu określa odpowiednie Zarządzenie DUM w Gdyni.

System kontroli i nadzoru ruchu statków

6.10

W celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, sprawności ruchu morskiego oraz ochrony środowiska, powołana została służba kontroli ruchu statków (służba VTS), realizująca zadania w zakresie kontroli i monitorowania ruchu statków oraz przekazywania informacji, oferująca statkom w obszarze VTS serwis informacyjny, serwis organizacji ruchu i serwis asysty nawigacyjnej, działająca w oparciu o wytyczne Rezolucji A. 857(20) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Centrum VTS Zatoka Gdańska (VTS Gulf of Gdańsk),
ul. Polska 2, 81–339 Gdynia

- VHF kanały: 71,66, 16, 70
- Wzywać: VTS Zatoka
Tel.: +48 58 621 61 62;
+ 48 58 355 36 10–11;
Fax: +48 58 620 53 63, +48 58 620 53 28
Mob.: +48 601 991 331
E-mail: vtscentrum@umqdy.gov.pl
INMARSAT BGAN:
■ Tel/Fax: +870 772 265 042
- Czynne: H24

Obszar działania VTS ograniczony jest lądem i linią zgłoszeniową GDANREP, określoną współrzędnymi geograficznymi:

54° 45,00' N 18° 32,56' E
54° 45,00' N 19° 06,10' E
54° 36,20' N 19° 24,20' E
54° 27,49' N 19° 38,30' E

Obszar właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni wyznaczają polskie obszary morskie od wschodniej granicy Państwa do południka 16° 41' 56,70" E.

UWAGA:

- wszystkie statki w obszarze VTS zobowiązane są do stosowania się do Przepisów VTS;
- służba VTS zapewnia statkom serwis informacyjny, serwis asysty nawigacyjnej i serwis organizacji ruchu p. [6.11](#) i Sp. RN. Czas transmisji komunikatów stałego serwisu informacyjnego i prognoz pogody p. [6.11](#) i Sp. RN;
- językami pracy systemu VTS są język angielski i polski.

System meldowania

6.11

Obowiązkowy System Zgłaszania Statków Na Podejściach Do Portów Polskich Na Zatoce Gdańskiej – „GDANREP”

System „GDANREP” ustanowiony został rezolucją Międzynarodowej Organizacji Morskiej MSC.249(83) na podejściach do portów polskich na wodach Zatoki Gdańskiej, jako obowiązujący w obszarze VTS i przyjęty zgodnie z prawidem 11. rozdziału V Konwencji SOLAS przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Dotyczy:

1. **Statków awizowanych** – wszystkich statków pasażerskich, wszystkich statków zajętych

holowaniem i statków towarowych o pojemności brutto 150 i więcej.

2. **Statków szczególnych** – jakiegokolwiek z poniższych:

- przewożących towary niebezpieczne klasy I według kodeksu IMDG;
- przewożących niebezpieczne substancje ciekłe określone w rozdziale 17 Kodeksu IBC;
- przewożących gazy ciekłe określone w rozdziale 19 Kodeksu IGC;
- przewożące substancje zanieczyszczające luzem;
- przewożących powyżej 5000 ton paliwa okrętowego;
- wszystkich innych statków, które służba VTS uzna za niebezpieczne ze względu na szczególną naturę przewożonego ładunku.

3. **Statków stwarzających zagrożenie** – statek, który stanowi bezpośrednie i poważne zagrożenie bezpieczeństwa portu lub innych użytkowników wód obszaru VTS z powodu:

- bezpośredniego i poważnego ryzyka utraty pływerności, zatonięcia lub wejścia na mieliznę;
- ograniczonej zdolności manewrowej lub niesprawnego napędu lub urządzenia sterowego;
- doznania uszkodzeń, które spowodowały lub mogą spowodować niebezpieczne przegłębienie, zanurzenie lub przechył;
- przechyłu powyżej 5 stopni lub braku dodatniej stateczności;
- wysoko zasztatowanego ładunku pokładowego, który w niebezpieczny sposób ogranicza widoczność z miejsca sterowania statkiem;
- niesprawnych urządzeń nawigacyjnych;
- niesprawnego urządzenia kotwicznego i kotwic;
- spowodowania rozlewu lub stwarzania bezpośredniego ryzyka rozlewu substancji niebezpiecznych lub zanieczyszczających;
- spowodowania wydostawania się do atmosfery łatwopalnych lub trujących gazów lub oparów;
- wybuchu pożaru;
- przeładowania ponad dopuszczalną linię ładunkową.

Zgłoszenia powinny być dokonywane głosowo, drogą radiową na kanale roboczym VHF służby Centrum VTS „Zatoka Gdańska”. Z uwagi na poufność danych statek może zdecydować o tym, aby przekazać zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi tę część zgłoszenia, która określa informację o ładunku, za pomocą środków niewerbalnych przed wejściem w obszar działania systemu zgłoszeniowego (p. tabela meldunkowa w Sp. RN).

Inne Obowiązkowe Zgłoszenia Statków na Polskich Wodach Wewnętrznych na Zatoce Gdańskiej

Zgodnie z przepisami portowymi i przepisami VTS wszystkie statki znajdujące się na polskich wodach wewnętrznych na Zatoce Gdańskiej zobowiązane są do składania zgłoszeń (p. tabela meldunkowa w Sp. RN).

6. ZATOKA GDAŃSKA

Zgłoszenia powinny być dokonane głosowo, drogą radiową na kanale roboczym VHF służby ruchu właściwego Kapitanatu Portu lub odpowiednio służby VTS.

Z uwagi na poufność danych, statek może zdecydować o tym, aby przekazać zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi tę część zgłoszenia, która określa informację o ładunku, za pomocą środków niewerbalnych przed wejściem w obszar działania systemu zgłoszeniowego.

Obowiązki kapitanów statków:

1. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów VTS przez statek jest kapitan statku.
2. W zakresie zapobiegania zderzeniom w obszarze VTS zastosowanie mają przepisy MPZZM.
3. Kapitan każdego statku przebywającego w obszarze VTS jest zobowiązany do tego, aby jego statek był obsadzony wystarczającą załogą o odpowiednich kwalifikacjach, zgodnie z wymaganiami administracji bandery statku, stwierdzonymi w certyfikacie bezpiecznej obsługi (lub odpowiednio karcie bezpieczeństwa) tak, aby zapewnić:
 - bezpieczeństwo nawigacji statku, bezpieczeństwo postoju statku zacumowanego lub na kotwicy;
 - Z podporządkowanie się nakazom, ostrzeżeniom, instrukcjom i zaleceniom służby VTS;
 - zdolność reagowania na mogące zaistnieć niebezpieczeństwa i wypadki.
4. W celu zapobiegania powstaniu ryzyka zderzenia, służba VTS jest upoważniona do informowania i ostrzegania o powstałej sytuacji kolizyjnej lub nadmiernego zbliżenia, oraz zalecenia odpowiednich działań zapobiegawczych. Zalecenia takie mogą dotyczyć zmian kursu i/lub prędkości. Niezależnie od podanych informacji i zaleceń, odpowiedzialność za wykonanie skutecznego działania ciąży na kapitanie statku.
5. Zabrania się kapitanowi jakiegokolwiek statku uprawiania żeglugi w obszarze VTS, jeżeli jest on pod wpływem alkoholu, narkotyków lub innych substancji ograniczających sprawowanie osobistej kontroli nad bezpieczeństwem i ruchem statku.
6. Z chwilą opuszczenia przez statek obszaru VTS i wejścia w obszar redy lub portu stosuje się przepisy portowe.
7. Komunikacja ze służbą VTS odbywa się w języku angielskim. W przypadku braku możliwości porozumienia się w języku angielskim stosuje się język polski.
8. Jednostki pływające służb: Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Urzędu Morskiego, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Policji i Urzędu Celnego, podczas pełnienia obowiązków służbowych są zwolnione z przestrzegania niniejszych przepisów w takim zakresie, jaki jest niezbędny do wykonywania tych obowiązków. Służby te powinny każdorazowo powiadomić służbę VTS o zakresie ich zwolnień.

Zdolność żeglugowa i wyposażenie nawigacyjne:

1. Kapitan każdego statku awizowanego powinien upewnić się, że przed wejściem w obszar VTS jego statek posiada pod wszelkimi względami zdolność żeglugową na całą podróż morską, zaś

jego wyposażenie nawigacyjne jest w pełni sprawne, zgodne z wymogami państwa bandery statku oraz międzynarodowych lub polskich przepisów o bezpieczeństwie morskim.

2. Kapitan każdego statku w obszarze VTS zobowiązany jest zapewnić, aby jego statek miał bezpieczny zapas wody pod stępką w każdym momencie przebywania w obszarze VTS: będąc zarówno statkiem w drodze, na kotwicy lub zacumowanym.
3. Kapitan statku zobowiązany jest poinformować natychmiast służbę VTS, jeżeli statek jest niezdolny do bezpiecznej żeglugi, za pomocą własnego napędu.
4. Kapitan każdego statku nawigującego w obszarze VTS zobowiązany jest zapewnić, aby w czasie żeglugi kompetentny członek załogi wykonywał wydane przez niego polecenia manewrowe oraz aby automatyczne urządzenie sterowania nie było używane, jeśli nie znajduje się pod nadzorem kompetentnej osoby, i w każdej chwili bez zwłoki można było przejść na sterowanie ręczne.
5. Przed wejściem w obszar VTS kapitan każdego statku zobowiązany jest sprawdzić, czy główne, pomocnicze i awaryjne urządzenia sterowe są sprawne i odpowiadają wymogom administracji państwa bandery, oraz dokonać wpisu do dziennika okrętowego o wynikach takich prób.
6. Wszystkie statki zobowiązane zgodnie z Konwencją SOLAS 74 do posiadania statkowego urządzenia AIS, znajdujące się w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, powinny utrzymywać ten system w ciągłym działaniu, z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania IMO stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.
7. Informacja przekazywana przez statek za pośrednictwem AIS powinna być zgodna z wymaganiami IMO, pełna i aktualna.
8. W przypadku, gdy kapitan statku zdecyduje o wyłączeniu statkowego urządzenia AIS, zobowiązany jest natychmiast powiadomić o tym służbę VTS za pomocą dostępnych środków łączności, podając przyczynę wyłączenia.
9. Kapitan każdego statku awizowanego przed wejściem w obszar VTS powinien posiadać przygotowany właściwy Plan Podróży Statku w obszarze VTS, od linii zgłoszeniowej do nabrzeża i z powrotem, zwany dalej Planem Podróży VTS. Plan Podróży VTS powinien być kontynuacją i integralną częścią Planu Podróży Morskiej Statku oraz uwzględniać analizę potencjalnych zagrożeń nawigacyjnych i stosować się do:
 - Systemów Rozgraniczenia Ruchu Statków „Zatoka Gdańska”;
 - Systemu GDANREP;
 - Zaleceń na temat żeglugi na obszarze Zatoki Gdańskiej dla statków płynących do portów polskich;
 - Zasad zgłaszania statków do służby kontroli ruchu właściwego kapitanatu portu.
10. Plan Podróży VTS musi być ustnie zatwierdzony przez służbę VTS podczas meldunku wejścia w obszar VTS. Zatwierdzenie takie jest warunkiem udzielenia zezwolenia ruchu dla statku

6. ZATOKA GDAŃSKA

w obszarze VTS. Wykonanie zatwierdzonego Planu Podróży VTS powinno być ciągle monitorowane przez kapitana statku i służbę VTS.

Procedury łączności i nasłuchu, światła, znaki dzienne i sygnały dźwiękowe:

- Kanałem roboczym VTS jest kanał VHF 71, kanałem zapasowym kanał VHF 66.
- Procedury łączności i nasłuchu (p. Sp. RN).
- Światła, znaki i sygnały dźwiękowe statków, poduszkowców i wodnosamolotów w obszarze VTS powinny być zgodne z przepisami m.p.z.z.m. i wytycznymi Międzynarodowego Kodu Sygnałowego (MKS).
- Statki służby SAR podczas prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych mogą używać niebieskich światła błyskowych widocznych dookoła horyzontu.

Zasady ruchu statków w obszarze VTS

W obszarze VTS ustanowione są Systemy Rozgraniczenia Ruchu Statków „Zatoka Gdańska”, przyjęte zgodnie z prawidem 10. rozdziału V Konwencji SOLAS przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) (szczegóły p. Systemy rozgraniczenia ruchu [1.60](#), [6.12](#)).

Ograniczona widzialność:

1. W przypadku ograniczenia widzialności poniżej 0,5 Mm służba VTS nadaje ostrzeżenie o aktualnych warunkach widzialności, wymaga stosowania w obszarze VTS przez wszystkie statki postanowień prawideł 19 i 35 MPZZM i informuje o możliwości korzystania ze służby asysty nawigacyjnej;
2. Żaden statek zobowiązany zgodnie z Konwencją SOLAS 74 do posiadania radaru nie może nawigować w obszarze VTS w warunkach ograniczonej widzialności poniżej 0,5 Mm, jeśli nie posiada w pełni sprawnego radaru, chyba że uzyska zgodę służby VTS.

Statki szczególne i statki stwarzające zagrożenie:

1. Służba VTS jest upoważniona do zmiany organizacji ruchu lub zatrzymania ruchu statków szczególnych i statków stwarzających zagrożenie oraz skierowania tych statków na wyznaczone pozycje postoju lub kotwiczenia, w przypadku odmowy przyjęcia statków stwarzających zagrożenie przez port lub powstania warunków utrudniających bezpieczną nawigację. Warunki utrudniające bezpieczną nawigację oznaczają:
 - ograniczenie widzialności poniżej 0,5 Mm;
 - zagrożenie bezpieczeństwa statków lub obiektów portowych.
2. Kapitan każdego statku zobowiązany jest zgłosić natychmiast do służby VTS, zgodnie z informacją (p. tabela meldunkowa w Sp. RN.) wszystkie znane mu fakty, które mogą sprawić, że jego statek może zostać uznany za stwarzający zagrożenie;
3. Kapitan każdego statku, na którym doszło do wydostania się lub nieuniknione jest wydostanie się za burtę ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających w jakiegokolwiek formie lub opakowaniu, powinien:

- bezzwłocznie zgłosić ten fakt służbie VTS na kanale roboczym VTS lub wszelkimi innymi dostępnymi środkami komunikacji;
- natychmiast zatrzymać statek w bezpiecznej pozycji;
- do czasu podjęcia akcji walki z zanieczyszczeniem przez wyspecjalizowane służby, statek powinien zablokować wszelkimi dostępnymi środkami możliwość wydostania się substancji lub ładunków za burtę;
- Z podjąć działanie zgodnie z Okrętowym Planem Zapobiegania Rozlewom Olejowym lub Okrętowym Planem Zapobiegania Rozlewom Substancji Niebezpiecznych (jeśli posiada); wykorzystywać środki chemiczne za burtą statku jedynie po uzyskaniu wyraźnego pozwolenia udzielonego przez prowadzącego akcję walki z zanieczyszczeniem.

4. Zabrania się odgazowywania zbiornikowców, chemikaliowców i gazowców w obszarze VTS bez zgody służby VTS.

Kotwiczenie, pilotaż, zestawy holownicze w obszarze VTS:

1. Zabronione jest kotwiczenie statków awizowanych w miejscach innych niż wyznaczone kotwicowiska, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych w celu uniknięcia: zderzenia, wejścia na mieliznę, uszkodzenia innego statku, znaku nawigacyjnego, obiektu lądowego lub jakiegokolwiek innej instalacji morskiej lub przybrzeżnej.
2. W sytuacjach awaryjnych statek powinien zakotwiczyć w miarę możliwości z dala od systemów rozgraniczenia ruchu lub torów wodnych i jak najszybciej powiadomić o miejscu i przyczynie kotwiczenia służbę VTS, oraz wystawić właściwe światła i znaki nawigacyjne zgodnie z przepisami MPZZM. Po ustaniu przyczyny awaryjnego kotwiczenia statek powinien jak najszybciej opuścić miejsce awaryjnego kotwiczenia i powiadomić o tym fakcie służbę VTS.
3. Uzgadniając Plan Podróży VTS, o miejscu kotwiczenia informuje statek awizowany:
 - służba VTS – dla statków przybywających do portów Zatoki Gdańskiej;
 - służba ruchu kapitanatu portu – dla statków opuszczających porty Zatoki Gdańskiej.
4. Postanowienia ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do statków zajętych w obszarze VTS pracami hydrograficznymi, badawczymi, podwodnymi, hydrotechnicznymi, pogłębiarskimi, układaniem, obsługą lub podnoszeniem kabli, rurociągów lub oznakowania nawigacyjnego. Statki takie mogą po uzyskaniu zgody służby VTS na prowadzenie wyżej wymienionych prac pozostawać na kotwicy do zakończenia czynności związanych z tymi pracami. Służba VTS powinna być każdorazowo informowana przez takie statki o ich pozycji, pozycji kotwic i przebiegu prac aż do ich zakończenia.
5. Każdy statek awizowany oraz wymieniony w ust. 4 w przypadku kotwiczenia w obszarze VTS powinien:
 - powiadomić służbę VTS po rzuceniu kotwicy;
 - utrzymywać nasłuch na kanale roboczym VTS podczas pozostawania na kotwicy;
 - uzyskać zgodę służby VTS na odkotwiczenie i włączenie się do ruchu;

6. ZATOKA GDAŃSKA

- powiadomić służbę VTS w momencie odkotwiczenia.
- 6. Wszystkie statki zobowiązane do korzystania lub zamierzające skorzystać z usług pilota portowego powinny w chwili składania raportu na wejście w obszar VTS potwierdzić żądanie pilota do służby VTS.
- 7. Uzgadniając Plan Podróży VTS, służba VTS przekazuje statkom zdążającym do portów instrukcje o miejscu i czasie brania pilota portowego.
- 8. Przekazywanie kapitanowi statku znajdującego się w obszarze VTS jakichkolwiek instrukcji o zmianie czasu lub miejsca przekazania pilota może być dokonywane wyłącznie na kanale roboczym VTS, za pośrednictwem służby VTS. Powyższe nie dotyczy łączności związanej z przekazywaniem pilota na statek lub ze statku.
- 9. Szczegółowe warunki pilotażu portowego określają odrębne przepisy.
- 10. Służba VTS może nakazać statkowi korzystanie z usług pilota na obszarze VTS poza portami, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa, a w szczególności, gdy statek taki jest statkiem stwarzającym zagrożenie.
- 11. Statek korzystający z usług pilota pełnomorskiego powinien zgłosić ten fakt służbie VTS podczas składania meldunku przed wejściem w obszar VTS.
- 12. Kapitan statku korzystającego z usług pilota w obszarze VTS nie jest zwolniony od przestrzegania niniejszych przepisów VTS.
- 13. Jakiegokolwiek zespoły holownicze powinny otrzymać zgodę od służby VTS na wejście w obszar VTS, informując dodatkowo o typie jednostki holowanej, rodzaju i długości holu.
- 14. Jeśli właściwości zestawu holowniczego powodują jego ograniczoną zdolność manewrową, kapitan statku holowniczego powinien zgłosić ten fakt do służby VTS przy składaniu meldunku przed wejściem w obszar VTS.
- 15. Kapitan każdego statku holowniczego powinien zapewnić, aby w każdym momencie operacji holowania na burcie znajdowały się odpowiednie urządzenia i sprzęt holowniczy, celem bezpiecznego manewrowania, cumowania i odcumowania, biorąc pod uwagę właściwości manewrowe zestawu holowniczego i warunki pogodowe.
- 16. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem lub przekazaniem innemu holownikowi jest zabronione.

Zgłoszenie spodziewanego przybycia statku (ETA):

1. Armator, agent lub kapitan każdego statku awizowanego zmierzającego do portu w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni zobowiązany jest zgłosić do Centrum VTS informacje zgodnie z ust. 2 i ust. 3:
 - przynajmniej 24 godziny przed przybyciem (72 godziny dla zbiornikowców z ładunkami niebezpiecznymi lub nieodgazowanymi po ich przewozie, 48 godzin dla zbiornikowców odgazowanych), lub
 - najpóźniej w czasie, gdy statek opuszcza poprzedni port, jeśli podróż trwa mniej niż 24 godziny, lub

- jeśli port zawinięcia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży, tak szybko, jak tylko ta informacja jest dostępna.
- 2. Zgłoszenie spodziewanego przybycia statku (ETA) przekazywane zgodnie z ust. 1 powinno zawierać wszystkie informacje określone załącznikami: A, G, I, P, T, U, W, X zgodnie z tabelą kodu (p. Sp. RN), oraz powinno być przekazywane za pośrednictwem KPPK (platformy elektronicznej wchodzącej w skład Narodowego Systemu SafeSeaNet, zapewniająca możliwość wypełniania obowiązków sprawozdawczych przez statki drogą elektroniczną) lub w przypadku jego niedostępności pocztą elektroniczną, faksem lub telefonicznie.
- 3. Dla statku zobowiązanego zgodnie z Konwencją SOLAS do postanowień Kodeksu ISPS należy przekazać stosownie do ust. 1 dodatkowo informację w zakresie ochrony statku, za pośrednictwem KPPK lub w przypadku jego niedostępności pocztą elektroniczną, faksem lub telefonicznie.
- 4. Armator, agent lub kapitan statku awizowanego zobowiązany jest powiadomić służbę VTS w przypadku zmiany spodziewanego czasu przybycia statku o więcej niż 2 godziny lub odwołania wejścia statku do portu.
- 5. Dokonanie za pomocą KPPK zgłoszenia do Kapitanatu Portu w zakresie zgodnym z treścią ust. 1–3 spełnia powyższe wymogi.

Zgłoszenie towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających:

1. Armator, agent lub kapitan statku przewożącego towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, opuszczającego port położony w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, zobowiązany jest zgłosić do Centrum VTS informacje, o której mowa w ust. 3, najpóźniej w momencie wyjścia statku z portu.
2. Armator, agent lub kapitan statku przewożącego towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, zdążającego do portu lub kotwiczowiska położonego w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, przekazuje do Centrum VTS informacje, o których mowa w ust. 3, najpóźniej w chwili opuszczenia przez statek portu ładunku takich towarów.
3. Zgłoszenie towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających powinno zawierać wszystkie poniższe informacje:
 - dane ogólne:
 - dane identyfikacyjne statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, numer MMSI);
 - przynależność państwową statku;
 - nazwę portu przeznaczenia;
 - nazwę portu, w którym dokonano załadunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających;
 - i przewidywany czas wyjścia z portu wyjścia (ETD) i przewidywany czas przybycia do portu przeznaczenia (czas lokalny ETA);
 - plan zamierzonej trasy podróży;
 - liczbę wszystkich osób na pokładzie statku.
 - dane o towarach i armatorze:

6. ZATOKA GDAŃSKA

- prawidłową nazwę techniczną przewożonego towaru;
 - numer identyfikacji towaru UN (Organizacji Narodów Zjednoczonych), jeżeli istnieje;
 - klasę szkodliwości towaru określoną według klasyfikacji przyjętej przez IMO w Kodeksach: IMDG, IBC, IGC;
 - klasę statku określoną przez IMO według Kodeksu INF;
 - kategorię szkodliwości substancji określoną według załącznika II i III Konwencji MARPOL 1973/78;
 - ilość towarów i ich lokalizację na statku, a jeżeli towary te są przewożone w ładunkowych jednostkach transportowych – znaki identyfikacyjne tych opakowań;
 - oświadczenie, że statek posiada listę lub manifest, albo odpowiedni plan ładunkowy, określający szczegóły dotyczące ilości oraz lokalizacji na statku przewożonych towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających;
 - dane o armatorze i/lub o podmiocie eksploatującym statek, takie jak: jego nazwa, siedziba, adres, telefon, faks, e-mail;
 - adres podmiotu, pod którym można otrzymać bardziej szczegółowe informacje o statku i przewożonym ładunku.
4. Zgłoszenie towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających powinno być przekazywane za pośrednictwem KPPK lub w przypadku jego niedostępności pocztą elektroniczną, faksem lub telefonicznie.
5. Dyrektor Urzędu Morskiego może zwolnić statek z obowiązku każdorazowego zgłoszenia ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli odbywa on regularne rejsy na tej samej trasie pomiędzy portami leżącymi w polskich obszarach morskich i dla każdego rejsu informacja określona w ust. 3 jest dostępna niezwłocznie dla służby VTS na jej żądanie, 24 godziny na dobę.
6. Dokonanie za pomocą KPPK zgłoszenia do Kapitanatu Portu w zakresie zgodnym z treścią ust. 1 – 4 spełnia powyższe wymogi.
- Meldunki Ruchu Statków i Zezwolenia Ruchu:**
1. Wszystkie statki wchodzące w obszar VTS i znajdujące się w obszarze VTS zobowiązane są do składania stosownych meldunków zgodnie z tabelami systemu meldunkowego (p. Sp. RN).
2. W momencie wejścia z morza w obszar VTS kapitan każdego statku awizowanego zobowiązany jest złożyć zgodnie z systemem GDANREP meldunek (ŚP) do Centrum VTS oraz oświadczenie, że jego statek posiada zdolność żeglugową na całą podróż w obszarze VTS, jego wyposażenie nawigacyjne jest w pełni sprawne oraz Plan Podróży VTS został przygotowany zgodnie z zasadami (p. Zdolność żeglugowa i wyposażenie nawigacyjne). Następnie statek awizowany zobowiązany jest do składania meldunków pozycyjnych (PR). Pozycje punktów meldunkowych oraz kanały robocze VHF składania meldunków są określone na mapach morskich, zaś zmiany będą publikowane w „[Wiadomościach Żeglarskich](#)”.
3. Statek zgłoszony przed wejściem do portu za pomocą KPPK oraz posiadający urządzenie AIS (p. Zdolność żeglugowa i wyposażenie nawigacyjne) może, w momencie wejścia, dokonać skróconego meldunku, zawierającego nazwę statku, numer IMO, sygnał wywoławczy, pozycję statku, maksymalne zanurzenie, liczbę wszystkich osób na statku oraz obecność na pokładzie ładunków niebezpiecznych lub inne, wymaganych przez służbę VTS.
4. Statki awizowane zobowiązane są tuż po wyjściu z przystani lub portu innego niż Gdynia lub Gdańsk dokonać zgłoszenia do służby VTS, podając informacje zgodnie z tabelą meldunkową p. Sp. RN.
5. Niezależnie od obowiązku wymienionego w ust. 1–4, każdy statek zobowiązany jest przed wejściem w obszar portu i przed odcumowaniem od nabrzeża w porcie/odkotwiczeniem z kotwiczowiska portu złożyć meldunek do służby ruchu właściwego kapitanatu/bosmanatu portu i uzyskać zezwolenie ruchu zgodnie z przepisami portowymi.
6. Wszystkie statki nieawizowane wyposażone w urządzenia łączności VHF, zamierzające przeciąć tor kierunkowy lub wejść na tor kierunkowy Systemów Rozgraniczenia Ruchu, zobowiązane są do uzyskania zgody od operatora VTS na wykonanie takiego manewru.
7. Statki wymienione w ppkt. od 1 do 4 poniżej nie mogą wejść w obszar VTS ani opuścić miejsca zacumowania lub zakotwiczenia w obszarze VTS bez zezwolenia ruchu, wydanego przez służbę VTS. Są to:
- statki awizowane;
 - statki stwarzające zagrożenie;
 - statki obłożone zakazem wejścia do portów państw – stron Memorandum Paryskiego, decyzją organu inspekcji państwa portu;
 - statki, które nie otrzymały od kapitana portu zgody na wejście do portu, redę lub postoju na kotwiczowisku portu.
8. Bez zezwolenia ruchu służby VTS zabrania się wykonywania poniższych czynności specjalnych:
- bunkrowania statków lub zdawania nieczystości ze statków;
 - wywożenia i usuwania do morza urobku uzyskanego przy pogłębianiu akwenów;
 - zatapiania jakichkolwiek materiałów;
 - wydobywania mienia zatopionego lub pływającego;
 - eksploatacji zasobów mineralnych;
 - wystawiania lub zdejmowania jakichkolwiek znaków nawigacyjnych;
 - przeprowadzania prób statków;
 - opuszczania na wodę łodzi ze statków; przeprowadzania ćwiczeń ratowniczych i zwalczania rozlewów;
 - przeładunku towarów i przekazywania osób ze statków poza miejscami do tego wyznaczonymi;
 - organizowanie masowych imprez sportowych lub żeglarskich;
 - prac hydrotechnicznych;
 - budowy sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń;
 - prac pogłębiarskich;
 - prac hydrograficznych;
 - badań naukowych morza i dna morskiego; pletwonurkowania rekreacyjnego;

6. ZATOKA GDAŃSKA

- przeszukiwania wraków statków;
- prac podwodnych;
- kładzenia kabli, rurociągów;
- usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych.

9. Każdy statek lub w przypadku grupy statków statek koordynujący (lub odpowiednio brzegowy koordynator) przed podjęciem czynności wymienionych w pkt. 8 oraz po ich zakończeniu zobowiązany jest złożyć zgodnie z załącznikiem (p. Sp. RN) meldunek specjalny (SR) do Centrum VTS, podając swoją identyfikację oraz typ prac i miejsce ich wykonywania, oraz prowadzić ciągły nasłuch na kanale roboczym VTS podczas trwania tych czynności.
10. Zasady udzielania zezwoleń przez uprawnione organy na wykonywanie czynności specjalnych w pkt. 8 określają odrębne przepisy.
11. Wszystkie statki nieawizowane mogą uczestniczyć w dobrowolnym systemie meldunkowym, zgłaszając do Centrum VTS na kanale roboczym VTS:
 - nazwę, sygnał wywoławczy;
 - całkowitą ilość osób na burcie;
 - port przeznaczenia.

Okręty Marynarki Wojennej oraz jednostki pływające Straży Granicznej i Policji nie są zobowiązane do podawania meldunków zawierających szczegółowe informacje o jednostce, a jedynie jej przynależność i identyfikację ułatwiającą służbie VTS wywołanie dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w obszarze systemu VTS. Jeśli taki okręt lub jednostka pływająca nie może nawiązać łączności ze służbą VTS na kanale roboczym VTS ze względu na charakter wykonywanego zadania, informacje powyższe może przekazać oficer operacyjny odpowiedniej służby.

Procedury i meldunki awaryjne

Przepisy niniejszego podrozdziału mają zastosowanie do wszystkich statków w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, z wyłączeniem obszarów portów morskich.

1. W obszarze powyższym służba VTS pełni serwis asysty morskiej zgodnie z wytycznymi Rezolucji IMG A.950(23), w tym również – zgodnie z odrębnymi przepisami – serwis związany z realizacją zadań mających na celu udzielenie statkom miejsca schronienia.
2. Kapitan każdego statku powinien niezwłocznie poinformować dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni za pośrednictwem służby VTS o jakimkolwiek zdarzeniu lub wypadku, który może mieć wpływ na bezpieczeństwo życia ludzkiego, bezpieczeństwo i ochronę żeglugi, ochronę środowiska lub organizację ruchu morskiego.

W szczególności kapitan każdego statku, który:

- doznał zagrożenia bezpieczeństwa ochrony statku lub na którym doszło do ataku terrorystycznego, piractwa, ciężkiego naruszenia prawa;
- doznał kolizji z innym statkiem, obiektem lądowym lub oznakowaniem nawigacyjnym;
- wszedł na mieliznę lub dotknął dna morskiego;
- doznał awarii lub uszkodzeń, które spowodowały lub mogą spowodować, że

będzie statkiem stwarzającym zagrożenie w znaczeniu niniejszych przepisów;

- utracił za burtą ładunki niebezpieczne w opakowaniach, włącznie z ładunkowymi jednostkami transportowymi zawierającymi ładunki niebezpieczne, lub gdy taka utrata jest nieunikniona;
- dokonał rozlewu oleju (Załącznik I MARPOL 73/78) lub szkodliwych substancji przewożonych luzem (Załącznik II MARPOL 73/78), oraz gdy rozlew taki jest nieunikniony;
- dokonał uwolnienia za burtę substancji szkodliwych w opakowaniach, włącznie z ładunkowymi jednostkami transportowymi zawierającymi substancje, które według Kodeksu IMDG są szkodliwe dla środowiska morskiego (Załącznik III MARPOL 73/78), lub uwolnienie takie jest nieuniknione;
- zauważył plamę materiałów zanieczyszczających lub dryfujące na morzu kontenery, lub opakowania, powinien tak szybko, jak to jest możliwe poinformować służbę VTS na kanale roboczym VTS lub w jakikolwiek inny sposób o wyżej wymienionym zdarzeniu, podając informacje zgodnie z postanowieniami rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej A. 851(20).

3. W przypadku zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, z wyłączeniem portów morskich, służba VTS może na polecenie DUM w Gdyni przekazać kapitanowi statku stwarzającemu takie zagrożenie nakaz, zawierający:

- opuszczenie polskich obszarów morskich przez statek;
- ograniczenie ruchu statku lub skierowanie go na określony kurs – niniejsze wymaganie nie wpływa na odpowiedzialność kapitana za bezpieczną nawigację statku;
- przeholowanie, ratowanie statku lub przeprowadzenie niezbędnych napraw;
- przejście do miejsca schronienia;
- wyładowanie we wskazanym miejscu substancji zanieczyszczających.

4. Operator, armator, kapitan statku i właściciel niebezpiecznych lub zanieczyszczających ładunków przewożących na statku zobowiązuje się pozostawać w kontakcie ze służbą VTS na jej żądanie, w celu zminimalizowania konsekwencji wypadku lub katastrofy na morzu.
5. Armator każdego statku pasażerskiego w razie jakiegokolwiek wypadku lub zagrożenia pasażerów zobowiązany jest niezwłocznie przekazać służbie VTS na jej żądanie informacje objęte rejestracją w systemie rejestracji pasażerów należącym do takiego armatora.
6. Każda osoba prowadząca lub koordynująca akcję poszukiwania i ratownictwa zobowiązana jest niezwłocznie poinformować Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni za pośrednictwem służby VTS o jakimkolwiek wypadku związanym z zagrożeniem

6. ZATOKA GDAŃSKA

- lub utratą życia ludzkiego, a następnie składać stosowne raporty sytuacyjne o zdarzeniu aż do zakończenia akcji.
7. Każda osoba prowadząca lub koordynująca akcję zwalczania rozlewów olejowych lub substancji zanieczyszczających zobowiązana jest niezwłocznie poinformować Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni za pośrednictwem służby VTS o szczegółach takiego zdarzenia, a następnie składać stosowne raporty sytuacyjne aż do zakończenia akcji.
 8. W przypadku, gdy doznane uszkodzenia lub awaria statku mają lub mogą mieć wpływ na zdolność żeglugową, kapitan takiego statku nie może podejmować dalszej żeglugi bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, z wyjątkiem opuszczenia systemów rozgraniczenia ruchu oraz zakotwiczenia dla zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i statku.
 9. Kapitan statku, który doznał awarii, powinien podporządkować się instrukcjom służby VTS co do kursów nad dnem, prędkości nad dnem, tras przebiegu, miejsca postoju lub kotwiczenia oraz wszelkich dodatkowych poleceń określonych szczególnymi okolicznościami wydarzenia.
 10. W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statku kapitan powinien skierować statek, jeżeli jest to możliwe, poza tor wodny na płytszą wodę.
 11. Kapitan statku, który utracił za burtą statku kotwicę, łańcuch kotwiczny, linę stalową, śrubę okrętową lub jakiegokolwiek przedmiot o wymiarach lub charakterystyce mogącej mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu i kotwiczenia statków, powinien podać do służby VTS: pozycję utraconego przedmiotu i jego charakterystykę. Przedmioty powyższe powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły.
 12. Kapitan każdego statku powinien bezzwłocznie zgłaszać służbie VTS wszelkie stwierdzone lub zaobserwowane awarie lub defekty oznakowania nawigacyjnego na obszarze VTS, oraz wszelkie zaobserwowane niebezpieczeństwa nawigacyjne, jak: dryfujący łód, wraki lub inne obiekty; silne oblodzenia statku, wiatr o sile 10 w skali Beauforta i większej, nieobjęty ostrzeżeniem, lub widzialność ograniczoną poniżej 0,5 Mm, nieogłoszoną w serwisie VTS.

Serwis informacyjny, asysty nawigacyjnej, organizacji ruchu

A. Serwis informacyjny jest to usługa świadczona przez służbę VTS w celu zapewnienia, by istotna informacja była dostępna na czas dla użytkowników systemu i posłużyła do wspomagania procesu decyzyjnego na burcie statku w zakresie bezpieczeństwa żeglugi w obszarze VTS.

1. Informacja udostępniona w serwisie informacyjnym może dotyczyć w szczególności:
 - pozycji, zamiarów, manewrów, identyfikacji statków;
 - obszaru zagęszczenia ruchu statków;
 - ruchu statków stwarzających zagrożenie i ograniczonych swym zanurzeniem;
 - zalecanej trasy przejścia oraz statusu akwenów okresowo zamykanych dla żeglugi i rybołówstwa;
 - miejsc i akwenów, na których prowadzone są prace mające wpływ na bezpieczeństwo nawigacji;

- zamknięcia akwenów i portów; bezpieczeństwa i ochrony żeglugi;
 - ostrzeżeń nawigacyjnych;
 - stanu oznakowania nawigacyjnego i radionawigacyjnego;
 - prognoz pogodowych, warunków rzeczywistych i ostrzeżeń hydrometeorologicznych;
 - warunków lodowych;
 - wstrzymania serwisu pilotażu lub serwisu VTS;
 - zmian i uzupełnień w serwisach świadczonych przez VTS.
2. Serwis informacyjny świadczony jest przez służbę VTS na kanale roboczym VTS lub na zapasowym kanale VTS, po zapowiedzi na kanale roboczym.
 3. Cząsy transmisji komunikatów stałego serwisu informacyjnego: ostrzeżeń nawigacyjnych i prognoz pogody, dostępne są w publikacjach nautycznych. Pozostałe informacje serwisu informacyjnego przekazywane przez służbę VTS w zależności od sytuacji nawigacyjnej w obszarze VTS oraz na żądanie użytkowników.
 4. Transmisje informacji są poprzedzone zapowiedzią na kanale 16 VHF z podaniem kanału roboczego, na którym będą przekazywane. Wszystkie statki nawigujące w obszarze systemu powinny słuchać zapowiedzianych transmisji.

B. Serwis asysty nawigacyjnej jest to usługa doradztwa świadczona przez służbę VTS w celu wspomagania procesu decyzyjnego na statku w zakresie bezpieczeństwa żeglugi w obszarze VTS i kontroli efektów wykonania podjętych na statku decyzji.

1. Asysta nawigacyjna udzielana jest za pośrednictwem łączności VHF na podstawie informacji radarowej w sytuacji, gdy:
 - służba VTS uzna ją za konieczną dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska w obszarze VTS;
 - na żądanie kapitana statku awizowanego w przypadku szczególnie złych warunków pogodowych, ograniczonej widzialności, zmian w serwisie pilotażu;
 - na żądanie kapitana każdego statku w przypadku niebezpieczeństwa grożącego statkowi.
2. Asysta nawigacyjna będzie udzielana statkom tylko wtedy, jeśli statek został jednoznacznie zidentyfikowany na ekranie radarowym VTS i ciągłość śledzenia zidentyfikowanego w ten sposób statku jest zachowana podczas całego procesu asysty nawigacyjnej.
3. Zapewnienie asysty nawigacyjnej dla statku nie jest usługą pilotażu i nie zwalnia kapitana od osobistej odpowiedzialności za prowadzenie bezpiecznej nawigacji jego statku.
4. Początek i koniec asysty nawigacyjnej powinien być wyraźnie ogłoszony na kanale łączności, na którym jest udzielana przez statek żądający asysty lub służbę VTS, i potwierdzony przez drugą z tych stron.
5. Informacja nawigacyjna udzielana dla statku podczas asysty nawigacyjnej przez służbę VTS może dotyczyć:
 - kursu nad dnem i prędkości nad dnem statku;
 - pozycji w stosunku do linii rozgraniczającej lub strefy rozgraniczającej systemu rozgraniczenia ruchu, w stosunku do zalecanej trasy lub stałych punktów nawigacyjnych;

6. ZATOKA GDAŃSKA

- pozycji, zamiarów i identyfikacji innych statków w pobliżu;
 - ostrzeżeń dla pojedynczych statków w przedmiocie ich niebezpiecznych parametrów ruchu.
6. Kapitan każdego statku, po odebraniu informacji lub ostrzeżenia dotyczącego parametrów ruchu statku, powinien niezwłocznie porównać kurs, prędkość i pozycję swego statku z odebranymi w informacji lub ostrzeżeniu.
 7. Asysta nawigacyjna udzielana przez służbę VTS jest bezpłatna.

C. Serwis organizacji ruchu jest to usługa świadczona przez służbę VTS w celu zapobieżenia sytuacjom nadmiernego zagęszczenia ruchu morskiego oraz w celu zapewnienia bezpiecznego i efektywnego ruchu statków w obszarze VTS.

1. Przekazywanie jakichkolwiek instrukcji dotyczących organizacji ruchu statków awizowanych w obszarze VTS dozwolone jest jedynie na kanale roboczym VTS, za pośrednictwem służby VTS.
2. Kapitan każdego statku awizowanego w obszarze VTS zobowiązany jest wykonać instrukcje organizacji ruchu dla jego statku, otrzymane od służby VTS. Instrukcje takie będą wskazywały wyniki działań, jakie statek powinien podjąć, pozostawiając decyzję co do sposobu ich wykonania kapitanowi statku. Instrukcje takie mogą zawierać polecenia ograniczenia prędkości statku w celu osiągnięcia wyznaczonych punktów drogi na określony czas, jak i mogą dotyczyć ograniczeń w wyprzedzaniu określonych statków oraz zezwoleń na włączenie się do ruchu.
3. Serwis organizacji ruchu opiera się na wcześniejszym planowaniu ruchu statków awizowanych, w oparciu o:
 - obowiązkowy system meldunkowy statków na liniach i w punktach zgłoszeniowych;
 - obowiązkowe zgłoszenie statku (ETA) i zgłoszenie spodziewanego czasu wyjścia statku (ETD);
 - przydział trasy ruchu w obszarze VTS, którą statek powinien podążać;
 - przydział miejsca kotwice lub postoju;
 - system zezwoleń włączenia się do ruchu.

Ochrona portów i żegluga:

1. Służba VTS pełni w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni rolę Regionalnego Punktu Kontaktowego w rozumieniu postanowień Kodeksu ISPS, wykonując następujące zadania:
 - przyjmowanie zgłoszeń wstępnych w zakresie informacji o ochronie statków zgodnie ze Zgłoszeniem spodziewanego przybycia statku (ETA);
 - informowanie statków o aktualnym poziomie ochrony w obiektach portowych;
 - informowanie o sposobach kontaktowania się z oficerami ochrony w obiektach portowych;
 - udzielania statkom porad w zakresie ochrony.
2. Statek w chwili składania meldunku wejścia w obszar VTS powinien poinformować służbę VTS o aktualnym poziomie ochrony statku oraz

otrzymać informację o aktualnym poziomie ochrony obiektu portowego, do którego zmierza.

3. Jeżeli poziom ochrony statku jest niższy niż poziom ochrony obiektu portowego, to statek powinien dostosować swój poziom ochrony obowiązującego w obiekcie portowym.
4. (wykreślony)
5. Armator statku, którego statek doznał zagrożenia bezpieczeństwa ochrony w obszarze, o którym mowa w ust. 1, zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić służbę VTS, podając wszystkie okoliczności takiego zdarzenia, a następnie powinien pozostawać w kontakcie ze służbą VTS na jej żądanie.

Działania w przypadku szczególnie złych warunków pogodowych:

1. Służba VTS może udzielić statkowi pozwolenia na kotwiczenie w celu schronienia na obszarze VTS, w przypadku zaistnienia szczególnie złych warunków pogodowych, mogących mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo żegluga statku.
2. eśli Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni uzna, że w przypadku szczególnie złych warunków pogodowych lub stanu morza statek może powodować poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego lub zanieczyszczenia obszarów żeglugowych lub strefy brzegowej, to może za pośrednictwem służby VTS:
 - powiadomić kapitana statku, znajdującego się w danym rejonie portu oraz zamierzającego wejść lub wyjść z tego portu, o stanie morza i warunkach pogodowych oraz, jeśli to potrzebne i możliwe, o zagrożeniach, jakie one mogą nieść dla statku, ładunku, załogi i pasażerów;
 - nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie, może podjąć wszelkie inne stosowne środki, łącznie z zaleceniem lub zakazem wejścia w obszar VTS, wydanym dla poszczególnego statku lub statków w ogóle, do czasu, gdy zostanie ustalone, że nie istnieje już ryzyko dla życia ludzkiego lub środowiska.
3. Kapitan statku powinien poinformować armatora o odpowiednich środkach lub zaleceniach, o których mowa w ust. 2. Nie wpływają one jednak na decyzję kapitana opartą na jego profesjonalnym osądzie odpowiednio do postanowień Konwencji SOLAS 74. W przypadku, gdy decyzja podjęta przez kapitana statku nie jest zgodna ze środkami, o których mowa w ust. 2, informuje on o swej decyzji służbę VTS.
4. Odpowiednie działania lub zalecenia, o których mowa w ust. 2, będą oparte na stanie morza i prognozach pogody dostarczanych przez wykwalifikowaną służbę informacji meteorologicznej.
5. Kapitanowie statków zobowiązani są przed rozpoczęciem żegluga w obszarze VTS zapoznać się z aktualnymi warunkami pogodowymi i aktualną oraz przewidywaną na najbliższy okres czasu prognozą meteorologiczną, ogłoszoną w komunikatach radiowych.
6. Kapitanowie statków wymienionych w ust. 5 podejmują decyzję o rozpoczęciu żegluga

6. ZATOKA GDAŃSKA

w obszarze VTS na podstawie warunków wymienionych w posiadanych dokumentach bezpieczeństwa statków i warunków pogodowych.

Systemy rozgraniczenia ruchu

6.12

SYSTEM ROZGRANICZENIA RUCHU (TSS) „WSCHÓD” składa się z:

1. dwóch torów kierunkowych o szerokości 1 Mm każdy;
2. jednej środkowej strefy rozgraniczenia ruchu o szerokości 0,5 Mm podzielonej na dwie części: północno-wschodnią i południowo-zachodnią;
3. jednej linii rozgraniczającej, łączącej dwie części środkowej strefy rozgraniczenia ruchu.

Rzeczywistymi kierunkami żeglugi są:

1. tor w kierunku portu, 163° od granicy systemu na otwartym morzu do punktu zwrotu wyznaczonego poprzez pławę świetlną „ZN”, następnie 206° do południowej granicy systemu, wyznaczonej poprzez pławę świetlną „ZS” na północny wschód od pozycji brania pilota do Gdańska Portu Północnego.
2. tor w kierunku otwartego morza, 026° aż do punktu zwrotu wyznaczonego poprzez pławę świetlną „ZN”; następnie 343° do granicy systemu na otwartym morzu.

SYSTEM ROZGRANICZENIA RUCHU (TSS) „ZACHÓD” składa się z:

1. dwóch torów kierunkowych o szerokości 0,75M (północno-wschodnia część TSS), rozdzielonych linią rozgraniczenia ruchu;
2. dwóch torów kierunkowych o szerokości 0,5 M rozdzielonych linią rozgraniczenia ruchu i podzielonych na dwie części (południowo-zachodnią i zachodnią);
3. jednego obszaru zwiększonej uwagi;
4. jednej przyległej strefy ruchu przybrzeżnego.

Rzeczywistymi kierunkami żeglugi są:

1. tor w kierunku portu, 205° od granicy systemu na otwartym morzu do punktu zwrotu wyznaczonego przez pławę świetlną „HEL” (północno-wschodnia część TSS), następnie 221° aż do punktu zwrotu przy pławie świetlnej „GN” w obszarze zwiększonej uwagi, a z tej pozycji:
 - 221° do południowo-zachodniej granicy systemu oznaczonej pławą świetlną „NP” na północny wschód od pozycji brania pilota do portu Gdańsk Nowy Port; lub
 - 272° do zachodniej granicy systemu oznaczonej pławą świetlną „GD” na wschód od pozycji brania pilota do portu Gdynia.
2. tor w kierunku otwartego morza, 041° (południowo-zachodnia część TSS dla statków opuszczających Gdańsk Nowy Port) lub 092° (zachodnia część TSS dla statków opuszczających port Gdynia) do punktu zwrotu oznaczonego pławą świetlną „GN” w obszarze zwiększonej uwagi, następnie 041° aż do punktu zwrotu przy pławie świetlnej „HEL”, następnie 025° do granicy systemu na otwartym morzu.

Uwaga. Statki zbliżające się do obszaru zwiększonej uwagi (okolice pławy świetlnej „GN” p. mapy) i płynące wewnątrz tego obszaru powinny zachowywać szczególną

ostrożność, nawigować zgodnie z zalecanym kierunkiem ruchu.

Uwagi dotyczące zasad ruchu w obszarze VTS:

1. Statki na próbach morskich w obszarze VTS powinny unikać wchodzenia w systemy rozgraniczenia ruchu i manewrować w miejscu wskazanym przez służbę VTS.
2. Statki zajęte połowem nie powinny przeszkadzać przejściu jakiegokolwiek statkowi idącego torem kierunkowym systemu rozgraniczenia ruchu. Statkom zabrania się rozkładania narzędzi połowowych w granicach systemów rozgraniczenia ruchu i w odległości mniejszej niż 150 m od granic systemów rozgraniczenia ruchu, torów wodnych, redy lub kotwicznika. Wszelkie narzędzia połowowe rozkładane w obszarze VTS muszą być oznaczone w sposób odpowiadający odrębnym przepisom.
3. Statek o ograniczonej zdolności manewrowej, gdy zajęty jest w obrębie systemów rozgraniczenia ruchu pracami hydrograficznymi, badawczymi, podwodnymi, hydrotechnicznymi, pogłębiarskimi, układaniem, obsługą lub podnoszeniem kabli, rurociągów lub oznakowania nawigacyjnego, jest zwolniony od przestrzegania powyższych przepisów ruchu w takim stopniu, w jakim to jest konieczne dla wykonywania tych czynności. Statek taki zobowiązany jest do składania dodatkowo odpowiednich meldunków specjalnych (SR) zgodnie z tabelą meldunkową (p. Sp. RN).
4. Jakiegokolwiek operacje związane z lądowaniem, manewrowaniem lub startem wodnosamolotów w obszarze VTS mogą odbywać się tylko po uprzednim zezwoleniu ruchu, wydanym przez służbę VTS.
5. Zabrania się jakimkolwiek statkom wchodzić w strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa.
6. Okresy zamknięcia stref zamykanych dla żeglugi i rybołówstwa ogłasza się w Ostrzeżeniach Nawigacyjnych, nadawanych w serwisie informacyjnym VTS oraz na żądanie użytkowników.
7. Granice stref okresowo zamykanych dla żeglugi i rybołówstwa są naniesione na mapach oraz publikowane w „Wiadomościach Żeglarskich”.
8. Niezależnie od powyższych przepisów, w przypadku wystąpienia poważnego wypadku morskiego lub zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, bezpieczeństwa życia na morzu lub ochrony środowiska, służba VTS może czasowo zmienić organizację ruchu określoną w niniejszych przepisach oraz ogłosić dowolną strefę w obszarze VTS jako Strefę Wyłączoną dla Żeglugi.
9. Każdy statek, który w czasie ogłoszenia Strefy Wyłączonej dla Żeglugi znajdował się w niej i nie jest zaangażowany w akcję związaną z wypadkiem, zobowiązany jest niezwłocznie opuścić Strefę Wyłączoną dla Żeglugi na żądanie służby VTS.
10. Wyłączenie akwenu dla żeglugi statków odbywa się poprzez ogłoszenie przez służbę VTS na kanale roboczym VTS i jeżeli nie ogłoszono granic czasowych, obowiązuje aż do odwołania.

6. ZATOKA GDAŃSKA

Strefa ruchu przybrzeżnego

6.13

Strefa ruchu przybrzeżnego (p. mapy) jest ustanowiona na wodach pomiędzy wewnętrzną granicą północno-wschodniej i zachodniej części systemu ograniczenia ruchu „ZACHÓD” i przyległym brzegiem polskim i ograniczona:

- 1) od północy linią łączącą pozycje geograficzne:
54° 40,32' N 018° 55,84' E
54° 40,32' N 018° 44,85' E
- 2) od zachodu linią łączącą pozycje geograficzne:
54° 32,54' N 018° 41,13' E
54° 41,66' N 018° 41,13' E

Ze strefy ruchu przybrzeżnego mogą korzystać: statki żaglowe, statki zajęte połowem, statki w drodze do lub z portu lub kotwiczowiska w granicach strefy ruchu przybrzeżnego oraz statki o długości mniejszej niż 20 metrów.

Tory kierunkowe i zalecane kursy

6.14

Statki w żegludze międzynarodowej płynące z Gdyni (port, reda) do Gdańska Nowego Portu (port, reda) lub w kierunku przeciwnym powinny podążać zalecaną trasą przepływu 343°–163°, ustanowioną pomiędzy pławami świetlnymi „GD” i „NP”, lub płynąć właściwymi torami kierunkowymi pomiędzy pławami świetlnymi „GD”, „GN” i „NP”.

Statki w żegludze międzynarodowej płynące z Gdańska Portu Północnego do Gdańska Nowego Portu (port, reda) lub do Gdyni (port, reda) powinny, po zdaniu pilota przy pławie świetlnej „PP”, płynąć w kierunku północnym. Po minięciu kotwiczowiska nr 5 dla zbiornikowców, powinny wykonać zwrot na kurs 314° i sterować w kierunku pławy świetlnej „GN”, wystawionej w obszarze zwiększonej uwagi, wykonać zwrot przy tej pławie i dalej podążać właściwym torem kierunkowym.

Statki w żegludze międzynarodowej płynące z Gdańska Nowego Portu (port, reda) lub z Gdyni (port, reda) do Gdańska Portu Północnego powinny podążać właściwym torem kierunkowym do obszaru zwiększonej uwagi, ustanowionego wokół pławy świetlnej „GN”, po czym wykonać zwrot na kurs 134° i podążać zalecaną trasą przepływu w kierunku pławy świetlnej „ZS”. Po minięciu kotwiczowiska nr 5 dla zbiornikowców powinny one zmienić kurs na południe w kierunku pozycji brania pilota, oznaczonej pławą świetlną „PP”.

Strefy zamykane

6.15

Na zatoce znajdują się strefy zamykane na czas określony dla żeglugi i rybołówstwa (S-1a, S-1b, S-1c, S-2, S-4, S-5, S-10, S-11) oraz strefy zamknięte na stałe dla żeglugi i rybołówstwa (S-8 i S-9 na Zalewie Wiślanym, S-15, S-GDW, akweny wewnętrzne morskich portów wojennych, S-3, S-7, S-14).

Procedura ([1.54](#) – [1.56](#))

Sygnały i światła okrętów ([1.57](#) – [1.58](#))

Wykaz i granice stref ([1.59](#)).

Strefa bezpieczeństwa

6.16

Na wodach zatoki ustanowiono strefę bezpieczeństwa wokół głębokowodnego kolektora. W strefie tej obowiązuje zakaz kotwiczenia, uprawiania rybołówstwa

i wszelkich prac podwodnych. Strefę tworzy obszar o współrzędnych:

54° 36,84' N	018° 30,72' E
54° 37,20' N	018° 32,80' E
54° 36,92' N	018° 33,22' E
54° 36,71' N	018° 30,79' E

Akwen do ochrony obiektu

6.17

W celu ochrony obiektu wprowadza się zakaz kąpieli, pływania i uprawiania sportów wodnych oraz żeglugi przez osoby nieupoważnione wewnątrz akwenu oznakowanego pławami koloru żółtego i ograniczonego współrzędnymi:

54° 40' 08" N	018° 43' 37" E
54° 39' 56" N	018° 43' 07" E
54° 39' 02" N	018° 44' 09" E
54° 39' 13" N	018° 44' 38" E

Uwaga. Uprawianie żeglugi na wodach przyległych bezpośrednio do akwenu powinno odbywać się z zachowaniem szczególnej ostrożności wraz z uwzględnieniem okresowo zamykanej strefy S-4.

Akwen zabezpieczenia mienia

6.18

Zabrania się rybołówstwa, turystyki i sportów wodnych na obszarze o współrzędnych:

54° 24,50' N	018° 41,00' E
54° 24,40' N	018° 41,50' E
54° 24,25' N	018° 41,50' E
54° 24,40' N	018° 41,00' E

Akwen ochrony zabytków

6.19

W celu zapobiegania zagrożeniom mogącym spowodować uszczerbek dla wartości zabytków i udaremnienia ich niszczenia, zakazuje się kotwiczenia na akwencie o promieniu 300 m od pozycji:

54° 29' 00" N	018° 39' 54" E
---------------	----------------

Miła pomiarowa

6.20

Akwen do przeprowadzania prób prędkości w Zatoce Puckiej jest zamknięty dla żeglugi i rybołówstwa. Statki handlowe mogą z niego korzystać po uprzednim porozumieniu się z Dyżurną Służbą Operacyjną Centrum Operacji Morskich tel. 261 263 444, 261 260 501, fax 58 620 20 56. Informację o wejściu i zejściu z poligonu przekazywać na kanale 12 i 16 VHF. Jednoczesne przebywanie na mili dwóch lub więcej statków jest niedopuszczalne.

Jednostki przeprowadzające próby pokazują:

- w dzień: sygnał flagowy „SM” wg MKS;
- w nocy: światło czerwone, a pod nim białe widoczne dookoła widnokregu.

Głębokości na mili pomiarowej 39–42 m; długość linii przebiegu (między pławami „A” i „C”) – 2 Mm, a jej kierunek 320°–140°. Linie przebiegu oznakowują pławy nieświecące „A”, „B” i „C”, wystawione na przedłużeniu nabieżników ograniczających odcinki 1–milowe. Znaki szczytowe nabieżników ograniczających:

1. nabieżnik wschodni

- stawa przednia: trójkąt wierzchołkiem do dołu;
- stawa tylna: trójkąt wierzchołkiem do góry;

6. ZATOKA GDAŃSKA

2. nabieżnik środkowy
 - stawa przednia: romb;
 - stawa tylna: kula;
3. nabieżnik zachodni
 - stawa przednia: trójkąt wierzchołkiem do góry;
 - stawa tylna: trójkąt wierzchołkiem do dołu.

Poligon dewiacyjny

6.21

Poligon do przeprowadzania kompensacji i określania dewiacji znajduje się przy Cyplu Helskim. Linie nabieżników dewiacyjnych z podaniem kierunków są naniesione na mapach 45 i 73 (INT1288).

6.22

Określanie i kompensację dewiacji kompasu magnetycznego wykonują na zlecenie specjaliści.

Pilotaż

6.23

Statki udające się do portów Zatoki Gdańskiej zobowiązane są do korzystania z usług pilota. Bliższe informacje (p. Przepisy Portowe i Sp. RN).

Ratownictwo

6.24

Zatoka Gdańska leży w obszarze odpowiedzialności Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego Gdynia, który w zakresie ratowania życia na morzu dysponuje morskimi statkami ratowniczymi i jednostkami ratownictwa brzegowego.

Organizacja i wezwanie pomocy ([1.70](#) – [1.76](#)).

Rybołówstwo

6.25

Wody przybrzeżne Zatoki Gdańskiej są rejonem intensywnie eksploatowanym przez rybaków. Sieci stawne i takie wystawiane są w różnych odległościach od brzegu. Jednostki uprawiające żeglugę poza torami wodnymi powinny uważać na wystawione narzędzia połowu oznakowane zgodnie z przepisami. Między głowicą wejściową Gdańska Nowego Portu, a południowym wejściem do portu Gdynia znajduje się strefa ochronna rybołówstwa przybrzeżnego, w której odbywają się również treningi małych jednostek sportowych.

Zabrania się przekraczania granicy strefy w kierunku zachodnim. Jednostki pływające zdążające do i wychodzące z przystani pasażerskiej Sopot winny wchodzić w strefę i wychodzić z niej w punkcie o współrzędnych 54° 27,61' N 018° 36,54' E.

Oznakowanie narzędzi połowu w Rejonie Zatoki Gdańskiej:

Niewody oznakowuje się w następujący sposób:

1. matnię niewodu:
 - w porze dziennej – pływakiem koloru czerwonego o średnicy nie mniejszej niż 30 cm;
 - przy złej widoczności oraz w porze nocnej – bojką świetlną ze światłem białym umieszczonym na wysokości co najmniej 30 cm nad powierzchnią wody;
2. skrzydła niewodu:
 - w porze dziennej – pływakiem koloru czerwonego o średnicy nie mniejszej niż 30 cm;
 - przy złej widoczności oraz w porze nocnej – bojką świetlną ze światłem białym umieszczonym na wysokości co najmniej 30

cm nad powierzchnię wody umieszczonymi w połowie długości skrzydeł.

Narzędzia usidlające, oplatające, pułapkowe oraz zahaczające oznakowuje się w następujący sposób:

1. na końcu zestawu w sektorze zachodnim, licząc od południa poprzez zachód i obejmując północ, należy przymocować bojkę z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki oraz dwa pasy taśmy odbłaskowej;
2. na końcu zestawu w sektorze wschodnim, licząc od północy poprzez wschód i obejmując południe, należy przymocować bojkę z tyczką zaopatrzoną w chorągiewkę oraz pas taśmy odbłaskowej;
3. w przypadku zestawu wystawionego przy powierzchni wody w porze dziennej, na tyczce bojki należy dodatkowo przymocować znak topowy z pasem taśmy odbłaskowej lub reflektor radarowy;
4. w przypadku zestawu wystawionego przy powierzchni wody w porze nocnej, z wyłączeniem manć śledziowych, na tyczce bojki przymocowanej w:
 - sektorze zachodnim zestawu – należy przymocować dodatkowo dwie latarnie,
 - sektorze wschodnim zestawu – należy przymocować dodatkowo latarnię.
5. Do zestawu, którego długość przekracza 1 Mm, należy dodatkowo przymocować, w równych odstępach, nie większych niż 1Mm, bojki pośrednie z tyczką zaopatrzoną w chorągiewkę oraz pas taśmy odbłaskowej; w przypadku zestawu wystawionego przy powierzchni wody w porze nocnej, do tyczek bojek pośrednich należy przymocować dodatkowo latarnię;
6. zestaw wystawiony przy dnie w wodach o małej głębokości należy oznakować jak dla zestawu wystawionego przy powierzchni wody;
7. do każdego końca zestawu pławnic lub takli należy przymocować bojkę z tyczką zaopatrzoną w chorągiewkę, pas taśmy odbłaskowej oraz, w porze nocnej, w latarnię. Jeżeli zestaw pławnic lub takli jest przymocowany jednym końcem do statku rybackiego dryfującego wraz z zestawem, oznakowanie tego końca nie jest obowiązkowe;
8. do każdego końca zestawu sznurów haczykowych należy przymocować boję z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki, a ponadto do zestawu należy przymocować, w odstępach co 500 haków, bojki pośrednie z tyczką zaopatrzoną w chorągiewkę;
9. do każdego niewodu stawnego śledziowego oraz po jego obu stronach należy przymocować, w odstępach nie mniejszych niż 75 m, bojki z tyczką zaopatrzoną w trzy chorągiewki, dwa pasy taśmy odbłaskowej oraz reflektor radarowy.

Elementy oznakowania narzędzi połowu powinny spełniać warunki:

6. ZATOKA GDAŃSKA

1. chorągiewki mają kształt prostokąta o boku o długości nie mniejszej niż 40 cm;
2. chorągiewki przymocowuje się do tyczki bojki dłuższym bokiem;
3. chorągiewki przymocowuje się do tyczki bojki w odległości nie mniejszej niż 80 cm od powierzchni wody;
4. chorągiewki przymocowuje się do tyczki bojki, zachowując pomiędzy nimi odległość nie mniejszą niż 20 cm, jeżeli do tyczki bojki należy przymocować dwie chorągiewki;
5. chorągiewki użyte do oznakowania tego samego zestawu mają jednakowe wymiary;
6. chorągiewki użyte do oznakowania końców tego samego zestawu są takiego samego koloru;
7. chorągiewki bojek przymocowanych do zestawu wystawionego przy powierzchni wody są koloru czerwonego;
8. chorągiewki bojek przymocowanych do zestawu wystawionego przy dnie są koloru czarnego;
9. chorągiewki bojek pośrednich są koloru białego;
10. pas taśmy odblaskowej ma szerokość co najmniej 6 cm;
11. znak topowy oraz reflektor radarowy ma kształt kuli o średnicy co najmniej 25 cm;
12. bojki oraz znaki topowe nie mogą być koloru czerwonego i zielonego;
13. długość linki, za pomocą której bojka jest przymocowana do zestawu wystawionego przy dnie, nie może przekraczać 1,5-krotności głębokości wody w miejscu wystawienia narzędzia połowowego;
14. latarnia świeci światłem błyskowym koloru żółtego o częstotliwości – błysk co 5 sekund (F 1 Y 5s), które jest widoczne z odległości nie mniejszej niż 2 Mm;
15. echo reflektora radarowego jest odbierane z odległości nie mniejszej niż 2 Mm.

OD GRANICY PAŃSTWOWEJ DO WISŁY ŚMIAŁEJ

Mierzeja Wiślana

6.26

Mierzeję tworzy pas piasków i wydmy ciągnący się na długości ok. 50 km od Bałtyjska (Piławy) po Gdańsk. Od portu Bałtyjsk (Piława) oddziela ją Cieśnina Piławska. W części zachodniej mierzeja jest przerwana trzykrotnie przez ujścia Wisły: Przekop Wisły (pod Świbnem), Wisłę Śmiałą (Przełom Wisły) i Martwą Wisłę (na obszarze

portu Gdańsk Nowy Port). Największa szerokość mierzei wynosi 2000 m (na wysokości Przebrną), a najmniejsza 600 m (na wschód od Krynicy Morskiej). Od strony zatoki, za pasem drobnopiaszczystej plaży, teren wznosi się, przechodząc w rząd wydmy porośniętych mieszanym lasem z przewagą sosny. Z większej odległości za mierzeją widoczny jest stały ląd (Wysoczyzna Elbląska).

Przekop Mierzei Wiślanej. Nowy Świat. Port

6.27

Zatokę Gdańską łączy z Zalewem Wiślanym przekop, znajdujący się w odległości 8,5 km na zachód od Krynicy Morskiej. Umożliwia on żeglugę jednostkom o długości do 100 m, szerokości do 20 m oraz zanurzeniu do 4,5 m.

6.28

Od strony Zatoki Gdańskiej, przed wejściem do kanału przekopu znajduje się port osłonowy, składający się z: głównego falochronu (wschodniego), falochronu z ostrogą (zachodniego), obudowy brzegów w formie wygaszacza fal oraz nabrzeży z miejscami postojowymi w zachodniej części wejścia do kanału żeglugowego. Całkowita długość kanału wynosi 1536 m i obejmuje trzy zasadnicze odcinki: port osłonowy – śluza (701 m), śluza (269 m) oraz odcinek od śluzy do wyjścia na Zalew Wiślany (566 m). Głębokości w awanporcie wynoszą 5 m, z wyjątkiem pasa narzutu kamiennego wzdłuż falochronów. Orientacyjny zasięg narzutu oznaczony został żółtymi pławami świetlnymi.

Podjęcie

6.29

Z Zatoki Gdańskiej do przekopu prowadzi tor podejściowy. Początek podejścia do portu osłonowego wyznacza pława świetlna „NS”, ustawiona ok. 1 mili morskiej przed wejściem do portu. Po minięciu pławy „NS” należy sterować kursem 107°, utrzymując światło kierunkowe Dir WRG centralnie między głowicami falochronów. Środek białego sektora światła kierunkowego wyznacza oś toru podejściowego. Światło kierunkowe stanowi pomoc nawigacyjną tylko do wejścia do portu osłonowego. Głowice falochronu należy mijać w bezpiecznej odległości, z uwagi na podwodny narzut kamienny. Po wejściu do awanportu należy sterować łagodnie w prawo, obserwując układ nabrzeży kanału żeglugowego. Wejście do kanału żeglugowego oznaczone jest stawami świetlnymi koloru zielonego i czerwonego.

6.30

Zasady korzystania ze śluzy określają Przepisy Portowe (dostępne na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni w zakładce: akty prawne)

6. ZATOKA GDAŃSKA

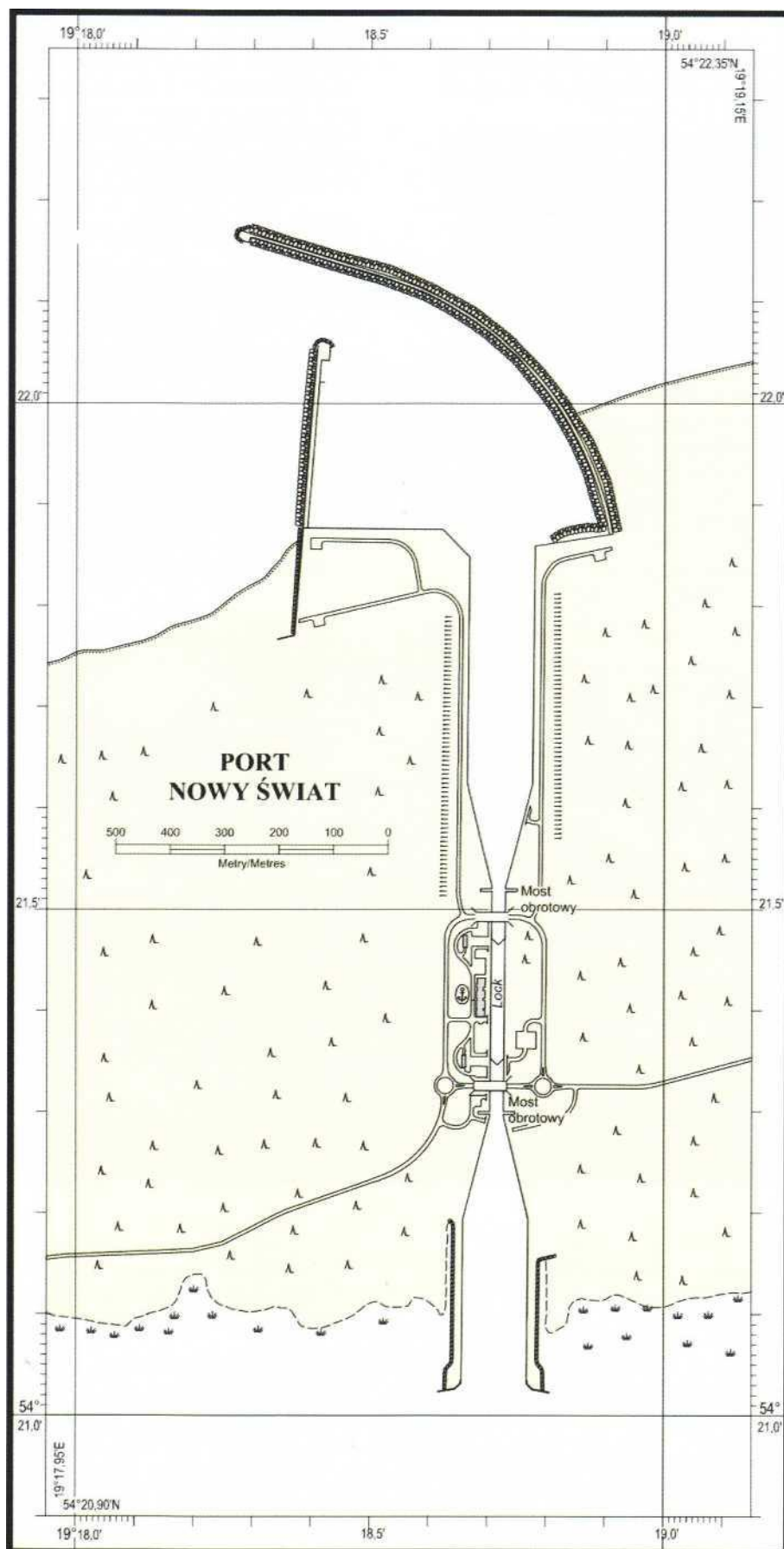


Przekop Mierzei Wiślanej - Nowy Świat - port osłonowy, widok od strony Zatoki Gdańskiej



Przekop Mierzei Wiślanej - Nowy Świat - port - wejście od strony Zalewu Wiślanego

6. ZATOKA GDAŃSKA



6. ZATOKA GDAŃSKA

Kapitanat Portu NOWY ŚWIAT

6.31

Ruch jednostek w obrębie przekopu Mierzei Wiślanej nadzorowany jest przez Kapitanat Portu Nowy Świat, Skowronki 16, 82–110 Sztutowo

Adres mailowy: kpns@umgdy.gov.pl

Łączność radiowa: VHF 68

Numery telefonów (Służba Dyżurna): (0630–1830) oficer dyżurny – 58 347 3972; kom. 662186934 bosman portu – 58 347 3973, kom: 608308555 sekretariat – 58 3473950; 58 3473951 (0700–1500)

Przekop Wisły

6.32

Sztuczne ujście rzeki Wisły o długości 3 Mm i szerokości 450 m przekopane przez wydmy koło Świbna.

Brzegi są ujęte w dwa kamienne mola wybiegające w zatokę. Rzeka przynosząca masy piasku osadza je w ujściu, przed nim i wokół niego, tworząc częściowo osychające mielizny. Głębokości, kierunek kanału podejściowego prowadzącego z morza do ujścia rzeki ulegają częstym zmianom. Główny nurt rzeki, szczególnie w samym ujściu, układa się wzdłuż jej wschodniego brzegu.

Ostrzeżenia. Do Przekopu Wisły można wchodzić tylko przy dobrej znajomości lokalnych warunków nawigacyjnych. Kierunek podejścia ulega częstym zmianom ze względu na zmienne głębokości w rejonie mielizny leżącej po prawej stronie wejścia. Szczególną uwagę należy zwracać na spłylenie poniżej 2,5 m, rozciągające się po obu stronach podejścia między pławą „SWB” a wejściem do Przekopu.

ŚWIBNO – [54° 20,1' N 18° 56,2' E](#)

6.34

Port przy ujściu Przekopu Wisły. Połączenie z centrum Gdańska umożliwiają autobusy komunikacji miejskiej.

Basen portowy posiada dwa nabrzeża postojowe dla kutrów i łodzi rybackich oraz mały slip. Od wschodniego brzegu basenu wybiegają w kierunku zachodnim północnym małe, drewniane pomosty. Średnia głębokość w basenie wynosi 2,3 m z przewagą głębokości zbliżonych do 2,0 m lub mniej.

Prom pasażersko-kołowy łączy Świbno (na zachodnim brzegu Przekopu Wisły) z wsią Mikoszewo (na brzegu wschodnim). Zbliżając się do przeprawy promowej, należy nadać jeden długi dźwięk i czekać, aż



Przekop Wisły

6.33

Podejście. Wchodząc do Przekopu Wisły od strony Zatoki Gdańskiej należy zachować szczególną ostrożność, ponieważ głębokości ulegają częstym zmianom, szczególnie w wypadku długotrwałych wiatrów z jednego kierunku i po sztormach. Pozycja pławy świetlnej „SWB” również ulega zmianie. Na podejściu do Przekopu leżą duże, częściowo osychające mielizny.

Instrukcja nawigacyjna. Do pławy świetlnej „SWB” podchodzić z kierunków zachodnich. Po jej minięciu sterować kursem 108° w kierunku wschodniej kierownicy Przekopu Wisły. Głębokości na odcinku od pławy świetlnej do kierownicy zmienne, liczne płycizny po obu stronach od kursu podejścia. Głębokość bezpieczna wynosi 1,5 m.

lina zostanie opuszczona. Przechodząc nad nią – zachować ostrożność. Gdy prom jest w ruchu, nie wolno przechodzić nad linią.

6.35

Służba ratownicza. Stacja ratownictwa brzegowego wyposażona w pojazd ze sprzętem ratowniczym pełni całodobowy nasłuch na kanale 11 i 16 VHF.

Tel. +48 58 308 05 23.

PRZEGALINA – [54° 18,6' N 18° 55,4' E](#)

6.36

Przegalina jest bazą lodołamaczy operujących w rejonie dolnej Wisły. Znajduje się tu śluza oraz marina żeglarska (w budowie).

6. ZATOKA GDAŃSKA

Informacji o aktualnych warunkach nawigacyjno-hydrologicznych udziela Nadzór Wodny w Przegalinie – tel./faks: +48 58 308 05 17 lub tel. kom. +48 506 129 588.

6.37

Śluza Przegalina Południowa. Głębokość na podejściu do wschodnich i zachodnich wrót wynosi średnio 3,0 m. Całkowita długość śluzy 214,83 m.



Śluza Przegalina - podejście od strony Gdańska



Śluza Przegalina - w głębi widoczny most drogowy zwodzony



Śluza Gdańska Głowa - podejście od strony Wisły na Szkarpawę

6. ZATOKA GDAŃSKA

Użytkowe wymiary komory: długość 188,37 m, szerokość 11,91 m. Głębokość NWŻ nad progiem górnym i dolnym wynosi 3,28 m. Śluza jest czynna cały rok (zamykana na czas zjawisk lodowych i wysokiej wody). Godziny otwarcia śluzy oraz inne informacje związane z funkcjonowaniem śluzy ogłaszane są na stronie: <http://www.gov.pl/web/wody-polskie-gdansk>

(zakładka: aktualności – informacje nawigacyjne)

Most drogowy zwodzony nad wschodnimi wrotami komory. Otwieranie mostu następuje za pośrednictwem obsługi śluzy. Śluza Przegalina Północna została wyłączona z eksploatacji.

Przepisy na podejściu, wejściu i w komorze – p. 2.35.

GDAŃSKA GŁOWA – 54° 16,0' N 018' 57,1' E

6.38

Śluza na wschodnim brzegu Wisły, ok. 2,5 Mm na południe od śluzy Przegalina (6.31), łączy Wisłę z rzeką Szarpawą. Wymiary komory: długość 61,0 m, szerokość 12,5 m, głębokość NWŻ nad progiem górnym i dolnym wynosi 2,75 m.

Śluza jest czynna cały rok (zamykana na czas zjawisk lodowych, wysokiej wody oraz cofki od Zalewu Wiślanego). Godziny otwarcia śluzy oraz inne informacje związane z funkcjonowaniem śluzy ogłaszane są na stronie: <http://www.gov.pl/web/wody-polskie-gdansk>

(zakładka: aktualności – informacje nawigacyjne)

(WŻ 25/2024)

Most drogowy przed śluzą od strony Wisły jest otwierany i zelektryfikowany. Otwieranie mostu następuje za pośrednictwem obsługi śluzy.

Przepisy na podejściu, wejściu i w komorze – p. 2.35.

Martwa Wisła

6.39

Rzeka Martwa Wisła stanowi odcinek szlaku żeglownego z Wisły, Zalewu Wiślanego i Elbląga do Gdańska. Wschodnie wejście na Martwą Wisłę prowadzi przez śluzę w Przegalinie. Długość trasy od śluzy do Motławy wynosi 22,5 km. Odcinek na zachód od linii łączącej południowy kraniec nabrzeża przystani rybackiej w miejscowości Górki Wschodnie z południowym krańcem przystani rybackiej w miejscowości Płonia Wielka należy do morskich wód wewnętrznych.

6.40

Podejście. Na odcinku od kanału Płonie do mostu wantowego głębokość toru wodnego wynosi 7 m i szerokość 60 m. Między mostem wantowym i mostem kolejowym tor wodny ma szerokość 50 m i głębokość 5 m. Na wysokości Rafinerii Gdańskiej znajduje się obrotnica o średnicy 210 m i głębokości 7 m. Żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej i przy sprzyjających warunkach hydrologiczno-meteorologicznych. Na okres zimy oznakowanie pływające żeglownego nurtu zdejmuje się bez zastępstwa.

Należy liczyć się z możliwością ograniczenia żeglugi z uwagi na porę doby i warunki hydrologiczno-meteorologiczne, a także z ograniczeniem zanurzenia jednostek. Informacje o powyższym są publikowane w „Wiadomościach Żeglarskich”.

Instrukcja nawigacyjna. Statki powinny dokładnie trzymać się toru wodnego wyznaczonego pławami, prowadzącego przez najgłębsze odcinki nurtu. Najmniejsza głębokość toru wynosi 5 m, a jego szerokość ok. 50 m. Pławy należy mijać odpowiednio prawą lub lewą burtą w odległości ok. 10 m.

Uwaga: Przed wejściem na Martwą Wisłę należy zawsze zasięgnąć informacji w Kapitanacie Portu Gdańsk (tel. +48 58 343 07 10, kanał 14 VHF) o aktualnych warunkach nawigacyjnych i stanie wody.

6.41

Oznakowanie. Odcinek Martwej Wisły od stoczni „Wisła” do mostu kolejowego koło Przeróbki jest oznakowany pławami świetlnymi według systemu IALA Region A (1.29 – 1.39). Na wschód od stoczni „Wisła” w kierunku Sobieszewa nurt żeglowny Martwej Wisły jest oznakowany według systemu żeglugi śródlądowej.

6.42

Mosty. W Sobieszewie znajduje się most zwodzony o łącznej rozpiętości przęseł zwodzonych 59,50 m. Długość obiektu wynosi 173 m, długość obiektu ze skrzydłami – 181,50 m. Światło poziome przęsła żeglownego z uwzględnieniem prowadnic liczy 50 m. Światło pionowe przęsła żeglownych bez otwierania – 4 m ponad poziom wysokiej wody żeglownej i 5 m ponad poziom wody średniej. Czas otwierania obu przęseł wynosi 150 sekund.



Sobieszewo - most zwodzony

6. ZATOKA GDAŃSKA

Most jest otwierany od świtu do zmierzchu o ustalonych porach, dla jednostek żeglugi zawodowej po zgłoszeniu obsłudze konieczności przekroczenia przeprawy. Łączność z obsługą mostu zwodzonego na kanale 09 VHF. Telefon do obsługi mostu zwodzonego: +48 507 433 264.

Most Jana Pawła II podwieszony (wantowy) na Martwej Wiśle – drogowy, wysokość prześwitu 9,1 m, szerokość przejścia żeglownego 60 m



Most Jana Pawła II



Most kolejowy



Most Siennicki

6. ZATOKA GDAŃSKA

Most kolejowy koło Przeróbki ma żeglowny przepust szerokości 50 m. Wysokość pionowego prześwitu w przejściu żeglownym pod mostem wynosi 8 m. Nad mostem, na wysokości ok. 10,6 m od poziomu wody przy najwyższym stanie, są rozpięte przewody sieci trakcyjnej wysokiego napięcia (2.27 – 2.30).

Most Siennicki, łączący Sienną Groblę z Przeróbką, jest mostem drogowym z jednym przesłem żeglownym. Wysokość pionowego prześwitu w przejściu żeglownym pod mostem wynosi 7,5 m.

Uwaga. Przesła żeglowne mostów oznakowano zgodnie z Morskim Systemem Oznakowania IALA (Region A).

SOBIESZEWO – 54° 20,6' N 18° 49,5' E

6.43

Osiedle Gdańska w dzielnicy Wyspa Sobieszewska na północnym brzegu Martwej Wisły. Drewniany pomost o długości 22,5 m, z głębokościami wzdłuż niego nieprzekraczającymi 4,0 m, jest przeznaczony dla jednostek pasażerskich.

GÓRKI WSCHODNIE – 54° 21,0' N 18° 47,7' E

6.44

Osiedle Gdańska na zachodzie Wyspy Sobieszewskiej.

Podejście z morza p. Wisła Śmiała (6.49 – 6.50).

PŁONIA – 54° 21,0' N 18° 47,0' E

6.45

Osiedle Gdańska w dzielnicy Rudniki na południowym brzegu Martwej Wisły. Na północ od niej w rozwidleniu Martwej Wisły i Wisły Śmiałej znajduje się stocznia „Wisła”, budująca jednostki pomocnicze i małe statki morskie. Na południe od dawnej bramy powodziowej przekopano kanał żeglowny o szerokości 5160 m i głębokości do 7 m, prowadzący z Wisły Śmiałej na Martwą Wisłę.

GÓRKI ZACHODNIE – 54° 21,2' N 18° 46,0' E

6.46

Osiedle Gdańska na północnym brzegu Martwej Wisły. Dojście z Wisły Śmiałej kanałem na południe od dawnej bramy powodziowej w Płoni.

6.47

Bosmanat portu jest czynny w dni powszednie w godz. 07.00 – 15.00. Istnieje możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do Przepisów Portowych. Łączność kanałami 14, 16 VHF. Tel. +48 58 307 39 01. Szczegóły p. Sp. RN.

Służba ratownicza. Baza ratownicza – tel. +48 58 307 31 12. Statek ratowniczy pełni całodobowy nasłuch na kanale 11 i 16 VHF.

Wisła Śmiała

6.48

Wisła Śmiała jest środkowym z ujść delty Wisły do Zatoki Gdańskiej. Wejście na rzekę osłaniają: od wschodu – falochron o długości 520 m, którego przedłużeniem w kierunku południowym jest grobla odgradzająca rozlewisko (jezioro Ptasi Raj) po wschodniej stronie rzeki, a od zachodu – ostroga o długości 160 m. W środku wejścia utworzono tor wodny, oznakowany pławami.

Na odcinku od wejścia do Martwej Wisły szerokość toru wynosi 60–70 m, głębokość do 7,0 m z obrotnicą 210 m o głębokości 7,0 m, przy wejściu do Kanału Płonie. Występują lokalne spłylenia przy ujściu Wisły Śmiałej oraz przeszkody na torze podejściowym, ograniczające dopuszczalne zanurzenie statków do 5,40 m.

6.49

Podejście. Jednostki o zanurzeniu powyżej 5,0 m, wchodzące w ujście Wisły Śmiałej, powinny podchodzić do pławy GW z kierunku północnego, po minięciu pławy kierować się na prawą głowicę wejściową w Górkach Zachodnich. Kierunek podejścia od pławy GW wynosi 185°. Następnie poruszać się po torze wodnym oznakowanym pławami świetlnymi, które w okresie od 01.11 do 31.03 zastępowane są pławami nieświecącymi.

Uwaga. Jednostki sportowe o zanurzeniu powyżej 2,5 m, zmierzające do przystani na Wiśle Śmiałej, powinny każdorazowo zasięgnąć informacji o aktualnych głębokościach w przystaniach u bosmanów portów.

Ograniczenia. Jednostki o zanurzeniu powyżej 4,0 m mogą poruszać się (przez cały rok) tylko za zgodą Kapitanatu Portu Gdańsk (kanał 14 VHF). W okresie, gdy występuje zlodzenie, żegluga może zostać ograniczona.

ZALEW WIŚLANY

Ogólnie

6.50

Zalew Wiślany jest rozległym zbiornikiem wodnym oddzielonym od Zatoki Gdańskiej Mierzeją Wiślaną. Granica polsko-rosyjska dzieli zalew na część północno-wschodnią (Kaliningradzkiej Zaliv) i część południowo-zachodnią (Zalew Wiślany). Główną masę słodkich wód Zalew Wiślany otrzymuje z Wisły poprzez jej wschodnie ramię – Nogat i z rzeki Pregoly wpadającej do Zalewu Kaliningradzkiego. Do polskiej części zalewu uchodzą ponadto mniejsze rzeki: Pasłęka, Bauda, Elbląg, Szkarpawa i Wisła Królewiecka. Z Zatoką Gdańską łączy zalew Cieśnina Piławska, Przekop Mierzei Wiślanej – Nowy Świat oraz połączenie prowadzące do Przekopu Wisły rzeką Szkarpawą.

Długość Zalewu z północnego wschodu na południowy zachód wynosi ok. 40 Mm, a szerokość od 3,2 do 5,8 Mm.

Uwaga. Akwen intensywnie eksploatują rybacy. Od marca do listopada stawia się dużo zestawów żaków i sieci stawnych. Żegluga powinna odbywać się wyłącznie po torach wodnych z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Poziom morza

6.51

Poziom morza na Zalewie jest zmienny i zależy głównie od panujących wiatrów. W okresie długotrwałych wiatrów północno-zachodnich poziom morza w południowo-zachodniej części zalewu oraz poziom wody na rzekach Nogat, Elbląg i Szkarpawa może podnieść się o 0,7–0,9 m. Przy wiatrach południowo-wschodnich opada w tym rejonie poniżej poziomu średniego.

6. ZATOKA GDAŃSKA

Głębokości i grunt

6.52

Średnie głębokości zalewu wahają się od 2,5 m (w części południowo-zachodniej) do 4,7 m w części północno-wschodniej. Wzdłuż brzegów, w pasie o szerokości 6–8 kbl. występują mielizny o twardym podłożu, pokryte warstwą mułu. Głębokości nad nimi dochodzą do 1,0 m. Ważniejsze mielizny to: Tolmicka na zachód od portu Tolmicko; Krynica w rejonie portu Krynica Morska; Przebrno – między Krynica Morską a Kątami.

Dno zalewu pokrywa w większości szary piasek i muł, a miejscami w dość znacznej odległości od brzegu ławice twardego piasku i otoczków. Często, na mieliznach i poza nimi, występują duże kamienie. Niektóre obszary przybrzeżne, zwłaszcza przylegające do niskich brzegów łąkowych, porasta trzcina i sitowie. Dno Zalewu Elbląskiego jest w całości pokryte miękkim mułem.

Złodzenie

6.53

Zjawiska lodowe występują w zasadzie każdej zimy. Zależnie od warunków złodzenia Kapitanat Portu w Elblągu decyduje o przerwaniu lub otwarciu żeglugi na Zalewie.

Pierwszy lód może pojawić się już w pierwszej dekadzie grudnia. Po surowych zimach może przetrwać do drugiej dekady kwietnia.

Znaki orientacyjne

6.54

Dobrymi dziennymi znakami orientacyjnymi w rejonie zalewu są: wieża latarni morskiej KRYNICA MORSKA, zabudowania w miejscowości Różaniec, kratowana wieża ze światłem AREO, wieża radarowa w sąsiedztwie granicy państwowej po stronie polskiej, katedra we Fromborku, wieża kościoła oraz charakterystyczny niebieski budynek w Tolmicku, komin cegielni w miejscowości Kadyny.

W nocy światła: latarni morskiej KRYNICA MORSKA, stawy świetlnej ELBLĄG oraz nabieżników KRYNICA MORSKA, FROMBORK i PIASKI.

Rybołówstwo

6.55

Wody Zalewu Wiślanego są rejonem silnie eksploatowanym przez rybaków. Aby nie uszkodzić narzędzi połowu, żeglugę należy uprawiać wyłącznie po wyznaczonych torach kierunkowych z zachowaniem szczególnej ostrożności, zwłaszcza podczas złej widoczności.

Narzędzia połowu winny być oznakowane w następujący sposób:

1. sieci stawne powinny posiadać na każdym końcu bojkę z drzewcem wystającym 1,5 m ponad powierzchnię wody, zaopatrzoną w dwie prostokątne chorągiewki o wymiarach 25 x 35 cm, umocowane na drzewcu dłuższym bokiem w odległości 10 cm od siebie: górna w kolorze czerwonym, dolna w kolorze dowolnym. W części środkowej zestawu powinny posiadać bojkę z drzewcem wystającym 1,0 m ponad powierzchnię wody oraz chorągiewkę o wymiarach 25 x 35 cm koloru dowolnego;

2. sznury haczykowe powinny być oznakowane jak sieci stawne z tym, że należy stosować chorągiewki: górna czarna, dolna w kolorze dowolnym.

Granica państwowa

6.56

Granica polsko-rosyjska jest zaznaczona na polskich mapach morskich. Biegnie ona przez Zalew i łączy punkty o współrzędnych 54° 26,27' N 19° 48,30' E (na północny wschód od Pasłęki) i 54° 27,09' N 19° 38,42' E (na Mierzei Wiślanej).

Na wymienionych pozycjach są wystawione stawy nabieżników granicznych. Stawa przednia każdego z nich jest metalowym słupem z trójkątem wierzchołkiem do góry, a stawa tylna – betonowym blokiem. Nabieżniki graniczne są wystawione na osi przesiek leśnych o szerokości ok. 50 m.

Granice państwową na wodzie oznakowuje 18 pław. Mają one namalowane numery od „1” do „18”, wzrastające ze wschodu na zachód, a pod każdym z nich numer znaku granicznego. Na okres zimowy wszystkie pławy graniczne zastępuje się wiechami pomalowanymi na kolor zależny od użytego środka konserwacji. Pława świetlna graniczna „10” oznakowuje wschodni koniec głównego toru wodnego, prowadzącego przez polską część Zalewu. Wzdłuż granicy znajduje się strefa S-9 zamknięta na stałe dla żeglugi i rybołówstwa ([1.59](#), [6.59](#)).

Uprawianie żeglugi

6.57

Wyciąg z Zarządzenia Nr 12 z dnia 12 listopada 2003 r. DUM w Gdyni, w sprawie określenia zasad uprawiania żeglugi na Zalewie Wiślanym ([Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 147/03](#) z póź. zm.).

§2

1. Żegluga odbywa się wyłącznie po wyznaczonych trasach żeglugowych.
2. Wielkość statków wchodzących na Zalew Wiślany nie może przekraczać 85 m długości, 15 m szerokości, 2,0 m zanurzenia.
3. Zatrzymanie się i postój statków dozwolony jest wyłącznie na oznaczonych kotwiczniskach i w punktach zatrzymania się, po uprzednim uzgodnieniu ze służbą ruchu Kapitanatu portu Elbląg.
4. Wejście na Zalew Wiślany i wyjście z Zalewu Wiślanego wymaga zgłoszenia się statku drogą radiową kanał 10 VHF lub telefonicznie do Kapitanatu portu Elbląg – tel. +48 55 234 77 11.

§3

Kapitan statku w czasie żeglugi po Zalewie Wiślanym jest zobowiązany do przestrzegania:

1. przepisów MPDM (red. m.p.z.z.m.);
2. przepisów wydanych przez administrację morską;
3. przepisów w zakresie ochrony środowiska morskiego;
4. obowiązujących przepisów sanitarnych, celnych i granicznych.

§4

1. Zabrania się:
 - 1) usuwania ze statku wszelkich zanieczyszczeń;
 - 2) wystawiania sprzętu rybackiego w odległości

6. ZATOKA GDAŃSKA

- 3) mniejszej niż 100 m od osi toru żeglugowego; nieuzasadnionego zbliżania się do wystawionego sprzętu rybackiego na odległość mniejszą niż 100 m poza trasami żeglugowymi;
- 4) wchodzenia statków na akweny zamknięte dla żeglugi.
2. Zabrania się w miejscach do tego nie przeznaczonych:
- 1) podchodzenia statku do brzegu, z wyjątkiem przypadków, kiedy statek znajduje się w niebezpieczeństwie;
 - 2) przyjmowania i wysadzania ludzi na statek i ze statku;
 - 3) dokonywania załadunku i wyładunku towarów oraz bagaży na trasie żeglugowej;
 - 4) przeprowadzania pomiarów morskich z wyjątkiem niezbędnych dla bezpieczeństwa żeglugi.

§7

1. Statki wchodzące na Zalew Wiślaną od strony Zalewu Kaliningradzkiego są zobowiązane – z 12-godzinnym wyprzedzeniem – do uzgadniania warunków wejścia z Kapitanatem Portu Elbląg.
2. Całodobowa łączność z Kapitanatem Portu Elbląg odbywa się telefonicznie (tel.+48 55 234 77 11, fax +48 55 232 52 42) oraz na kanale 10, 16 VHF.
 - Bosmanatami Zalewu Wiślanego: Frombork, Tolkmicko i Krynica Morska od 1 maja do 30 września, w godzinach od 07.00 do 19.00, i od 1 października do 30 kwietnia, w godzinach od 07.00 do 15.00, odbywa się telefonicznie oraz na VHF, a z Bosmanatem portu Kąty Rybackie całorocznie w godzinach od 07.00 do 15.00.
 - Bosmanat Portu Frombork – tel. i fax +48 55 243 72 19 oraz na kanałach 10, 16 VHF.
 - Bosmanat Portu Tolkmicko – tel. i fax +48 55 231 66 14 oraz na kanałach 10, 16 VHF.
 - Bosmanat Portu Krynica Morska – tel. i fax +48 55 247 60 76 oraz na kanałach 10, 16 VHF.
 - Bosmanat Portu Kąty Rybackie – tel. i fax +48 55 247 87 19 oraz na kanałach 10, 16 VHF.
3. Ustalenia, o których mowa w ust. 1 nie dotyczą statków pasażerskich odbywających regularną żeglugę zgodnie z rozkładem rejsów, ustalonym uprzednio z właściwymi władzami.

§8

1. Odprawa graniczna i celna odbywa się w portach Elbląg i Frombork.
2. Zgłoszenie do odprawy, o której mowa w ust. 1, powinno odbywać się za pośrednictwem Kapitanatu Portu w Elblągu lub Bosmanatu Portu we Fromborku.

§9

1. Zadania w zakresie ratownictwa wykonuje stacja Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), która mieści się w Porcie Tolkmicko.
2. Całodobowa łączność ze stacją, o której mowa w ust. 1, odbywa się na kanałach 11 i 16 VHF.
3. Łączność radiowa pomiędzy jednostkami pływającymi na Zalewie Wiślanym ze służbami lądowymi odbywa się na kanałach VHF:

- 16 – wywoławczy;
- 10 – służba ruchu Urzędu Morskiego w Gdyni;
- 11 – Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).

4. Jednostki służb ratowniczych biorących udział w operacjach poszukiwawczych lub ratowniczych zgłaszają swoje wejście na wody terytorialne lub morskie wody wewnętrzne drugiej strony na VHF, wykorzystując sygnał wywoławczy „Impuls”, i powiadamiają Kapitanat Portu w Elblągu.

6.58

Akweny wyłączone z żeglugi i rybołówstwa

Na Zalewie Wiślanym w celu ochrony życia, zdrowia i mienia zakazuje się żeglugi i rybołówstwa na akwenach o współrzędnych:

1. [Zarządzenie porządkowe nr 4 DUM w Gdyni z dn. 08.05.2020 r.](#)

54° 20,60' N	19° 19,60' E
54° 19,50' N	19° 23,20' E
54° 19,90' N	19° 24,10' E
54° 20,70' N	19° 22,60' E
54° 20,30' N	19° 20,90' E
54° 20,80' N	19° 19,40' E

2. S-9

54° 27,20' N	19° 38,85' E
54° 26,54' N	19° 48,24' E
54° 26,28' N	19° 47,87' E
54° 26,91' N	19° 38,41' E

Pilotaż

6.59

Na Zalewie Wiślanym i na rzece Elbląg obowiązkowi pilotażu podlegają statki zgodnie z przepisami dotyczącymi pilotażu, zawartymi w Zarządzeniu nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – Przepisy portowe, Zalew Wiślaną i rzekę Elbląg. Pilotaż obsługuje Stacja Pilotów Gdańsk.

Główny tor wodny

6.60

Tor wodny o szerokości do 200 m prowadzi przez Zalew od pławy świetlnej granicznej „10” do ujścia rzeki Szkarpawa przy Osłonce. Korzystając z toru należy trzymać się ściśle wyznaczających go pław (mimo małych różnic głębokości na torze i przyległym do niego akwenie), ponieważ istnieje prawdopodobieństwo natknięcia się na wraki oraz zestawy połowowe (sieci żaki). Głębokości na torze wodnym: przy pławie „10” – ponad 4,6 m; przy pławie „PAS” – 3,5 m; przy pławie „FRO” – 3,0 m; przy pławie „TOL” – 2,5 m; przy stawie ELBLĄG – 2,5 m; przy stawie GDAŃSK – 2,0 m i w ujściu Szkarpawy przy Osłonce – 1,8 m. *Głębokości są sprowadzone do średniego poziomu morza.*

Między stawami ELBLĄG oraz GDAŃSK tor wodny jest zamulony i głębokości na nim nie przekraczają 2,5 m.

Stawę ELBLĄG należy mijać w odległości nie mniejszej niż 50 m, a stawę GDAŃSK w odległości nie mniejszej niż 60 m.

Tor wodny jest oznakowany stawą GDAŃSK, świetlną stawą ELBLĄG oraz pławami świecącymi „TOL”, „FRO”, „1”, „4”, „10” oraz pławami drążkowymi świecącymi. Odcinek toru prowadzący od stawy świetlnej „GDAŃSK”

6. ZATOKA GDAŃSKA

do ujścia rzeki Szkarpawy przy Osłonce należy przechodzić tylko w dzień. Linia nieświecących pław wyznacza lewą stronę toru wodnego. W ujściu Nogatu bliższym Osłonki należy zachować szczególną uwagę, ponieważ między pławami „18 – świetlna” a „24” do toru (po jego wschodniej stronie) przylega mielizna. Przy wejściu na Nogat są wystawiane dwie pławy typu śródlądowego – czerwona i czarna (nieświecące). Wspomniane pławy należy mijać lewą burtą, nie zmieniając kierunku.

Na okres zimowy pławy głównego toru wodnego: „10” (graniczna), „FRO”, „TOL”, „12” do „24”, pławy podejściowe do Kątów Rybackich „KĄT” i „K-4” oraz pławę podejściową do Elbląga „6/ELB”, zastępuje się wiechami.

Kotwiczowiska

6.61

Granice kotwiczowisk wkartowane są na mapach. Najmniejsze głębokości wynoszą:

1. Kotwiczowisko Nr 1 „Gdańsk” – 2,1 m;
2. Kotwiczowisko Nr 2 „Elbląg” – 2,5 m;
3. Kotwiczowisko Nr 3 „Frombork” – 3,5 m.

NOWA PASŁĘKA – 54° 26,0' N 19° 46,0' E

6.62

Port rybacki na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. W odległości ok. 1 Mm na wschód od portu, na lewym brzegu rzeki Pasłęka, leży osada Nowa Pasłęka, naprzeciw niej, na prawym brzegu – osada Stara Pasłęka. Osady łączy most przerzucony nad rzeką. Małe jednostki mogą dotrzeć do Braniewa rzeką Pasłęką. W osadzie Nowa Pasłęka znajduje się baza rybacka. Przy bazie jest betonowy pomost przeładunkowy oraz slup z suwnicą o udźwigu 1 t.

6.63

Podejście. Podejściowy, oznakowany tor wodny odgałęzia się przy pławie świetlnej „PAS” od głównego

6.64

Port. Do portu mogą wchodzić jednostki o długości do 12 m. Kanał portowy ma na wejściu szerokość ok. 30 m, a następnie zwęża się. Głębokości na wejściu do kanału portowego są zmienne i wynoszą ok. 1,0 m.

FROMBORK – 54° 21,5' N 19° 40,5' E

6.65

Miasto i port rybacki, na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. W sezonie letnim czynna jest komunikacja wodna z Krynica Morską. W mieście znajdują się: zabytkowa katedra, planetarium, muzeum. Katedra wznosząca się na wzgórzu na wschód od portu jest dobrym znakiem nawigacyjnym.

6.66

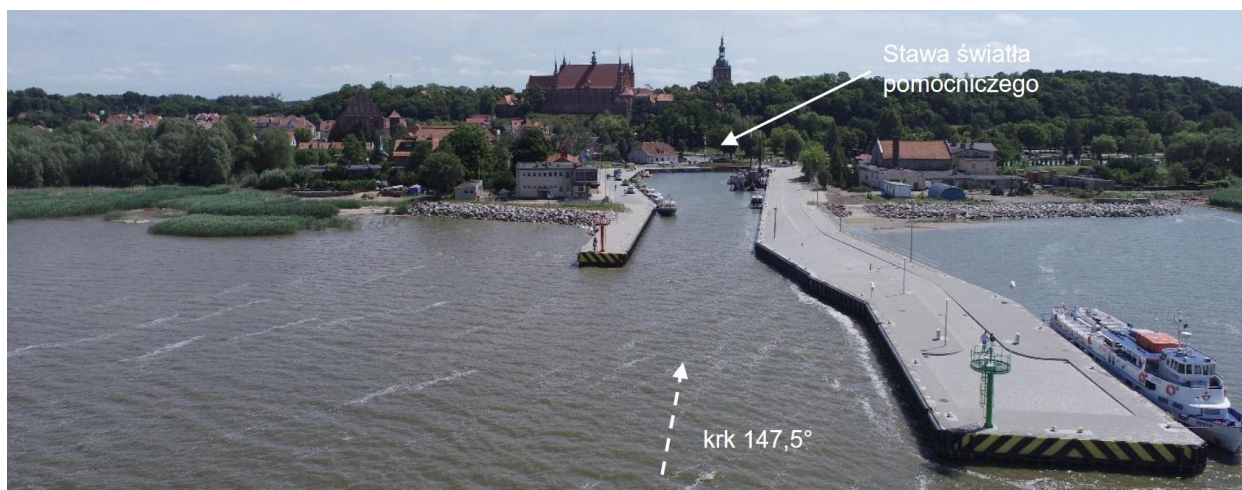
Podejście. Podejściowy, oznakowany tor kierunkowy odgałęzia się przy pławie świetlnej „FRO” od głównego toru kierunkowego prowadzącego przez Zalew. Oś toru wyznacza nabieżnik dzienny FROMBORK, tworzony przez stawę przednią oraz wieżę kościoła. Światło stawy przedniej pełni funkcję światła pomocniczego (krk 147,5°). W odległości ok. 800 m przed wejściem do portu rozpoczyna się pogłębiona rynna o szerokości 60 m i głębokości 2,4 m.

Ostrzeżenie. W namiarze 185° i odległości 100 m od światła wejściowego do portu istnieje przeszkoda podwodna w postaci dwóch równoległych nasypów kamiennych, ciągnących się na odcinku 100 m w krk 245°. Głębokości nad nimi wynoszą 0,5 m.

6.67

Port. Szerokość wejścia wynosi 16 m, a basenu portowego – 45 m. Do portu mogą wchodzić jednostki o długości do 20 m i zanurzeniu nieprzekraczającym 2,0 m.

Wejście do portu ulega zamulaniu przy wschodniej głowicy. Nabrzeże południowe jest przeznaczone dla jednostek służbowych, a wschodnie – z magazynem rybnym i sieciarnią – dla postoju łodzi rybackich. Dla



Frombork – podejście do portu

toru kierunkowego przez Zalew. Szerokość toru to 40 m, głębokość – 1,2 m, dopuszczalne zanurzenie jednostek – 1,0 m, kurs na torze – 134°.

jednostek sportowych wydzielono zachodnią część basenu portowego, z odcinkiem nabrzeża o długości ok. 50 m. W południowo-zachodniej części basenu znajduje się slup dla małych jednostek. W porcie można zaopatrzyć

6. ZATOKA GDAŃSKA

się w wodę pitną (przy nabrzeżu wschodnim) oraz podłączyć do sieci elektrycznej.

6.71



Frombork - widok ogólny portu

6.68

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godz. 7.15 – 15.15 (od 1.07 do 31.08 w godz. 7.00 – 19.00 we wszystkie dni). Istnieje możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do Przepisów Portowych. Łączność na kanale 10, 16 VHF. Tel. +48 55 243 72 19. Szczegóły p. Sp. RN.

TOLKMICKO – 54° 19,5' N 19° 31,5' E

6.69

Miasto i port na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. Wieża miejscowego kościoła jest dobrym znakiem nawigacyjnym.

6.70

Podejście. Przy pławie „TOL” należy wykonać zwrot i położyć się na kurs 144° i utrzymywać jednostkę w osi toru podejściowego wyznaczonego przez pławy. Szerokość kanału – 40 m, głębokość – ok. 2,0 m (zmienna). Głowicę Falochronu Wschodniego należy mijać w odległości co najmniej 15 m.

Ostrzeżenie. Wyjście poza granicę toru podejściowego może grozić osadzeniem jednostki na mieliznach rozciągających się równolegle do krawędzi toru.

Port. Szerokość wejścia – 30 m, szerokość basenu portowego – ok. 60 m, długość – 200 m, głębokość 2,5 m. Nabrzeże zachodnie, z głębokościami 2,0–2,5 m, przeznaczone jest dla statków pasażerskich, towarowych i sportowych. W porcie można zaopatrzyć się w prowiant i wodę pitną (przy nabrzeżu południowym) i podłączyć się do sieci elektrycznej.

Służba ratownicza. Statek ratowniczy pełni całodobowy nasłuch na kanale 16 VHF. Tel. +48 55 231 61 55, tel. kom. +48 505 050 995.

6.72

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godz. 7.00 – 15.00. Istnieje możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do „[Wiadomości Żeglarskich](#)” i Przepisów Portowych. Łączność – tel. +48 55 231 66 14. Szczegóły p. Sp. RN.

KADYNY – 54° 18,0' N 19° 28,0' E

6.73

Miejscowość na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. Mały basen o głębokości 1,2 m nie jest eksploatowany.

6. ZATOKA GDAŃSKA



Tolkmicko - wejście do portu



Przystań w Krynicy Morskiej – Basen III – Nowa Karczma

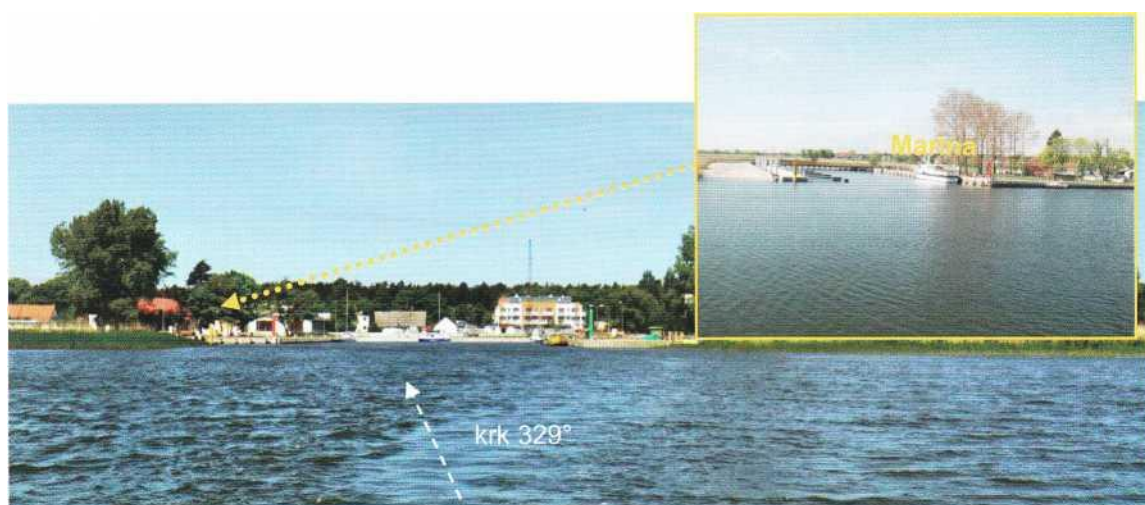
6. ZATOKA GDAŃSKA



Port Krynica Morska



Sztuczna wyspa na Zalewie Wiślanym



Kąty Rybackie - podejście do portu

6. ZATOKA GDAŃSKA

SUCHACZ – 54° 17,0' N 19° 25,5' E

6.74

Przystań morska na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. Z powodu dużego zamulenia do portu mogą wchodzić jednostki o zanurzeniu nieprzekraczającym 1,2 m przy średnim stanie wody. Głębokość w basenie portowym – 1,8 m. Szerokość wejścia – 16 m. Na podejściowym torze wodnym głębokość wynosi 1,4 m.

NADBRZEŻE – 54° 16,3' N 19° 25,5' E

6.75

Przystań morska położona na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. Funkcjonują tu dwie przystanie jachtowe rozmieszczone po prawej i lewej stronie basenu. Wejście do przystani morskiej od strony północnej ograniczone jest falochronem z narzuconych kamieni, od południowej pasem trzin. Charakterystycznym znakiem orientacyjnym jest komin cegielni znajdujący się na lewo od wejścia.

Podejście nie jest oznakowane. Od pławy „40”, z toru wodnego do Elbląga, sterować kursem 124° na środek wejścia do basenu przystani morskiej Nadbrzeże.

KAMIENICA ELBLĄSKA – 54° 15,7' N 19° 24,3' E

6.76

Wieś rybacka i mała przystań na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. Głębokość na podejściu i w pogłębionym kanale wzdłuż południowo-zachodniej ścianki mola (długość 35 m) wynosi 1,8 m. Głębokości w kanale mogą ulegać zmianom. Przystań jest dostępna dla jednostek o długości do 8,0 m i zanurzeniu do 1,2 m.

NOWA KARCZMA (PIASKI) – 54° 25,7' N 19° 36,0' E

6.77

Część Krynicy Morskiej z przystanią morską położona na Mierzei Wiślanej.

6.78

Podejście. Od świetlnej pławy podejściowej „PIA” do przystani prowadzi pogłębiony do 1,5 m tor wodny o szerokości 40 m, oznakowany na krawędziach pławami nieświecącymi. Oś toru wyznacza nabieżnik świetlny PIASKI (krk 304°).

6.79

Przystań. Basen morskiej przystani w Krynicy Morskiej – Basen III – Nowa Karczma o szerokości 45 m jest przedzielony pomostem (długość 50 m, szerokość 3,0 m) na część wschodnią i zachodnią.

Nabrzeże wschodnie (betonowe z wnęką na slip), o długości 100 m i z głębokościami 0,8–1,0 m, jest przeznaczone dla postoju jednostek rybackich.

Nabrzeże zachodnie (skarpowe), o długości 100 m i z głębokościami 0,5–0,8 m, jest miejscem postojowym dla małych jednostek sportowych.

Nabrzeże północne (betonowe z wnęką na slip), o długości 45 m i z głębokościami 0,8–1,0 m, jest wykorzystywane dla przeladunku ryb. Na nabrzeżu jest magazyn rybny. Można zaopatrzyć się w wodę pitną oraz podłączyć do sieci elektrycznej.

KRYNICA MORSKA – 54° 22,7' N 19° 26,5' E

6.80

Miasto, port i kurort letniskowy na Mierzei Wiślanej.

6.81

Mielizna Krynicka. Oznakowana mielizna wybiegająca do ok. 9 kbl. od brzegu. Prowadzą przez nią tory podejściowe do portu.

6.82

Podejście. Podejście do basenu wschodniego prowadzi od pławy świetlnej „TOL” do świetlnej pławy „6/E”, a następnie w nabieżniku świetlnym KRYNICA

MORSKA – E (krk 307°) przez oznakowany, pogłębiony do 2,0 m kanał o szerokości ok. 40 m.

Podejście do basenu zachodniego należy rozpocząć z toru głównego w odległości 6 kabli na północny wschód od stawy ELBLĄG, wykonać zwrot na kurs 358° i sterować tym kursem przez ok. 2 mile morskie. Dalej kierować się wystawionym oznakowaniem pływającym na torze o głębokości 1,5 m i szerokości 35 m. W nocy kierunek podejścia krk 358° wskazuje biały sektor światła kierunkowego DIR WRG. Ok. 100 m przed stawą świetlną należy wykonać zwrot w lewo na środek basenu.

6.83

Port utworzony jest z dwóch niezależnych basenów: wschodniego i zachodniego. Basen wschodni stanowi pasażersko-towarową część portu; zachodni (oddalony ok. 300 m na zachód) – eksploatują rybacy.

Basen wschodni jest przegrodzony Molem Pasażerskim o szerokości 16 m. Długość wschodniego nabrzeża mola wynosi 163 m, a zachodniego – 185 m. Głębokości przy nabrzeżach mola są zmienne i wynoszą ok. 1,5 m. Molo jest oświetlone, można tu zaopatrzyć się w wodę pitną i podłączyć do sieci elektrycznej. Mogą przy nim cumować statki pasażerskie i barki towarowe.

Na wschód od Mola Pasażerskiego znajduje się przystań „Krynica Morska - Basen II pasażersko - jachtowy” z trzema basenami i trzema pirsami (do dwóch dostawione zostały pomosty pływające). Przystań wyposażona w slip, na pirsach można zaopatrzyć się w wodę pitną i podłączyć do sieci elektrycznej.

Basen zachodni ma długość 90 m i szerokość 20 m. Głębokości przy ściankach betonowych mola wynoszą 1,2–1,5 m. Do basenu mogą wchodzić jednostki o zanurzeniu do 1,2. Basen wyposażony jest w slip o szerokości 5,0 m.

6.84

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godz. 07.15 – 15.15 (od 01.07 do 31.08 w godz. 07.00 – 19.00 we wszystkie dni). Istnieje możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do polskich „[Wiadomości Żeglarskich](#)” i Przepisów Portowych. Łączność – kanały 10 i 16 VHF. Tel. +48 55 247 60 76.

Szczegóły p. Sp. RN.

NOWY ŚWIAT – 54° 22,0' N 19° 18,6' E

6.85

Położony na Mierzei Wiślanej port ze służą łączącą Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Szczegóły p. [6.27](#) – [6.32](#)

6.86

Kapitanat Portu Nowy Świat, Skowronki 16, 82–110 Sztutowo

Adres mailowy: kpns@umgdy.gov.pl

Łączność radiowa: VHF 68

Numery telefonów (Służba Dyżurna): (0630–1830)

■ oficer dyżurny – 58 347 3972; kom. 662186934

■ bosman portu – 58 347 3973, kom. 608308555

■ sekretariat – 58 3473950; 58 3473951 (0700–1500)

6.87

Sztuczna wyspa na Zalewie Wiślanym powstała po budowie Portu Nowy Świat.

KĄTY RYBACKIE – 54° 20,5' N 19° 14,2' E

6.88

Miejscowość letniskowa i port rybacki u podstawy Mierzei Wiślanej.

6.89

Podejście. Od stawy świetlnej GDAŃSK, na głównym torze kierunkowym prowadzącym przez zalew, należy

6. ZATOKA GDAŃSKA

położyć się na kurs 344° i sterować nim do pławy świetlnej „KAŁT”. Po osiągnięciu jej należy wykonać zwrot w lewo, na kurs 279° prowadzący do pławy świetlnej „K-4”. Przy pławie wykonać zwrot w prawo i sterować kursem 329° w środek wejścia do basenu portowego.

Szerokość toru, na odcinku od pławy świetlnej „KAŁT”, do wejścia do basenu portowego wynosi 40 m, a głębokości od 2,1 m (przy pławie „KAŁT”) do 1,6–1,9 m przy pławach torowych.

Jednostki udające się do Kątów Rybackich z Wisły Królewieckiej po wyjściu z rzeki na zalew powinny poruszać się w kierunku wyznaczonym przez pławy „2-WK” i „1-WK”. Po minięciu pławy „1-WK” powinny wykonać zwrot w lewo na pławę świetlną „KAŁT” i dalej sterować jak opisano wyżej.

6.90

Port. Basen portowy ma długość 100 m i szerokość 50 m. Głębokości w basenie wynoszą 1,8–2,5 m. Nabrzeże wschodnie ma długość 100 m i głębokości 1,2–1,5 m; nabrzeże północne – długość 50 m, głębokości 1,5–1,8 m; nabrzeże zachodnie – długość 80 m, głębokości 1,5–1,8 m; nabrzeże południowe – długość 70 m, głębokości 2,0 m; pomost o długości 60 m przeznaczony jest dla jachtów. Wodę pitną pobiera się przy nabrzeżu północnym.

6.91

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godz. 7.00 – 15.00. Istnieje możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do Przepisów Portowych. Łączność – kanały 10 i 16 VHF. Tel.+48 58 247 87 19.

Szczegóły p. Sp.RN.

6.92

Wisła Królewiecka. Podejście. Jednostki kierujące się z Zalewu Wiślanego na Wisłę Królewiecką powinny poruszać się torem wodnym prowadzącym od stawy świetlnej GDAŃSK w kierunku Kątów Rybackich. Przy pławie „K-2” należy wykonać zwrot na kurs 270° i dalej poruszać się w kierunku wyznaczonym przez pławy „1-WK” i „2-WK”. Po minięciu pławy „2-WK” sterować na środek ujścia rzeki. Głębokości w ujściu zmienne, wymagana szczególna ostrożność.

SZTUTOWO – 54° 19,6' N 19° 11,0' E

6.93

Wieś leżąca na obszarze Żuław Wiślanych. We wsi znajdują się: Muzeum Martyrologii i wielki pomnik byłego hitlerowskiego obozu zagłady Stutthof.

Służba ratownicza. Brzegowa stacja ratownicza wyposażona w pojazd ze sprzętem ratowniczym pełni całodobowy nasłuch na kanale 16 VHF, tel. +48 55 247 80 54, tel. kom. +48 505 050 976.

ELBLĄG – 54° 10,0' N 19° 23,4' E

6.94

Duże miasto przemysłowe i port w poszerzonym korycie rzeki Elbląg. Połączenia śródlądowymi drogami wodnymi: z Gdańskiem (rzeką Szarpawą i dalej Martwą Wisłą), z Wisłą powyżej Tczewa (przez Nogat) oraz z Ostródą i Iławą (przez Kanał Elbląski i jezioro Drużno (Drużno); odgałęzienie do Iławy przez jezioro Jeziorak). Większa część miasta, wraz ze śródmieściem, leży na wschodnim brzegu rzeki, naprzeciw wyspy Spichrzów odciętej od lądu starym rowem obronnym. Rzeka Elbląg, wpadająca do południowo – zachodniej części Zalewu Wiślanego poprzez Zatokę Elbląską, stanowi naturalne połączenie Elbląga z zalewem.

6.95

Poziom wody. Stan wody na rzece, podobnie jak i na Zalewie Wiślanym, jest zależny od kierunku wiatrów. Przy wiatrach północnych poziom wody na rzece może podnieść się o ok. 1,8 m, a przy południowych może obniżyć się o 0,8 m w stosunku do średniego poziomu.

6.96

Głębokości. Głębokość toru wodnego między Stawą ELBLĄG a lewą głowicą wejściową (latarnia czerwona) wynosi 2,4 m. Na odcinku pomiędzy pławami 3/ELB – 8/ELB a prawą głowicą wejściową (latarnia zielona) głębokości zmniejszają się do 1,6 m. Należy zachować ostrożność i kontrolować zapas wody pod stępką. Na odcinku od lewej głowicy wejściowej do portu Elbląg głębokość toru wodnego wynosi od 2,5 do 4,5 m.

Wielkość statków wchodzących do portu Elbląg nie może przekraczać 85 m długości i 2,0 m zanurzenia. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody i może ulec czasowym ograniczeniom. Kapitan portu, w uzasadnionych przypadkach, może zezwolić na wejście do portu statkom o parametrach większych, niż określono powyżej. Uzależnione to będzie w znacznym stopniu od panującej aktualnie sytuacji hydrometeorologicznej. Jednostki o zanurzeni powyżej



Port Elbląg

6. ZATOKA GDAŃSKA

1,8 m powinny każdorazowo zasięgnąć drogą radiową informacji z Kapitanatu Portu o aktualnej sytuacji nawigacyjnej i głębokościowej na podejściu do portu. Łączność – tel. +48 55 234 77 11, tel. kom. +48 797 700 039, lub kanał 10 VHF.

Szczegóły p. Sp. RN.

6.97

Pilotaż statków obsługiwany jest przez Stację Pilotową Gdańsk. Łączność – kanał 10, 16 VHF, tel. tel. kom. +48 506 875 373, +48 510 707 198.

Szczegóły p. Sp. RN.

6.98

Podejście. Od stawy świetlnej ELBLĄG, którą należy minąć w odległości nie mniejszej niż 50 m, należy iść torem wodnym o szerokości 50 m, trzymając się lewą burtą czerwonych pław. Następnie sterować w środek pierwszej bramki toru wejściowego, utworzonej przez parę pław świetlnych „1/ELB” i „6/ELB”. Po minięciu bramki, utworzonej przez stawę świetlną na głowicy zachodniego falochronu i pławę świetlną „10/ELB”, należy iść wzdłuż falochronu, zostawiając po lewej burcie pławy toru wodnego i stawę świetlną. Następnie sterować w górę rzeki aż do mostu obrotowego w miejscowości Nowakowo.

Oznakowanie toru podejściowego z Zalewu oraz rzeki Elbląg wystawiane jest w systemie morskim. **Uwaga.** Zbliżając się do mostu obrotowego, należy zmniejszyć prędkość. Most jest otwierany w godz. 07.30, 10.00, 12.00, 14.00, 15.30, 17.00, 19.00.

Pod mostem kolejowym mogą przechodzić jednostki o wysokości nie większej niż 8,0 m.

Podejście do portu Elbląg w trakcie modernizacji i dostosowania dla ruchu statków o większych gabarytach.

6.99

Port w poszerzonym (50–100 m) korycie rzeki Elbląg o głębokości 3,5–4,5 m ma kilka basenów. Długość nabrzeży portowych, bez basenów, wynosi ok. 2,5 km.

Nabrzeża portowe przeznaczone są do obsługi statków o długości do 100 m, przewożących ładunki masowe i drobnicowe. W eksploatacji:

1. terminal pasażerski międzynarodowy – po wschodniej stronie rzeki, z rampą ro-ro, długość nabrzeża 220 m, terminal odpraw celno-granicznych pasażerów;
2. terminal towarowy (uniwersalny) – na zachodnim brzegu rzeki Elbląg w kierunku północnym mostu UE o powierzchni 3,5 ha, z dwoma nabrzeżami po 90 m każde, rozdzielonymi rampą ro-ro.

Eksploatowane nabrzeże w basenie ELZAMU wyposażone jest w dwie suwnice bramowe o udźwigu 30 ton i 200 ton. Port posiada elewator zbożowy o pojemności 14000 m³ na nabrzeżu z boczną kolejową oraz urządzeniami dźwigowymi do przeładunku towarów masowych (taśmociągi, wagi), pozostałe nabrzeża obsługiwane są przez mobilne urządzenia dźwigowe. Nad brzegiem rzeki są zlokalizowane liczne przystanki sportowo-turystyczne.

6.100

Obrotnice. W porcie Elbląg czynne są dwie obrotnice dla statków o długości do 85 m. Obrotnica o średnicy 110 m, przy wejściu do Kanału Jagiellońskiego. Obrotnica o średnicy 120 m, przy nabrzeżu ELZAMU; obrotnica przy ul. Radomskiej – 4 dalby – obecnie służą jako dalby oporowe przy obracaniu statków.

Stocznia rzeczna może wykonać w pełnym zakresie remont małych statków i barek wszystkich typów. **Kable i przewody wysokiego napięcia** są w wielu miejscach przerzucone przez i ponad rzeką. Miejsca wyłożenia kabli oznakowują tablice ostrzegawcze.

6.101

Kapitanat Portu jest czynny całą dobę. Istnieje możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do polskich „Wiadomości Żeglarskich” i Przepisów Portowych. Łączność – kanał 10, 16 VHF, tel. 48 55 234 77 11, +48 55 234 46 31 tel. kom. +48 797 700 039. Szczegóły p. Sp. RN.

Stacja pilotowa.

Pilotaż obsługuje Stacja Pilotowa Gdańsk. Łączność p. Sp. RN.

OD WISŁY ŚMIAŁEJ DO OKSYWIA

Brzegi

6.102

Wybrzeże między ujściami Wisły Śmiałej i Martwej Wisły jest niskie, wydymowe, porośnięte lasem mieszanym z przewagą drzew iglastych. Od ujścia Martwej Wisły do leżącego w odległości ok. 3 Mm na północny zachód Sopotu brzeg jest niski, monotony i prawie wszędzie porośnięty lasami. W odległości 1–2 Mm od linii brzegowej wznoszą się w głębi łądu dobrze widoczne pagórki. Między Sopotem a Orłowem brzeg jest pagórkowaty i miejscami porośnięty lasami mieszanymi. Teren wznosi się w głąb łądu. Na północ od Orłowa występuje klifowy brzeg Kępy Redłowskiej, miejscami urwisty i pokryty roślinnością. W wylocie obszernej doliny między kępami: Redłowską a Oksywską, leży miasto i port Gdynia.

Głębokości i grunt

6.103

Dno na tym odcinku jest równe. Izobata 10 m przebiega w odległości 0,5–2 Mm od brzegu. Między ujściem Wisły Śmiałej a Sopotem grunt jest gliniasty, pokryty warstwą twardego piasku. Między Sopotem a portem Gdynia, szczególnie w rejonie Cypla Redłowskiego, wzdłuż brzegu występują liczne duże kamienie. Jednostki przechodzące przez ten rejon powinny nawigować z dużą ostrożnością, ponieważ między brzegiem a izobatą 6,0 m występują liczne spłycenia zmniejszające głębokość o ok. 2,5 m.

Na południe od Cypla Redłowskiego znajduje się podwodny falochron, nad którym głębokość wynosi ok. 0,3 m.

Znaki orientacyjne

6.104

W dzień przy dobrej widzialności wyróżniają się: łańcuch wzgórz na wschód od ujścia Martwej Wisły i Wisły Śmiałej, wieża Kapitanatu Portu Gdańsk, wysoka, tępo ścięta wieża kościoła Mariackiego, budynek Olivia Star w Gdańsku, wysokie klify cypli Redłowskiego i Oksywskiego (dają dobre echa radarowe), komin elektrociepłowni i budynek Sea Towers w Gdyni.

Z bliższej odległości są dobrze widoczne: pomnik Bohaterów Westerplatte, wieża kościoła w Nowym Porcie, stawy nabieżnika świetlnego Brzeźno, wieża granulacyjna „Siarkopolu”, wysokie kominy elektrociepłowni (na zachód od wyspy Ostrów), komin rafinerii (na wschód od śródmieścia Gdańska), strzelista wieża kościoła św. Jerzego w Sopocie, budynek Grand Hotelu, wysoki budynek elewatora zbożowego w głębi portu Gdynia, maszty radiostacji na Oksywiu, wysoki

6. ZATOKA GDAŃSKA

komin na Płycie Redłowskiej i krzyż (73 m n.p.m.) na Kamiennej Górze w Gdyni – nocą oświetlony.

W nocy jest dobrze widoczne światło latarni morskiej GDAŃSK.



Podejście do Elbląga – od stawy ELBLĄG do stawy świetlnej zachodniego falochronu



Podejście do Elbląga – przejście rzeką Elbląg koło miejscowości Nowe Batorowo



Podejście do Elbląga – Nowakowo. Most Obrotowy

6. ZATOKA GDAŃSKA

GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY – 54° 24,0' N 18° 42,5' E
6.105

Zasadniczym przeznaczeniem portu jest obsługa dużych masowców, zbiornikowców i kontenerowców. Może on przyjmować jednostki o nośności do 150000 ton i maksymalnym zanurzeniu do 15 m (przy średnim stanie wody). Port jest wyposażony w urządzenia do przeładunku towarów masowych, sypkich, płynnych i kontenerów (Rejon IV portu Gdańsk).

bezpośrednio po nich może wystąpić falowanie uniemożliwiające okresowo przeładunek.

6.109

Kotwiczowiska. Granice kotwiczowisk są wkartowane na mapach. Dno jest piaszczyste.

Kotwiczowisko nr 4 (dla masowców) – najmniejsza głębokość 16,1 m.

Kotwiczowisko nr 5 (dla zbiornikowców) – najmniejsza głębokość to 19,9 m.



Gdańsk. Port Północny

6.106

Poziom morza. Najwyższy obserwowany poziom przewyższa średni o 120 cm przy silnych wiatrach północnych. Najniższy obserwowany poziom morza jest o 1,0 m niższy od stanu średniego i występuje przy długotrwałych wiatrach południowych. Informację o poziomie morza można zasięgnąć drogą radiową w Kapitanacie Portu Gdańsk, kanał 14 VHF, tel. +48 58 343 07 10, +48 58 347 38 70–71.

6.107

Prąd. Siła i kierunek prądu na redzie i przed wejściem do portu zależą od siły i kierunku wiatru. Podczas wiatrów wschodnich prąd ma kierunek zachodni, a podczas wiatrów zachodnich – kierunek wschodni, i osiąga prędkość do 1 węzła. Podczas bezwietrznej pogody płynie wzdłuż brzegu w kierunku północno-zachodnim słaby prąd zatokowy, potęgowany napływem wód Wisły przez Przekop Wisły i Wisłę Śmiłą. Zwraca się uwagę, szczególnie dużym jednostkom, na możliwość pojawienia się niespodziewanego znosu w czasie przejścia torem wodnym, związanego z prądami, jak również ze zjawiskami hydrodynamicznymi występującymi w pogłębionej części toru.

6.108

Wiatry. Najbardziej niekorzystnymi dla pracy portu są silne wiatry północno-wschodnie, podczas których lub

6.110

Pilotaż. Do korzystania z usług pilota zobowiązane są statki o długości 100 m i większej oraz bez względu na długość, statki wymienione w § 36.2 Przepisów Portowych. Szczegóły p. Przepisy Portowe. 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 dwóch pilotów. Wchodzenie bez pilota na wejściowy tor wodny jest zabronione. Stacja pilotów w porcie Gdańsk pełni służbę całodobową, prowadząc stały nasłuch radiowy na kanale 14 VHF. ETA należy zgłaszać co najmniej na dwie godziny przed przybyciem na redę. Statki na wyjściu są zobowiązane zamówić pilota przynajmniej na trzy godziny przed opuszczeniem portu. Statki zdążające do portu powinny przyjmować pilota ok. 4 kable na zachód od pławy „PP” lub udać się na kotwiczowisko nr 4 lub nr 5 zgodnie z dyspozycją Kapitanatu Portu/VTS. Zezwolenie na wejście i wyjście z portu otrzymuje się z Kapitanatu Portu drogą radiową.

6.111

Podejście. Statki zmierzające do portu Gdańsk Port Północny powinny korzystać z Systemu Rozgraniczenia Ruchu (TSS) „Wschód” (6.12). Po minięciu pławy świetlnej „ZS” należy rozpocząć zwrot w prawo w kierunku pławy świetlnej „PP”. Po jej minięciu sterować

6. ZATOKA GDAŃSKA

w kierunku portu w linii nabieżnika świetlnego (krk 253,6°).

Do Gdańska Portu Północnego prowadzą dwa tory wodne – tor wodny główny i tor wodny wschodni. Tor wodny główny wyznaczony jest pławami torowymi świetlnymi od P-1 do P-20. Szerokość toru wodnego głównego wynosi 600 m, głębokość na nim 18 m. Jest zakończony obrotnicą zachodnią o średnicy 750 m i głębokości 18 m. Tor wodny wschodni rozpoczyna się po minięciu pławy P-14 i wykonaniu zwrotu w lewo. Wyznaczony jest pławami torowymi świetlnymi od GTC-1 do GTC-4, ma szerokość 320 m i głębokość 17,5 m. Zakończony jest obrotnicą wschodnią o średnicy 700 m i głębokości 17,5 m.

Decyzję, z którego toru wodnego na wejściu do portu statek ma korzystać podejmuje Oficer Dyżurny Kapitanatu Portu.

Uwagi. Pławy świetlne oznakowujące lewą stronę dwukierunkowego toru wejściowego są usytuowane na bocznej granicy pogłębionego toru. Dalby świetlne „P-9” i „P-13” oznakowujące prawą stronę toru usytuowane są na skarpie, w odległości ok. 25 m od bocznej granicy pogłębionego toru. Jest on zakończony obrotnicą o średnicy 750 m i głębokości 18 m. Wejście do portu utrudniają rozległe mielizny po obydwu stronach toru. Zbiornikowce wprowadza się przy widzialności powyżej 1 Mm. Ruch dwukierunkowy i zasady mijania się na torze wejściowym określa służba dyżurna Kapitanatu Portu.

6.112

Port dysponuje następującymi stanowiskami przeładunkowymi:

Baseny Bazy Przeładunku Paliw Płynnych Naftoport – obsługa statków o długości do 350 m i dopuszczalnym zanurzeniu do 15 m. Praktykuje się ustawianie statku dziobem do wyjścia z portu. W basenach nr 1, nr 2 i nr 3 znajdują się podwodne stałe przegrody przeciwrzlewowowe.

Zapora w basenie nr 1 przebiega wzdłuż pozycji:

54° 24,331' N, 018° 43,497' E

54° 24,251' N, 018° 43,377' E

Zapora w basenie nr 2 przebiega wzdłuż pozycji:

54° 24,218' N, 018° 43,330' E

54° 24,112' N, 018° 43,176' E

Zapora w basenie nr 3 przebiega wzdłuż pozycji:

54° 24,094' N, 018° 43,143' E

54° 24,079' N, 018° 42,894' E

Zapory stanowią konstrukcje stalowe zabudowane na głębokości 18 m, do których przymocowane są rurociągi sprężonego powietrza. Ze względu na ryzyko uszkodzenia rurociągów, w strefie 25 m po obu stronach zapór zabrania się rzucania kotwic oraz pracy śrubą napędu głównego. Szczegóły p. mapy.

Pirs Węglowy (764 m) – obsługa statków o długości do 280 m i dopuszczalnym zanurzeniu do 15 m. Odległość między skrajnymi punktami cumowniczymi – 347,5 m. Wydajność dwóch urządzeń załadunkowych 50 tys. ton na dobę.

Pirs – Gdański Terminal Gazowy „GASPOL S.A.” – długość 294 m, przeznaczony do przyjmowania i obsługi gazowców LPG o długości od 66 m do 200 m i maksymalnym zanurzeniu 9,5 m.

Pirs – Rudowy – w eksploatacji odcinek o długości 510 m – obsługa statków o dopuszczalnym zanurzeniu do 15 m.

Terminal Kontenerowy DCT 1 o łącznej długości 670 m od strony południowo-zachodniej zakończony jest rampą ro-ro i może przyjmować statki o maksymalnej długości do 400 m. Składa się ze stanowiska

południowego, odlądowego mogącego przyjmować statki o maksymalnym zanurzeniu 11,50 m oraz stanowiska północnego, głębokowodnego mogącego przyjmować statki o maksymalnym zanurzeniu 14,50 m. Dopuszczalne zanurzenia statków podawane są w Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń Kapitanatu Portu Gdańsk publikowanych na [stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni](#).

Terminal Kontenerowy DCT 2 usytuowany w kierunku z północno-zachodniego do południowo-wschodniego, posiada stanowisko cumownicze o długości 571 m, przeznaczone jest do cumowania statków o długości do 425 m o maksymalnym zanurzeniu 15,0 m.

Basen Wewnętrzny Portu Północnego jest ograniczony nabrzeżami Kapitanatu: Północnym, Zachodnim i Południowym. Obowiązuje żegluga w porze dziennej. Maksymalne zanurzenie przy poszczególnych nabrzeżach należy sprawdzać w Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń Kapitanatu Portu Gdańsk, publikowanym na [stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni](#).

6.113

Obrotnice. W porcie znajdują się obrotnice:

- obrotnica przy głównym wejściu do portu – średnica 750 m;
- obrotnica przy basenach paliwowych – średnica 670 m;
- Z obrotnica pomiędzy Pirssem Rudowym a Pirssem Gaspol – średnica 670 m;
- n obrotnica na podejściu do Pirsu Kontenerowego DCT średnica 650 m.

6.114

Zaopatrzenie. Na miejscu można zaopatrzyć się w wodę pitną, kotłową i prowiant. Potrzebną ilość paliwa należy zamówić na wejściu.

6.115

Kapitanat Portu podzielony jest na dwie placówki. Biuro Kapitanatu mieści się w Gdańsk-Nowy Port przy ul. Przemysłowej 4. Pracuje w godz. 0715 – 1515 od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni świątecznych. Tel. +48 58 343 07 10, +48 58 347 38 00. Służba dyżurna Kapitanatu Portu mieści się w Porcie Północnym przy ul. Kapitana Pońca 1, służba dyżurna pełniona jest całodobowo. Zajmuje się organizacją i kontrolą ruchu jednostek na obszarze całego portu Gdańskiego. Ośrodek służby ruchu jest usytuowany na wieży Kapitanatu Portu. Możliwość uzyskania wszelkich informacji nawigacyjnych, a także dotyczących Przepisów Portowych. Łączność kanał 14, 16 VHF. Tel. +48 58 343 07 10. Szczegóły p. Sp.RN.

GDAŃSK NOWY PORT – 54° 24,5' N 18° 39,7' E

6.116

Gdańsk – miasto wojewódzkie i jeden z najstarszych i największych portów polskich w ujściu Martwej Wisły do Zatoki Gdańskiej. Miasto jest siedzibą władz, instytucji żeglugowych i wyższych uczelni. Ośrodek przemysłu metalowego, stocznioowego oraz chemicznego. Połączenia kolejowe i lotnicze z siecią krajową i z zagranicą. W sezonie letnim jest czynna żegluga pasażerska do Sopotu, Gdyni i miejscowości lotniskowych na Mierzei Helskiej. Gdańsk jest portem ze specjalizacją przeładunkową na poszczególnych nabrzeżach. Głęboka i osłonięta reda umożliwia statkom bezpieczny postój na kotwicy. W porze zimowej port ma również najdogodniejsze na Bałtyku warunki żeglugowe.

6. ZATOKA GDAŃSKA



Gdańsk Nowy Port

Gdańsk Nowy Port stanowi część portu gdańskiego. Maksymalna długość statków wchodzących do portu wynosi 225 m, a zanurzenie 10,60 m.

6.117

Poziom morza. Najwyższy obserwowany poziom przewyższa średni o 120 cm przy silnych wiatrach północnych oraz podczas powodziowej fali na Wiśle. Najniższy obserwowany poziom jest o 1,0 m niższy od stanu średniego i występuje przy długotrwałych wiatrach południowych. Informacji udziela drogą radiową i telefonicznie Kapitanat Portu.

6.118

Prąd. Siła i kierunek prądu na podejściu do portu zależy od siły i kierunku wiatru. Podczas wiatrów wschodnich prąd ma kierunek zachodni, a podczas zachodnich – wschodni i osiąga prędkość do 1 węzła. Podczas bezwietrznej pogody płynie wzdłuż brzegu w kierunku północno-zachodnim słaby prąd zatokowy. W wejściu do portu, w kanale portowym i na Martwej Wiśle występuje słaby prąd rzeki, skierowany zawsze do ujścia, nawet podczas najsilniejszych północno-zachodnich wiatrów. Osiąga on prędkość od 0,1 do 0,5 węzła i maleje przy wiatrach przeciwnych.

6.119

Zlodzenie. Dzięki korzystnemu położeniu nad Martwą Wisłą oraz prądowi na redzie i w zatoce, port gdański i podejście do niego pozostają prawie całkowicie wolne od lodu. Nawet w razie wystąpienia kry port w okresie najcięższych zim jest otwarty dla żeglugi. Należy się liczyć jedynie ze zmianami w oznakowaniu toru podejściowego z redy, spowodowanymi dryfującą krą.

Lodołamacze można zamówić z morza drogą radiową lub telefonicznie w porcie, kontaktując się z Kapitanatem Portu w ciągu całej doby. Przy zamówieniu należy podać wielkość statku i jego zanurzenie.

6.120

Kotwicowiska. Granice kotwicowisk są wkartowane na mapach. Na wszystkich kotwicowiskach dno jest piaszczyste.

Kotwicowisko nr 1 – najmniejsza głębokość wynosi 9,0 m i jest przeznaczone dla małych statków.

Kotwicowisko nr 2 – najmniejsza głębokość wynosi 10,3 m i jest przeznaczone dla średnich statków.

Kotwicowisko nr 3 – najmniejsza głębokość wynosi 10,2 m i jest przeznaczone dla tankowców.

Podchodząc na redę należy powiadomić drogą radiową Kapitanat Portu, podając wielkość i zanurzenie statku. Na wskazanym kotwicowisku rzucić kotwicę i podać pozycję.

6.121

Pilotaż. Do korzystania z usług pilota zobowiązane są statki o długości 80 m i większej, z wyłączeniem akwenów określonych w § 117 Przepisów Portowych oraz bez względu na długość, statki wymienione w § 36.2 Przepisów Portowych. Stacja pilotów w porcie Gdańsk pełni służbę całodobową, prowadząc stały nasłuch radiowy na 14 kanale VHF. Szczegóły p. Przepisy Portowe. ETA do stacji pilotowej należy zgłaszać na dwie godziny przed przybyciem na redę. Statki na wyjściu są zobowiązane zamówić pilota przynajmniej na trzy godziny przed planowanym opuszczeniem portu. Statki zdążające do portu powinny przyjmować pilota ok. 4 kable na południowy zachód od pławy „NP”. Statki zmieniające miejsce postoju w porcie muszą korzystać z usług pilota.

6.122

Podejście. Po minięciu lewą burtą pławy świetlnej „NP” sterować kursem 221,1°, trzymając się prawej strony obustronnie oznakowanego odcinka toru aż do linii nabieżnika świetlnego BRZEŻNO. Dalej do portu podchodzi się kursami 196° i 147,7°, prowadzącymi w nabieżnikach BRZEŻNO i WESTERPLATTE.

Uwagi. Skracanie trasy lub sterowanie po nieswoim pasie strumienia ruchu jest niedozwolone. Należy uważać na oznakowane spływanie o głębokości 8,4 m w odległości 6 kbl. na północny wschód od pławy świetlnej „N-2”.

Szerokość toru wodnego w linii nabieżnika świetlnego BRZEŻNO wynosi 250 m, a głębokość – 12 m. Szerokość toru wodnego w linii nabieżnika świetlnego

6. ZATOKA GDAŃSKA

WESTERPLATTE wynosi 150 m, a głębokość – 11,9m. Po zachodniej stronie toru wodnego prowadzącego w nabieżniku WESTERPLATTE leży mielizna przybrzeżna, nad którą przy wiatrach północnych tworzy się wysoki przybój.

Przyjął się zwyczaj, że wszystkie statki oddają salut banderą na trawersie pomnika Bohaterów Westerplatte, stojącego na wysokim kopcu po wschodniej stronie kanału portowego.

6.123

Port obejmuje: kanały portowe i stoczniowe, baseny portowe i stoczniowe, obszar wyspy Ostrów, zachodnią część Martwej Wisły oraz Motławę do mostów Zielonego i Stągiewnego.

Podstawowymi towarami przywozu są: drobnica kruszywo, chemikalia, konstrukcje stalowe i węgiel,

a wywozu: drobnica, węgiel, olej napędowy, zboża, cukier i wyroby stalowe.

Nabrzeża wyposażone są w dźwigi o unosie od 3 do 16 ton. Istnieje możliwość podłączenia wody i energii elektrycznej na wszystkich nabrzeżach. Zaplecze wyposażone jest w magazyny, place składowe i elewatory.

W skład portowego taboru pływającego wchodzi: holowniki, pchacze, bunkierki, śmieciarki, pływające jednostki portowej straży pożarnej, łapaczki oleju do oczyszczania wód portowych i dźwigi pływające.

Odbieraniem ze statków zaolejonej wody i ścieków zajmują się bunkierki obsługujące wszystkie jednostki zawijające do portu.

W tabeli (str. 102) podano informacje o ważniejszych basenach i nabrzeżach.

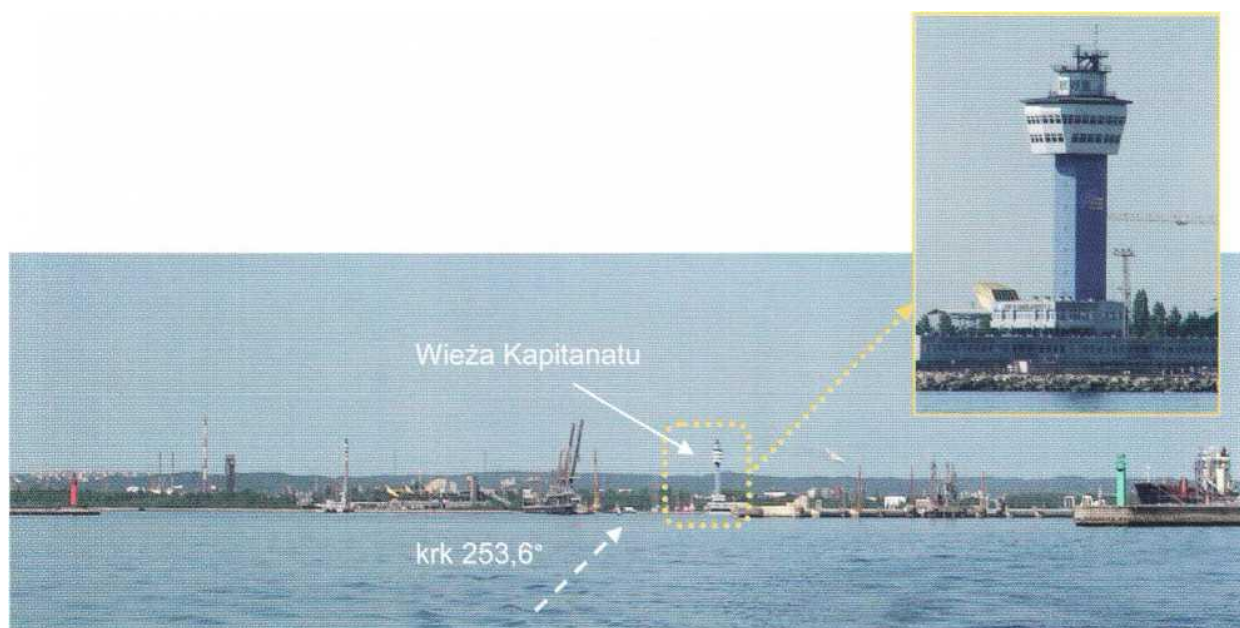


Port Gdańsk – widok ogólny



Gdańsk – widok ogólny na Morski Terminal Kontenerowy w Porcie Północnym

6. ZATOKA GDAŃSKA

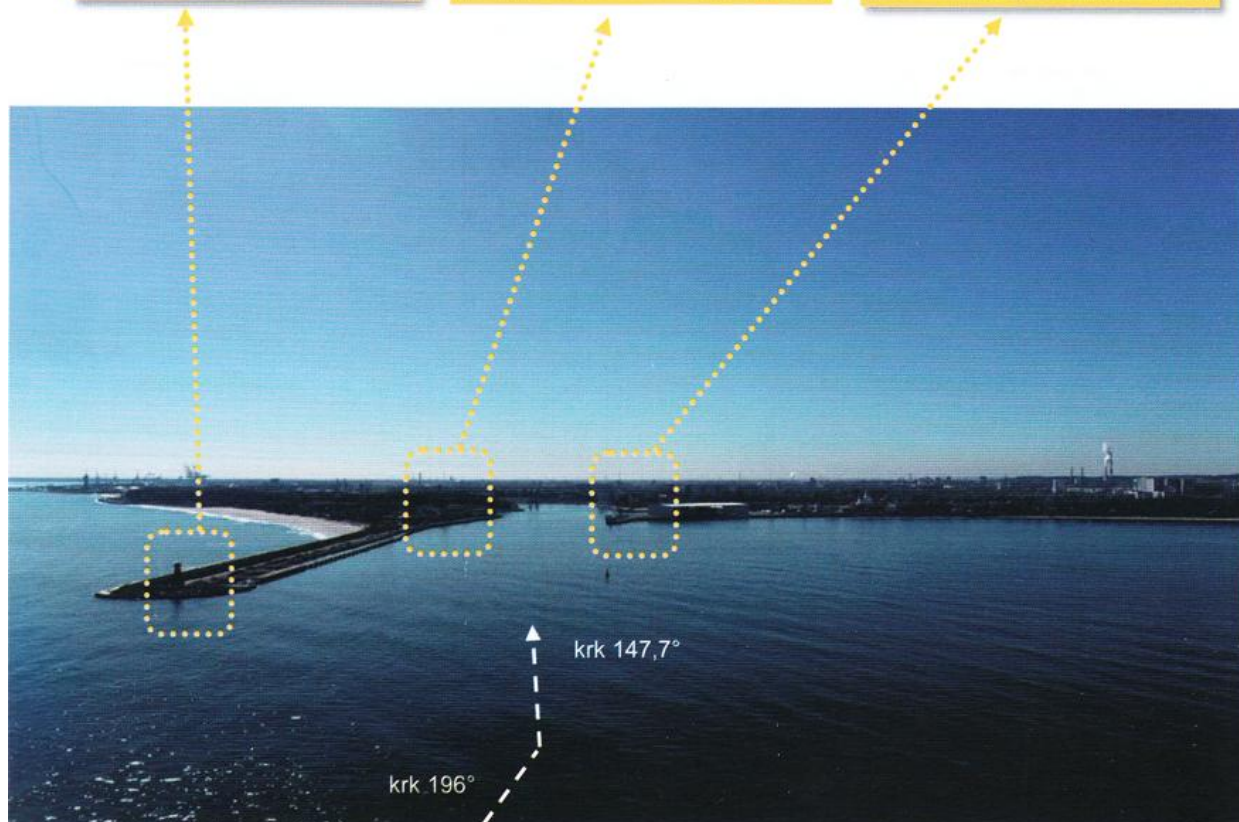
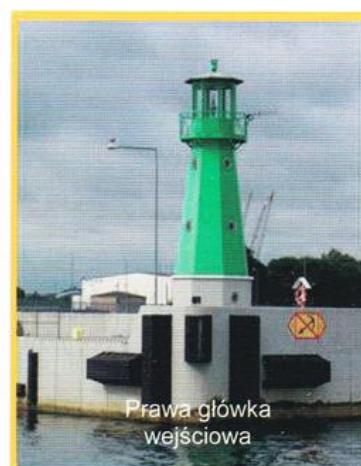
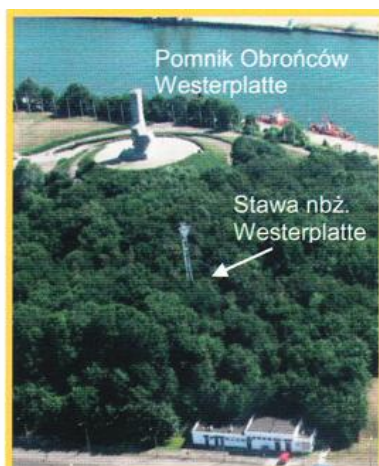
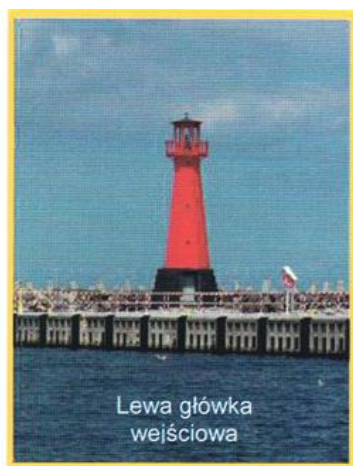


Port Północny – podejście. Wejście główne



Port Północny – na wschód od wejścia głównego

6. ZATOKA GDAŃSKA



Gdańsk Nowy Port – podejście do portu

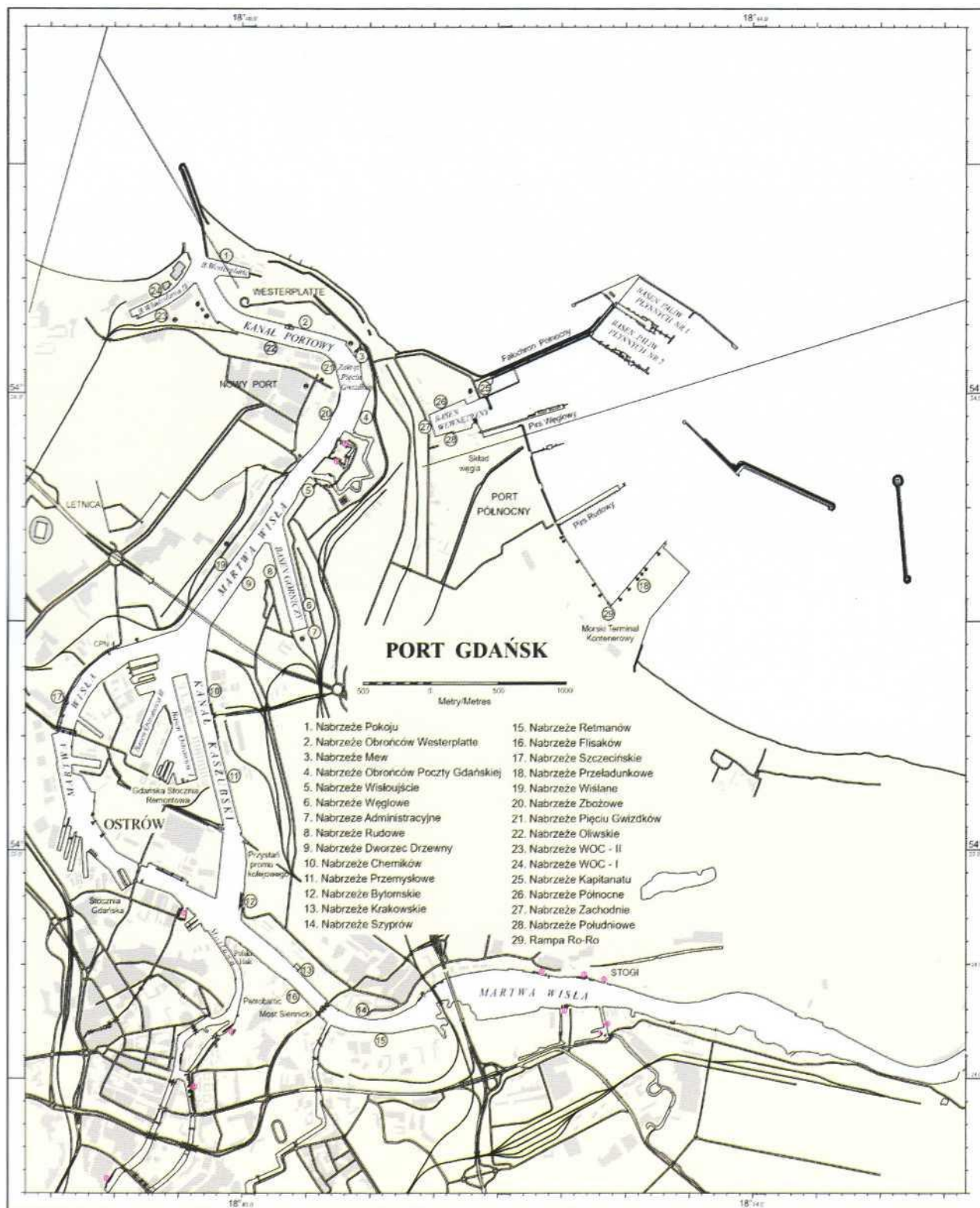
6. ZATOKA GDAŃSKA



Przystań jachtowa Marina Gdańsk (na Nowej Motławie)

Miejsce na notatki użytkownika Locji

6. ZATOKA GDAŃSKA



6. ZATOKA GDAŃSKA

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Max. dop. zanu- rzenia przy nabrz. w metrach	Przeznaczenie
Basen Władysława IV			
Połączeniowe	94	7,40	dla odpraw jachtów
WOC-1	566	7,20–8,50	przeładunek drobnicy, chłodzone
WOC-2	599	7,70–8,50	przeładunek drobnicy, ro-ro
Nabrzeże Zachodnie	60	4,50	postój statków obsługi portowej
Kanał Portowy			
Nabrzeże Kpt. Ziolkowskiego	305/440	9,50	statki pasażerskie, jachty morskie
Nabrzeże Oliwskie	793	8,40–10,60	przeładunek drobnicy, masówki, ziarno
Nabrzeże Pięciu Gwizdków	450	8,20–8,40	przeładunek stali i drobnicy
Nabrzeże Obrońców Westerplatte	1441	6,90–9,50	statki pasażerskie, promy, holowniki
Nabrzeże Mew	112	7,20–10,20	postojowe
Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej	361,9	10,60	przeładunek masówki i paliwa
Nabrzeże Zbożowe	851,24	4,60–7,80	przeładunek masówki (ziarno)
Nabrzeże Wiosłoujście	408,9	6,80–10,60	postojowe
Nabrzeże Wiślane	1395	8,10–10,20	przeładunek drobnicy i masówki
Nabrzeże Dworzec Drzewny	1220	2,80–10,60	przeładunek masówki, płynnych, postojowe, jachty
Nabrzeże Szczecińskie	490	6,90–10,60	przeładunek masówki, drobnicy, kontenerów
Basen Górniczy			
Nabrzeże Węglowe	911,2	5,30–8,60	przeładunek masówki (węgiel, koks, ruda)
Nabrzeże Administracyjne	124,6	3,60–4,80	postojowe, paliwa
Nabrzeże Rudowe	826	4,80–10,60	przeładunek masówki, złom
Kanał Kaszubski			
Nabrzeże Chemików	246	7,60–10,40	przeładunek masówki, płynne, sypkie
Nabrzeże Przemysłowe	981,8	3,00–9,00	przeładunek masówki, sypkie
Nabrzeże Bytomskie	622,6	4,90–7,50	przeładunek masówki (ziarno), złom
Martwa Wisła			
Nabrzeże Krakowskie	140	2,10–4,00	stocznia Montex
Nabrzeże Krakowskie - PRCiP	557	2,30–4,20	Baza PRCiP
Nabrzeże Flisaków 1	200	5,50–6,30	Lotos Petrobaltic
Nabrzeże Flisaków 2	170	0,40–5,30	postojowe
Wyspa Ostrów	Nabrzeże i baseny eksploatowane przez spółki stoczniowe		
Motława	Nabrzeże dla małych statków pasażerskich, jachtów, jednostek sportowo-rekreacyjnych od Polskiego Haku do Mostu Zielonego i Mostu Stągiewnego. Marina Sienna Grobla – miejsca postojowe dla jachtów.		

6.124

Obrotnice są: przy Basenie Władysława IV – średnica 170 m; przy Basenie Górniczym – średnica 180 m; przy Gdańskiej Stoczni Remontowej – średnica 300 m; przy Polskim Haku – średnica 200 m; na Martwej Wiśle na wysokości rafinerii – średnica 210 m.

6.125

Holowniki. Statki są zobowiązane do korzystania z usług holowniczych. Holowniki znajdują się w stałym pogotowiu. Liczbę holowników i warunki regulują Przepisy Portowe.

6.126

Cumowniki. W porcie obowiązuje korzystanie z usług cumowników. Liczbę i warunki regulują Przepisy Portowe.

6.127

Remonty. Możliwość wykonania całego zakresu napraw kadłuba, maszyny głównej i mechanizmów

pomocniczych. Usługi wykonuje Gdańska Stocznia Remontowa, dysponująca pięcioma dokami pływającymi.

Ponadto na terenie portu znajdują się Stocznia Gdańska, Stocznia Remontowa Shipbuilding S.A., budująca małe i średnie jednostki, oraz szereg mniejszych stocznii, jak: Drewnica Development, Stocznia im. Conrada Korzeniowskiego, Stocznia Ramco Marine i filia Stoczni Nauta.

6.128

Zaopatrzenie. Statki mogą zaopatrywać się w paliwo, wodę pitną i bunkrową, prowiant oraz w urządzenia technicznego wyposażenia statku. Zamówienia można kierować do firm zaopatrujących lub przez agenta.

6.129

Kwarantanna, deratyzacja. Miejsce kwarantanny wyznacza Kapitanat Portu wraz ze Stacją Sanitarno-Epidemiologiczną. Deratyzacja lub uzyskanie świadectwa zwolnienia od niej: Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna.

6. ZATOKA GDAŃSKA

6.130

Kładki na Motławie dla ruchu pieszego:

- zwodzona na Wyspę Ołowiankę;



Kładka zwodzona na Wyspę Ołowiankę

- obrotowa na Wyspę Spichrzów.



Kładka obrotowa na Wyspę Spichrzów

Przepływ jednostek przez linię kładek zgodnie z zasadami regulacji żeglugi zawartymi w Przepisach portowych (Harmonogram zwodzenia kładek).

Łączność z obsługą kładek na kanale 15 VHF (nasłuch i wywołanie na kanale 14 VHF) lub pod nr tel.:

- kładka na Wyspę Ołowiankę: +48 516 970 048;
- kładka na Wyspę Spichrzów: +48 605 110 452.

Kładka na Wyspę Ołowiankę nie jest otwierana przy wietrze powyżej 15 m/s.

Kładka na Wyspę Spichrzów nie jest otwierana przy wietrze powyżej 17,1 m/s.

6.131

Przeprawy promowe. Prom do przewozu samochodów między nabrzeżem Zbożowym a nabrzeżem Wisłoujście został zastąpiony od maja 2016 r. przez tunel drogowy pod Martwą Wisłą. Na Kanale Kaszubskim kursuje prom kolejowy.

6.132

Przewody napowietrzne. Energetyczne linie przesyłowe ([2.26](#) – [2.29](#)) w obrębie portu przebiegają jak następuje:

1. Linia Gdańsk II – Gdańsk Błonia i Gdańsk II Port Północny nad Martwą Wisłą, Nb. Zbożowe – Nb. Wisłoujście – bezpieczna wysokość obiektu – 52 m;
2. Linia Gdańsk Błonia – Ostrów i Gdańsk Błonia – Basen Górniczy nad Martwą Wisłą pomiędzy mostem walcowym a mostem kolejowym – bezpieczna wysokość obiektu – 25 m;
3. Linia Gdańsk II – Gdańsk Błonia i Gdańsk Błonia – rafineria – Górki Zachodnie nad Martwą Wisłą przed mostem walcowym na wysokości rafineria Mała Płonia – bezpieczna wysokość obiektu – 45 m;

6. ZATOKA GDAŃSKA

4. Linia Gdańsk II – Basen Górniczy i Gdańsk II – Ostrów, nad Leniwką (elektrociepłownia) koło mostu nieotwieranego – bezpieczna wysokość obiektu – 50 m;
5. Linia Gdańsk II – Basen Górniczy i Gdańsk Błonia – Basen Górniczy, nad Kanałem Kaszubskim – bezpieczna wysokość obiektu – 55 m;
6. Linia Nadwiślańska, Wisła Śmiała przed obrotnicą – bezpieczna wysokość obiektu – 26 m;

Uwaga: Wysokości bezpieczne podawane są w układzie wysokościowym BSCD2000, zgodnym z układem wysokościowym mapy. Podana wysokość zawieszenia przewodu od lustra wody jest wysokością zredukowaną do zera mapy i może się zmieniać w zależności od poziomu morza, obciążenia linii napowietrznej i temperatury otoczenia. Podane wartości bezpiecznej wysokości obiektu uwzględniają zapas bezpieczeństwa, wynoszący 6 m dla linii o napięciu 110 KV i 5 m dla linii o napięciu 15 KV.

BRZEŻNO – 54° 24,5' N 18° 38,0' E

6.133

Kąpielisko morskie w odległości ok. 1 Mm na zachód od wejścia do Gdańska Nowego Portu. Budynek przy plaży jest dobrym znakiem orientacyjnym. Obok niego znajduje się molo o długości 136 m.

6.134

Nabieżnik BRZEŻNO (krk 196°) wyznacza oś odcinka toru podejściowego do Gdańska Nowego Portu do przecięcia się z linią nabieżnika świetlnego WESTERPLATTE (krk 147,7°).

SOPOT – 54° 26,8' N 18° 34,4' E

6.135

Miasto, uzdrowisko i kąpielisko morskie. W sezonie letnim połączenia żeglugowe z Gdańskiem, Gdynią, Hellem i Jastarnią.

6.136

Molo spacerowe wybiega prostopadle do linii brzegowej. Długość mola 515 m; głębokość przy jego głowicy 6,0 m. Przystań jachtowa – Marina Sopot – znajduje się po południowej stronie mola. Składa się z basenu osłoniętego falochronami oraz pomostów cumowniczych dla małych jednostek o długości do 9 m, na zachód od basenu jachtowego. Głębokości w basenie przystani jachtowej wynoszą od 3,5 m do 5,5 m. Głębokość basenu manewrowego przy pomostach cumowniczych dla małych jednostek wynosi 3,0 m na całej długości. Przystań żeglugi pasażerskiej znajduje się po północnej stronie mola głównego. W sezonie letnim molo jest oświetlone licznymi latarniami, których światło widać z odległości ok. 6 Mm.

6.137

Podejście do mola spacerowego jest wolne od przeszkód nawigacyjnych, jednak jednostki udające się do przystani i wychodzące z niej powinny zachować szczególną ostrożność ze względu na występujący okresowo na przyległym akwenie ruch małych kutrów rybackich i jednostek sportowych. Jednostki pływające zmierzające do i od przystani pasażerskiej Sopot mogą wchodzić w strefę ochronną rybołówstwa przybrzeżnego tylko w punkcie o współrzędnych 54° 27,61' N 18° 36,54' E.

Jednostki zmierzające do przystani jachtowej Marina Sopot, usytuowanej po południowej stronie Mola Sopot, po minięciu pławy świetlnej „SP” wystawionej ok. 1 kbl na południowy wschód od przystani, powinny kierować się na wejście do Mariny oznakowane światłami nawigacyjnymi, umieszczonymi na końcach falochronu wschodniego i falochronu południowego.

Jednostki zmierzające do przystani jachtowej Marina Sopot – pomosty cumownicze dla małych jednostek, po minięciu pławy świetlnej „SP”, powinny kierować się na parę pław wyznaczających tor wodny, prowadzący do pomostów cumowniczych, następnie – pozostając w bezpiecznej odległości z prawej burty światło ostrzegawcze, oznakowujące kolektor zrzutowy oraz pławę kardynalną zachodnią, wyznaczającą kierunek mijania kolektora – powinny wejść do basenu manewrowego przy pomostach cumowniczych. Granica



Molo spacerowe i Marina Sopot

bezpiecznej wody w basenie manewrowym jest

6. ZATOKA GDAŃSKA

oznakowana dwiema czerwonymi pławami świetlnymi. Pomost pływający oraz pławy nawigacyjne są użytkowane w sezonie letnim, a demontowane w okresie zimowym.

Charakterystycznym elementem infrastruktury linii brzegowej jest światło sektorowe (dawna latarnia) Sopot.

ORŁOWO – 54° 28,8' N 18° 33,8' E

6.138

Południowa dzielnica Gdyni, położona w wąskiej dolinie rzeki Kacza w odległości ok. 2 Mm na północ od Sopotu. Molo drewniane długości ok. 180 m wybiega prostopadle od brzegu.

6.139

Przeszkody. Na południe od mola leżą na dnie liczne kamienie zmniejszające bezpieczną głębokość do ok. 1m. Między mołem w Orłowie a Cyplem Redłowskim posadowiono wzdłuż brzegu podwodny falochron o długości ok. 330 m, nad którym głębokości wynoszą 0,3 m. Wokół falochronu utworzono akwen zabroniony dla żeglugi. Akwen ten oraz skupiska dużych kamieni znajdujące się na wysokości Cypla Redłowskiego oraz Redłowa oznakowano pławami „kardynalnymi”.

GDYNIA – 54° 32,0' N 18° 33,4' E

6.140

Miasto i port na zachodnim brzegu Zatoki Gdańskiej. Siedziba licznych instytucji związanych z gospodarką morską i żeglugą. Ważny węzeł komunikacyjny i ośrodek przemysłowy.

W sezonie letnim jest czynna wodna komunikacja pasażerska z Gdańskiem, Sopotem, Helem i Jastarnią. Ponadto istnieją stałe połączenia żeglugowe z dużymi portami świata.

6.141

Poziom morza. Zmiany poziomu morza w porcie powodują nieomal wyłącznie wiatry. Wysoka woda występuje podczas sztormów północnych i zachodnich; przy wiatrach południowych poziom opada. Największe różnice zdarzają się w jesiennym i wiosennym sezonie sztormowym. Poziom morza może być wtedy wyższy maksymalnie o 1,37 m lub niższy o 0,97m od średniego.

6.142

Prąd. Wzdłuż falochronów i na redzie występuje słaby prąd północny. Podczas wiatrów północnych i północno-wschodnich zmienia kierunek na południowy, osiągając nieraz prędkość do 2 węzłów.

6.143

Wiatry. Najbardziej niekorzystnymi są wiatry północno-wschodnie i wschodnie występujące jesienią i wiosną. Wschodnie wiatry sztormowe wywołują na redzie wysoką falę utrudniającą przyjęcie pilota, a w porcie zewnętrznym i w basenach I, II i III – silne falowanie, co zmusza statki do zakładania dodatkowych cum irzucenia kotwicy. Wiatry mogą również spowodować pewne trudności manewrowe statkom pod balastem. W Kanale Południowym – ruch statków o długości powyżej 150 m dopuszczalny jest przy spełnieniu warunków:

- siła wiatru z kierunku zachodniego do 5° B;
- siła wiatru z kierunku wschodniego do 3° B.

6.144

Zlodzenie. Port i reda są zazwyczaj wolne od lodu. Wiatry północne, wschodnie i południowe mogą

lodowych, stwarzających trudną sytuację żeglugową dla małych i średnich jednostek. W okresie od stycznia do marca może wystąpić zlodzenie, niestanowiące większej przeszkody dla statków o silnym napędzie mechanicznym. Długotrwałe wiatry w kierunku lądu mogą napędzić dryfujące kry z innych obszarów. Zdarza się to jednak raz na kilka lub kilkanaście lat. Podejściowy tor wodny, kanały i baseny portowe są stale utrzymywane w stanie żeglownym przez lodołamacze i holowniki.

Od ogłoszenia akcji przeciwlodowej aż do jej odwołania obowiązują zwiększone opłaty portowe (pilotowe, holownicze, postojowe).

6.145

Grunt. Na podejściach, na redzie i kotwiczowiskach dno zalega drobny piasek dobrze trzymający kotwicę.

6.146

Kotwiczowiska. Granice kotwiczowisk są wkartowane na mapach. Kotwiczowisko Nr 3 jest przeznaczone dla zbiornikowców. Najmniejsza głębokość na kotwiczowiskach, przy średnim stanie wody, wynosi:

- na kotwiczowisku nr 1: 9,8 m;
- na kotwiczowisku nr 2: 13,6 m;
- na kotwiczowisku nr 3: 26,5 m.

6.147

Pilotaż. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o długości 90 m i większej (szczegóły – p. Przepisy Portowe). Statki wyczekujące na redzie (kotwiczowisku) przyjmują pilota na miejscu kotwiczenia, a w porcie – z miejsca postoju. Statki z ładunkiem niebezpiecznym klasy 1, 2 i 3 wg kodu IMDG i statki o zanurzeniu większym niż 9 m przyjmują i zwalniają pilota przy pławie „GD”. Statki o mniejszym zanurzeniu są obsadzone pilotem najpóźniej przed osiągnięciem pary pław „G-1” – „G-2”.

Statki zmieniające miejsce postoju w obrębie akwatorium portu, a także poruszające się po akwencie stoczni są zobowiązane do korzystania z usług pilotów portowych.

Stacja pilotowa znajduje się w Basenie II i pełni dyżur całodobowy. Łączność zapewnia kanał 12 VHF. W zamówieniu pilota należy podać ETA na redę Gdynia.

Kapitanowie statków często zawijających do portu Gdynia mogą ubiegać się o zwolnienie z obowiązku korzystania z usług pilotowych. Zwolnienia udziela Kapitan Portu po spełnieniu warunków określonych w zarządzeniu Dyrektora Urzędu Morskiego.

Pilotaż portowy działa w oparciu o Stację Pilotową. Stacja pełni dyżur całodobowy na kanałach 12 lub 82 VHF.

Pilotażem pełnomorskim (trasowym) zajmuje się „BALTIC PILOT”. Pilota można zamówić przez Morską Agencję w Gdyni (MAG) lub agenta klarującego statek.

6.148

Podejście. Statki zmierzające do portu Gdynia powinny korzystać z SYSTEMU ROZGRANICZENIA RUCHU (TSS) „ZACHÓD” (6.12). Po minięciu pławy świetlnej „GN” należy kierować się do zachodniej granicy TSS, a po jej minięciu sterować w kierunku pławy świetlnej „GD”, mijając ją lewą burzą. Po podjęciu pilota wejść na tor podejściowy, którego boczne krawędzie wyznaczają pławy świetlne „G-1”, „G-2” oraz głowice wejścia głównego. Sterować dalej kursem 271,5° do wejścia do portu, korzystając ze światła kierunkowego Dir WRG, którego oś (środek białego sektora) wyznacza środek toru podejściowego.

spowodować przemieszczanie się przez obszar redy pół

6. ZATOKA GDAŃSKA

Uwagi. Światło kierunkowe Dir WRG stanowi pomoc nawigacyjną tylko do wejścia głównego, nie obowiązuje w awanporcie. Skracanie trasy lub sterowanie po nieswoim pasie strumienia ruchu jest niedozwolone. Statki powinny wchodzić do portu i wychodzić przez wejście główne. Decyzję, z którego wejścia statek ma korzystać, wydaje Oficer Dyżurny Kapitanatu Portu. Szerokość toru wodnego od pław „G-1”, „G-2” w kierunku portu wynosi 150 m, głębokość na nim – 14,3 m. Zabrania się statkom handlowym korzystania z wejścia północnego. Ograniczenie prędkości na obszarze portu – p. Przepisy Portowe.

6.149

Port Gdynia dostępny jest dla statków o maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu 13 m. Do portu prowadzi dwa wejścia:

- 1) wejście główne o szerokości 150 m, przez które mogą wchodzić statki o maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu 13,0 m;
- 2) wejście południowe o szerokości 100 m, przez które mogą wchodzić statki o maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu 7,5 m.

Port rozporządza rozległymi terenami i nabrzeżami umożliwiającymi bezpieczny i wygodny postój nawet największych statków. Nabrzeża są wyposażone w urządzenia do przeładunku drobnicy, masówki, ziarna, kontenerów (basen Nr VIII) oraz w magazyny i place składowe. Do nabrzeży jest doprowadzona woda i energia elektryczna oraz podłączenia do miejskiej sieci telefonicznej. Informacje o ważniejszych basenach i nabrzeżach zawiera tabela (str. 110).

6.150

Holowanie. Statki wchodzące i wychodzące, jak również zmieniające miejsce postoju w porcie są zobowiązane do korzystania z usług holowniczych – p. Przepisy Portowe. Holowniki są w pogotowiu przez całą dobę. Zamówienie bezpośrednio u dysponenta lub przez agenta.

6.151

Cumowanie, Kotwiczenie. W porcie Gdynia obowiązuje zakaz rzucania kotwicy w odległości mniejszej niż 50 m od umocnień dna (o maksymalnej szerokości do 22 m od nabrzeża) znajdujących się przy nabrzeżach:

1. Śląskie;
2. Szwedzkie;
3. Holenderskie;
4. Belgijskie;
5. Francuskie;
6. Indyjskie;
7. Stanów Zjednoczonych

oraz przy rampach ro-ro:

1. narożniki Rumuńskie i Czeskie;
2. Helskie I;
3. Helskie II.

Statki wchodzące i wychodzące, jak również zmieniające miejsca postoju w porcie, są zobowiązane do korzystania z usług cumowników (szczegóły p. Przepisy Portowe).

6.152

Kapitanat Portu, ul. Polska 2, 81–339 Gdynia przy nabrzeżu Portowym pełni dyżur całodobowy. Możliwość uzyskania wszelkich informacji nawigacyjnych (w godz. 07.00–14.00) i Przepisów Portowych.

Łączność kanał 12,16 VHF.

Tel. +48 58 627 49 42,

of. dyżurny tel. +48 58 620 07 05, +48 58 355 36 46.

Marina Basen Żeglarski – łączność kanał 12 VHF. Tel. +48 58 661 93 66, +48 58 661 94 29.

Marina Yacht Park – łączność kanał 12 VHF. Tel. kom. +48 785 557 777.

Bosmanat Rybacki – łączność kanały 12,16 VHF. Tel. +48 58 627 64 01. Szczegóły p. Sp.RN.

6.153

Ostrzeżenia nawigacyjne. Centrum VTS Zatoka Gdańska rozpowszechnia lokalne ostrzeżenia nawigacyjne w następujący sposób:

Zapowiedź kanał 16 VHF, emisja kanał 71 VHF:

- po wpłynięciu do Centrum VTS;
- po komunikatach meteorologicznych o godz. 0005, 0705, 1305, 1905 – po polsku;
- po komunikatach meteorologicznych o godz. 0020, 0720, 1320, 1920 – po angielsku;
- na życzenie.

6.154

Ratownictwo. Ratowaniem życia i mienia zajmuje się Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa ([1.70](#)); Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne MRCK Gdynia ([1.71](#)). Wezwanie pomocy ([1.75](#)). Ratownictwo w porcie p. Przepisy Portowe.

6.155

Remont. Naprawy kadłuba, mechanizmów i innych urządzeń statku wykonują: stocznia „Crist S.A.”, stocznia remontowa „Nauta” i Stocznia Wojenna. Zamówienia można kierować bezpośrednio do stoczni lub przez agenta.

6.156

Zaopatrzenie. Statki mogą zaopatrywać się w paliwo, wodę pitną i bunkrową, prowiant oraz w urządzenia technicznego wyposażenia statku. Zamówienia można kierować do firm zaopatrujących lub przez agenta.

6.157

Pomoc medyczna. Opiekę medyczną zapewniają marynarzom: Portowa Przychodnia Specjalistyczna i miejskie szpitale. Pogotowie Ratunkowe można wezwać przez Kapitanat Portu na kanałach 12 i 16 VHF, lub przez agenta.

6.158

Kwarantanna i deratyzacja. Miejsce kwarantanny wyznacza Kapitanat Portu wraz z Portową Stacją Sanitarno-Epidemiologiczną.

Można uzyskać świadectwo o przeprowadzeniu deratyzacji lub świadectwo zwolnienia z niej.

6.159

Regulacja urządzeń nawigacyjnych. Określanie i kompensację dewiacji kompasu magnetycznego, oraz serwis innych urządzeń nawigacyjnych można przeprowadzić w oparciu o liczne spółki komercyjne. Sprawdzenie dewiacji można wykonać także podczas przejścia statku w nabieżniku wejściowym do portu (krk 271,5°).

1. Poligon dewiacyjny przy Helu ([6.21](#)).
2. Miła pomiarowa przy Helu ([6.20](#)).

6.160

Usługi ogólne. Dostarczanie paliwa, odbieranie zaolejonych wód, popłuczyn z ładowni, resztek ładunków i śmieci, sprzątanie ładowni i czyszczenie zbiorników świadczą firmy klarujące. Informacje o skontaktowaniu się z niektórymi firmami można uzyskać u agentów i dyspozytora portu. W powyższych sprawach może pośredniczyć również Kapitanat Portu.

The map illustrates the layout of the Port of Gdynia, featuring several basins and key infrastructure. The basins are labeled as follows:

- BASEN I - PREZYDENTA**: Located at the southern end of the port, near the shipyard.
- BASEN II - WENDY**: Situated north of Basin I.
- BASEN III - WĘGLOWY**: Located further north, near the shipyard.
- BASEN IV - MARSZ PIŁSUDSKIEGO**: A large basin in the central part of the port.
- BASEN V - MIN. KWATKOWSKIEGO**: Situated north of Basin IV.
- BASEN VI**: Located north of Basin V.
- BASEN VII**: Situated north of Basin VI.
- BASEN VIII - BASEN KONTENEROWY**: Located at the northern end of the port.
- BASEN IX** and **BASEN X**: Located at the far northern end of the port.

Key infrastructure and landmarks include:

- KANAŁ PORTOWY**: The main port canal running through the center of the port.
- Stocznia Marynarska**: The shipyard, located at the southern end of the port.
- AWANPORT**: The outer harbor area.
- Terminal Kontenerowy**: The container terminal, located near Basin VIII.
- Basen Kontenerowy**: The container basin, located near Basin VIII.
- Basen IX**: Located near the shipyard.
- Basen X**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XI**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XII**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XIII**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XIV**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XV**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XVI**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XVII**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XVIII**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XIX**: Located at the far northern end of the port.
- Basen XX**: Located at the far northern end of the port.

The map includes a scale bar (0-500m) and a coordinate grid (18° 32' N, 54° 32' E).

6. ZATOKA GDAŃSKA



Gdynia – wejście główne



Gdynia – Basen nr I „Prezydenta” oraz Basen Żeglarski

6. ZATOKA GDAŃSKA



Gdynia – wejście południowe (widok na Sea Towers)



Gdynia – Basen nr I „Prezydenta” – Marina Yacht Park

6. ZATOKA GDAŃSKA

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Max. dop. zanurzenia przy nab. w metrach	Przeznaczenie
Awanport			
Nabrzeże Francuskie	512	10,6–12,5	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Portowe	158	7,1	postojowe
Nabrzeże Belgijskie	126	9,1	postojowe
Falochron SPPP	210	11,0	
Kanał Portowy	2963	11,5	
Nabrzeże Pilotowe	83	7,5	postojowe
Nabrzeże Fińskie	180	7,4–8,7	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Norweskie	264	8,0	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Słowackie	182	8,2	przeładunkowe
Nabrzeże Włoskie	110	7,4	przeładunkowe
Nabrzeże Południowe	447		eksploatowane przez Stocznę Woj.
Nabrzeże Gościnnie			postojowe
Kanał Południowy	1296	8,0	
Nabrzeże inż. Wendy	252	7,1	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Islandzkie	195	6,9–7,2	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Wejściowe	120		
Basen Nr I – „Prezydenta”			
Nabrzeże Pomorskie	626	3,4–7,3	postojowe
Nabrzeże Prezydenta	268	5,7	postojowe
Nabrzeże Kutrowe	630	6,8–7,3	przeładunkowo-postojowe
2 pirsy (przy Nab. Prezydenta)	po 50	4,7	postojowe
Pirs kutrowy (przy Nab. Kutrowym)	150	7,3–7,4	postojowe
Marina Yacht Park – 3 pirsy pływające		Do 8	postojowe
Marina posiada 120 miejsc cumowniczych. Przystań jachtowa spełnia wysokie standardy ekologiczne, zapewniając dostęp do mediów. Istnieje możliwość korzystania z punktów odbioru ścieków sanitarnych, toalet chemicznych i punktów segregacji śmieci. Łączność: ☐ kanał 12 VHF ☐ tel. kom. +48 785 557 777			
Basen Nr II – „Wendy”			
Nabrzeże Angielskie	662	4,1–8,5	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Śląskie	588	6,1–8,5	przeładunkowe
Nabrzeże Zachodnie	90		
Nabrzeże Przydokowe	73	5,6–5,7	
Nabrzeże Rybne	72		
Basen Nr III – „Węglowy”			
Nabrzeże Szwedzkie	714	6,6–12,8	przeładunkowe
Nabrzeże Duńskie	364	6,0–6,5	przeładunkowo-postojowe
pirs południowy (Gumowy)	170	6,8–9,1	przeładunkowe
Nabrzeże Holenderskie	505	6,1–13,0	przeładunkowe
Basen Nr IV – „marsz. Piłsudskiego”			
Nabrzeże Polskie	1115	7,5–11,5	przeładunkowe
Nabrzeże Rotterdamskie	336	6,9–7,3	przeładunkowe
Nabrzeże Indyjskie	1009	4,6–11,0	przeładunkowe

6. ZATOKA GDAŃSKA

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Max. dop. zanurzenia przy nab. w metrach	Przeznaczenie
Basen Nr V – „min. Kwiatkowskiego”			
Nabrzeże Stanów Zjednoczonych	819	8,0	przeładunkowe
Nabrzeże Czeskie	247	7,6–8,0	przeładunkowe
Nabrzeże Rumuńskie	867	8,7–13,0	przeładunkowe
Basen Nr VI			
Nabrzeże Węgierskie (część MPH)	708	6,5–9,4	przeładunkowe
Nabrzeże Stoczniovców	266	3,3	eksploatowane przez stocznię
Nabrzeże Albańskie	527	8,6–8,9	eksploatowane przez stocznię
Basen Nr VII			
Nabrzeże Suchego Doku	355	5,3–8,0	eksploatowane przez stocznię
Nabrzeże Pochylni	217	3,6–5,3	eksploatowane przez stocznię
Nabrzeże XXX Lecia	530	7,3–8,8	eksploatowane przez stocznię
Basen Nr VIII			
Nabrzeże Dokowe	127	6,6	eksploatowane przez stocznię
Nabrzeże Oksywskie	520	4,7–8,0	postojowe
Nabrzeże Slipowe	286		eksploatowane przez Stocznnię Wojenną
Basen Kontenerowy			
Nabrzeże Greckie	80	8,0	
Nabrzeże Bramowe	90	4,2	
Nabrzeże Helskie I	798	10,0–12,7	przeładunkowe
Nabrzeże Helskie II	178	7,6–8,1	postojowe promów
Nabrzeże Bułgarskie	814	9,2–12,6	przeładunkowe
Nabrzeże Puckie	127	8,8	postojowe
Basen Żeglarski im. gen. M. Zaruskiego		3,20	
Basen Żeglarski otwarty dla żeglugi przez cały rok. W basenie działa „Marina Gdynia” pod nadzorem GOSiR. Łączność: ☐ kanał 12 VHF ☐ tel/fax +48 58 661 93 66 ☐ tel/fax +48 58 661 94 29 Marina posiada własną służbę bosmańską			

Uwaga. Tabela nie uwzględnia danych dotyczących nabrzeży Stoczni Crist S.A., Stoczni Remontowej „Nauta” oraz Stoczni Wojennej.

6.161

Obrotnice. W porcie są trzy obrotnice:

- Nr 1 – (w awanporcie): o średnicy 500 m;
- Nr 2 – (wewnętrzna): o średnicy 385 m;
- Nr 3 – (w basenie Nr VIII): o średnicy 400 m.

ZATOKA PUCKA

Brzegi

6.162

Zatoka Pucka leży w północno-zachodniej części Zatoki Gdańskiej między lądem a Mierzeją Helską. Południowo-wschodnią jej granicą jest linia łącząca Cypel Hel z Cyplem Oksywie. Zachodni brzeg tworzą trzy płytowe, dość wysokie kępy: Oksywska, Pucka i Swarzewska, o brzegach miejscami urwistych, klifowych. Kępy są przedzielone szerokimi, bagnistymi pradolinami rzek: Redy i Płutnicy. Tuż na północ od portu

Gdynia wznosi się wysoki (42 m), stromy i urwisty Cypel Oksywie. Na północ od niego brzeg jest umocniony kamiennym wałem z dużych głazów, od którego wybiegają w zatokę ostrogi palowe. Brzegi Mierzei Helskiej są niskie, porośnięte lasem iglastym, przed którym ciągnie się pas łąk o zmiennej szerokości. Linia brzegowa obfituje w małe zatoczki i półwyspy.

Głębokości

6.163

Nierównomierny rozkład głębokości w zatoce powoduje, że dzieli się ona na dwie części: zewnętrzną głęboką i wewnętrzną wybitnie płytką. Część zewnętrzna jest bezpośrednim zachodnim przedłużeniem głębi zajmującej większą część Zatoki Gdańskiej, podchodzącej w rejonie cypla helskiego w bezpośrednie sąsiedztwo brzegu i osiagającej głębokość 58 m w odległości ok. 1 Mm na południowy zachód od niego. W

6. ZATOKA GDAŃSKA

zewewnętrznej części zatoki głębokości wynoszą 15–50 m. Po zachodniej stronie długiej mielizny zwanej Rybitwią leży wewnętrzna część Zatoki Puckiej z głębokościami nieprzekraczającymi 5,7 m. Wyjątek stanowią dwie głębie: Kuźnicka Jama (8,0 m) i Chałupska Jama (4,1 m). Północno-zachodni rejon zatoki wypełnia obszerna płyiczna, nad którą głębokości nie przekraczają 2,0 m.

Mielizny

6.164

Od cypla mierzei do Kuźnicy ciągnie się wąska płyiczna przybrzeżna, wybiegająca miejscami do 1,5 Mm od brzegu. Jej krawędzie opadają stromo do głębokości ponad 20 m. Południowo-wschodnia część opisana jest jako Długa Mielizna, a część północno-zachodnia – Mielizna Bórzyńska.

Rybitwią Mielizna jest bardzo płytka i częściowo osycha przy wiatrach południowo-zachodnich, tworząc ciąg piaszczystych wysepek w swojej centralnej części, wystających ok. 60–80 cm nad powierzchnię wody. W jej południowej części znajduje się jedyne głębsze przejście zwane „Głębinką” (dawniej Depka), prowadzące do wewnętrznej części zatoki. Od wsi Rewa wybiega ku Głębinie bardzo wąska piaszczysta kosa, tzw. Rewski Cypel (dawniej Szpyrk). Mielizna Piasek Dziewiczy ogranicza od południowego zachodu głębie: Kuźnicka Jama i Chałupska Jama.

Złodzenie

6.165

W Zatoce Puckiej lód występuje średnio przez 63–72 dni, a podczas surowych zim przez 120–125 dni. Z pojawieniem się lodu zdejmowane jest oznakowanie mielizn i torów wodnych prowadzących do portów. Przez cały czas złodzenia porty Puck i Jastarnia są zamknięte dla żeglugi. Okresowe zamknięcie portów może być spowodowane również dryfującym lodem.

Znaki orientacyjne

6.166

Dobrymi dziennymi znakami orientacyjnymi w rejonie Zatoki Puckiej są: zamek z wieżą i komin cegielni w miejscowości Rzucewo; wieże kościołów: w Pucku, Swarzewie, Kuźnicy, Jastarni i w Helu. Ponadto dobrze widoczna jest wieża latarni morskiej HEL, a południowy cypel Mierzei Helskiej daje dobre echo na ekranie radarowym. W pobliżu linii brzegowej, na wysokości Jastarni i Juraty, zaobserwować można betonowe dalby – pozostałości po punktach pomiarowych poligonu torpedowego z okresu II Wojny Światowej. W nocy są dobrze widoczne światła latarni morskich: ROZEWIE, JASTARNIA i HEL.

Przeszkody nawigacyjne

6.167

W centralnej części Rybitwii Mielizny utworzono akwen zabroniony dla żeglugi, rybołówstwa, turystyki, sportów wodnych i podwodnych ze względu na bardzo liczne wraki (widoczne i niewidoczne nad powierzchnią wody), oraz inne niebezpieczne zanieczyszczenia.

Przeszkody znajdują się na wschód od Rybitwii Mielizny również w odległości 4,7 Mm na zachód od latarni morskiej HEL oraz ok. 3 Mm na południowy wschód od cypla Rewskiego.

Miejsca nieczyste występują: ok. 2 Mm na wschód od Mechelinek; ok. 4 Mm na północny zachód od cypla helskiego; ok. 4 Mm na południowy zachód od Jastarni.

Rybołówstwo

6.168

W zatoce znajdują się tarliska, których granice są oznakowane na mapach. W rejonie zatoki uprawia się rybołówstwo przybrzeżne. Do połowów używa się pławnic obiegowych, manc, netów i sznurów węgorzowych. Południowo-wschodnia granica zakazu połowu sprzętem ciągnionym wyznaczona jest przez linię Gdynia – Hel. Z wyłączeniem okresu ochrony troci (15.09 – 15.11) na północny zachód od toru wodnego Gdynia – Jastarnia do Rybitwii Mielizny wystawiane są w dużych ilościach pławnice obiegowe o długości do 70 m bez oznakowania świetlnego. Nie zaleca się, szczególnie w porze nocnej, wpływania na ten akwen ze względu na bezpieczeństwo żeglugi i możliwość wyrządzenia szkód w sprzęcie rybackim.

W akwenie ograniczonym liniami prostymi łączącymi główce wejściowe portów Hel i Gdańsk oraz Jastarnia i Gdynia, z wyłączeniem torów wodnych i kotwicek, wystawiane są zestawy pławnic łososiowych o długości do 1500 m, oznakowane światłem i dozorowane przez jednostki rybackie. Wystawiane w strefie brzegowej sieci stawne nie mają oznakowania świetlnego.

Żegluga powinna odbywać się przede wszystkim po torach wodnych. Oznakowanie narzędzi połowu (p. 6.25).

Żegluga

6.169

Na obszarze morskim wewnętrznej Zatoki Puckiej obowiązują przepisy dotyczące ustanowienia warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi, określone w Zarządzeniu Porządkowym Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 03 kwietnia 2014r. ([Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 08 kwietnia 2014r. poz. 1416](#)).

Uwaga. Uprawiający żeglugę w tym rejonie obowiązkowo muszą przestrzegać postanowień ww. Zarządzenia.

REWA – 54° 38,0' N 18° 30,0' E

6.170

Wieś rybacka i letnisko na północ od Kępy Oksywskiej, nad małą zatoką osłoniętą od wschodu wąskim, piaszczystym cyplem.

Światło sektorowe REWA (krk 172°) prowadzi nad obniżeniem dna z głębokościami rzędu 5,0 m, między Rzucewem a Rybitwią Mielizną.

OSŁONINO – 54° 40,0' N 18° 27,6' E

6.171

Wieś w dolinie rzeki Redy. Znajduje się tu pomost z głębokością 1,8 m przy jego głowicy.

RZUCEWO – 54° 41,6' N 18° 28,4' E

6.172

Wieś na zalesionym cyplu. Nad drzewami są widoczne: wieża zamku i komin cegielni.

PUCK – 54° 43,5' N 18° 24,8' E

6.173

Miasto, mały port rybacki i żeglarski i na północnym skraju Kępy Puckiej u ujścia Płutnicy do Zatoki Puckiej. Mieści się tu port rybacki, nowa marina żeglarska oraz molo drewniane o długości ok. 190 m wybiegające prostopadłe od brzegu z przyległą po wschodniej stronie przystanią jachtową.

6. ZATOKA GDAŃSKA

6.174

Podejście. Od pławy świetlnej „GŁ” należy sterować przez kanał Głępinka w czerwonym sektorze światła REWA, kierując się wystawionym oznakowaniem. Po wejściu w biały sektor światła REWA wykonać zwrot w prawo i położyć się na kurs 352°, prowadzący w osi światła (stawa za rufą) do świetlnej pławy „RZUC”. Przy pławie „RZUC” wykonać zwrot w lewo na kurs 315° prowadzący na pławę świetlną „P-K”.

Od pławy świetlnej „P-K”, idąc kursem 238° w linii pław 1PK, 2PK, należy sterować na środek pomiędzy pławą „1” i czerwonym światłem na kierownicy przy zachodnim krańcu falochronu.

Uwagi. Szerokość kanału Głępinka wynosi 80–100 m; najmniejsza głębokość 3,2 m; dopuszczalne zanurzenie jednostek nie powinno przekraczać 2,8 m. Sztormy z kierunków północno-zachodnich lub południowo-wschodnich mogą spowodować zamulenie kanału. Na odcinku, przez który steruje się do pławy „P-K”, głębokości wynoszą 4,0–4,5 m; z prawej strony ciągną się spłylenia (2,5 m). Przy głowicy wschodniego mola portu rybackiego w Pucku leży osychająca mielizna. Przy silnych wiatrach i falowaniu żegluga przez rejon podejściowy jest utrudniona. Przeszkodą jest również zastawny sprzęt rybacki. Na okres zimowy oznakowane nawigacyjne jest zdejmowane.

Szczegóły p. WŻ.

6.175

Port. Basen rybacki ma wymiary 60 na 40 m oraz posiada dostawiony (po stronie zachodniej) pomost pływający o długości 80 m. Głębokości w basenie 2,5 - 3,4 m. Na wschód od basenu rybackiego znajduje się Harcerski Ośrodek Morski, z niewielkim pomostem drewnianym dla jednostek mieczowych. Dalej w kierunku wschodnim znajduje się nowo wybudowana Marina Puck ograniczona falochronem od strony północnej oraz pirssem prostokątnym do linii brzegowej. Do pirsu (od zachodniej strony) dostawiono trzy pomosty pływające. Głębokości w marinie przy falochronie oraz pomostach pływających od 2,3 do 3,6 m. Na falochronie, pirsie oraz pomostach pływających można zaopatrzyć się w wodę oraz podłączyć do sieci elektrycznej. W odległości 3 kbl. na wschód od basenu rybackiego znajduje się przystań jachtowa. Przystań osłaniają: molo spacerowe o długości 190 m i falochron wschodni o długości 180 m. Do przystani prowadzi wejście o szerokości 30 m. Głębokości: na podejściu 1,5–3,5 m; w basenie 0,7–3,5 m.

Na zachód od basenu rybackiego w Pucku znajdują się dwa niewielkie i stare baseny portowe. Pierwszy z nich może być dostępny dla niewielkich jednostek pływających. W basenie znajdują się nabrzeża betonowe. Wymagana jest zgoda właściciela basenu na cumowanie i postój. Minimalna głębokość na podejściu do basenu wynosi 2,4 m, w basenie – 2,0 m. Drugi, sąsiedni basen, ze zniszczonym drewnianym falochronem jest niedostępny dla żeglugi.

6.176

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godz. 07.15 – 15.15. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do Przepisów Portowych.

Łączność na kanałach: 12, 16 VHF.

Tel. +48 58 673 27 82. Szczegóły p. Sp.RN.

KUŹNICA – 54° 44,0' N 18° 35,0' E

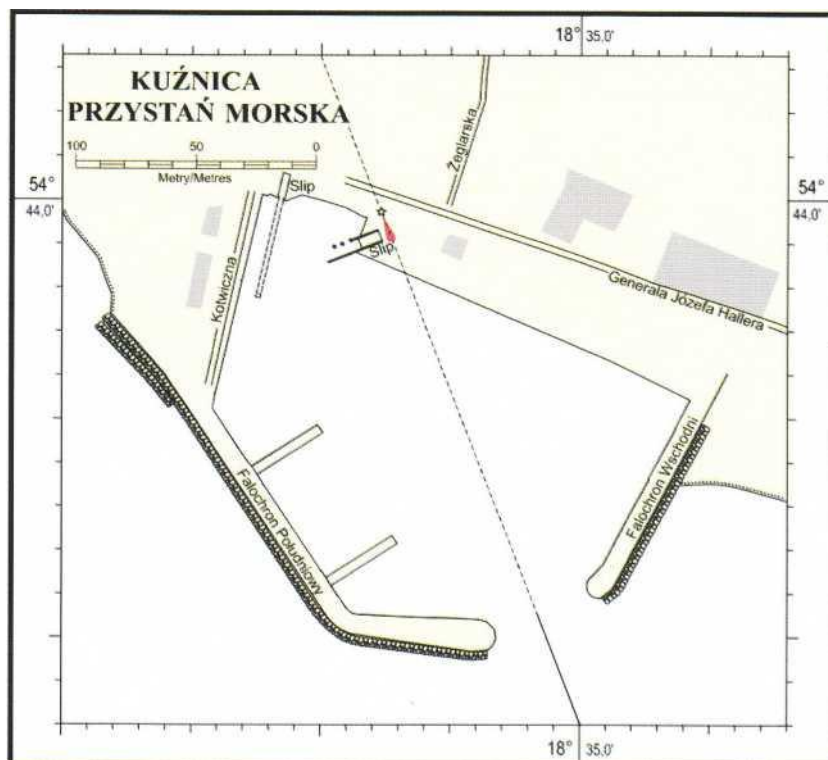
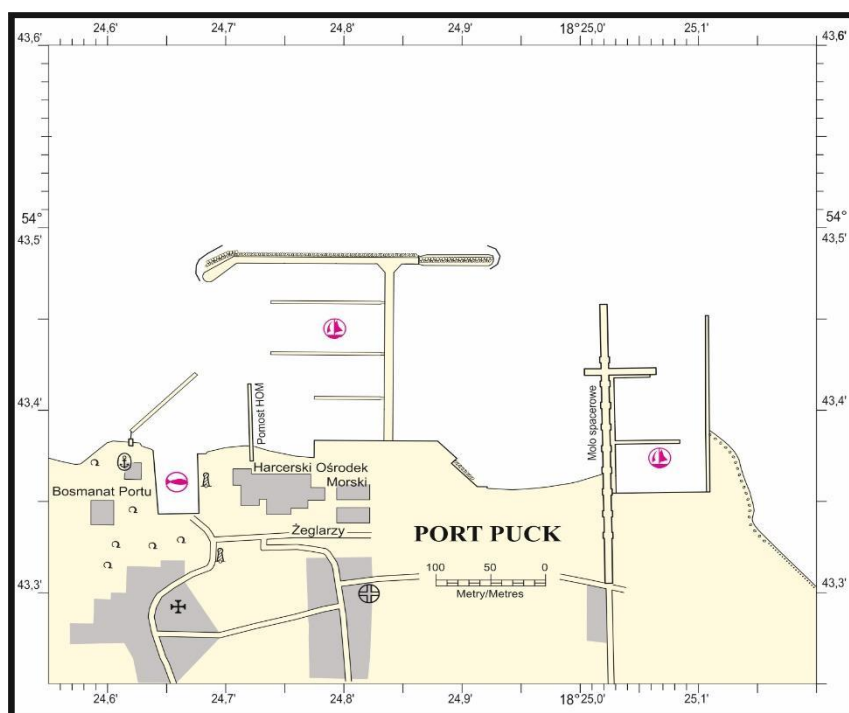
6.177

Osada rybacka i letnisko na Mierzei Helskiej, stanowiąca administracyjnie część miasta Jastarni. Połączenie autobusowe i kolejowe z Puckiem i Helem. Przystań osłonięta jest dwoma falochronami – Wschodnim o długości ok. 80 m oraz Południowym o długości ok. 160 m, z dwoma prostokątnymi pirsami po ok. 30 m. Szerokość wejścia do przystani ok. 40 m. Głębokości od ok. 2,0 m przy nabrzeżach do ok. 3,0 m w głębi basenu. Do przystani prowadzi nabieżnik świetlny krk 339°.

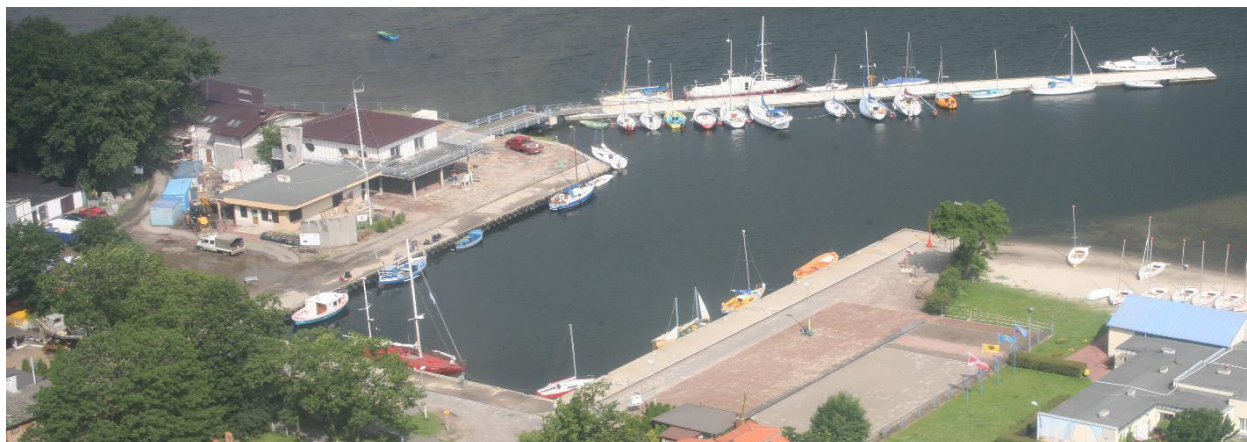
Przystań Morska Kuźnica podlega Kapitanatowi Hel, Bosmanat w Kuźnicy czynny jest przez cały rok w godzinach 07.00 – 19.00. W pozostałych godzinach obowiązki przejmuje Bosmanat Portu Jastarnia. Zgłoszenia wejścia i wyjścia należy dokonywać w Bosmanacie Kuźnica na kanałach: 10, 16 VHF, tel. +48 58 675 20 13. Szczegóły p. Sp.R.N.

Podejście. Jednostki zmierzające do przystani powinny od pławy świetlnej „KUŹ” sterować kursem 335°. Po minięciu lewą burtą czerwonej pławy drążkowej „2” łagodnie wejść w linię nabieżnika „KUŹNICA” (krk 339°). Należy zachować ostrożność i uważać na spłylenia po obu stronach toru wodnego.

6. ZATOKA GDAŃSKA



6. ZATOKA GDAŃSKA



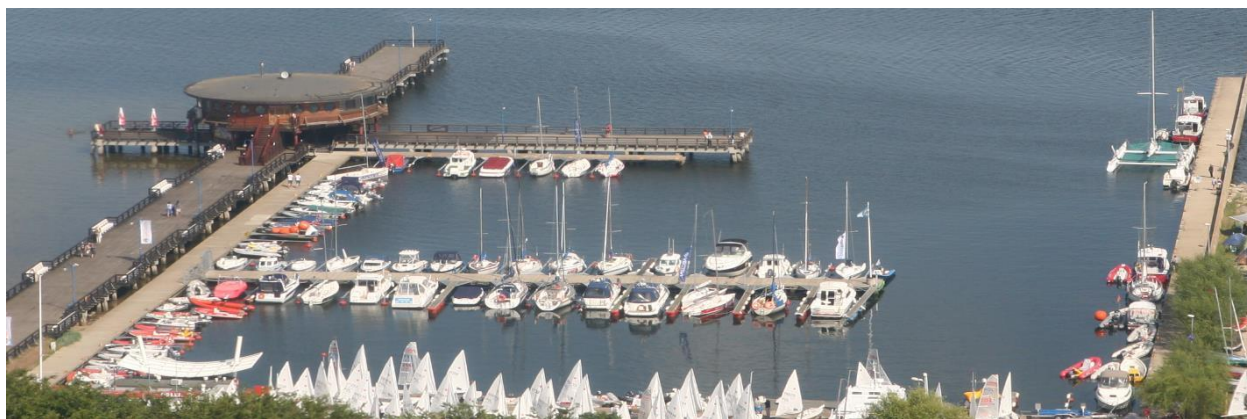
Puck – port rybacki



Marina Puck – strona zachodnia

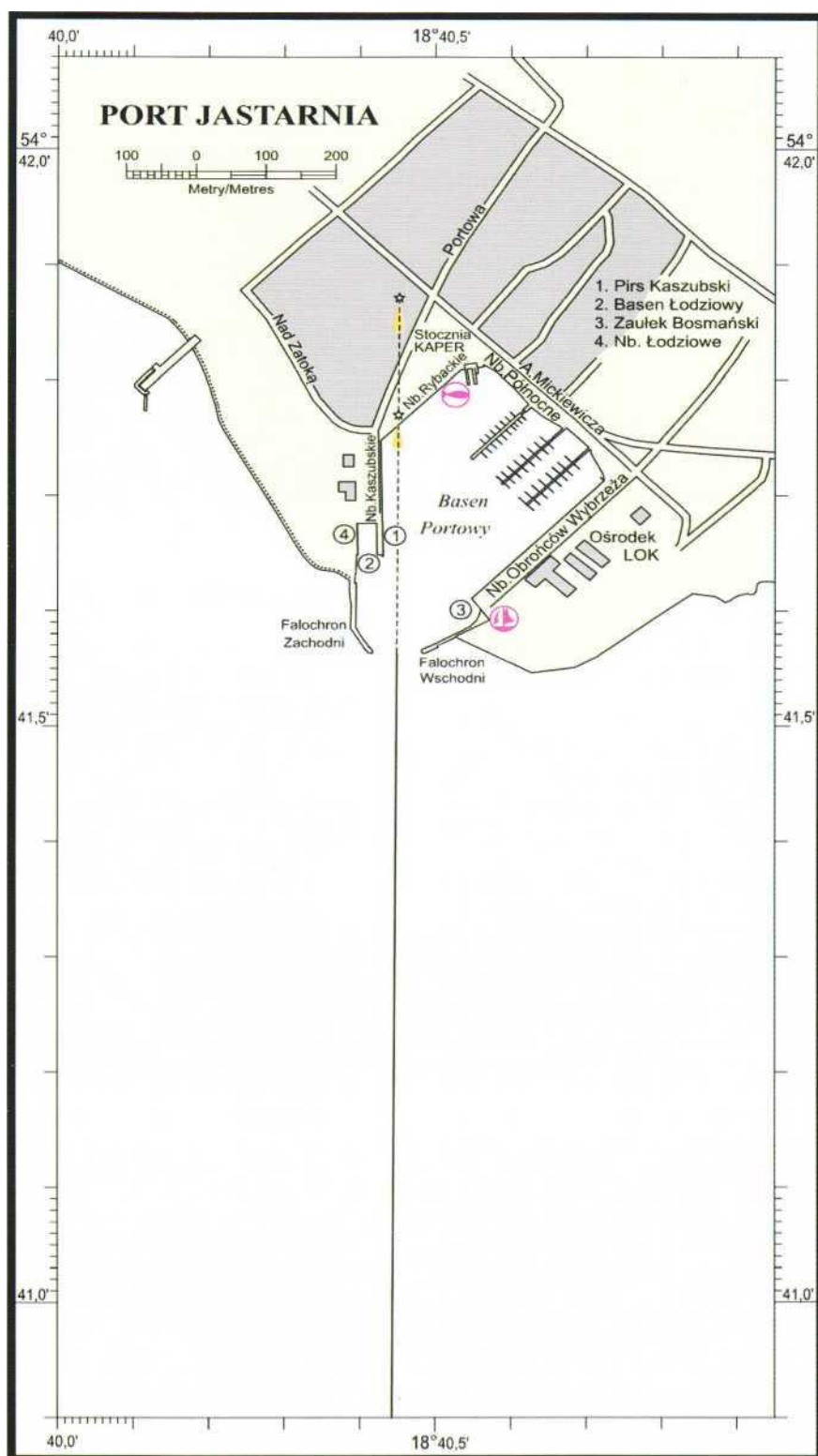


Marina Puck – strona wschodnia



Puck – przystań jachtowa przy moło

6. ZATOKA GDAŃSKA



6. ZATOKA GDAŃSKA

JASTARNIA – 54° 41,7' N 18° 40,5' E

6.178

Miasto i port na Mierzei Helskiej. Duży ośrodek wypoczynkowy. W okresie letnim połączenia żeglugowe z Gdynią, Gdańskiem i Sopotem.

6.179

Podejście. Od pławy świetlnej „JAS” sterować do wejścia do portu w nabieżniku świetlnym JASTARNIA (krk 000,4°).

Uwagi. Pławy świecące oznakowujące pogłębiony odcinek toru od kaszycy JASTARNIA do wejścia, na okres zimowy zdejmuje się bez zastępstwa. Przy silnych wiatrach i falowaniu należy zachować szczególną ostrożność i utrzymywać ściśle kierunek wyznaczony przez nabieżnik 000,4°. Ostrzega się wchodzących do portu, że tor wodny ulega zwężeniu wskutek przesuwania się rumowiska z przylegających do niego mielizn.

W odległości ok. 25 m na północ od stawy świetlnej ze światłem sektorowym, zwyczajowo zwaną „Kaszycą”, nad rumowiskiem kamieni głębokość wynosi ok. 1,4 m. Na zachód i północny zachód od „Kaszycy” w odległości ok. 20–45 m leżą pojedyncze kamienie, nad którymi głębokości wynoszą 1,4–1,8 m.

Ze względu na wąski kanał podejściowy, jednostki wchodzące powinny każdorazowo uzyskać z bosmanatu portu zezwolenie na wejście.

6.180

Port osłaniają dwa falochrony po ok. 100 m. Szerokość wejścia ok. 70 m, głębokość ok. 5,0 m może ulegać zmianie i znacznemu spłyceciu, zwłaszcza przy głowicy falochronu zachodniego. U nasady falochronu zachodniego usytuowany jest Zaulek Bosmański. W porcie znajdują się betonowe nabrzeża: Obrońców Wybrzeża – długość 267 m; Kaszubskie – długość 135 m; Rybackie – długość 163,5 m. Głębokość przy nabrzeżach Kaszubskim i Rybackim wynoszą 3,5–4,0 m. Na nabrzeżu Rybackim znajduje się dźwig 6,3 T. Pirs Kaszubski długości 50 m przeznaczony jest dla jednostek pasażerskich. Głębokości przy pirsie od 4,0 do 5,0 m. Po zachodniej stronie Pirsu Kaszubskiego znajduje się drewniany pomost długości 50 m dla łodzi rybackich i basen łodziowy o głębokościach do 1,5 m. Wzdłuż skarpy brzegowej w zachodniej części basenu łodziowego usytuowany jest drugi pomost drewniany o długości 50 m. W północnej części basenu portowego znajduje się zaplecze stoczniowe dla kutrów i małych jednostek wraz ze stanowiskiem, składającym się z dwóch pirsów, dla samobieżnej bramownicy o udźwigu 65 T. Przy wschodniej stronie stanowiska bramownicy znajduje się rampa do wodowania małych jednostek. W części północno-wschodniej portu, wzdłuż umocnienia brzegowego znajduje się estakada na palach, połączona z prostopadłym do niej pływającym pomostem cumowniczym o długości ok. 50 m poprzez 13-metrowy pomost na palach z trzem dla samochodów do 2,8 T.

W północno-wschodniej części basenu portowego znajdują się trzy pomosty, częściowo stałe (betonowo – drewniane na palach) i pływające o łącznej długości ok. 60 m każdy. Głębokości przy pomostach wynoszą 2,0–4,5 m. Pomosty przeznaczone są dla jednostek sportowych i turystycznych. Na zachód od portu jest miejskie molo spacerowe, którego część stanowi stały, drewniany pomost na palach, a część pomost pływający.

W okresie zlodzenia port jest niedostępny dla żeglugi. Przy wiatrach południowych do wschodnich może być zablokowany dryfującym lodem.

Molo spacerowe Ośrodka Wypoczynkowego „Posejdon” znajduje się na wschód od portu.

6.181

Bosmanat Portu podlega Kapitanowi portu Hel. Znajduje się przy Nabrzeżu Kaszubskim i pełni dyżur całodobowy. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie. Łączność na kanale 16 VHP. Tel. +48 58 675 20 13, tel. kom. +48 519 512 486. Szczegóły p. Sp.RN.

JURATA – 54° 41,0' N 18° 42,9' E

6.182

Dzielnica lotniskowa Jastarni w odległości ok. 1,5 Mm na południowy wschód od jej centrum. Znajduje się tu molo spacerowe długości ok. 350 m. Od strony zatoki leży przed Juratą rozległa przybrzeżna płycizna, zwana Długą Mielizną, z głębokościami 1,0–2,0 m. Stoją na niej dwie wieże stanowiące dobre znaki orientacyjne.

HEL – ZACHÓD – 54° 36,4' N 18° 47,6' E

6.183

Port położony w zachodniej części m. Hel. Na chwilę obecną brak infrastruktury portowej umożliwiającej wykorzystanie go przez jednostki pływające. Zgodę na wejście do portu posiadają tylko jednostki SAR.

HEL – 54° 36,0' N 18° 48,0' E

6.184

Miasto i port przy Cyplu Helskim. W sezonie letnim połączenia żeglugowe z Gdynią, Gdańskiem, Sopotem i Jastarnią.

Podczas sztormów z kierunków północnych i zachodnich dogodny port schronienia. Zamarzanie portu i utrzymywanie się lodów mają charakter sporadyczny i krótkotrwały.

Wiatry z sektora południowego mogą na krótko zablokować port dryfującym lodem.

6.185

Podejście. Statki udające się do portu od strony morza powinny podchodzić do pławy „HL-S”, trzymając się z dala od przybrzeżnej mielizny. Po minięciu pławy prawą burtą w odległości 0,5 kbl. należy wykonać zwrot w prawo i sterować na lewą głowicę wejściową do portu, a następnie na środek wejścia.

W nocy, po minięciu prawą burtą pławy „HL-S”, sterować na czerwone światło wejściowe (zwracać całą uwagę na to, aby nie wejść w biały sektor prawego światła wejściowego), a następnie na środek wejścia. Wejście w biały sektor grozi osadzeniem na mieliznie.

6.186

Mielizna. Cypel Helski otacza wąska (2–3 kbl.) mielizna przybrzeżna z głębokościami ok. 3,0 m, której krawędź opada stromo do głębokości 25–45 m i więcej. Od strony południowej oznakowuje ją świetlna pława mielizniana „HL-S”, zdejmowana z pojawieniem się lodu.

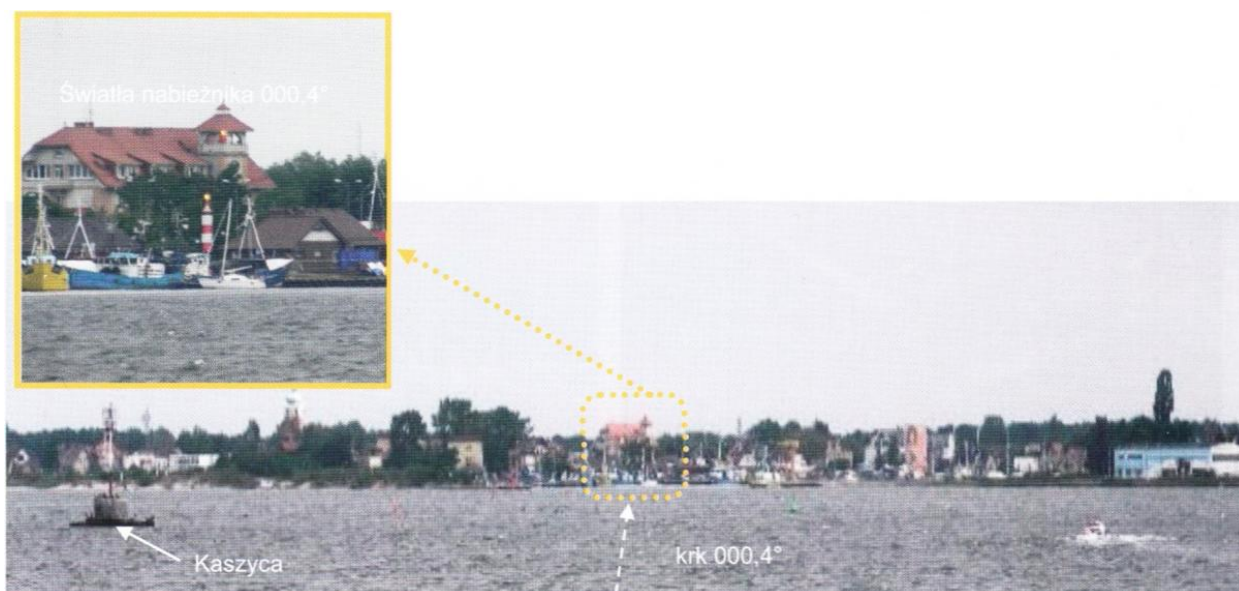
6.187

Wraki. Przed Cyplem Helskim na podejściu do portu leżą liczne wraki na głębokościach 28–56 m.

6. ZATOKA GDAŃSKA



Kuźnica – wejście do portu



Jastarnia – wejście do portu



Jastarnia – wejście do portu

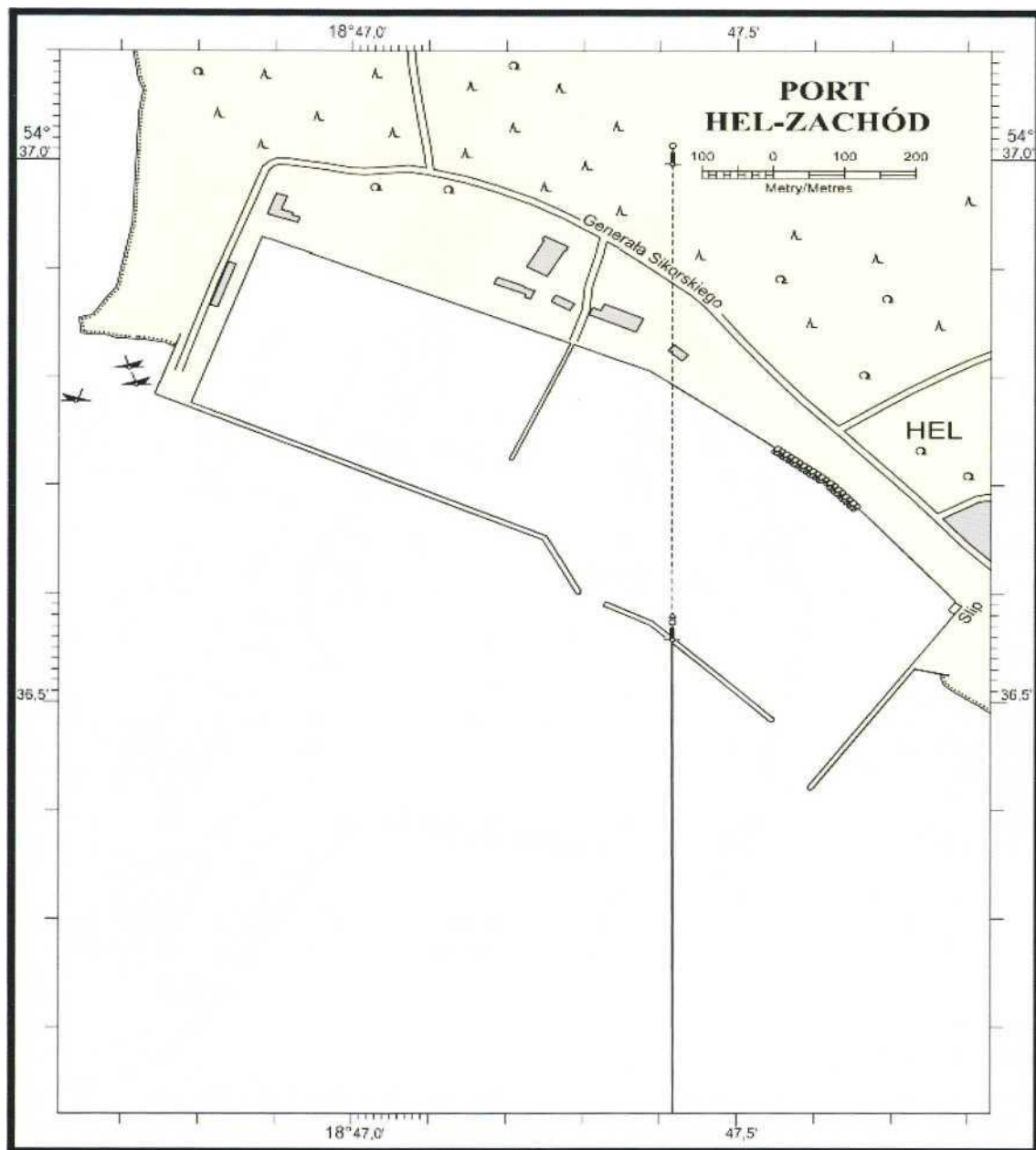
6. ZATOKA GDAŃSKA



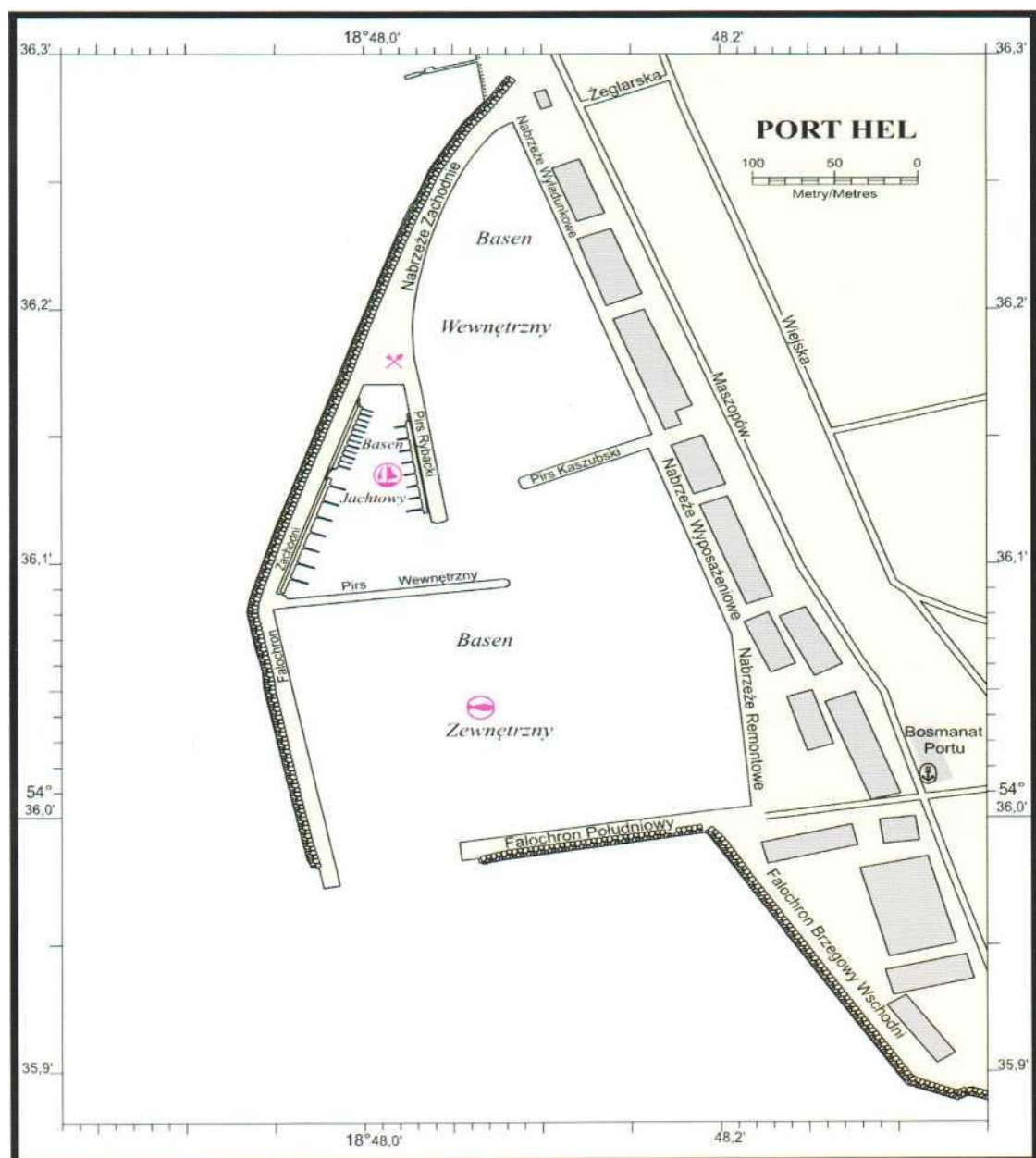
Port Hel, Port Hel – Zachód

Miejsce na notatki użytkownika Locji

6. ZATOKA GDAŃSKA



6. ZATOKA GDAŃSKA



6. ZATOKA GDAŃSKA

6.188

Port utworzony z basenów zewnętrznego, wewnętrznego i jachtowego jest dostępny dla jednostek o zanurzeniu do 6,0 m.

Basen zewnętrzny z głębokościami ok 5,0 m i więcej metrów o wymiarach: długość 300 m, szerokość 250 m osłaniają dwa falochrony – południowy i zachodni. Szerokość wejścia między głowicami falochronów wynosi ok. 76 m. Długość nabrzeża cumowniczego przy falochronie południowym wynosi ok. 175 m, głębokość 7,0 m. Po wschodniej stronie basenu jest Nabrzeże wyposażeniowe długości 146 m z minimalnymi głębokościami przy nim 5,0 m oraz nabrzeże remontowe długości 126 m z minimalnymi głębokościami przy nim 7,0 m. W narożniku Nabrzeża wyposażeniowego, przy Pirsie Kaszubskim występuje spłylenie 4,6 m. Basen jachtowy i wewnętrzny odgradzają od basenu zewnętrznego pirsy wewnętrzne, Kaszubski i Rybacki. Szerokość wejścia do basenu jachtowego – między głowicą pirsu Rybackiego a pirsem wewnętrznym – wynosi 45 m. Szerokość wejścia do basenu wewnętrznego – między głowicą pirsu Kaszubskiego a pirsem Rybackim wynosi 46 m. Przy pirsie wewnętrznym, od strony basenu zewnętrznego, głębokości wynoszą od 7,0 do 8,0 m. W narożniku pirsu przy falochronie zachodnim jest spłylenie do 4,8 m. Głębokości w basenie wewnętrznym i nabrzeżach tam usytuowanych wynoszą 4,0 do 5,0 m. Basen jachtowy (w zachodniej części portu) przeznaczony jest dla postoju jednostek sportowych. Miejsca postoju przewidziane po zachodniej stronie pirsu Rybackiego, przy nabrzeżu jachtowym, pomostach pływających i przy pirsie wewnętrznym po stronie basenu jachtowego. Zezwolenie na wejście do portu każdorazowo wydaje bosmanat portu. Zezwolenie na postój ze wskazaniem miejsca wydaje Zarząd Portu Morskiego Hel.

Statki żeglugi pasażerskiej cumują przy falochronie zachodnim w basenie zewnętrznym. Głębokości przy nabrzeżu wynoszą od 4,5 do 5,0 m.

6.189

Kapitanat Portu znajduje się poza terenem portowym na ul. Wiejskiej 24. Czynny w dniach roboczych w godz. 0715–1515. Łączność na kanale 10, 16 VHF. Tel. +48 58 675 06 18. p. Sp. RN.

Bosmanat Portu mieszczący się w południowo-wschodniej części portu, między Nabrzeżem Remontowym a główną drogą portu, jest czynny całą dobę. Łączność p. Sp. RN. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do polskich „[Wiadomości Żeglarskich](#)” i Przepisów Portowych. Łączność na kanale 10, 16 VHF. Tel. +48 58 675 06 24, tel. kom. +48 513 794 617. Zarząd Portu Morskiego Hel jest czynny całą dobę. Łączność kanał 10,16 VHF. Tel. +48 58 675 08 08, tel. kom. +48 605 727 070. Szczegóły p. Sp. RN.

6.190

Służba ratownicza. Statek ratowniczy stacjonujący w porcie pełni całodobowy nasłuch na kanale 16 VHF.

6.191

Zaopatrzenie. Możliwość zaopatrzenia się w prowiant, wodę pitną. Paliwo jest dowożone autocysternami.

6.192

Służba zdrowia. Opiekę zdrowotną zapewnia przychodnia rejonowa oraz szpital.

OD CYPLA HEL DO ROZEWIA

Brzeg

6.193

Mierzeja Helska ciągnie się w przedłużeniu brzegów Kępy Swarzewskiej ok. 34 km w kierunku południowo-wschodnim. Jej zachodnia połowa jest wąska (200-500 m szerokości), a wschodnia rozszerza się do 3 km. Od strony morza brzeg jest wyrównany przez przybrzeżny prąd. Wzdłuż mierzei ciągnie się pas zalesionych wydmy. W części zachodniej są niskie (5-6 m), a od Jastarni w kierunku cypla wzrastają i osiągają wysokość do 23 m. Na rozszerzonym końcu mierzei układają się w kilka pasów. Na północny zachód od Władysławowa brzeg stopniowo wznosi się, przechodząc w stromy i urwisty. Najwyższym wzniesieniem jest na tym odcinku Jastrzębia Góra (67,8 m).

Głębokości

6.194

Mielizna przybrzeżna jest wąska, o piaszczystym, pokrytym kamieniami dnie i głębokościach 1,0–5,0 m. Z uwagi na zróżnicowane i zmienne głębokości wzdłuż mierzei, jednostkom podchodzącym z morza zaleca się korzystać ze wskazań sondy.

Przeszkoda nawigacyjna

6.195

Po pracach wiertniczych na pozycji 55° 25,6' N 18° 42,5' E pozostała rura wystająca 10 m nad dnem.

Ostrzeżenia

6.196

Żegluga przybrzeżna wzdłuż Półwyspu wymaga (zwłaszcza podczas mgły) szczególnej ostrożności. Podchodzenie w pobliże brzegu, przy wiatrach północnych i północno-wschodnich jest niebezpieczne, gdyż grozi wyrzuceniem na brzeg. Między Kuźnicą a Władysławowem brzeg jest umocniony ostrogami wybiegającymi w morze na odległość ok. 50 m; podczas sztormów północnych i północno-wschodnich mogą być zalewane i niewidoczne.

Znaki orientacyjne

6.197

Dobrymi znakami orientacyjnymi w dzień są: wieże latarni morskich HEL i ROZEWIE; ażurowa wieża dawnej latarni Góra Szwedów; kościoły w Jastarni i Kuźnicy oraz wysoka wieża Domu Rybaka we Władysławowie. W nocy: światła latarni morskich HEL, JASTARNIA i ROZEWIE.

WŁADYSŁAWOWO – 54° 48,0' N 18° 25,0' E

6.198

Miasto i port rybacki z wydzielonymi nabrzeżami postojowymi dla jachtów, położony u nasady Mierzei Helskiej.

6.199

Złodzenie utrudniające statkom korzystanie z portu może wystąpić tylko przy bardzo długich okresach silnych mrozów.

6.200

Kotwiczowisko. Granicę kotwiczowiska stanowi łuk koła o promieniu 1 Mm, zatoczony z głowicy falochronu północnego. Najmniejsza głębokość 6,0 m znajduje się przy południowo-zachodniej krawędzi kotwiczowiska.

6. ZATOKA GDAŃSKA

6.201

Pilotaż. Obowiązek korzystania z usług pilota dotyczy statków o długości 50 m i większej. Pilotaż odbywa się w porze od świtu do zmierzchu (po zmierzchu wymaga zgody kapitana portu). Statki awizowane do Władysławowa powinny podać ETA do kapitanatu portu na 24 godziny przed przybyciem na redę. Zgłoszenie zapotrzebowania na pilota składa się drogą radiową na 2 godziny przed planowanym przybyciem na redę portu.

6.202

Podejście. Po minięciu pławy świetlnej „WŁA” położyć się na kurs 260° prowadzący w linii nabieżnika dziennego WŁADYSŁAWOWO. Nabieżnik (krk 260°) prowadzący środkiem toru podejściowego do portu jest utworzony przez stawę na wschodnim falochronie (w odległości ok. 150m od jego głowicy) i maszt ze światłem na budynku chłodni. Głębokości na tym odcinku są zmienne i wynoszą od 4,0 m do 6,0 m.

Na wysokości głowicy północnego falochronu należy wykonać zwrot w prawo i wejść do portu środkiem między falochronami. Szerokość toru wodnego ok. 60 m. Wejście do portu w czasie silnych wiatrów z kierunków północnych do wschodnich może być utrudnione. W nocy nabieżnik (krk 260°) wyznaczają światła: dolne na stawie (falochron wschodni), górne na dachu budynku chłodni.

6.203

Ostrzeżenia. Podczas bardzo silnych (powyżej 8° B) i długotrwałych wiatrów z kierunków północnych do wschodnich, wejście do portu może być niebezpieczne (boczna fala przy wejściu). W związku ze stale zmieniającymi się na podejściu głębokościami, jednostki wchodzące powinny każdorazowo zasięgnąć drogą radiową informacji z Kapitanatu Portu o aktualnej sytuacji nawigacyjnej i głębokościowej. Na torze wodnym aż do

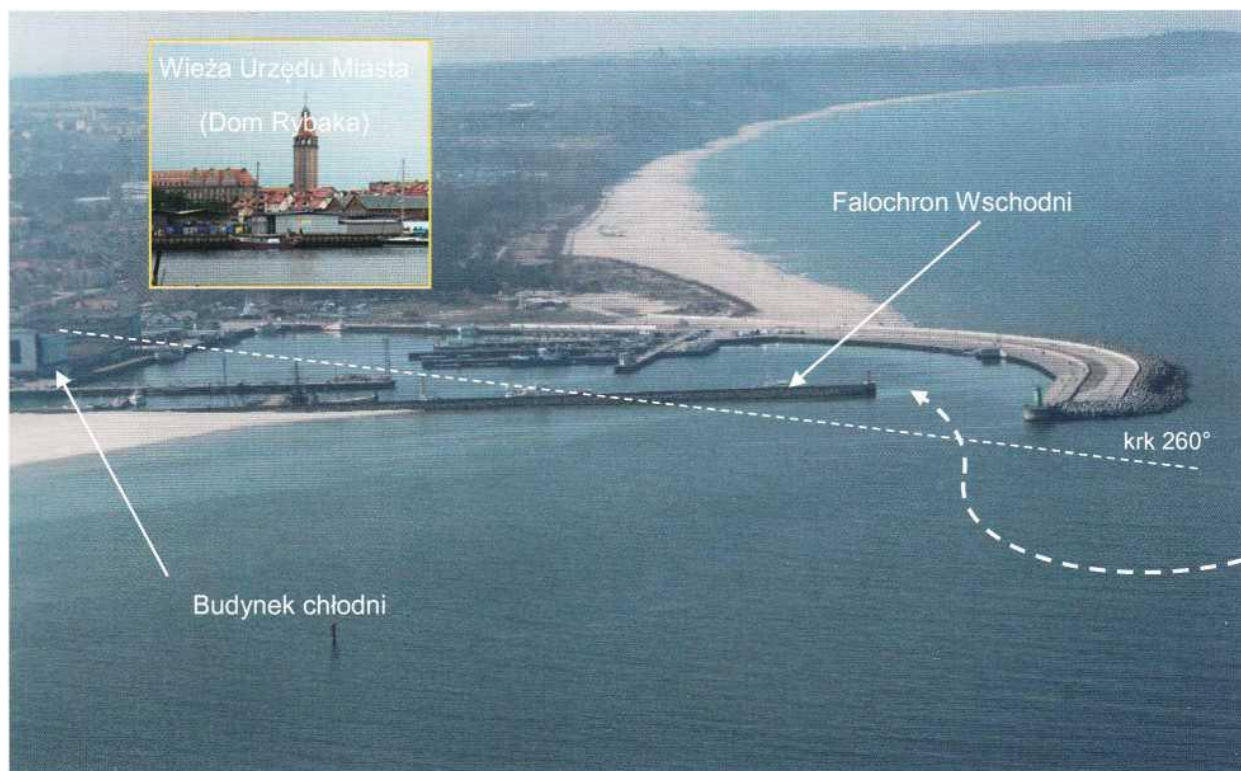
samego wejścia należy korzystać ze wskazań sondy. Na południowy wschód od portu Władysławowo ustanowiono strefę bezpieczeństwa wokół podmorskiego rurociągu zrzutowego z oczyszczalni ścieków w Swarzewie. W ww. strefie obowiązuje zakaz kotwiczenia, uprawiania rybołówstwa oraz wszelkich prac podwodnych. Współrzędne strefy bezpieczeństwa zawarte są w Zarządzeniu Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 22 maja 2017r.

6.204

Port. Port osłaniają dwa falochrony: wschodni o długości 340 m i północny o długości 620 m. Wejście główne i wewnętrzne mają szerokość po ok. 60 m. Dopuszczalne zanurzenie jednostek wchodzących nie może przekraczać 4,0 m. Głębokości w porcie wahają się w przedziale od 4,0 do 6,0 m.

Nabrzeża postojowe, mola i pomosty mają następujące długości (w metrach):

■ Nabrzeże Postojowe Wschodnie	– 185
■ Nabrzeże Stoczniowe	– 105
■ pomost remontowy	– 52
■ pomost slipowy (w linii łamanej)	– 106,5
■ Nabrzeże Pasażerskie	– 135
■ Nabrzeże Wyładunkowe	– 349
■ Nabrzeże Paliwowe	– 130
■ Nabrzeże Jachtowe	– 80
■ Nabrzeże Duńskie	– 185
■ Nabrzeże Robocze	– 61
■ pomost 1	– 101
■ pomost 2	– 101
■ pomost 3	– 86
■ Nabrzeże Postojowe Północne	– 300



Władysławowo – wejście do portu

6. ZATOKA GDAŃSKA

6.205

Bazy rybołówstwa. Kutry rybackie bazują przy pomostach 1, 2, 3 oraz zajmują część Nabrzeża Pasażerskiego i Nabrzeża Wyładunkowego. Na terenie portu znajduje się zakład przetwórstwa ryb, który dysponuje magazynami, chłodniami, wytwórnią lodu, stocznia remontową.

6.206

Postój jachtów. Miejscem postoju jachtów są Nabrzeża Jachtowe i Postojowe Północne w zachodniej części portu. Miejsce postoju wyznacza operator portu – Dyspozytor „Serwis Szkuner”. Łączność – kanał 10 VHF.

6.207

Remonty. Stocznia remontowa może przeprowadzać naprawy i remonty kapitalne mniejszych jednostek. Stocznia użytkuje pomosty remontowy i slipowy. Na miejscu działa wyciąg dla jednostek o długości do 30 m i nośności do 220 ton.

6.208

Urządzenia portowe i wyposażenie. Zarząd portu dysponuje placami składowymi i dźwigiem samojezdnym 18 ton. Pochylnia dla jachtów o długości do 12 m i szerokości do 5,6 m. Możliwość podłączenia się do sieci elektrycznej. Punkt odbioru wód zęzowych i zaolejonych ze statków.

6.209

Zaopatrzenie. Możliwość zaopatrzenia się w prowiant. Olej napędowy można pobrać z barki zacumowanej przy Nabrzeżu Duńskim. Wodę pobiera się przy Nabrzeżu Wyładunkowym.

6.210

Służba zdrowia. Opiekę zdrowotną zapewnia miejscowy ośrodek zdrowia. Pogotowie ratunkowe oraz szpitale znajdują się w Pucku i w Helu.

6.211

Odprawa celna i graniczna. Kontrola celna realizowana jest przez Pomorski Urząd Celno-Skarbowy z siedzibą w Gdyni. Placówka Kontrolna Straży Granicznej znajduje się w porcie w budynku przy Nabrzeżu Wyładunkowym, czynna całą dobę. Tel. +48 58 674 08 55. Kanał 10 VHF.

6.212

Kapitanat Portu. Mieści się w budynku po zachodniej stronie portu. Czynny w dni robocze, w godz. 0715–1515. Łączność na kanale 10 VHF. Tel. +48 58 674 04 86.

Bosmanat Portu znajduje się w budynku w zachodniej części portu (ul. Portowa 1). Można uzyskać informację o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie. Możliwość wglądu do polskich „[Wiadomości Żeglarskich](#)” i przepisów portowych Czynny całą dobę. Łączność na kanale 10, 16 VHF. Tel. +48 58 355 33 56. Szczegóły p. Sp.RN.

6.213

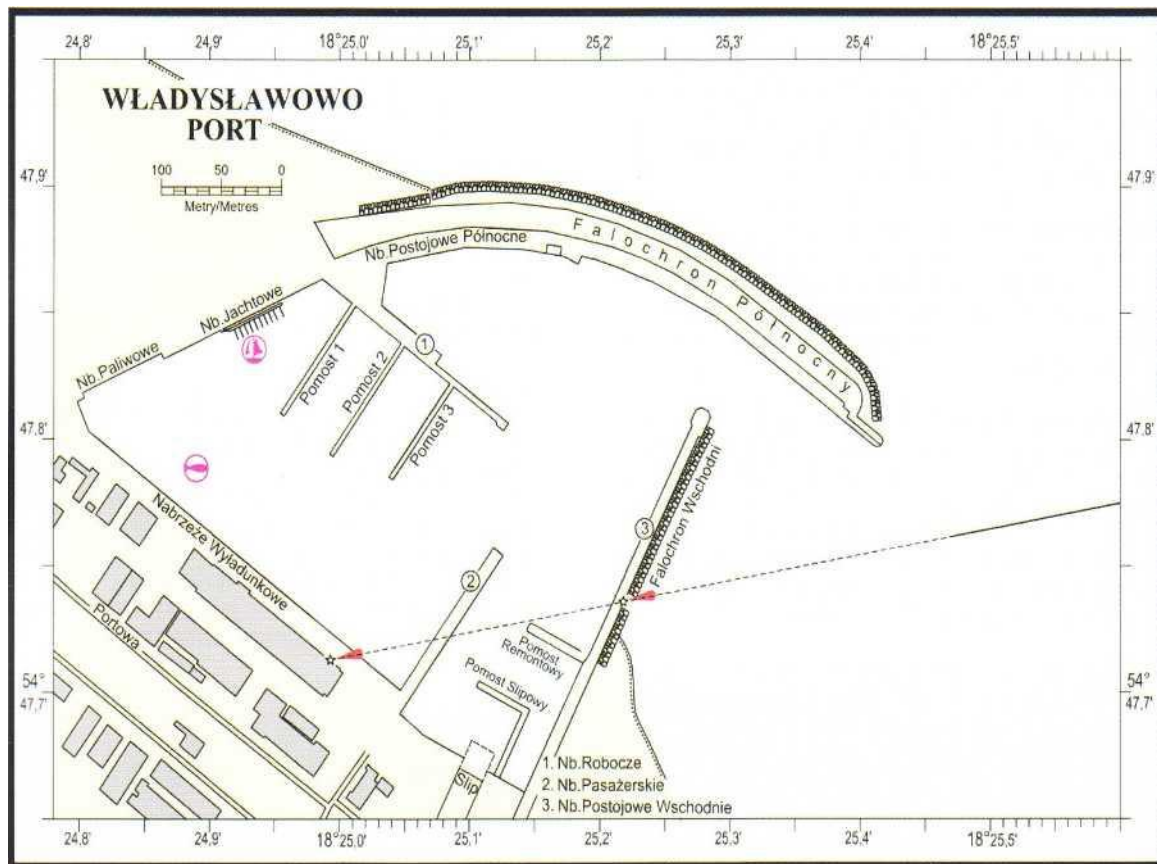
Służba ratownicza. Stacja ratownictwa brzegowego wyposażona w pojazd ze sprzętem ratowniczym oraz statek ratowniczy stacjonujący w porcie pełni całodobowy nasłuch na kanale 16 VHF.

ROZEWIE – 54° 50,0' N 18° 20,0' E

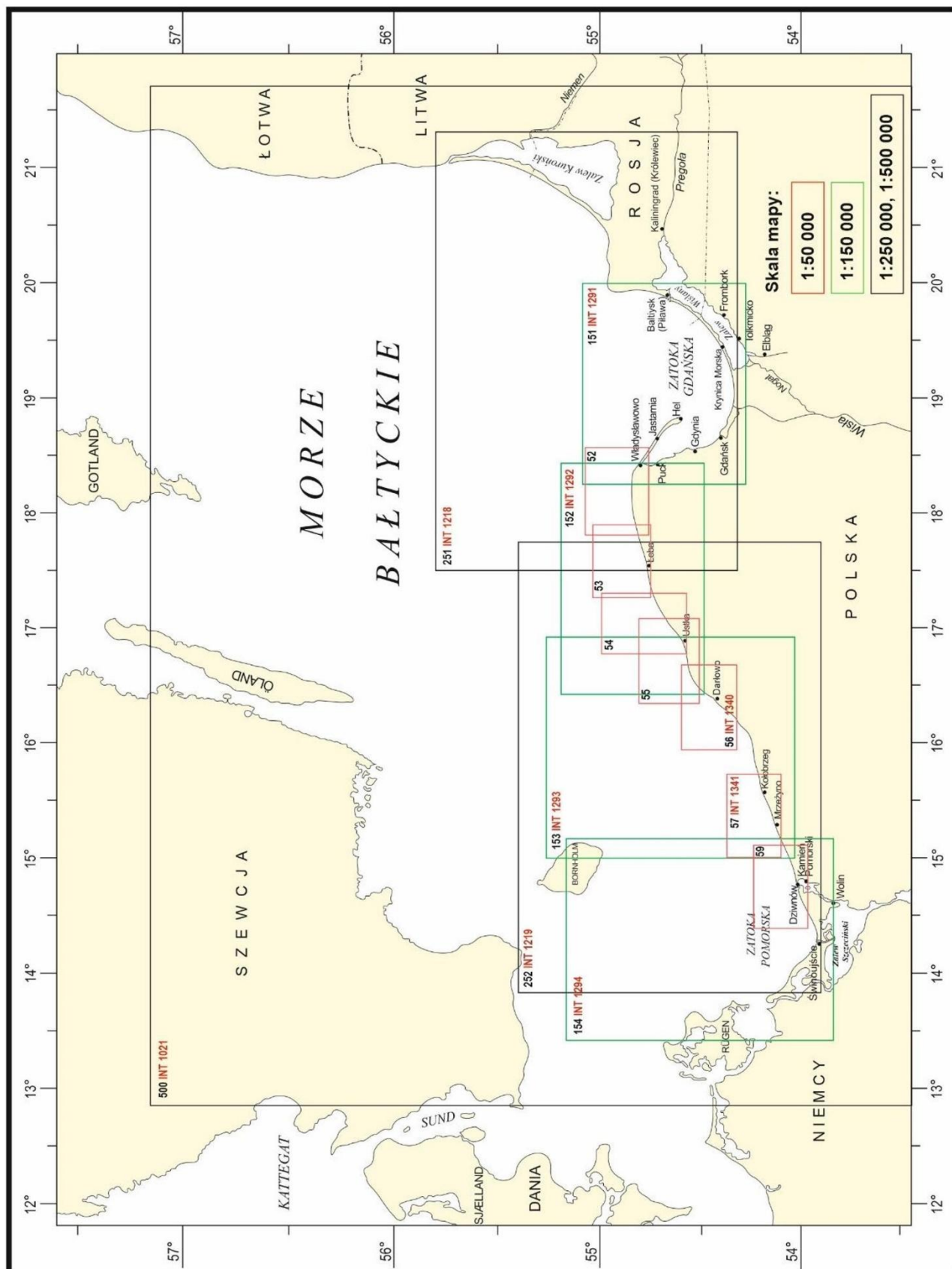
6.214

Wysoki (54 m) i stromy, zadrzewiony przylądek w odległości ok. 4 Mm na północny zachód od podstawy Mierzei Helskiej. Daje on bardzo dobre echo na ekranie radarowym. Na przylądku znajduje się latarnia morska o tej samej nazwie.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



WYBRZEŻE POLSKIE – POKRYCIE MAPAMI BHMW NA WODACH OTWARTYCH

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

OD ROZEWIA DO JAROSŁAWCA

Brzeg

7.01

Urwisty i stromy brzeg przy przylądku Rozewie, stopniowo obniża się w kierunku zachodnim przechodząc w wybrzeże wydmore. Przybrzeżne jeziora Sarbsko, Łebsko, Gardno i Wicko są oddzielone od morza piaszczystymi wydмовymi mierzejami. Charakterystyczne są wydmy na Mierzei Łebskiej (najwyższa Łącka Góra ma ok. 40 m wysokości) oraz bielący się pas wydm Baranki z Leśną Wydumą (ok. 50 m wysokości) na zachód od jeziora Łebsko. Najwyższym wzniesieniem między jeziorami Łebsko i Gardno jest Rowokót (115 m), a z wydm na zachód od Ustki – Modelska Góra (40 m). Wydmy w większości porasta sosnowy las.

Odcinki brzegu klifowego są dobrze widoczne z morza i występują w rejonach:

- 1) Cetniewo – Rozewie (wysokość 40-50 m);
- 2) Rozewie – Jastrzębia Góra (wysokość 30-35 m);
- 3) Rowy – Ustka (Rowski klif, krótki o wysokości 5 m);
- 4) Dębiny – o wysokości od kilkunastu do 35 m złożony z dwóch kilkukilometrowych odcinków;
- 5) Ustki – o wysokości 10-15 m);
- 6) Jarosławca (wysokość na wschodnim skraju do 9 m, a na zachodnim 24 m; długość ok. 1,9 km).

Linia brzegowa prawie wyrównana ma tylko małe zatokowe wcięcie między Rowami a Jarosławcem.

Prąd

7.02

Słaby prąd powierzchniowy ma prędkość 0,2-0,5 węzła; podczas wiatrów osiąga 4-5 węzłów.

Złodzenie

7.03

Podczas łagodnych zim złodzenie utrzymuje się od drugiej połowy grudnia do początku marca i nie stanowi większej przeszkody dla żeglugi. W czasie surowych zim łód pojawia się pod koniec listopada i może utrzymać się do początku kwietnia. Żegluga w tym okresie może być utrudniona lub przerwana.

Głębokości i grunt

7.04

Dno jest przeważnie równe. W miarę zbliżania się do brzegu głębokości zmniejszają się równomiernie, a izobaty mają na ogół przebieg równoległy do linii brzegowej. Izobata 10 m przebiega przeważnie w odległości ok. 1 Mm od brzegu.

W pobliżu brzegu dno jest pokryte drobnym szarym lub białym piaskiem, a dalej od brzegu – szarym iłem i gliną. Przy Rozewiu oraz w rejonie Jarosławca występują otoczaki i kamienie.

Mielizny i ławice

7.05

Mielizna przybrzeżna do izobaty 10 m jest przeważnie wąska i układa się równolegle do linii brzegowej.

Ławica Słupska leży w odległości ok. 14 Mm na północ od ujścia rzeki Słupi. Równoleżnikowa rozciągłość

ławicy wynosi ok. 25 Mm. Głębokości w północno-zachodniej części wynoszą 8-10 m, a na pozostałym obszarze są zmienne i wahają się w granicach 10-20 m. Najpłytsza część ławicy z głębokością 8,3 m leży w odległości ok. 25 Mm na północny zachód od latarni morskiej USTKA. Dno w środkowej części ławicy jest pokryte drobnym piaskiem, natomiast w części wschodniej i zachodniej – szarym i brązowym piaskiem o średniej granulacji, piaskiem gruboziarnistym, żwirem i kamieniami. Na południowo-wschodniej krawędzi ławicy leży wrak z głębokością nad nim 20 m.

Ławica Rowska – przed miejscowością Rowy, ma najmniejszą głębokość 4,4 m. Dno ławicy jest pokryte żwirem i kamieniami. Niebezpieczne dla żeglugi kamienie leżą w rejonie pozycji 54° 43,00' N 17° 04,96' E; najmniejsza głębokość nad nimi wynosi 12 m. Podczas mgły, złej widoczności, dużej fali i silnego prądu jest ona niebezpieczną przeszkodą również dla małych jednostek.

Przeszkody nawigacyjne

Strefy zamykane

7.06

Należy mieć na uwadze, że oprócz już zlokalizowanych wraków i podwodnych przeszkód mogą jeszcze istnieć inne, niewykryte i niezaznaczone na mapach. Na całym odcinku wybrzeża, w celach ochrony brzegu, wykonano lub wykonywane są prace związane z budową progów podwodnych, budowanych prostopadle i wzdłuż linii brzegowej. Prowadząc żeglugę w strefie brzegowej należy zachować szczególną ostrożność p. mapy morskie i „Wiadomości Żeglarskie”.

Strefy okresowo zamykane dla żeglugi i rybołówstwa (S-6, S-6a, S-6b i S-6c).

Procedura ([1.54](#) – [1.55](#)).

Sygnały i światła okrętów ([1.57](#) – [1.58](#)).

Wykaz i granice stref ([1.59](#)).

Znaki orientacyjne

7.07

Dobrymi znakami orientacyjnymi w dzień są: przylądek Rozewie z wieżą latarni morskiej; wieża obserwacyjna Nadleśnictwa Choczewo pomiędzy wsią Białogóra a Lubiatowo; wzniesienie wydmore grzbietu Cieszynki (42,5 m) z wieżą latarni morskiej STILO; dom wypoczynkowy (z wieżą) w odległości ok. 3 kbl na wschód od wschodniego falochronu oraz trzy kominy (środkowy najwyższy 40 m) w Łebie; wieża latarni morskiej CZOŁPINO na leśnej wydmie (najwyższa z grupy wydm Baranki); góra Rowokót (115 m); wysoki zalesiony brzeg w pobliżu Dębiny (ok. 7,5 Mm na północny wschód od Ustki); wieża kościoła w miejscowości Gardna (dobrze widoczna z morza w sektorze 100° -110°, przy czym należy uważać, aby nie wziąć ją omyłkowo za wieżę kościoła w Rowach); wieża kościoła, wieża ciśnień, wysokie kominy fabryczne i trzy białe wieże elewatora zbożowego w Ustce; Modelska Góra (41 m); wieża latarni morskiej JAROSŁAWIEC na brzegu ok. 20 m wysokości.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

Dalby pomiarowe

7.08

W pobliżu brzegu (poz. przybl. 54° 48,9' N 17° 50,3' E) są wbite w dno dalby pomiarowe. Między nimi są rozpięte kable elektryczne. Przechodzenie między dalbami oraz w odległości mniejszej niż 200 m od nich jest zabronione.

Rybołówstwo

7.09

W pasie przybrzeżnym o szerokości do 12 Mm uprawia się rybołówstwo sprzętem zastawnym przy użyciu sieci dryfujących i sznurów haczykowych. Należy unikać żeglowania w tym rejonie (szczególnie w pobliżu Ławicy Rowskiej), a jeżeli jest to konieczne, to zachować szczególną ostrożność, aby nie uszkodzić wystawionego sprzętu połowowego. Nasilenie połowów przypada na okres od marca do października. Oznakowanie sprzętu połowowego p. [2.38](#) – [2.42](#), [2.44](#) – [2.47](#).

Służba Kontroli Ruchu Statków VTS Ławica Słupska

7.10

W celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, sprawności ruchu morskiego oraz ochrony środowiska morskiego, powołana została służba kontroli ruchu statków (służba VTS Ławica Słupska) realizująca zadania w zakresie monitorowania ruchu statków oraz przekazywania informacji. Służba kontroli ruchu statków VTS Ławica Słupska znajduje się i działa w ramach Kapitanatu Ustka.

Służba VTS prowadzi nasłuch na kanałach 16 i 73 VHF oraz na kanale 70 dla wywołań DSC. Kanał roboczy 73 VHF, kanał zapasowy 67 VHF. Służba czynna całodobowo. Język pracy służby VTS angielski i polski.

Statki znajdujące się w obszarze Systemu Rozgraniczenia Ruchu TSS Ławica Słupska powinny utrzymywać stały nasłuch na kanale 73 VHF.

Kontakt ze służbą VTS:

- VHF kanały: 73, 67, 16, 70 DSC
- Z Wywołanie: VTS Ławica
- MMSI: 002610500
- Telefon: +48 59 814 48 89; + 48 59 814 62 04
- Fax: +48 59 814 62 04
- Mob.: +48 784 778 876
- E-mail: vtslawica@umgd.gov.pl

Sposób prowadzenia korespondencji p. Sp.RN.

Terytorialny zakres działania służby VTS obejmuje obszar Systemu Rozgraniczenia Ruchu (TSS) Ławica Słupska.

Zadania służby VTS:

- prowadzi kontrolę i zarządzanie ruchem statków poprzez wydawanie instrukcji, zaleceń i nakazów;
- prowadzi nadzór nad przestrzeganiem przez statki przepisów ruchu i innych przepisów obowiązujących na wyznaczonych trasach przeływu i systemie rozgraniczenia ruchu;
- rozpowszechnia drogą radiową informacje nawigacyjne i meteorologiczno-hydrologiczne zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);

- wydaje instrukcje, zalecenia i nakazy dotyczące ruchu statków, jeżeli sytuacja tego wymaga, w szczególności, gdy w ocenie operatora VTS sytuacja może prowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi;
- na prośbę statku udziela informacji.

Serwis informacyjny:

Usługa świadczona przez VTS w celu zapewnienia, by istotna informacja była dostępna w odpowiednim czasie dla użytkowników systemu i służyła do wspomagania procesu decyzyjnego na burcie statku w zakresie bezpieczeństwa żeglugi w obszarze VTS.

1. Informacja udostępniona w serwisie informacyjnym może dotyczyć w szczególności:
 - a) pozycji, zamiarów, manewrów, identyfikacji statków;
 - b) obszar zagęszczenia ruchu statków i warunków panujących na drodze wodnej;
 - c) ruchu statków stwarzających zagrożenie i ograniczonych swym zanurzeniem;
 - d) zalecanej trasy przejścia oraz status akwenów okresowo zamykanych dla żeglugi i rybołówstwa;
 - e) miejsc i akwenów, na których prowadzone są prace mające wpływ na bezpieczeństwo nawigacji;
 - f) zamknięcia akwenów i portów;
 - g) bezpieczeństwa i ochrony żeglugi;
 - h) ostrzeżeń nawigacyjnych;
 - i) stanu oznakowania nawigacyjnego i radio-nawigacyjnego;
 - j) prognoz pogodowych, warunków rzeczywistych i ostrzeżeń hydrometeorologicznych;
 - k) warunków lodowych;
 - l) wstrzymania serwisu pilotażu lub serwisu VTS;
 - m) zmian i uzupełnień w serwisach świadczonych przez VTS;
 - n) Inne czynniki mogące wpływać na bezpieczeństwo i efektywność żeglugi.
2. Serwis informacyjny służba VTS przekazuje drogą radiową do wszystkich statków lub, jeżeli sytuacja tego wymaga przez indywidualny sposób komunikacji. Szczegóły p. Sp.RN.

System Rozgraniczenia Ruchu

7.11

System Rozgraniczenia Ruchu (TSS) „Ławica Słupska” składa się z trzech części.

Część zachodnia:

- strefa rozgraniczenia ruchu ograniczona linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

54° 47,93' N	16° 29,41' E
54° 47,43' N	16° 29,53' E
54° 48,80' N	16° 45,90' E
54° 49,28' N	16° 45,78' E
- pas ruchu dla ruchu w kierunku wschodnim pomiędzy strefą rozgraniczenia ruchu a linią łączącą następujące pozycje geograficzne:

54° 45,70' N	16° 29,97' E
54° 47,06' N	16° 46,32' E

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

- pas ruchu dla ruchu w kierunku zachodnim pomiędzy strefą rozgraniczenia ruchu a linią łączącą następujące pozycje geograficzne:
54° 51,01' N 16° 45,35' E
54° 49,66' N 16° 28,97' E

Część centralna:

- strefa rozgraniczenia ruchu ograniczona linią łączącą następujące pozycje geograficzne:
54° 50,63' N 16° 56,66' E
54° 50,22' N 16° 56,83' E
54° 53,55' N 17° 13,12' E
54° 53,3TN1 17° 22,10' E
54° 54,10' N 17° 22,10' E
54° 53,90' N 17° 13,02' E
- pas ruchu dla ruchu w kierunku wschodnim pomiędzy strefą rozgraniczenia ruchu a linią łączącą następujące pozycje geograficzne:
54° 48,56' N 16° 57,51' E
54° 52,26' N 17° 13,29' E
54° 52,02' N 17° 22,24' E
- pas ruchu dla ruchu w kierunku zachodnim pomiędzy strefą rozgraniczenia ruchu a linią łączącą następujące pozycje geograficzne:
54° 55,46' N 17° 22,07' E
54° 55,13' N 17° 12,62' E
54° 52,28' N 16° 55,99' E
- strefa ruchu przybrzeżnego: obszar pomiędzy południową granicą centralnej części systemu rozgraniczenia a polskim wybrzeżem, która leży pomiędzy linią poprowadzoną z pozycji 54° 48,56' N, 16° 57,51' E w kierunku 158° do wybrzeża i linią poprowadzoną z pozycji 54° 52,02' N, 17° 22,24' E w kierunku 135° do wybrzeża jest oznaczony jako strefa ruchu przybrzeżnego.

Część wschodnia:

- strefa rozgraniczenia ruchu ograniczona linią łączącą następujące pozycje geograficzne:
54° 54,32' N 17° 33,80' E
54° 53,02' N 17° 33,80' E
54° 52,89' N 17° 37,64' E
54° 53,66' N 17° 47,50' E
54° 56,49' N 17° 47,49' E
54° 56,60' N 17° 42,50' E
54° 54,36' N 17° 36,29' E
- pas ruchu dla ruchu w kierunku wschodnim pomiędzy strefą rozgraniczenia ruchu a linią łączącą następujące pozycje geograficzne:
54° 51,61' N 17° 33,80' E
54° 51,47' N 17° 37,72' E
54° 52,27' N 17° 47,46' E

- pas ruchu dla ruchu w kierunku zachodnim pomiędzy strefą rozgraniczenia ruchu a linią łączącą następujące pozycje geograficzne:
54° 58,79' N 17° 47,48' E
54° 58,11' N 17° 41,87' E
54° 55,93' N 17° 35,84' E
54° 55,86' N 17° 33,78' E

- strefa ruchu przybrzeżnego: obszar pomiędzy południową granicą wschodniej części systemu rozgraniczenia a polskim wybrzeżem, która leży pomiędzy linią poprowadzoną z pozycji 54° 51,61' N, 17° 33,80' E w kierunku 180° do wybrzeża i linią poprowadzoną z pozycji 54° 52,27' N, 17° 47,46' E w kierunku 180° do wybrzeża jest oznaczony jako strefa ruchu przybrzeżnego.

Uwaga. Szczegóły p. mapy: 53, 54, 152 (INT1292), 153 (INT1293), 252 (INT1219), 500 (INT1021), 1020/1,5,6,7.

ŁEBA – 54° 46,0' N 17° 33,0' E

7.12

Miasto i port rybacki przy ujściu rzeki Łeby wypływającej z jeziora Łebsko. Port rybacki oraz nabrzeża ogólnego użytku znajdują się po wschodniej stronie rzeki. Po zachodniej – teren byłej stoczni remontowej ze slipem, punkt sprzedaży i odbioru ryb wraz z zapleczem remontowym dla małych jednostek. Ponadto placówka Straży Granicznej, Stacja Ratownictwa Morskiego Łeba oraz Port Jachtowy w Łebie.

7.13

Poziom morza. W zależności od kierunków wiatrów waha się od 0,2 m poniżej do 0,4 m powyżej średniego poziomu. Podczas sztormów z kierunków północno-zachodnich przez północne do wschodnich poziom morza podnosi się, a przy wiatrach z kierunków południowych do południowo-zachodnich opada. Długotrwałe i silne sztormy mogą powodować obniżenie poziomu o 0,7 m lub podwyższenie ponad 1,0 m w stosunku do średniego. Przy kierunkach wiatru północnych, północno-wschodnich i wschodnich występuje silne falowanie w kanale portowym o amplitudzie fali dochodzącej do ok. 1 m w zależności od siły i kierunku wiatru.

7.14

Prądy przybrzeżne płyną w kierunku wschodnim (kierunek dominujący) lub zachodnim w zależności od kierunku wiejącego wiatru. Prędkość prądu jest uzależniona od siły oraz czasu utrzymywania się wiatru z jednego kierunku i może osiągać 3 węzły.

Na akwatorium portu kierunek prądu i jego prędkość zależą od kierunku i siły wiatru oraz od poziomu wody w jeziorze Łebsko. Przeważają prądy spływające, których prędkość może dochodzić do 2 węzłów, a podczas wiosennych roztopów może być nawet większa. Prąd wstępujący (wpływający do jeziora) jest słabszy od spływającego.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

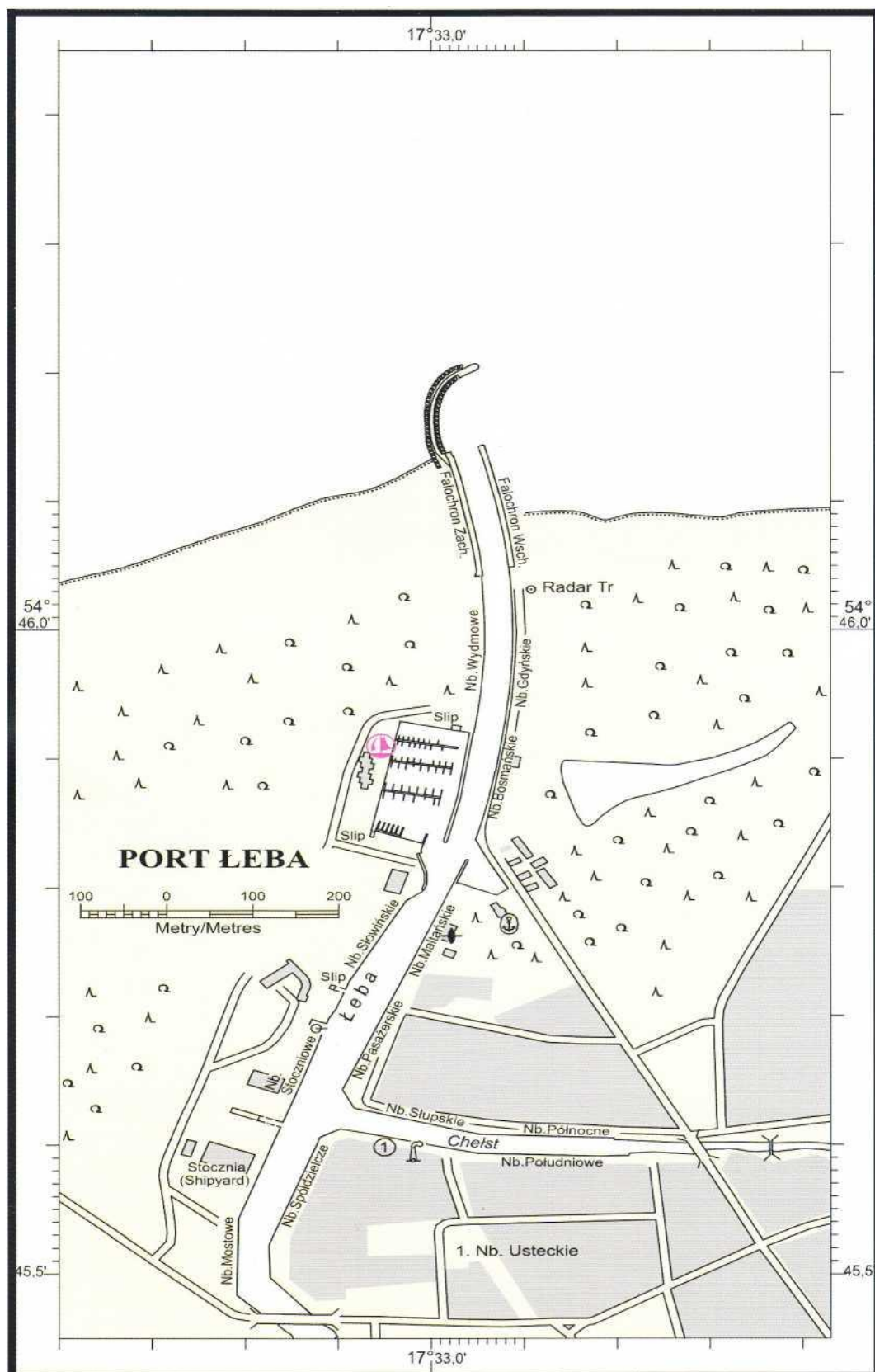


Łeba – wejście do portu (widok ogólny)



Łeba – wejście do portu

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

7.15

Zlodzenie. W czasie łagodnych lub umiarkowanych zim zlodzenie na ogół nie stanowi przeszkody dla żeglugi kutrom stalowym. Podczas ostrych długotrwałych mrozów reda i port mogą ulec zlodzeniu na 20 dni w okresie od 15 stycznia do marca. Podczas łagodniejszych zim łamanie lodu następuje podczas normalnego ruchu statków. Mogą również występować krótsze okresy zamknięcia portu dla żeglugi w okresie lutego, spowodowane przemieszczaniem się lodu i jego spiętrzeniem przez wiatr i fale. Zmiana kierunku wiatru na południowy może spowodować gwałtowną poprawę sytuacji lodowej. W okresie zimowym Urząd Morski prowadzi akcję przeciwlodową, celem której jest utrzymywanie drożności portu.

7.16

Reda i kotwiczowisko. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 Mm, wyprowadzoną z latarni wejściowej (zielonej) falochronu zachodniego. Małe statki mogą kotwiczyc na zachód od pławy świetlnej „ŁEBA” w promieniu 0,5 Mm od punktu przecięcia się namiarów: 090° na latarnię morską STILO i 178° na środkowy komin (40 m), w nocy oznaczony światłem (poz. 54° 45,39' N 17° 33,05' E). O zakotwiczeniu należy powiadomić Kapitanat Portu.

Uwaga. Niebezpieczne progi podwodne. Usytuowane wzdłuż plaży wschodniej umocnienie linii brzegowej w odległości 350 m od falochronu zachodniego, 200 m od linii podstawowej brzegu na długości 2300 m. Oś progów podwodnych jest wyznaczona przez sześć znaków specjalnych (żółte stawy nawigacyjne). Akwen zabroniony dla uprawiania żeglarstwa, sportów wodnych oraz rybołówstwa (Żarz, nr 2 DUM w Słupsku z dnia 15 lipca 2016 r. w sprawie zapewnienia bezpieczeństwa w rejonie progów podwodnych w Łebie i Uście).

7.17

Podejście. Znakami orientacyjnymi przy podejściu do Łeby są: wieże latarni morskich STILO i CZOLPINO oraz dom wczasowy „NEPTUN” (zamek) oraz biała wieża radarowa KSBM. Początek podejścia oznakowuje pława świetlna „ŁEBA” wystawiona w odległości 1 Mm na północny wschód od wejścia do portu i zdejmowana na okres zimowy. Głębokości przy pławie wynoszą ok. 12 m.

Od pławy świetlnej „ŁEBA” sterować kursem 206° tak, aby białą stawę światła kierunkowego „ŁEBA” widzieć pomiędzy głowicami falochronu wejściowego. W nocy sterować od pławy świetlnej „ŁEBA” w środkowym białym sektorze światła kierunkowego „ŁEBA”. Po podejściu na odległość 0,5 kbl od głowic falochronu wchodzić do portu w osi kanału portowego. Minimalne głębokości na torze podejściowym wynoszą 3,5 m.

Ostrzeżenia. Wiatry zachodnie przez północne do północno-wschodnich, już od 5° B, wywołują wysoką falę przybojową utrudniającą wejście do portu.

Występujący przed wejściem poprzeczny prąd, podczas silnych wiatrów wschodnich do północno-wschodnich i zachodnich do północno-zachodnich, może osiągnąć prędkość 2-3 węzłów. Na wschód od portu wybudowano progi podwodne wraz z modułami siedliskowymi. W rejonie tym utworzono akwen, w którym zabrania się uprawiania żeglugi, kotwiczenia,

prowadzenia połowów i uprawiania sportów wodnych (lokalizacja rejonu – p. mapy).

Zalecenia i uwagi. Statki przed wejściem do portu powinny drogą radiową na VHF zasięgnąć informacji o sytuacji nawigacyjnej i aktualnych głębokościach na wejściu. Statki o zanurzeniu większym niż 2,5 m każdorazowe wejście i wyjście z portu powinny uzgadniać drogą radiową z Kapitanatem Portu na kanale 12 VHF.

Jednostkom żaglowym nie zaleca się wchodzić na żaglach do portu w porze nocnej oraz zabrania się poruszania na torze wodnym na odcinku od Mariny do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami.

Statek nie może wejść do portu ani wyjść z portu bez zezwolenia Kapitanatu Portu. Ponadto wszystkie manewry w porcie powinny odbywać się za zgodą Kapitanatu Portu.

Zamierzone wejście do portu winno być zgłoszone służbie portowej Kapitanatu Portu drogą radiową na VHF. Punkt meldunkowy jest czynny przez całą dobę. Służba dyżurna informuje o aktualnych głębokościach w porcie i na redzie oraz udziela porad nawigacyjnych.

7.18

Port. Wielkość statków wchodzących do portu nie może przekroczyć 50 m długości. Kapitan Portu może w uzasadnionych przypadkach zezwolić na wejście do portu statków o długości przekraczającej 50 m. Maksymalne parametry dla statków wchodzących do Portu Łeba to: długość 65 m, szerokość 15 m, zanurzenie 3,0 m dla wody słodkiej przy średnim stanie. Wejście osłaniają dwa falochrony: zachodni usytuowany w kierunku północno-wschodnim o długości 321 m i wschodni o długości 192 m. Szerokość wejścia między głowicami falochronów wynosi 116 m, szerokość kanału między falochronami wynosi 31 m.

Głębokość w wejściu między falochronami wynosząca 4,0 m, po zapiaszczeniu spowodowanym przez sztormy, może zmniejszyć się nawet do 2,0 m; w głębi portu utrzymują się głębokości ok. 3,5 m.

Portem zewnętrznym jest akwen redy (7.16). Port wewnętrzny wyznacza linia przecięcia głowicy falochronu wschodniego i zachodniego oraz mostu na Kanale Chelst (ul. Kościuszki) oraz mostu na rzece Łeba (ul. Sienkiewicza). Pod mostem na rzece Łebie jest możliwość wpłynięcia na wody Słowińskiego Parku Narodowego dla jednostek do wysokości 2,5 m przy średnim stanie wody.

Warunki postojowe wewnątrz portu są bardzo dobre; nie występuje falowanie (z wyjątkiem silnych, sztormowych wiatrów z kierunków północnego i północno-wschodniego); kierunek i prędkość prądu są zmienne. Port osłonięty jest od wiatrów, za wyjątkiem sektora południowo-zachodniego.

Całkowita długość Basenu Gospodarczego wynosi 146 m, Basenu Jachtowego -305 m.

Długość nabrzeży portowych w metrach:

■ Gdyńskie	- 207
■ Pomostowe	- 73,6
■ Bosmańskie	- 101
■ Maltańskie	- 103
■ Pirs	- 37
■ Pasażerskie	- 222
■ Słupskie	- 180

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

■ Północne	- 153
■ Południowe	- 178
■ Usteckie	- 159
■ Spółdzielcze	- 308
■ Mostowe	- 156
■ Stoczniowe	- 350
■ Słowińskie	- 157
■ Wydmowe	- 223,5

Głębokości przy nabrzeżach wynoszą 3,5 m. Nabrzeża: Wydmowe, Mostowe na długości 80 m, Gdyńskie bez możliwości kotwiczenia – gabiony.

7.19

Obrotnica o średnicy 50 m i głębokości 3,5 m na rzece Łeba przy ujściu Kanału Chelst.

7.20

W sezonie żeglarskim ruch jednostek pasażerskich odbywa się z nabrzeży po wschodniej stronie portu.

7.21

Baza rybołówstwa. Jednostki rybackie cumują po wschodniej stronie Portu. Obsługą rybołówstwa zajmuje się Punkt Pierwszej Sprzedaży Ryb (Zrzeszenie Rybaków Morskich), usytuowany przy Nabrzeżu Stoczniowym, na wysokości obrotnicy, po zachodniej stronie Portu.

7.22

Postój jachtów. Miejscem postoju jachtów jest port jachtowy z pełnym zapleczem socjalno-bytowym, zlokalizowany po zachodniej stronie portu. Baza może przyjąć ok. 120 jednostek żeglarskich różnych klas, w tym jachty żaglowe do 18 m i motorowe do 24 m długości całkowitej.

Marina Łeba – łączność na kanałach 12, 16, 17 VHF. Tel. +48 59 866 17 35.

Istnieje możliwość postoju jachtów większych gabarytów przy nabrzeżu Słowińskim po zachodniej stronie portu, po uprzednim uzgodnieniu miejsca postoju z Kapitanatem Portu. Przed wejściem do portu wskazane jest zasięgnięcie drogą radiową informacji o aktualnych głębokościach.

7.23

Kabel podwodny jest ułożony w poprzek kanału przy nasadzie falochronów ok. 240 m w głąb portu od główek wejściowych. Tablice oznakowujące kabel są wystawione po obu stronach toru wodnego

7.24

Zaopatrzenie. Możliwość zaopatrzenia się w prowiant, paliwo i wodę.

7.25

Opieka zdrowotna. Punkt pogotowia medycznego przy ul. Zawiszy Czarnego czynny przez 24 godziny. Lekarze rodzinni – 0800 – 1700. Pogotowie ratunkowe oraz szpital w Lęborku (aktualne numery telefonów dostępne w Bosmanacie Portu).

7.26

Odprawa celna i graniczna. Najbliższy Urząd Celny znajduje się w Ustce. Odprawy graniczne odbywają się po wschodniej stronie portu przy nabrzeżu Gdyńskim.

7.27

Kapitanat Portu jest czynny w godzinach 07.30 – 15.30 w dni robocze. Łączność na kanałach 12, 16 VHF. Tel. +48 59 866 14 60, +48 59 866 13 12.

Bosmanat Portu pełni dyżur całodobowo. Łączność na kanałach 12, 16 VHF. Tel. +48 59 866 18 03, +48 59 866 15 30, tel. kom. +48 662 029 209.

Szczegóły p. Sp. RN.

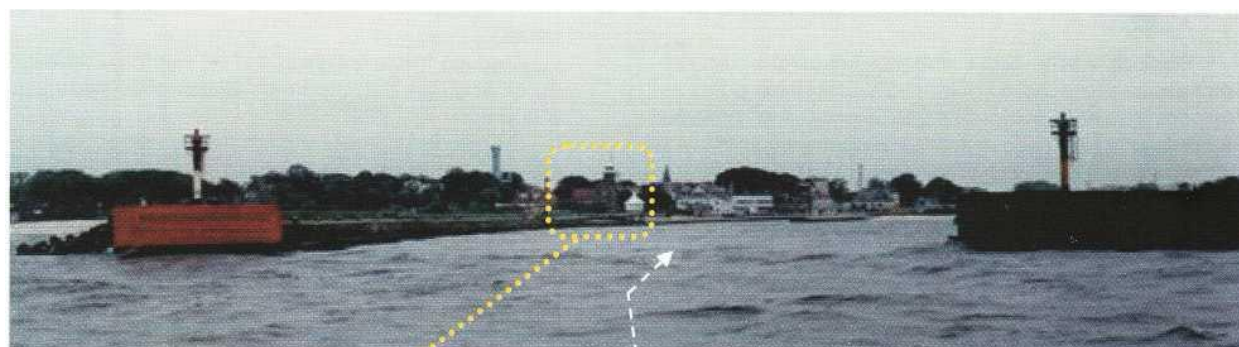
7.28

Służba ratownicza. Morska Stacja Ratownicza – w porcie statek ratowniczy oraz samochód terenowy do akcji brzegowych. Statek i samochód wyposażone w sprzęt ratowniczy. Stacja utrzymuje całodobowy nasłuch na kanałach 11, 16 VHF. Tel. +48 59 866 14 23.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



ROWY – wejście do portu



USTKA – wejście do portu

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

Słowiński Park Narodowy

7.29

Słowiński Park Narodowy (SPN). Obszar zaliczany do tzw. Obszarów ESSA (ENVIRONMENTALLY SENSITIVE SEA AREA). Usytuowany jest pomiędzy zachodnią stroną miejscowości Łeba a wschodnią stroną miejscowości Rowy. Chroniony akwen obejmuje 2-milową strefę wód płytkich wzdłuż wybrzeża. Na akwencie tym zgodnie z art. 15.1. ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. ([Dz.U. z 2024 poz. 1478](#)) zabrania się połowu ryb i innych organizmów wodnych, z wyjątkiem miejsc wyznaczonych w planie ochrony lub zadaniach ochronnych oraz używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego, uprawiania sportów wodnych i motorowych, pływania i żeglowania, z wyjątkiem akwenów lub szlaków wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego. Na akwencie wód morskich SPN udostępniono szlak żeglugowy o szerokości 0,3 Mm od północnej granicy SPN, w celu umożliwienia swobodnego przepływu jednostek żaglowych i motorowych, których karta bezpieczeństwa lub kwalifikacje załogi uniemożliwiają żeglugę w odległości większej niż 2 Mm od brzegu (szczegóły szlaku na mapie). Restrykcje obowiązujące na akwencie wód morskich SPN nie dotyczą sytuacji, w których zagrożone jest życie lub zdrowie ludzkie. Szczegóły p. mapy oraz oficjalne strony parków narodowych: <https://sloviskipn.pl>, <https://wolinpn.pl>

ROWY – 54° 40,0' N 17° 03,0' E

7.30

Mały port rybacki u ujścia rzeki Łupawy (wypływającej z jeziora Gardno) oraz miejscowość wczasowa.

7.31

Poziom morza. Silne wiatry z kierunków zachodnich przez północne do północno-wschodnich powodują podwyższenie poziomu morza o ok. 0,4 m powyżej średniego. Podczas długotrwałych silnych sztormów poziom może podnieść się o 0,9 m. Wiatry odlądowe powodują obniżenie poziomu o ok. 0,4 m.

7.32

Prądy. Przybrzeżne prądy w zależności od kierunku wiejącego wiatru płyną na północny wschód lub północny zachód. Ich prędkość zależy od siły i czasu utrzymywania się wiatru z jednego kierunku i może dochodzić do 3 węzłów. Zmiana kierunku prądu w porcie zależy również od poziomu wody w jeziorze Gardno, przy czym występuje przewaga prądów spływających, których prędkość może przekroczyć 2 węzły. Prąd wstępujący jest słabszy od spływającego.

7.33

Zlodzenie. Kanał portowy, z uwagi na szybki prąd, zamarza tylko w okresie ostrych zim. Podczas zim charakteryzujących się dużą ilością lodu na Bałtyku, może wystąpić okresowe, krótkotrwałe zablokowanie wejścia do portu przez lody spiętrzone w strefie przybrzeżnej, w wyniku dłużej wiejącego wiatru z sektora północnego.

7.34

Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 0,5 Mm, wyprowadzoną ze środka głowicy falochronu wschodniego.

7.35

Podejście. Znakiem orientacyjnym przy podejściu w porze dziennej do portu Rowy jest biała wieża światła podejściowego. Po obu stronach toru podejściowego, w odległości 60 m od głowicy wschodniego falochronu w kierunku morza, wystawione są dwie nieoświetlone dalby, wykorzystywane podczas prac czerpalnych na torze; każda z nich oddalona jest o 30 m od osi toru.

Podchodząc do portu, należy 0,5 Mm przed dalbami sterować w kierunku wejścia do portu tak, aby biała wieża światła podejściowego Rowy była widoczna w środku pomiędzy głowicami falochronów. W nocy sterować kursem 144°, tak aby pomarańczowe światło podejściowe znajdowało się w środku pomiędzy światłami głowicowymi.

Nie zaleca się statkom przechodzenia na prawą stronę toru. Odcinek podejścia od strony morza do dalb nie jest pogłębiony, utrzymują się tam naturalne głębokości ok. 2,0 m w pobliżu dalb. Pogłębianie prowadzi się od dalb w kierunku wejścia do portu. Utrzymywana głębokość w osi toru wodnego to 1,5 m.

Ostrzeżenia. W związku ze zmianami kierunku prądu przybrzeżnego, różnych jego prędkości, zmiennych głębokości przed samym wejściem do portu i częstego zapiaszczania wejścia – wchodzące jednostki powinny każdorazowo zasięgnąć drogą radiową na VHF informacji z Bosmanatu Portu o aktualnej sytuacji nawigacyjnej (po godzinach pracy Bosmanatu Portu drogą radiową na VHF przez Kapitanat Portu Ustka).

Żegluga może odbywać się od wschodu do zachodu słońca (nie dotyczy to jednostek stale bazujących w porcie).

Z powodu przyboju występującego przed wejściem podczas wiatrów południowo-zachodnich przez zachodnie do północnych, nie zaleca się wchodzenia do portu przy stanie morza większym niż 3, a także jachtom na samych żaglach.

Należy zwracać baczną uwagę na sygnały wywieszane na maszcie przy budynku bosmanatu podczas pracy pogłębiarki i zachować szczególną ostrożność.

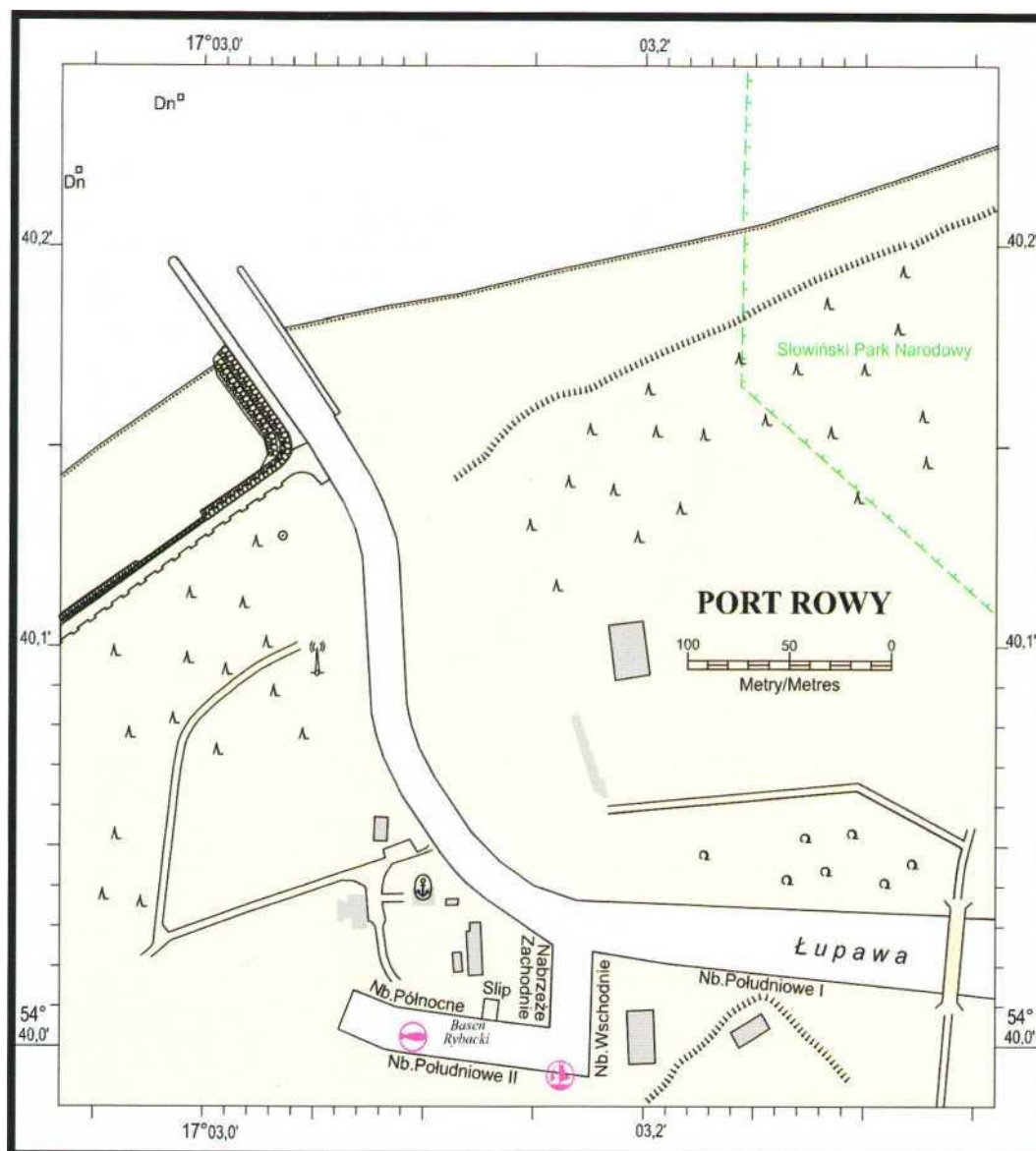
Na zachód od portu wybudowano progi podwodne wraz z modułami siedliskowymi. W rejonie tym utworzono akwen, w którym zabrania się uprawiania żeglugi, kotwiczenia, prowadzenia połowów i uprawiania sportów wodnych (lokalizacja rejonu – p. mapy).

7.36

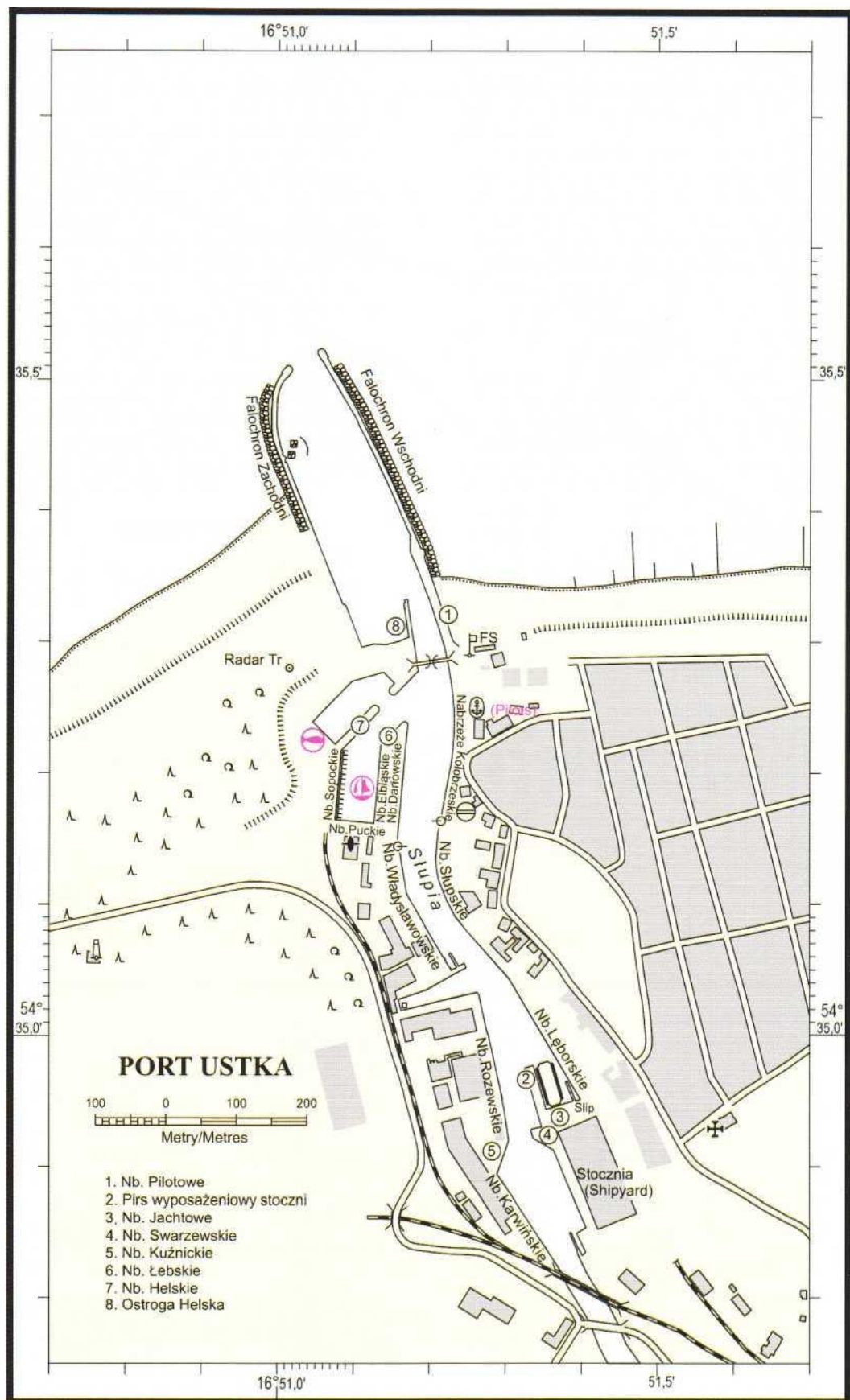
Postój jachtów. Miejsce postoju dla jachtów wyznacza każdorazowo bosman portu. Warunki postoju w głębi portu dobre.

Ostrzeżenia dla jachtów na wejściu. Przy wiatrach południowo-zachodnich przez zachodnie do północnych oprócz przyboju, występuje kipieli, na odcinku od głowicy falochronu wschodniego do głowicy falochronu zachodniego, spowodowana zderzaniem się prądu morskiego i fali z szybkim prądem rzeki. Przy używaniu silników zaburtowych przy występowaniu kipieli, należy liczyć się z możliwością unieruchomienia go na skutek zalania falą.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

7.37

Port. Wielkość jednostek wchodzących do portu Rowy nie może przekraczać 15 m długości, 5 m szerokości i 1,2 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie. Maksymalne parametry dla jednostek wchodzących do portu to: 16 m długości całkowitej, 5 m szerokości i 1,4 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie. Bosman Portu może w uzasadnionych przypadkach, uzależnionych od warunków hydronawigacyjnych, zezwolić na wejście do portu jednostki przekraczającej wyżej wymienione parametry. Wejście do portu jest możliwe przy sile wiatru do 5° B i stanie morza 3. Żegluga może odbywać się od wschodu do zachodu słońca.

Wejście do portu osłaniają dwa falochrony. Falochron zachodni jest o 24 m dłuższy od falochronu wschodniego. Szerokość wejścia wynosi 20 m. Port leży w ujściu rzeki Łupawy, której obudowane brzegi tworzą nabrzeża kanału portowego. Głębokości przy nabrzeżach wynoszą 1,5 m; na środku kanału i na zakolach ok. 2,0 m. Długość nabrzeży postojowych przy wschodnim brzegu ok. 454 m, a przy zachodnim ok. 280 m.

Po zachodniej stronie kanału znajduje się basen rybacki. Długość nabrzeży tego basenu wynosi ok. 350 m, głębokość ok. 1,2 m. W porcie jest wyciąg dla łodzi, punkt skupu ryb i magazyn.

7.38

Bosmanat Portu pełni dyżur w dni robocze w godzinach 07.00 – 15.00. Łączność na kanałach 12 i 16 VHF. Tel. +48 59 814 18 28. W pozostałym czasie informacje można uzyskać u bosmana dyżurnego w Kapitanacie Portu Ustka.

USTKA – 54° 35,3' N 16° 51,0' E

7.39

Miasto port i kąpielisko morskie u ujścia rzeki Słupi.

7.40

Poziom morza. Poziom zależy od siły i długości wiejących wiatrów od strony lądu lub morza. Spadek poziomu morza o 25 cm występuje nawet przy słabych wiatrach odlądowych. Wzrost jest znacznie większy i występuje przy silniejszych wiatrach oraz sztormach. Największe wahania odnotowane w porcie: poniżej poziomu średniego o 82 cm, a powyżej poziomu średniego o 153 cm. Największe różnice poziomu morza występują w okresie jesienno-zimowym. Wodowskaz oraz mareograf są na styku nabrzeży Pilotowego i Kołobrzeskiego. Informacje o poziomie morza można uzyskać u dyżurnego bosmana.

7.41

Prądy. W zależności od kierunku wiatru, prądy płyną w kierunku północno-wschodnim lub południowo-zachodnim. Prędkość prądu jest uzależniona od siły oraz czasu utrzymywania się wiatru z jednego kierunku. Prąd przybrzeżny może osiągnąć prędkość do 3 węzłów. Prąd rzeki ma prędkość ok. 1 węzła, a przy wiosennych roztopach do 2 węzłów. Przy wchodzeniu do portu należy uwzględnić kierunek i siłę wiatru oraz prądu.

7.42

Zlodzenie. Podczas łagodnych lub umiarkowanych zim zlodzenie z reguły nie stanowi przeszkody w żegludze. W czasie ostrych zim zlodzenie w porcie, mające poważny wpływ na żeglugę, występuje od drugiej dekady stycznia do połowy pierwszej dekady marca. W okresie średnioostrych zim może wystąpić w lutym kilkudniowe zablokowanie portu ścieśnionym

i spiętrzonym przez wiatr lodem. W okresie bardzo ciężkiej sytuacji lodowej żegluga w lodzie utrzymana jest tylko w porze dziennej.

7.43

Reda i kotwiczowisko. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 Mm, wyprowadzoną z pozycji latarni wejściowej (czerwonej) falochronu wschodniego.

Granica kotwiczowiska jest wkartowana na mapach.

W miejscach kotwiczenia zalega piasek. W czasie bardzo silnych sztormów z kierunków północno-zachodnich przez północne do północno-wschodnich zaleca się utrzymanie maszyny w gotowości. O zakotwiczeniu powiadomić Kapitanat Portu.

7.44

Pilotaż. Pilotaż jest obowiązkowy dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę międzynarodową bez względu na wielkość, statków o długości 40 metrów i dłuższych oraz dla statków ponadgabarytowych. Pilotaż portowy dla statków o długości do 60 metrów wykonywany jest do siły wiatru 5° B i stanu morza do 3. Pilotaż portowy dla statków o długości większej niż 60 metrów wykonywany jest do siły wiatru 4° B i stanu morza do 2. W sytuacjach, kiedy powyższe parametry są przekroczone, o manewrach statków decyduje Kapitan Portu.

Pilotaż odbywa się całodobowo. Statki awizowane do Ustki powinny podać ETA na 24 godziny przed przybyciem na redę. Zgłoszenie zapotrzebowania na pilota składa się drogą radiową na 2 godziny przed planowanym przybyciem na redę lub przez agenta. Przyjęcie pilota odbywa się w odległości 0,5 Mm na północny-zachód od wejścia do portu (pozycja przyjęcia pilota p. mapy nr. 152 i 252); szczegóły p. Przepisy Portowe.

7.45

Podejście. Ruchem statków na wodach przyległych do portu oraz w porcie reguluje Kapitanat Portu przez dyżurnego bosmana. Informacje są przekazywane drogą radiową na VHF. Kapitanat Portu jest wyposażony w portową stację radarową, która obsługuje statki na redzie i na podejściu do portu. Zasady prowadzenia statku są podawane stosownie do potrzeb.

Podchodząc do portu należy tak sterować, aby latarnia morska znalazła się dokładnie w środku pomiędzy głowicami falochronów (kurs 150°). W nocy światło latarni morskiej powinno być pomiędzy światłami głowicowymi.

Uwaga. Wejście do portu jest trudne szczególnie przy silnych wiatrach, wiejących prostopadle do osi toru podejściowego, podczas których występuje silny prąd przybrzeżny, spychający statek na falochron. Na podejściu występuje wysoka fala, a przed wejściem przybój. Ze względu na bezpieczeństwo statku należy w razie pogody sztormowej pozostać na redzie i poczekać na poprawę warunków. Na wschód od portu wybudowano progi podwodne wraz z modułami siedliskowymi. W rejonie tym utworzono akwen, w którym zabrania się uprawiania żeglugi, kotwiczenia, prowadzenia połowów i uprawiania sportów wodnych (lokalizacja rejonu – p. mapy).

7.46

Port. Szerokość wejścia wynosi 40,5 m, głębokość 6,0 m. Awanport ograniczony jest dwoma falochronami o długościach: wschodni – 333 m i zachodni – 432 m.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

U nasady falochronu zachodniego znajduje się pochylnia i kładka. Na torze wodnym w awanporcie utrzymywana jest głębokość 5,5 m. Wejście z awanportu do kanału portowego ma szerokość 28 m i głębokość 5,5 m. Wielkość statków wchodzących do Portu Ustka nie może przekraczać 60 m długości całkowitej, 12 m szerokości i 4,0 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie. Przy odpowiednich warunkach hydronawigacyjnych (stan morza do 2° B, siła wiatru do 4° B, zdolności manewrowych statku) kapitan portu może zezwolić na wejście do Portu statków o maksymalnych parametrach: długość 80 m, szerokość 21 m i 4,3 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie. Między nabrzeżem Pilotowym a Ostrogą Helską znajduje się stanowisko zapory przeciwolewej z zakotwiczoną liną przeciagową.

Nabrzeża i baseny portowe usytuowane przy wschodnim i zachodnim brzegu rzeki mają długość w metrach:

■ Pilotowe	- 155,5
■ Kołobrzeshire	- 301
■ Słupskie	- 181
■ Lęborskie	- 195,5
■ Jachtowe	- 67
■ Pirs wyposażeniowy	- 87
■ Stocznia	
■ Swarzewskie	- 78
■ Oksywskie	- 120
■ Karwińskie	- 166
■ Kuźnickie	- 50,5
■ Rozewskie	- 215
■ Basen Budowlany	- 235,5
■ Władysławowskie	- 186
■ Darłowskie	- 163
■ Łebskie	- 55
■ Elbląskie	- 111
■ Puckie	- 55
■ Sopockie	- 99
■ Helskie	- 156
■ Ostroga Helska	- 100

7.47

Obrotnica o średnicy 67 m i głębokości 5,5 m na trawersie Kapitanatu Portu.

7.48

Obrotowy most dla pieszych. Obrotowe prześło mostu dla pieszych, zlokalizowane w pobliżu narożnika Nabrzeża Helskiego, otwierane jest o pełnej godzinie na 20 minut w okresie:

- od 1 września do 15 czerwca w godzinach 07.00 – 20.20;
- od 16 czerwca do 30 sierpnia w godzinach 07.00 – 1.20.

Sygnały świetlne regulacji ruchu statków:

1. „Otwarte przejście” – dwa zielone światła stałe, umieszczone w linii poziomej. Do czasu otrzymania sygnału otwartego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 50 m. Przy przechodzeniu obok mostu obowiązuje ruch jednokierunkowy. Przy sile wiatru powyżej 5° B most może być czasowo nieczynny;
2. „Zamknięte przejście” – dwa czerwone światła stałe, umieszczone w linii poziomej;
3. „Brak możliwości otwarcia przejścia” – dwa czerwone światła pulsujące, umieszczone w linii poziomej.

4. Światła sygnalizacyjne mostu umieszczone są po obu stronach mostu obrotowego:

- 1) dla statków wchodzących do portu – po zachodniej stronie kanału portowego w połowie Ostrogi Helskiej;
- 2) dla statków wychodzących z portu – po wschodniej stronie kanału portowego, na Nabrzeżu Kołobrzeshire, na wysokości Latarni Morskiej. Do czasu otrzymania sygnału otwartego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 50 m.

Uwaga. Wysokość prześwitu w pozycji zamkniętej mostu obrotowego wynosi 2,15 m. Informacji na temat otwierania i zamykania mostu obrotowego udziela Bosman Portu na kanale 12 VHF.

7.49

Przystań pasażerska z morskim przejściem granicznym czynna w sezonie letnim znajduje się przy nabrzeżu Kołobrzeshire.

7.50

Bazy rybołówstwa. Po zachodniej stronie na Nabrzeżu Rozewskim znajduje się Aukcja Rybna, która dysponuje magazynami, chłodniami i fabryką lodu. W basenach Węglowym i Rybackim bazują kutry armatorów indywidualnych.

7.51

Postój jachtów. Jachty cumują przy nabrzeżach Kołobrzeshire i Słupskim, oraz w marinie sezonowej (pomosty pływające) przy Nabrzeżu Sopockim.

7.52

Stocznia. Stocznia Euro Industry – Ustka budująca nowe jednostki zlokalizowana jest po wschodniej stronie portu. Użytkuje pirs wyposażeniowy oraz nabrzeża: Swarzewskie, Oksywskie i Jachtowe.

7.53

Remont. Drobne naprawy maszyn i urządzeń statku można wykonać w stoczni lub w firmie Hydro Naval (tel. +48 59 844 50 00).

7.54

Naprawa i regulacja urządzeń nawigacyjnych. Naprawy i regulacje urządzeń elektronicznych wykonuje tylko serwis firmowy.

7.55

Dalba dewiacyjna jest usytuowana w awanporcie. Określanie i kompensację dewiacji przy dalbie mogą wykonać jednostki do 26 m długości.

7.56

Urządzenia portowe i wyposażenie. Port nie dysponuje urządzeniem do odbioru zaolejonej wody ze statków. Zarząd Portu Morskiego w Ustce jest zobowiązany do odbioru odpadów statkowych.

7.57

Zaplecze. Istnieje możliwość wykorzystania terenów portowych na place składowe.

7.58

Zaopatrzenie. Możliwość zaopatrzenia się w prowiant, paliwo i wodę.

7.59

Służba zdrowia. W mieście znajdują się szpital, przychodnie lekarskie, pogotowie ratunkowe i Portowy Punkt Sanitarno-Epidemiologiczny.

7.60

Odprowa celna. Urząd Celny w Słupsku.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

7.61

Kapitanat Portu jest czynny w godzinach 07.30 – 15.30 w dni robocze. Tel. +48 59 814 44 30.

Bosmanat Portu pełni dyżur całodobowy. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do Przepisów Portowych.

Łączność na kanałach 12 i 16 VHF.

Tel +48 59 814 45 33, tel. kom. +48 660 477 563.

Szczegóły p. Sp. RN.

7.62

Służba ratownicza. Stacja ratownictwa brzegowego wyposażona jest w samochód terenowy ze sprzętem

ratowniczym. W porcie stale stacjonuje statek ratowniczy. Stacja i statek ratowniczy utrzymują stały całodobowy nasłuch na kanałach 11 i 16 VHF. Można również skontaktować się z nimi przez Kapitanat Portu lub telefonicznie: +48 59 814 45 51, tel. kom. +48 505 050 979.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

OD JAROSŁAWCA DO CIEŚNINY DZIWNA

Brzeg

7.63

Przy Jarosławcu następuje ostry zwrot linii brzegowej w kierunku południowo-zachodnim. Stromy klifowy brzeg zaczyna obniżać się i przechodzi w wydmore mierzeje oddzielające od morza jeziora: Kopań, Bukowo i Jamno. Na zachód od Mielna linia brzegowa aż do cieśniny Dziwna jest wyrównana. Niskie wydmy miejscami są zalesione i stromo opadają ku plaży. Z morza jest dobrze widoczna Góra Barzowicka (72 m). Odcinki brzegu klifowego wyróżniające się z morza występują w rejonach:

- 1) Jarosławiec – skraj zachodni (wysokość 24 m);
- 2) Sarbinowo – Kołobrzeg (wysokość do 10 m; utworzony z kilku krótkich odcinków);
- 3) okolice Ustronia Morskiego (wysokości zbliżone do 10 m; wraz z klifem Sarbinowskim łączna długość odcinków 8,5 km);
- 4) Niechorze – Dziwnówek (łączna długość odcinka 18,1 km; przeciętna wysokość 10 m).

W rejonie Jarosławca oraz między Sarbinowem a Gąskami brzeg chronią ostrogi palowe, wybiegające prostopadle od plaży.

Głębokości i grunt

7.64

Między Jarosławcem a cieśniną Dziwna dno jest przeważnie równe. W miarę zbliżania się do brzegu głębokości zmniejszają się równomiernie, a izobaty mają na ogół przebieg równoległy do linii brzegowej. Izobata 10 m przebiega przeważnie w odległości ok. 1 Mm od brzegu, jedynie między Kołobrzegiem a Mrzeżynem wybiega na ok. 3,5 Mm. Przed Mrzeżynem leżą liczne małe ławice z głębokościami mniejszymi niż 9,0 m. W pobliżu brzegu dno jest pokryte drobnym szarym lub białym piaskiem, a dalej drobnym szarym piaskiem, szarym iłem i gliną. W rejonie Gąsek i Niechorza występują otoczaki i kamienie.

Złodzenie

7.65

Podczas łagodnych i umiarkowanych zim występujące zjawiska lodowe nie mają większego wpływu na żeglugę. W czasie surowych zim lód pojawia się już pod koniec listopada i może utrzymać się do drugiej połowy marca. Żegluga w tym okresie może być utrudniona.

Przeszkody nawigacyjne.

Strefy zamykane i niebezpieczne

7.66

Należy mieć na uwadze, że oprócz już zlokalizowanych wraków i podwodnych przeszkód mogą jeszcze istnieć inne, niewykryte i niezaznaczone na mapach. Strefy okresowo zamykane dla żeglugi i rybołówstwa (S-12 i S-13) leżą na zachód od Kołobrzegu.

Akwen z zakazem kotwiczenia i rybołówstwa znajduje się na północ od Kołobrzegu.

Strefy zamknięte i niebezpieczne ([1.54](#) – [1.57](#)).

Wykaz i granice stref ([1.59](#)).

Znaki orientacyjne

7.67

Dobrymi znakami orientacyjnymi w dzień są: wieża latarni morskiej JAROSŁAWIEC; Wysoka Kępa -

charakterystyczny, podwyższony i zalesiony brzeg na południowy zachód od Jarosławca; Góra Barzowicka (72 m) ok. 4 Mm na południowy zachód od Jarosławca; kościoły w Rusinowie i Cisowie ze strzelistymi wieżami; wieża kościoła w Darłowie; góra Krzyżanka (136 m) ok. 14 Mm na południowy zachód od Darłowa (widoczna już z odległości ok. 2 Mm); wieża kościoła w Sarbinowie; wieża latarni morskiej GĄSKI. Na podejściu do Kołobrzegu: wieża latarni morskiej KOŁOBRZEG, wieża katedry, spichrze zbożowe, budynek hotelu „New Skanpol”, pomnik Zaślubin z Morzem, biały wysoki budynek hotelu „Bałtyk” – widoczny na tle mola spacerowego. Widoczne są również wieże kościołów w miejscowościach Korzystno i Mrzeżyno, Góra Sowia (35 m) i wieża latarni morskiej NIECHORZE.

Rybołówstwo

7.68

W pasie przybrzeżnym o szerokości do 12 Mm uprawia się rybołówstwo sprzętem zastawnym przy użyciu sieci dryfujących i sznurów haczykowych. Sprzęt połowowy jest z reguły oznakowany pławkami z białym światłem lub chorągiewkami. Należy unikać żeglowania w tym rejonie, a jeżeli jest to konieczne, to zachować szczególną ostrożność, aby nie uszkodzić wystawionego sprzętu połowowego. Nasilenie połowów przypada na okres od marca do października.

Oznakowanie sprzętu połowowego ([2.38](#) – [2.47](#)).

DARŁOWO – 54° 26,4' N 16° 22,8' E

7.69

Miasto i port rybacko-handlowy w ujściu rzeki Wieprza.

7.70

Poziom morza. Poziom zależy od wiatrów wiejących od strony lądu lub morza. Długotrwałe silne sztormy z jednego kierunku powodują osiągnięcie ekstremalnego poziomu morza w porcie. Przy wiatrach z północnego zachodu odnotowano najwyższy poziom wynoszący 650 cm, a najniższy wynoszący 440 cm – z kierunków wschodnich i południowo-wschodnich. Największe różnice w odniesieniu do średniego poziomu występują w porze jesienno-zimowej. Informację o poziomie morza można uzyskać w okresie całej doby u dyżurnego bosmana portu telefonicznie lub drogą radiową (VHF). Wodowskaz jest umieszczony przy Nabrzeżu Pilotowym.

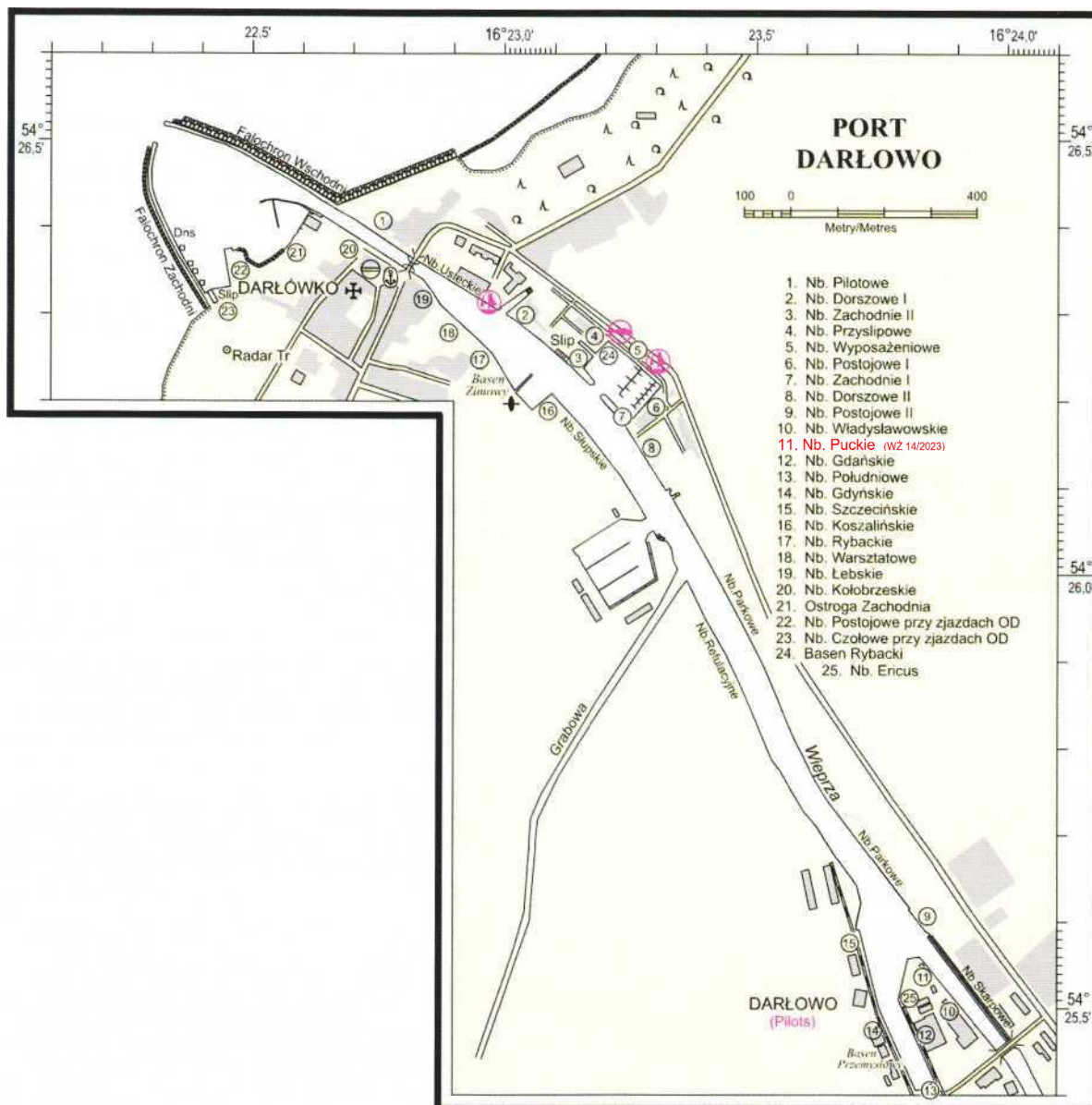
7.71

Prądy. Prąd przybrzeżny płynie prostopadle do wejścia portowego i w zależności od wiatru ma kierunek północno-wschodni lub południowo-zachodni. Największe prędkości 2-3 węzły osiąga podczas sztormowych wiatrów, wiejących równoległe do wybrzeża. Przy wiatrach południowych lub południowo-wschodnich prąd przybrzeżny jest bardzo słaby. W tym okresie dominuje prąd rzeki Wieprza, który, szczególnie podczas wiosennych roztopów, osiąga prędkość do 3,8 węzła.

7.72

Złodzenie. Podczas łagodnych i umiarkowanych zim występujące zjawiska lodowe nie mają większego wpływu na żeglugę jednostek stalowych, dopuszczonych do ruchu w połamany lodzie. Najczęściej port ulega złodzeniu oraz okresowemu zablokowaniu lodem podczas ostrych zim na okres ok. 2 tygodni.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

Nasilenie zjawisk lodowych, stanowiących utrudnienie żeglugi, występuje przeważnie w lutym i pierwszej dekadzie marca. Głównym czynnikiem powodującym całkowite zablokowanie portu są niesprzyjające kierunki wiatru. Wiejąc prostopadle do brzegu, ścieśniają i spiętrzają lód w strefie przybrzeżnej oraz w samym wejściu do portu. W okresie bardzo ciężkiej sytuacji lodowej żegluga utrzymywana jest tylko w porze dziennej.

7.73

Reda i kotwiczowisko. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 Mm wyprowadzoną z pozycji I światła czerwonego na wschodnim falochronie wejściowym.

Granice kotwiczowisk są wkartowane na mapach. Zalega na nich piasek. W czasie bardzo silnych sztormów z kierunków południowo-zachodnich przez zachodnie do północnych należy być przygotowanym na użycie maszyny. Zakotwiczenie należy zgłosić do Kapitanatu Portu (VHF).

7.74

Pilotaż. Pilotaż jest obowiązkowy dla statków o długości 40 m i większej. Pilotaż dla statków o długości do 75 m i zanurzeniu 4,0 m wykonywany jest do siły wiatru 6° B i stanu morza 3° B. Dla statków dłuższych niż 75 m wymienione parametry nie mogą przekraczać odpowiednio siły wiatru 4° B i stan morza 3° B. Przyjęcie pilota odbywa się w odległości 1 Mm od wejścia do portu (pozycja przyjęcia pilota p. mapy nr 56, 153 i 252). Zapotrzebowanie na pilota należy zgłaszać drogą radiową z morza przynajmniej na 6 godzin przed planowanym przybyciem na redę. Kontakt do stacji pilotów: tel. kom. +48 739 909 762, e-mail: stacja.pildar@gmail.com lub kanał 12 VHF.

W przypadkach, kiedy warunki hydrometeorologiczne nie pozwalają przyjąć pilota na redzie, za zezwoleniem Kapitanatu Portu pilotowanie z redy do awanportu może być prowadzone z jednostki pilotowej (szczegóły p. Przepisy Portowe).

7.75

Podejście. Znakami orientacyjnymi przy podejściu do Darłowa są: wieża latarni morskiej Darłowo i sześciopiętrowy apartamentowiec po zachodniej stronie kanału. Należy sterować w kierunku wejścia do portu tak, aby latarnia morska Darłowo była widoczna w środku pomiędzy głowicami falochronów. W nocy sterować tak, aby białe światło Latarni Morskiej było widoczne pomiędzy światłami głowicowymi falochronów. Na torze wodnym ruch jednokierunkowy obowiązuje wszystkie jednostki o długości powyżej 15 m. Zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od Bosmanatu Portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami.

Naturalna głębokość do 8,0 m na podejściu utrzymuje się do ok. 50 m od wejścia do portu. Dalszy odcinek toru wodnego w kierunku głowic wejściowych jest okresowo pogłębiany.

Wejście do portu jest trudne przy wiatrach powyżej 6° B i dużym falowaniu z kierunków południowo-zachodnich do północno-wschodnich, a niebezpieczne w sztormie. Sztormy z południowego zachodu przez zachodnie do północno-wschodnich wywołują wysoką falę utrudniającą wejście do portu. W takich sytuacjach zaleca się poczekać na poprawę pogody z dala od portu. Przy wiatrach wiejących równolegle do linii brzegu prąd płynie prostopadle do osi toru.

Uwagi. W odległości ok. 600 m od wejścia do portu znajduje się most rozsuwany. Każdorazowe jego otwarcie należy uzgodnić drogą radiową (VHF kanał 12) z Kapitanatem Portu i operatorem mostu.

Kanał portowy między Darłówkiem i Darłowem ma szerokość na poziomie lustra wody ok. 45 m; przeciętna szerokość dna na głębokości 5,5 m wynosi ok. 23 m. W akwenie ujścia rzeki Grabowej do kanału może tworzyć się spłylenie.

Prędkość statku na wodach portowych nie może przekraczać 5 węzłów, chyba że większa podyktowana jest względami bezpieczeństwa żeglugi.

Służba dyżurna Kapitanatu Portu udziela porad radarowych.

7.76

Port jest utworzony z awanportu, portu w Darłównie i basenów portowych w Darłowie. Do portu mogą wchodzić jednostki o długości do 75 m i zanurzeniu do 4,0 m. Maksymalne parametry statku dla portu Darłowo to: długość 90 m, zanurzenie 4,0 m. Dopuszcza się zwiększone zanurzenie przy wyznaczonych nabrzeżach: Gdańskie, Szczecińskie, Gdyńskie – 4,2m; Dorszowe II – 4,5m. Awanport osłaniają falochrony o długościach: wschodni – 436 m i zachodni – 484 m. Szerokość wejścia między głowicami falochronów 38 m. Głębokość w wejściu pogłębiona do 7,0 m; w awanporcie na akwenie przyległym do toru wodnego – 6,0 m; na pozostałym akwatorium – od 4,0 do 5,0 m. Szerokość wejścia z awanportu do kanału to 25 m.

Nabrzeża portowe mają następujące długości w metrach:

• Pilotowe	- 189
• Usteckie	- 211
• Wopowskie	- 83
• Dorszowe I	- 240
• Zachodnie II	- 31
• Przyslipowe	- 70
• Wyposażeniowe	- 147
• Postojowe I	- 100
• Zachodnie I	- 79
• Dorszowe II	- 297
• Skarpowe	- 297
• Parkowe	- 1036
• Postojowe II	- 68
• Władysławowskie	- 265
• Puckie	- 25
• Ericus	- 67
• Gdańskie	- 190
• Południowe	- 45
• Gdyńskie	- 194
• Szczecińskie	- 179
• Refulacyjne	- 1092
• Słupskie I i Słupskie II	- 128 (łącznie)
• Koszalińskie	- 55
• Pomost Rybacki	- 51
• Rybackie	- 141
• Warsztatowe	- 135
• Łebskie	- 129
• Kołobrzeskie	- 207
• Ostroga Zachodnia	- 203
• Postojowe	- 98
• Czołowe	- 57

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

7.77

Obrotnica o średnicy 110 m i głębokości 5,5 m występuje w rozgałęzieniu kanału i wejścia do basenu Przemysłowego. Zabrania się obracania statku na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 7° B.

7.78

Warunki postoju. Postój w kanale portowym Darłówka przy silnych wiatrach południowo-zachodnich poprzez zachodnie do północno-zachodnich jest uciążliwy, a dla mniejszych jednostek niebezpieczny.

7.79

Przystań Pasażerska Żegluga Przybrzeżnej przy nabrzeżach Łebskim i Pilotowym jest czynna w okresie letnim od 01.05. do 30.09.

7.80

Bazy rybołówstwa. Kutry i łodzie rybackie armatorów indywidualnych bazują nabrzeżach: Warsztatowym i Skarpowym.

7.81

Postój jachtów. Miejscem postoju jest Marina w Basenie Rybackim przy Nabrzeżu Wyposażeniowym i Postojowym I. Marina dysponuje 80 miejscami postojowymi wraz z zapleczem techniczno-sanitarnym.

7.82

Most zwodzony w odległości 600m od wejścia do portu jest czynny całą dobę, otwierany o pełnych godzinach oraz na polecenie Kapitanatu Portu. Przy przechodzeniu pod mostem obowiązuje ruch jednokierunkowy. Każde przejście przez most powinno

być zgłoszone i ustalone z obsługą mostu drogą radiową kanał 12 VHF lub telefonicznie (tel. kom. +48 943142 976). W przypadku braku VHF i możliwości kontaktu telefonicznego statek może dawać z odległości ok. 500 m powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (...). Sygnały świetlne regulacji ruchu statków:

- „otwarte przejście” – dwa światła zielone stałe, umieszczone w linii poziomej;
- „zamknięte przejście” – dwa czerwone światła stałe, umieszczone w linii poziomej;
- „brak możliwości otwarcia przejścia” – dwa czerwone światła pulsujące, umieszczone w linii poziomej.

Uwaga: Do czasu otrzymania otwartego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 50m. Jednoczesne mijanie się przez statki idące w tym samym lub przeciwnym kierunku jest zabronione.

7.83

Kable podwodne oznakowane tablicami ostrzegawczymi są wyłożone między falochronem wschodnim a falochronem wewnętrznym oraz od Basenu Zimowego w kierunku północno-wschodnim.

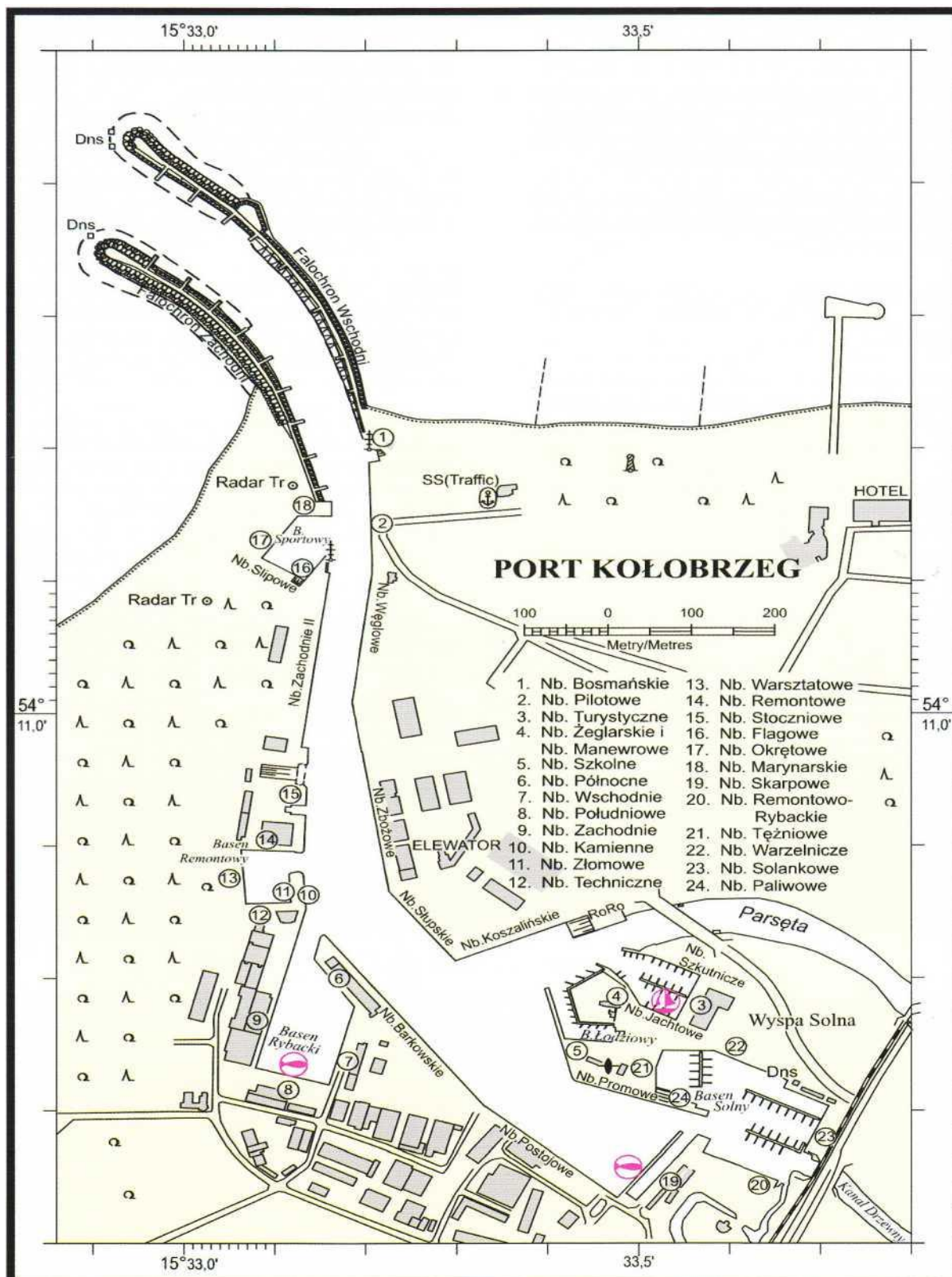


Darłowo – podejście do portu



Darłowo – widok ogólny

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

7.84

Urządzenia portowe i wyposażenie. Port dysponuje dźwigami kołowymi. Pobór wód zaolejonych odbywa się przy Nabrzeżu Dorszowym II oraz Nabrzeżu Słupskim. Kontakt do Zarządu Portu Darłowo +48 94 314 51 85.

7.85

Zaplecze. Magazyny, chłodnie oraz wytwórnia lodu używane wyłącznie przez przetwórstwo rybne są zlokalizowane w Darłowie. Place składowe oraz elewatory również są w Darłowie wzdłuż Basenu Przemysłowego. Wytwórnia lodu znajduje się przy Nabrzeżu Słupskim.

7.86

Naprawa i regulacja urządzeń nawigacyjnych.

Możliwość naprawy urządzeń elektronicznych przez Morską Obsługę Statków w godzinach 07.00 – 15.00.

7.87

Remonty małych jednostek, kadłubów, maszyn i mechanizmów pomocniczych może wykonać Stocznia Darłowo M&W (tei. +48 94 314 21 76) oraz firma BARKAS (tei. + 48 94 314 46 70). Stocznia dysponuje slipem dla jednostek o długości 28 m.

7.88

Zaopatrzenie. Możliwość poboru wody pitnej przy nabrzeżach: Pilotowym, Warsztatowym, Postojowym przy zjazdach OD. Dopuszcza się tankowanie paliwa bezpośrednio z cystern przy nabrzeżach: Dorszowym II, Dorszowym i Słupskim.

7.89

Służba zdrowia. W porcie czynne są przychodnie lekarskie oraz pogotowie ratunkowe. Portowa stacja Sanitarno-Epidemiologiczna na miejscu.

7.90

Odprawa celna. Oddział celny znajduje się w Koszalinie. Tel. +48 94 341 61 03.

7.91

Kapitanat Portu jest czynny w dni robocze w godzinach 7.30 – 15.30. Łączność na kanałach 12, 16 VHF. Tel. +48 94 340 68 20.

Bosmanat Portu pełni dyżur całodobowy. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do „[Wiadomości Żeglarskich](#)” i Przepisów Portowych. Łączność: kanały 12, 16 VHF. Tel. +48 94 340 68 40.

Szczegóły p. Sp. RN.

7.92

Służba ratownicza. Stacja Ratownictwa Brzegowego: tel. +48 94 314 28 32 wyposażona jest w samochód terenowy ze sprzętem ratowniczym. W porcie stale stacjonuje statek ratowniczy: tel. +48 94 314 28 32. Stacja oraz statek ratowniczy utrzymują stały, całodobowy nasłuch na kanałach 11, 16 VHF. Można też skontaktować się z nimi przez Kapitanat Portu lub Bosmanat Portu: tel. +48 94 340 68 20, +48 94 340 68 40.

KOŁOBRZEG – 54° 11,2' N 15° 33,2' E

7.93

Miasto i port o przeznaczeniu handlowym, rybackim i jachtowym u ujścia Parsęty.

7.94

Poziom morza zależy od siły dłużej wiejących wiatrów od strony lądu lub morza. Spadek poziomu morza o 25 cm występuje nawet przy słabych wiatrach

odlądowych natomiast wzrost jest znacznie większy i występuje przy silnych, długotrwałych wiatrach oraz silnych sztormach. Największe wahania odnotowane w porcie: poniżej poziomu średniego o 104 cm, a powyżej poziomu średniego o 129 cm. Ekstremalnie wysokie poziomy mogą wystąpić w miesiącach listopad–styczeń; niskie luty–marzec.

Informacje o poziomie morza można uzyskać w ciągu całej doby od służby dyżurnej Kapitanatu Portu na VHF, telefonicznie. Wodowskaz znajduje się w pobliżu punktu obserwacyjnego.

7.95

Prądy. Kierunek prądu przybrzeżnego zależy od kierunku wiatru. Podczas wiatrów północno-wschodnich występuje prąd o kierunku południowo-zachodnim. Przy długotrwałych sztormach prąd może osiągać prędkość 3 węzłów. W porcie występuje prąd spływający o zmiennej prędkości od 0,5 do 1 węzła (ekstremalnie do 3 węzłów po długotrwałych deszczach i silnych wiatrach odlądowych). Wchodząc do portu należy pamiętać o prądzie poprzecznie płynącym do kursu statku. Nie zaleca się wchodzenia do portu w sztormie dolądowym.

7.96

Zlodzenie. Zjawiska lodowe w porcie zaczynają występować w styczniu; podczas wczesnych i bardzo ostrych zim, w trzeciej dekadzie grudnia. Zlodzenie w porcie nie stanowi zazwyczaj przeszkody dla żeglugi jednostkom stalowym. Podczas surowych zim zlodzenie o różnym nasileniu może utrzymywać się do marca. Dryfujący spiętrzony przy brzegu lód podczas surowych zim może powodować okresowe zablokowanie wejścia do portu na ok. 10 dni. Największy wpływ na dryfowanie lodu mają wiatry z południowego zachodu i północnego wschodu, a na spiętrzenie w strefie przybrzeżnej, wiatr zachodni poprzez północno-zachodni do północnego. W okresie nasilenia zjawisk lodowych akweny w obrębie portu i na podejściu są utrzymywane w stanie żeglownym.

W sprawach uzyskania informacji o zlodzeniu i zgłoszenia potrzeby pomocy lodołamacza, można zwracać się w ciągu całej doby do Kapitanatu Portu na VHF, telefonicznie. W okresie bardzo trudnej sytuacji lodowej żegluga utrzymywana jest tylko w porze dziennej.

7.97

Reda i kotwiczenie. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 Mm, wyprowadzoną z pozycji światła czerwonego na fałochronie wschodnim. Reda i kotwicowisko nie są oznakowane; osłonięte są od falowania przy sztormach południowych.

Kotwiczyć można na głębokości 12-14 m w namiarze 133° na latarnię morską Kołobrzeg, w odległości ok. 3 Mm od głowicy wschodniego fałochronu.

W czasie bardzo silnych sztormów z kierunków południowo-zachodnich przez północne do północno-wschodnich należy być przygotowanym na użycie maszyn. Postój na kotwicy należy zgłosić do Kapitanatu Portu na VHF.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

7.98

Progi podwodne. W obszarze ograniczonym pozycjami:

54° 11,221' N	015° 33,836' E
54° 11,267' N	015° 33,882' E
54° 11,255' N	015° 34,329' E
54° 11,258' N	015° 34,749' E
54° 11,299' N	015° 35,159' E
54° 11,356' N	015° 35,503' E
54° 11,417' N	015° 35,971' E
54° 11,426' N	015° 36,043' E
54° 11,485' N	015° 36,298' E
54° 11,517' N	015° 36,459' E
54° 11,469' N	015° 36,514' E

wybudowano zanurzone progi kamienne wzdłuż linii brzegowej. Na ww. obszarze zabrania się uprawiania żeglugi, kotwiczenia, prowadzenia połowów i uprawiania sportów wodnych. Podchodząc do wyznaczonego obszaru, należy zachować szczególną ostrożność.

7.99

Pilotaż. Pilotaż w porcie Kołobrzeg jest obowiązkowy dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę międzynarodową, bez względu na długość, oraz pozostałych statków o długości powyżej 50 m. Pilotaż portowy dla statków o długości do 85 m wykonywany jest do siły wiatru 6° B i stanu morza do 4° B. Pilotaż portowy dla statków o długości większej niż 85 m wykonywany jest do siły wiatru 5° B i stanu morza do 3° B. Jeżeli z powodu warunków hydrometeorologicznych wykonanie pilotażu jest zawieszane, statki wychodzące są powiadamiane o tym przez agenta (szczegóły p. Przepisy Portowe). Zapotrzebowanie na pilota jednostki powinny składać przez agenta. Przyjęcie pilota następuje ok. 1 Mm od wejścia do portu w pobliżu pławy KOL (pozycja przyjęcia pilota p. mapy nr 57, 153, 252).

7.100

Podejście. Początkowym punktem podejścia do portu jest pława świetlna „KOL” (na okres zimowy od listopada do marca zdejmowana bez zastępstwa), a w przypadku braku pławy „KOL” punkt oddalony o 1 Mm od głowicy wschodniego falochronu w namiarze 130°. Po minięciu pławy należy sterować kursem ok. 130°, kierując się na środek wejścia między głowice wschodnią i zachodnią. Wchodząc do portu należy z szybkością zapewniającą sterowność statku.

Niebezpieczeństwo dla statków występuje przy wejściu między głowice falochronów ze względu na występujące prądy. Podczas wiatrów północno-wschodnich występuje prąd o kierunku południowo-zachodnim. Przy długotrwałych sztormach prąd może osiągnąć prędkość do 3 węzłów. W porcie występuje prąd w kierunku morza (wyjściowy) o zmiennej prędkości od 0,5 do 1 węzła. Przy wiatrach z kierunków zachodnich lub wschodnich w wejściu do portu występują prądy poprzeczne, których prędkość zależy od siły wiatru.

Na torze podejściowym występują naturalne głębokości 8,0 m, a na ostatnim odcinku toru w pobliżu głowic utrzymywana jest pogłębiana do 8,0 m rynnna o szerokości 60 m (między głowicami), zwężająca się do 55,5 m. Zabrania się przebywania pasażerów na statkach pasażerskich zacumowanych przy nabrzeżach przylegających do toru wodnego w czasie manewrów wyjścia lub wejścia statku o długości powyżej 85 m. Zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od

Bosmanatu Portu do obrotnicy jednostkom wyłącznie pod żaglami.

Informacje o ruchu statków można uzyskać w Bosmanacie Portu przy nasadzie wschodniego falochronu. Regulacja ruchem w obrębie redy i portu jest prowadzona przez całą dobę: drogą radiową na kanałach 12 i 16 VHF: tel/fax +48 94 352 27 99.

7.101

Port osłaniają dwa falochrony o długościach: wschodni – 513 m i zachodni – 452 m. Szerokość wejścia do portu, między głowicami 80 m, w najwęższym miejscu (u nasady falochronów, na wysokości wejścia do basenu sportowego) – 48 m. Wielkość statków wchodzących do portu Kołobrzeg nie może przekraczać 90 m długości, 12 m szerokości i 5,0 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie. Wejście do portu statków o długości powyżej 90m, 12 m szerokości i 5,0 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie, wymaga uzyskania pisemnego zezwolenia Kapitana Portu. Maksymalne parametry statku dla portu Kołobrzeg to: długość 100 m, szerokość 15 m, zanurzenie 5,0 m dla wody słodkiej przy średnim stanie.

Nabrzeża portowe mają następujące długości w metrach:

• Bosmańskie	- 24,3
• Pilotowe	- 156,1
• Węglowe	- 251,5
• Zbożowe	- 199,7
• Słupskie	- 125,2
• Koszalińskie	- 142,6
• Przy Zjazdach	- 68
• Szkutnicze	- 100,2
• Turystyczne	- 69
• Jachtowe	- 47,8
• Żeglarskie	- 32,6
• Manewrowe	- 59,8
• Fosa, pomosty pływające	- 146
• Łodziowe	- 76,9
• Szkolne	- 79,2
• Szkolne Łodziowe	- 73,6
• Promowe	- 220
• Basen Solny:	
■ Paliwowe	- 82,1
■ Tężniowe	- 60,8
■ Warzelnicze 1	- 161,5
■ Warzelnicze 2	- 298
■ Warzelnicze 3	- 370,3
■ Solankowe	- 81
• Remontowo-Rybackie	- 115,2
• Pomost Rybacki	- 112,4
• Skarpowe	- 152,1
• Postojowe	- 210,3
• Barkowskie	- 344,5
• Basen Rybacki:	
■ Północne	- 82
■ Wschodnie	- 95,3
■ Południowe	- 91
■ Zachodnie	- 228
• Kamienne	- 52

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

- Basen Remontowy:
 - Złomowe - 43,5
 - Techniczne - 53
 - Warsztatowe - 75
 - Remontowe - 66
 - Stoczniowe - 148
 - Bunkrowe - 80
 - Zachodnie Żelbetowe - 170
- Basen Sportowy:
 - Flagowe - 48,4
 - Slipowe - 59,5
 - Okrętowe - 72,1
 - Marynarskie - 39,9
- Wydmowe - - 20
Zabezpieczające

7.102

Mała obrotnica o średnicy 94 m i głębokości 6,3 m na wysokości wejścia do basenu rybackiego.

Duża obrotnica o średnicy 140 m i głębokości 6,3 m w rozwidleniu kanałów, pomiędzy nabrzeżami Barkowskim, Koszalińskim i Szkolnym. Zabrania się obracania statku na obrotnicy przy sile wiatru powyżej 7° B.

7.103

Przystań Pasażerska Żeglugi Przybrzeżnej

Po wschodniej stronie portu przy nabrzeżu Pilotowym jest czynna przez cały rok.

7.104

Przeładunek drobnicy odbywa się po wschodniej stronie portu przy nabrzeżach: Węglowym, Zbożowym, Słupskim i Koszalińskim. Do nabrzeży doprowadzone są bocznicie kolejowe.

7.105

Bazy rybołówstwa są zlokalizowane po zachodniej stronie w głębi portu. Istnieje możliwość pobrania lodu oraz wykonania drobnych remontów.

7.106

Postój jachtów w Marinie Solnej (pomiędzy Parsętą a Kanałem Drzewnym).

7.107

Urządzenia portowe i wyposażenie. Port handlowy dysponuje bocznicami kolejowymi i dźwigami samojezdnymi 5-10 ton. Możliwość podłączenia się do sieci elektrycznej. Port dysponuje urządzeniem do odbioru zaolejonej wody ze statków.

7.108

Zaplecze: place składowe, magazyny, elewatory, chłodnie i wytwórnia lodu.

7.109

Tabor pływający. Usługi holownicze wykonują holowniki:

- MORŚWIN o mocy 121 kW;
- PASSAT II o mocy 309 kW;
- BUTLONOS o mocy 121 kW.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



Kołobrzeg – wejście do portu



Dźwirzyno – wejście do portu

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

7.110

Naprawa i regulacja urządzeń nawigacyjnych. Serwis w oparciu o firmy komercyjne dostępny na miejscu.

7.111

Dalba dewiacyjna jest na Kanale Drzewnym. Mogą z niej korzystać jednostki do 25 m długości.

7.112

Remont. Stocznia „Parsęta” s.c. – budowa, remonty i modernizacja jednostek pływających. Stocznia dysponuje własnym nabrzeżem długości 65 m i halą montażową. Kontakt, tel. +48 94 355 14 60, tel. kom. +48 501 455 594.

Kołobrzeska Stocznia Remontowa „DOK” – naprawa i konserwacja statków i łodzi. Dokowanie jednostek do 28 m, o masie do 220 t. Kontakt, tel. +48 94 351 72 52, tel. kom. +48 606 290 148.

7.113

Zaopatrzenie. Wodę słodką można pobrać w porcie handlowym (kutry rybackie pobierają w fabryce lodu, a jachty w Marinie Solnej), Dystrybutorem jest firma Oktan Energy & V/L SERVICE sp. z o.o. Stacja Paliwowa Port Kołobrzeg Nabrzeże Kamienne, tel. +48 91 814 21 00.

7.114

Służba zdrowia. W porcie znajdują się: przychodnia lekarska, pogotowie ratunkowe, szpital rejonowy, Portowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna.

7.115

Urząd celny znajduje się na terenie portu. Oddział Celny w Kołobrzegu wykonuje kontrolę celną w pełnym zakresie.

7.116

Kapitanat Portu jest czynny w dni robocze w godzinach 07.00-15.00. Łączność na kanałach 12, 16 VHF. Tel. +48 94 352 27 03.

Bosmanat Portu pełni dyżur całodobowy. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do Przepisów Portowych. Łączność na kanałach 12, 16 VHF. Tel. +48 94 352 99. Szczegóły p. Sp. RN.

7.117

Służba ratownicza. Stacja Ratownictwa Brzegowego wyposażona jest w samochód terenowy ze sprzętem ratowniczym. W porcie stacjonuje statek ratowniczy. Stacja i statek ratowniczy utrzymują całodobowy nasłuch na kanałach 11, 16 VHF. Tel. +48 943 523 314, statek ratowniczy tel. +48 943 522 020.

DŻWIRZYNO – 54° 09,5' N 15° 23,5' E 7.118

Mały port rybacki w ujściu kanału łączącego pobliskie jezioro Resko Przymorskie z morzem oraz miejscowość wczasowa.

7.119

Poziom morza. Silne wiatry z kierunków zachodnich przez północne do północno-wschodnich powodują podwyższenie poziomu o ok. 0,5 m powyżej średniego. Podczas długotrwałych silnych sztormów poziom morza może podnieść się o 1,0 m. Wiatry odlądowe powodują obniżenie poziomu o ok. 0,5 m.

7.120

Prądy. W zależności od kierunku wiejącego wiatru prądy przybrzeżne płyną na północny wschód lub północny zachód. Prędkość prądu jest zależna od siły

i czasu utrzymywania się wiatru z jednego kierunku i może dochodzić do 3 węzłów. W porcie prąd zmienia kierunek w zależności od siły i kierunku wiatru oraz poziomu wody w jeziorze Resko Przymorskie. Przeważają prądy spływające (zwłaszcza po silnych sztormach z kierunków zachodnich przez północne do północno-wschodnich), których prędkość może przekroczyć 2 węzły. Prąd wstępujący jest słabszy od spływającego.

7.121

Zlodzenie. Kanał portowy, z uwagi na szybki prąd, zamarza tylko w okresie ostrych zim. Podczas zim charakteryzujących się dużą ilością lodu na Bałtyku może występować okresowo krótkotrwale zablokowanie wejścia do portu przez lody spiętrzone w strefie przybrzeżnej, w wyniku dłuższej wiejącego wiatru z północnego zachodu przez północny do północno-wschodniego.

7.122

Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 0,5 Mm, wprowadzoną ze środka głowicy falochronu wschodniego.

7.123

Podejście. W dzień kierować się na środek kanału pomiędzy głowicami falochronów, sterując kursem 157° wyznaczającym oś toru wodnego.

W nocy sterować na środek kanału pomiędzy światłami wejściowymi do portu na głowicach falochronów.

Ostrzeżenia. Zmiana kierunku prądu przybrzeżnego oraz różne jego prędkości, zmienne głębokości przed samym wejściem do portu, jak i częste zapiaszczenie wejścia wymaga zasięgnięcia, drogą radiową na kanałach 12, 16 VHF, informacji o aktualnej sytuacji nawigacyjnej (po godzinach pracy Bosmanatu Portu drogą radiową na VHF za pośrednictwem Kapitanatu Portu Kołobrzeg).

Z wyłączeniem jednostek stale bazujących w porcie, żegluga może odbywać się od wschodu do zachodu słońca. Wejście do portu jest możliwe przy sile wiatru do 5° B i stanie morza 3. Z uwagi na przybój nie należy wchodzić do portu jachtem na samych żaglach.

Przy wiatrach południowo-zachodnich przez zachodnie do północno-wschodnich, niezależnie od przyboju, w samym wejściu do portu występuje kipieli. Podczas wejścia i wyjścia z portu na silniku zaburtowym, należy liczyć się z możliwością unieruchomienia silnika przez zalanie wodą. Przy silnych wiatrach z kierunków północno-zachodnich do północno-wschodnich występuje duże falowanie wewnątrz kanału portowego.

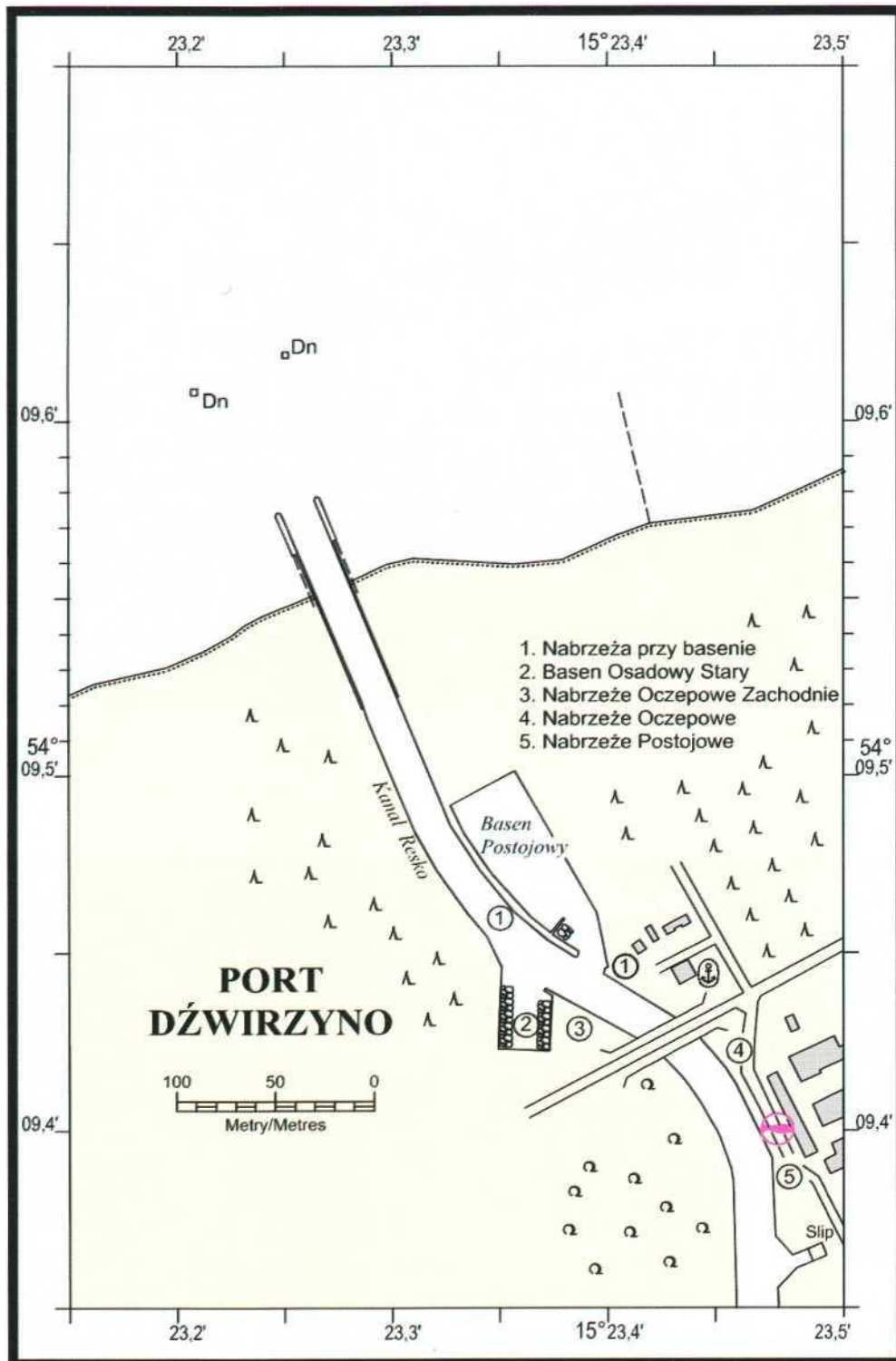
Podczas pracy pogłębiarki należy bacznie obserwować sygnały wywieszone na maszcie w pobliżu budynku Bosmanatu i zachować szczególną ostrożność.

7.124

Port. Wielkość jednostek wchodzących do portu w Dżwirzynie nie może przekraczać 12 m długości, 5 m szerokości i 0,85 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie wody. Maksymalne parametry dla jednostek wchodzących do portu w Dżwirzynie to 15 m długości i 1,2 m zanurzenia dla wody słodkiej przy średnim stanie.

Bosman Portu może w uzasadnionych przypadkach, uzależnionych od warunków hydronawigacyjnych, zezwolić na wejście do portu jednostkom ponadgabarytowym. Głębokości toru wodnego w osi kanału portowego wynoszą 1,5 m.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

7.125

Nabrzeża postojowe. Basen postojowy znajduje się po wschodniej stronie kanału przed mostem. Basen dysponuje nabrzeżami o długości 162 m i głębokościami 1,2 m. Na południe od mostu drogowego, po wschodniej stronie kanału, znajduje się Nabrzeże Postojowe o długości 101 m. Basen po zachodniej stronie kanału, wyłożony wzdłuż nabrzeży gwiazdoblakami, nie służy do postoju jednostek. W porcie znajduje się wyciąg dla łodzi.

7.126

Postój jachtów. Miejsce postoju każdorazowo wyznacza bosman portu. Warunki postoju w głębi portu dobre.

7.127

Most drogowy jest przerzucony nad kanałem portowym w odległości 350 m od wejścia do portu. Szerokość przejścia pod mostem 21 m; natomiast prześwit wynosi 4,0 m.

7.128

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godz. 07.00-15.00, a w pozostałym czasie za pośrednictwem Kapitanatu (Bosmanatu) Portu Kołobrzeg. Łączność na kanałach 12, 16 VHF. Tel. +48 94 358 54 23.

Szczegóły p. Sp. RN.

MRZEŻYNO – 54° 08,8' N 15° 17,1' E 7.129

Mały port rybacki oraz miejscowość letniskowa przy ujściu rzeki Regi.

7.130

Poziom morza. Silne wiatry z kierunków zachodnich powodują podwyższenie poziomu morza o ok. 70–80 cm w stosunku do średniego. Obniżenie poziomu do 60 cm poniżej średniego powodują wiatry z kierunków odlądowych. Łata wodowskazowa jest umieszczona przy Nabrzeżu Przeładunkowym.

7.131

Prądy. W zależności od kierunku wiatru prądy przybrzeżne płyną na północny wschód lub północny zachód. Prędkość prądu jest zależna od siły i czasu utrzymywania się wiatru z jednego kierunku i może dochodzić do 3 węzłów. W porcie występuje prąd spływający o zmiennej prędkości od 0,5 do 1 węzła (ekstremalnie do 3 węzłów po długotrwałych deszczach i silnych wiatrach odlądowych).

7.132

Złodzenie. Kanał portowy z uwagi na silny prąd zamarza tylko w okresie ostrych zim. Podczas zim charakteryzujących się dużą ilością lodu na Bałtyku może występować okresowe, krótkotrwałe zablokowanie wejścia do portu przez lody spiętrzone w strefie przybrzeżnej, w wyniku dłuższej wiejącego wiatru z północnego zachodu przez północny do północno-wschodniego.

7.133

Podejście. Tor podejściowy od strony morza ma długość ok. 320 m i głębokość minimalną 3,5 m. W nocy kierunek do portu wyznacza biały sektor światła u podstawy wschodniego falochronu. Wchodząc do portu po osiągnięciu trawersu głowicy zachodniego falochronu należy wykonać zwrot w prawo, aby utrzymać odległość ok. 10 m od ściany wewnętrznej zachodniego falochronu. Na trawersie uskoku ściany wewnętrznej zachodniego falochronu, ok. 20 m przed pierwszą dalbą cumowniczą, należy zmienić kurs w lewo, kierując się na środek nurtu rzeki Rega.

Uwaga. Ze względu na spłylenie w głowicach wejściowych do portu, wejście i wyjście z portu dozwolone są przy widzialności powyżej 2 Mm oraz do siły wiatru do 3° B i stanu morza 2. Przy silnych wiatrach wiejących wzdłuż wybrzeża wejście do portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm i sile wiatru do 4° B. Przy występowaniu długotrwałych silnych wiatrów warunki wejścia do portu mogą ulec zmianie. Jednostki żaglowe nie powinny korzystać z wejścia do portu w porze nocnej. Aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu oraz całodobowo podaje służba dyżurna Kapitanatu Portu Dziwnów.

7.134

Port usytuowany w ujściu rzeki Regi osłaniają dwa falochrony wybiegające w morze. Falochron wschodni ma długość 138,5 m, a zachodni – 327,5 m. Szerokość wejścia do portu wynosi 100 m, jednak ze względu na zmieniające się spłylenia przy głowicy wschodniej portu, tor żeglowny nie przekracza 20 m, licząc od głowicy zachodniej przy głębokości minimalnej ok. 2,0 m. Port może przyjmować statki o parametrach: Max. długość – 30 m, szerokość – 7,5 m. W porcie znajduje się morskie przejście graniczne.

7.135

Brzegi rzeki od nasad falochronów są umocnione; brzeg wschodni na długości 94,5m, a zachodni – 517,25 m. Długości całkowite nabrzeży są następujące (w metrach):

- Nabrzeże Odpraw Granicznych - 42
- Nabrzeże Pasażerskie - 104
- Nabrzeże Przeładunkowe - 256
- Nabrzeża w Basenie Rybackim - 92
- Pirs Przeładunkowy - 105

Port jest po modernizacji (2015 r.), w ramach której przeprowadzano m.in. remont istniejących nabrzeży, a także budowę na brzegu zachodnim, licząc od mostu drogowego: Basenu Remontowego wraz z Nabrzeżem Postojowym i pomostami pływającymi, Nabrzeża Zachodniego – Postojowego, Nabrzeża Zachodniego (umocnienie brzegowe), Nabrzeża II i Nabrzeża I.

Aktualne dopuszczalne zanurzenia statków na wejściu do portu oraz przy nabrzeżach określa Bosman Portu.

7.136

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godzinach 07.30-15.00. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie. Łączność na kanałach 12,16 i 71 VHF. Tel. +48 91 386 61 19. Możliwość uzyskania zgody na wejście/wyjście do/z portu poprzez automatyczny aparat zgłoszeniowy: tel. +48 91 322 17 99.

Szczegóły p. Sp. RN.

NIECHORZE – 54° 05,8' N 15° 04,7' E

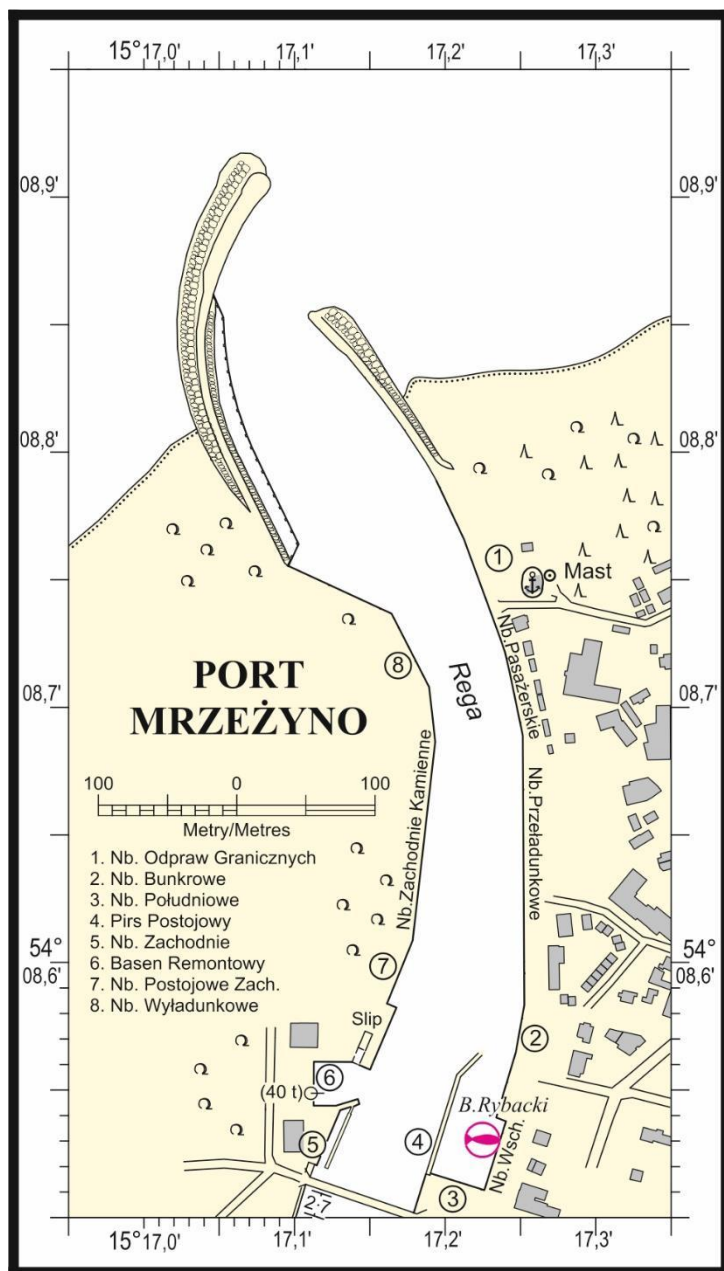
7.137

Osada rybacka i letnisko. Brzeg w rejonie osady stromy i urwisty. Mieści się tu przystań rybacka, w której znajdują się trzy pomosty o długościach:

1. Pomost rybacki nr 1 (zachodni) – 62,5 m;
2. Pomost rybacki nr 2 (środkowy) – 53,95 m;
3. Moło (wschodni) – 144 m.

Ze względu na stan techniczny i brak urządzeń odbojowych przy ww. pomostach nie można cumować

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

ZATOKA POMORSKA

Brzegi

7.138

Zatoka Pomorska leży w wierzchołku rozległego zatokowego wcięcia południowych wybrzeży Bałtyku, między Jarosławcem a Arkoną. Północną, umowną jej granicą jest linia łącząca ujście cieśniny Dziwna z północnym cyplem wyspy Uznam. Rozdzielone Świną wyspy Wolin i Uznam odgradzają zatokę od Zalewu Szczecińskiego. Północny brzeg wyspy Wolin prawie na całej długości jest wyrównany. Wyjątek stanowi mały przylądek Święta Kępa. Brzeg klifowy na odcinku Międzywodzie – Międzyzdroje, we wschodniej części osiągający wysokość 70 m, jest otoczony wąską, kamienistą plażą. Na zachód od Międzyzdrojów aż do Świnoujścia brzeg jest niski, wydmowy, z szeroką, piaszczystą plażą. Wydmy i grzbiet klifu są zalesione. Jasne urwiska na tle zalesionych, ciemniejszych odcinków są dobrze widoczne z morza.

Północny brzeg wyspy Uznam jest na całej długości wyrównany, o zmiennym krajobrazie. Nadmorskie wzgórza przeplatają się z obniżeniami w okolicach szerokich rozlewisk Piany. Otacza go piaszczysta plaża. Teren przybrzeżny jest przeważnie zalesiony. Wzniesienie Streckelsberg (w pobliżu Koserow) ma wysokość 60m; zbocza od strony morza są strome i zalesione.

Poziom morza

7.139

Poziom morza w zatoce podnosi się podczas wiatrów północno-zachodnich poprzez północne do północno-wschodnich, a opada przy wiatrach południowo-zachodnich poprzez południowe do południowo-wschodnich. Różnice poziomu dochodzące do 0,7 m w stosunku do średniego wielokrotnie występują w ciągu roku, zwłaszcza w miesiącach jesiennych i zimowych. Średnie wahania dobowe wynoszą ok. 0,25 m. Najwyższy poziom do 2,5 m powyżej średniego, obserwowano podczas sztormów z kierunków północnego i północno-wschodniego. Najniższe – przekraczające 1,3 m poniżej średniego obserwowano przy sztormach południowo-zachodnich.

Prąd

7.140

Parametry prądu w zatoce zależą głównie od kierunku, czasu trwania i siły wiatru. Przeważa prąd o kierunku wschodnim. Najsilniejszy, dochodzący do 2 węzłów, obserwuje się w odległości 3-4 Mm od brzegu.

Zlodzenie

7.141

Zatoka ulega zlodzeniu w bardzo małym stopniu. Podczas ostrych zim, z przewagą wiatrów północno-wschodnich, zapełnia się naniesioną krą, która przy silnych i długotrwałych mrozach łączy się w pola lodowe sięgające kilkunastu mil od brzegu. W razie potrzeby łodziomacze utrzymują w stanie żeglownym tory wodne do portów w rejonie zatoki.

Głębokości i grunt

7.142

Między Ławicą Odrzańą a przybrzeżną mielizną głębokości wynoszą 12-15 m. Między ujściem cieśniny Dziwna a latarnią morską KIKUT mielizna przybrzeżna

z głębokościami mniejszymi niż 10 m wybiega w morze na ok. 6 Mm. W odległości 1,6 Mm na północ od ww. latarni leżą kamienie, nad którymi głębokość wynosi 7,0 m. Między latarnią morską KIKUT a miejscowością Międzyzdroje izobata 10 m przebiega w odległości nie większej niż 6 kbl od brzegu, a w rejonie redy portu Świnoujście odbiega na ok. 4 Mm. Pojedyncze miejsca z głębokościami mniejszymi niż 10 m spotyka się w odległości do 9 Mm od łądu.

Nad Ławicą Odrzańą, leżącą na północ od zatoki, głębokości wynoszą 6-10 m. Najpłytsze miejsca (powyżej 5,0 m) występują w południowej części. Krawędzie ławicy, z wyjątkiem północnej, opadają stromo. Dno zatoki pokrywa szary piasek, a miejscami kamienie; biały piasek występuje na Ławicy Odrzanej.

Znaki orientacyjne

7.143

Dobrymi znakami orientacyjnymi w rejonie zatoki są: wieża latarni morskiej KIKUT; przylądek Święta Kępa o charakterystycznym, wysokim i urwistym brzegu; góra Gosań (93 m) z czworokątną drewnianą wieżą; wieża kościoła w Międzyzdrojach; wieża latarni morskiej ŚWINOUJŚCIE; wieża telewizyjna w Świnoujściu; wieża PO Świnoujście; wysoko położone kościoły w Ahlbeck i Heringsdorf; czerwono-biały maszt kratowy (42 m) na wzniesieniu Streckelsberg w Koserow; wieża kościoła w Zinnowitz.

Przeszkody nawigacyjne

7.144

Należy mieć na uwadze, że oprócz już zlokalizowanych wraków i podwodnych przeszkód mogą jeszcze istnieć inne, niewykryte i niezaznaczone na mapach.

Strefy okresowo zamykane dla żeglugi i rybołówstwa S-12 i S-13).

Procedura (1.54-1.57).

Sygnały i światła okrętów (1.58).

Wykaz i granice stref (1.59).

Akwen zabezpieczenia mienia

7.145

Na wodach Zatoki Pomorskiej wyznaczono akwen zamknięty w celu zabezpieczenia mienia. Na obszarze akwenu zabrania się uprawiania żeglugi, rybołówstwa, turystyki i sportów wodnych. Akwen tworzy obszar o współrzędnych:

53° 58' 02,674" N 14° 21' 14,424" E

53° 58' 02,674" N 14° 21' 41,843" E

53° 58' 18,841" N 14° 21' 41,843" E

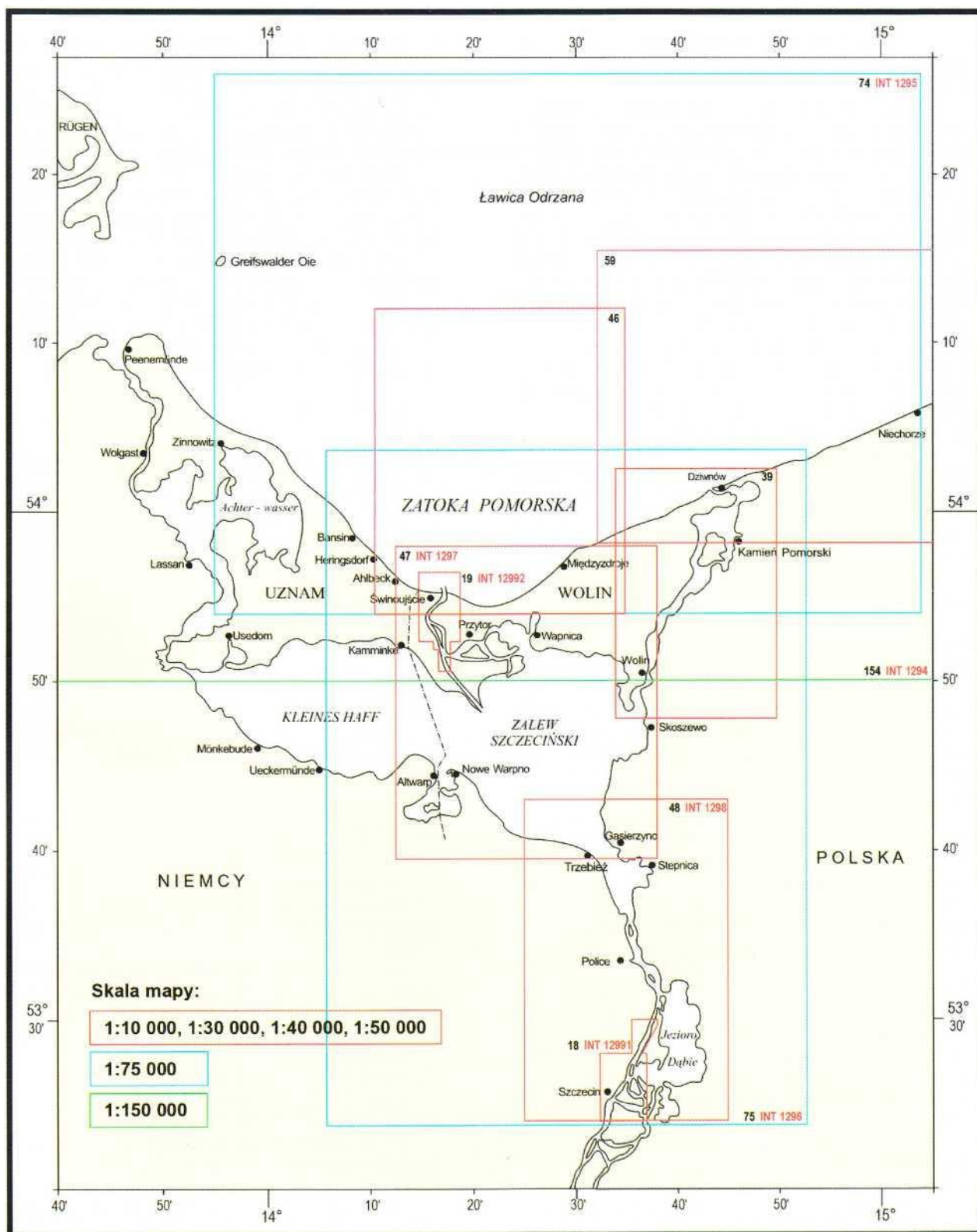
53° 58' 18,841" N 14° 21' 14,424" E

Żegluga w zatoce

7.146

Statki powinny ściśle trzymać się wyznaczonych torów kierunkowych i zalecanych kursów. Obowiązek i warunki korzystania z usług pilota przez statki na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie określają Przepisy Portowe. Zwolnione z obowiązku pilotażu na ww. obszarze są: jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, polskiej służby SAR, Urzędu Morskiego, służby celnej i w dozorcze. W pozostałych wypadkach zasady zwolnienia z obowiązkowego pilotażu określają Zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



ZATOKA POMORSKA, ZALEW SZCZECIŃSKI – POKRYCIE MAPAMI BHMW

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

System meldowania

7.147

System meldowania funkcjonuje w ramach systemu kontroli i nadzoru ruchu statków VTS Świnoujście. Statki o długości 20 m i większej płynące do portów Świnoujście, Szczecin, Police, Stepnica i Trzebież 2 godz. przed miejscem brania pilota lub 15 minut przed wejściem w obszar VTS podają odpowiedni meldunek drogą radiową do VTS Świnoujście; treść meldunku i punkty meldowania p. Sp. RN.

Kierunek prądu ulega często zmianom z kierunku wyjściowego na wejściowy i odwrotnie, w zależności od kierunku i siły wiatru.

7.152

Podejście. Wejście i wyjście z portu dozwolone jest dla stanu morza do 5. Przy pławie świetlnej „DZI” położyć się na kurs 142,7° i sterować w linii nabieżnika świetlnego DZIWNÓW. Od głowic falochronów tor wodny wyznaczony jest przy falochronie zachodnim, z uwagi na spłytenia występujące po stronie wschodniej na wysokości nautofonu.



Most drogowy zwodzony

Granica państwowa

7.148

Polsko-niemiecką granicę państwową oznakowują stawy na wyspie Uznam, wystawione tuż na zachód od Świnoujścia. Stawa przednia ma znak szczytowy w kształcie trójkąta wierzchołkiem do dołu, a stawa tylna – prostokąta.

DZIWNÓW – 54° 01,3' N 14° 43,7' E

7.149

Mały port rybacki w cieśninie Dziwna. W kierunku wschodnim od falochronów wejściowych na odcinku 1,2 Mm rozciąga się miejscowość letniskowa Dziwnów. Połączenie wodne z Zalewem Szczecińskim cieśniną Dziwna przez Zalew Kamieński.

7.150

Poziom morza. Silne wiatry z kierunków zachodnich powodują podwyższenie poziomu morza o ok. 70–80 cm, a obniżenie do 60 cm – wiatry z kierunków wschodnich. Łata wodowskazowa znajduje się przy Pomoście Odpraw Granicznych obok Kapitanatu Portu. Największa rozpiętość wahań poziomu morza występuje zimą; średnia – wiosną i jesienią, a najmniejsza latem.

7.151

Prądy. Maksymalna prędkość prądu w cieśninie Dziwna wynosi ok. 3 węzły, a średnia ok. 1 węzła.

W odległości ok. 1,2 Mm na wschód od nasady falochronów jest przejście na Jezioro Wrzosowskie, skąd wejście na Zalew Kamieński przy pławie K-1 rozgałęzia się na dwa tory wodne. Na południowy zachód w kierunku na pławę K-3 prowadzi tor wodny do Wolina. Natomiast na południe na pławę K-2 wiedzie tor do portu w Kamieniu Pomorskim.

Zwodzony most drogowy. Zwodzone przęsło mostu, zlokalizowane w pobliżu zachodniego brzegu rzeki, jest otwierane o każdej parzystej godzinie doby, o ile są jednostki, które zgłosiły zamiar przejścia. Dodatkowo w okresie letnim (od 15.06 do 30.09) most jest także otwierany o godzinach: 13.00, 17.00 oraz 19.00. Zamiar przejścia pod mostem należy zgłosić u operatora mostu – kanał 10 VHF, tel. kom. +48 691 290 865, lub w Kapitanacie Portu Dziwnów – kanały 10, 16, 71 VHF.

Sygnalizacja sterowania ruchem statków:

- a) „otwarte przejście” – dwa zielone światła stałe, umieszczone w linii poziomej;
- b) „zamknięte przejście” – dwa czerwone światła stałe, umieszczone w linii poziomej;
- c) „brak możliwości otwarcia przejścia” – dwa czerwone światła pulsujące, umieszczone w linii poziomej.

Dla jednostek wchodzących do portu ww. światła umieszczone na filarze południowym, a dla jednostek

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

wychodzących z portu na filarze północnym. Po otwarciu przęsła obowiązuje ruch jednokierunkowy. Szerokość pasa żeglownego pomiędzy filarami przęsła zwodzonego wynosi 10 m. Prześwit pionowy po zamknięciu mostu wynosi 2,2 m. Maksymalny kąt podnoszenia przęsła od położenia poziomego wynosi 75°. Zaleca się statkom o wysokich masztach przechodzenie pod otwartym przęsłem w pobliżu północnego filara. Oznakowanie mostu p. Sp. Św.

Uwaga. Pomiędzy filarami przęsła zwodzonego ułożono na dnie kabel energetyczny oznakowany tablicami zakazu kotwiczenia, umieszczonymi na barierach ochronnych mostu po obu stronach przejścia z obu kierunków ruchu. Podczas przejścia obowiązuje zakaz rzucania kotwicy.

Ostrzeżenie. Aktualne dopuszczalne zanurzenia statków określa Kapitan Portu. Do portu należy wchodzić z zachowaniem szczególnej ostrożności, ponieważ z powodu zapiaszczania, głębokości ulegają częstym zmianom.

7.153

Port osłaniają dwa falochrony: wschodni (ok. 352 m) i zachodni (ok. 325 m). Głębokość na wysokości głowic falochronów wynosi 4,0 m; na osi kanału rzeczno (z umocnionymi brzegami) 4,0 m, a przy zakręcie cieśniny – 4,5 m. Port może przyjmować statki o parametrach: max. długość – 60 m, max. szerokość – 11,5 m.

W porcie są następujące nabrzeża o długości całkowitej (w metrach):

- Nabrzeża w Basenie Zimowym - 424
- Nabrzeża w Basenie Jachtowym - 344
- Nabrzeże CPN - 32,3
- Nabrzeże Przeładunkowe Zachodnie (Belona I) - 161
- Nabrzeże Przeładunkowe Wschodnie (Belona II) - 90
- Nabrzeże Postojowe Zachodnie - 87
- Nabrzeże Pasażerski - 100
- Nabrzeże Postojowe Wschodnie - 90
- Nabrzeże Postojowe dla Jednostek Sportowych - 190

Przy nabrzeżu Postojowym dla jednostek sportowych wystawianych jest na sezon letni 15 pływających pomostów cumowniczych dla jachtów.

Na wejściu do Basenu Zimowego należy sterować śródkiem. Głębokość na wejściu do Basenu Zimowego ulega okresowym spłyceńom do 2,5 m.

Głębokości w porcie mogą ulegać zmianom.

Przy wschodnim brzegu Dziwny są magazyny i nabrzeże przeładunkowe oraz stocznia remontowa jednostek rybackich.

W porcie znajduje się morskie przejście graniczne.

7.154

Kapitanat Portu pełni dyżur całodobowy. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do „[Wiadomości Żeglarskich](#)” i Przepisów Portowych. Łączność tel. +48 91 381 33 40 na kanale 10, 16, 71 VHF. Bosman portu rybackiego tel. kom. +48 724 958 835, bosman portu jachtowego tel. +48 91 381 12 35, tel. kom. +48 501 958 836. Możliwość uzyskania zgody na wejście/wyjście do/z portu poprzez automatyczny aparat zgłoszeniowy, nr tel. +48 91 322 17 99. Szczegóły p. Sp. RN.

7.155

Służba ratownicza. Stacja ratownictwa brzegowego jest wyposażona w pojazd ze sprzętem ratowniczym. W porcie stale stacjonuje statek ratowniczy. Stacja i statek ratowniczy utrzymują całodobowy nasłuch na kanale 16 VHF. Tel. +48 91 381 30 29.

MIĘDZYDROJE – 53° 55,9' N 14° 26,8' E

7.156

Letnisko i kąpielisko morskie. Połączenia kolejowe ze Świnoujściem i Szczecinem oraz autobusowe z pobliskimi miejscowościami lotniskowymi. Przystań typu plażowego jest wyposażona w elektryczny wyciąg dla łodzi rybackich oraz moło o długości ok. 395 m, na którego końcu znajduje się dalbowne stanowisko cumownicze statków pasażerskich kursujących do Świnoujścia i do Niemiec.

7.157

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godz. 07.30-15.00. Możliwość uzyskania informacji związanych z bezpieczeństwem żeglugi. Łączność na kanale 16,71 VHF. Tel. +48 91 328 01 19.

Szczegóły p. Sp. RN.

ŚWINOUJŚCIE – 53° 54,5' N 14° 15,8' E

7.158

Miasto i port w ujściu cieśniny Świny do Zatoki Pomorskiej. Port jest bazą przeładunkową towarów masowych, drobnicy, LNG, interwencyjnym portem Szczecina, portem schronienia. Przez rejon portowy (cieśniną Świna) przechodzi morski tor wodny Świnoujście – Szczecin.

Miasto i kąpielisko morskie, położone na trzech wyspach Uznam, Wolin i Karsibór. Połączenie ze wschodnim brzegiem są utrzymywane przez promy pasażersko-samochodowe. Połączenia promowe ze Szwecją.

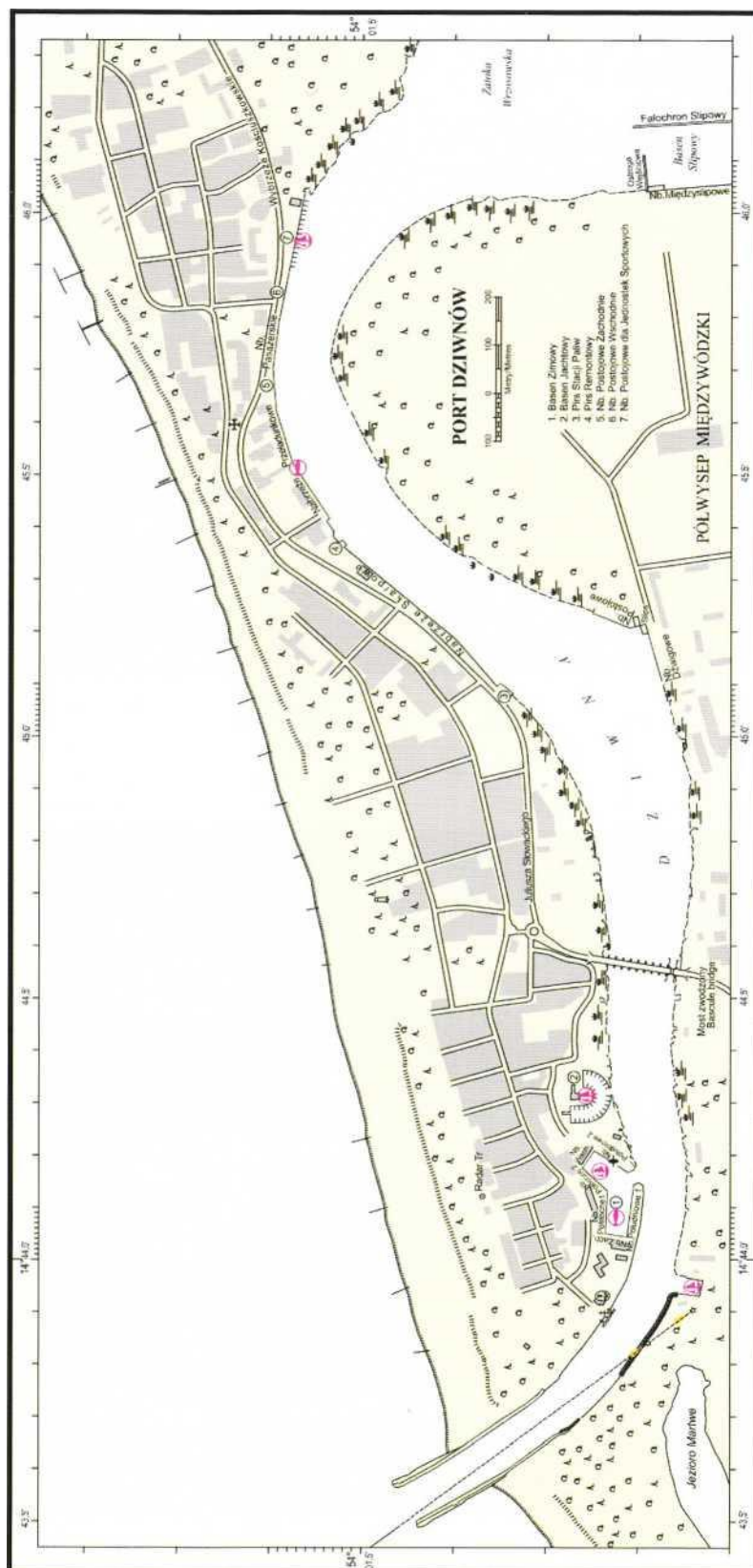
7.159

Poziom morza. Silne sztormy północnwschodnie powodują podniesienie się poziomu morza do 1,9 m, a południowe – obniżenie się do ok. 1,3 m w stosunku do średniego. Wahania wynoszą średnio ok. 0,6 m w stosunku do stanu średniego. Łata wodowskazowa znajduje się przy Kapitanacie Portu.

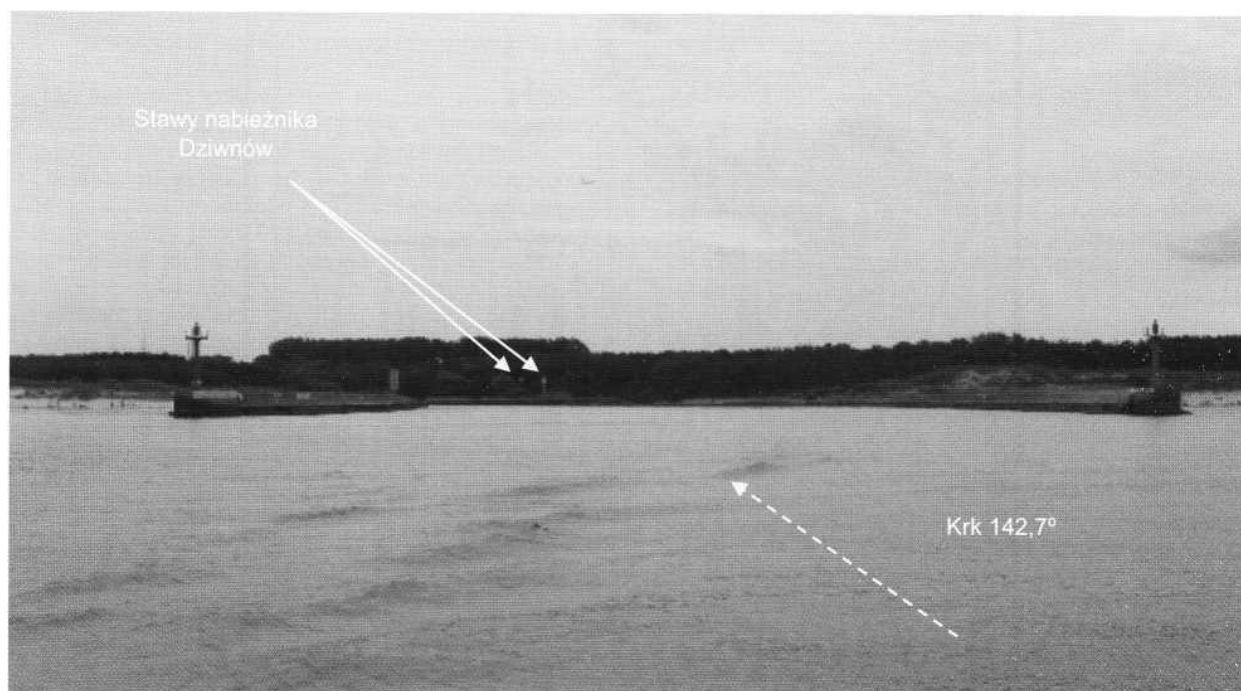
7.160

Prądy. Przed wejściem do portu prąd ma kierunek zachodni przy wiatrach wschodnich lub wschodni przy wiatrach zachodnich. Prąd wypływający przeważa przy słabych wiatrach. Może on osiągnąć prędkość do 4 węzłów podczas silnych wiatrów południowych i południowo-zachodnich. Prąd wpływający występuje przy silnych wiatrach północno-zachodnich; wiatr północny powoduje wzrost prędkości tego prądu do ok. 2 węzłów.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



Dziwnów – podejście do portu



Dziwnów – widok ogólny

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

7.161

Zlodzenie. Ujście Świny jest na ogół wolne od lodu nawet wtedy, kiedy zamarznie Zalew Szczeciński, a reda jest pokryta krą. Nurt cieśniny zamarza tylko podczas długotrwałych silnych mrozów. Na redzie portu występuje dryfujący lód, który podczas surowych zim i wiatrów północno-wschodnich łączy się, tworząc wędrujące pola lodowe. W takich sytuacjach podejściowy tor wodny i akwen portowy utrzymuje się w stanie żeglownym przy użyciu lodołamaczy. Pomoc udzielana statkom w tym okresie, przez Kapitana Portu Świnoujście, polega na kruszeniu lodu na torze wodnym, uwalnianiu przez holowniki statków, które utknęły w lodzie oraz, w przypadku ciężkich warunków lodowych, organizowaniu i przeprowadzaniu konwojów statków za holownikiem (lodołamaczem). W zależności od stanu zlodzenia wprowadzane i ogłaszane są restrykcje lodowe. Podawane są one w biuletynach lodowych wydawanych przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej oraz ogłaszane przez oficera Kapitanatu Portu Świnoujście w „Ostrzeżeniach nawigacyjnych”.

7.162

Reda. Granice redy portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie są wkartowane na mapach. Reda przeznaczona dla statków udających się do portów Szczecin i Świnoujście. Głębokości wahają się w granicach 7,0-19,1 m.

7.163

Kotwiczowiska. Brzegi wysp Wolin i Uznam osłaniają kotwiczowiska na redzie portu przed wiatrami odlądowymi. Wiatry dolądowe wywołują na nich falowanie, szczególnie silne przy wiatrach północno-wschodnich. Na kotwiczowiskach leżących w obszarze VTS Świnoujście obowiązują ograniczenia prędkości zgodnie z Przepisami portowymi.

Granice kotwiczowisk i awaryjnego akwenu manewrowego są wkartowane na mapach.

- kotwiczowisko nr 1A przeznaczone dla statków o maksymalnym zanurzeniu do 7,0 m;
- kotwiczowisko nr 1B przeznaczone dla statków o maksymalnym zanurzeniu do 6,0 m;
- kotwiczowisko nr 2A przeznaczone dla statków o maksymalnym zanurzeniu do 9,5 m;
- kotwiczowisko nr 2B przeznaczone dla statków o maksymalnym zanurzeniu do 11,0 m;
- kotwiczowisko Kwarantannowe przeznaczone dla statków o maksymalnym zanurzeniu do 11,0 m;
- kotwiczowisko nr 3, przeznaczone dla statków o maksymalnym zanurzeniu do 13,2 m.

Z pozycji 54° 26,23' N 14° 05,39' E od pławy świetlnej z napisem „REDA” prowadzi na kotwiczowisko tor podejściowy (krk 182°) o minimalnej głębokości 11,3 m. Na kotwiczowisku wyznaczono stanowiska bezpieczne:

- nr 31 – dla statków o zanurzeniu do 13,5 m ograniczone okręgiem zakreślonym promieniem 800 m z pozycji 54° 18,70' N 14° 05,39' E;
- nr 33 – dla statków o zanurzeniu do 13,5 m ograniczone okręgiem zakreślonym promieniem 700 m z pozycji 54° 17,80' N 14° 08,69' E.

Awaryjny akwen manewrowy przeznaczony jest dla statków LNG.

7.164

Pilotaż. Statki wchodzące do portu, wychodzące i zmieniające miejsca postoju na jego obszarze są zobowiązane korzystać z usług pilota. Statki o długości do 90 m zwolnione są z obowiązku korzystania z usług pilota, chyba że kapitan statku będzie życzył sobie takiej asysty. Szczegółowe kwestie regulują Przepisy portowe.

Stacja pilotów pełni dyżur całodobowy. Zamówienie zgłaszać przynajmniej na 4 godziny przed dojściem do kotwiczowiska.

Statki wychodzące powinny zamawiać pilota co najmniej na 2 godziny przed zamierzonym wyjściem. Wzywanie i przyjmowanie pilota na redzie należy każdorazowo uzgadniać ze stacją pilotową (kanał 68 VHF) lub z operatorem VTS Świnoujście (kanał 12 VHF – dyżur przez całą dobę). Wchodzenie do portu bez pilota jest dozwolone w razie niebezpieczeństwa grożącego statkowi lub załodze; obowiązuje jednak uzyskanie zgody z Kapitanatu Portu Świnoujście. W razie zlodzenia redy należy pozostać poza granicą lodu i tam oczekiwać pilota i holownika. Na pole lodowe redy można wchodzić tylko z pilotem i w asyście holownika.

Szczegóły p. Przepisy Portowe.

7.165

Podejścia. Do portu prowadzą dwa podejścia: północne (podejściowy tor wodny) i wschodnie.

Podejściowy tor wodny jest oznakowany pławami ma głębokość 14,5 m. Wejście na tor przy pławie „ŚWIN-N”. Przez końcowy odcinek prowadzi obustronnie oznakowany, pogłębiony do 14,5 m tor wodny, którego oś wyznacza nabieżnik świetlny MŁYNY-GALERIOWA (krk 170,2°).

Podejście wschodnie (krk 242°) prowadzi od świetlnej pławy na północnej krawędzi spłyenia, na północ od latarni morskiej KIKUT do podejściowego toru wodnego do bramki utworzonej przez pławy KO-3, KO-4. Stąd do wejścia portowego w linii nabieżnika świetlnego MŁYNY-GALERIOWA (krk 170,2°) przez obustronnie oznakowany kanał.

Podejście do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu odbywa się podejściowym torem wodnym do wysokości „bramki” utworzonej przez parę pław nr 15 i nr 16. Po minięciu pary pław nr 15 i nr 16, po zmianie koloru światła sektorowego znajdującego się na wschodnim falochronie osłonowym Portu Zewnętrznego z białego na czerwony należy wykonać zwrot na kurs 135° i podążać środkiem toru wejściowego do Portu Zewnętrznego przebiegającego pomiędzy wschodnim falochronem osłonowym Portu Zewnętrznego a ostrogą osłaniającą wejście do Portu Zewnętrznego.

7.166

Port. Do portu mogą być wprowadzane statki o maksymalnej długości 270 m, szerokości 50 m i zanurzeniu dla wody słodkiej 13,5 m. Port obejmuje akwen cieśniny Świna od ujścia aż do basenu Barkowego w Karsiborze (km 10) oraz tereny i akweny przyległe.

Wejście osłaniają dwa falochrony: centralny – o długości 1490 m, i zachodni – o długości ok. 500 m. Nabrzeża są wyposażone w nowoczesne urządzenia do przeładunków masowych i drobnicy oraz place

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

i magazyny składowe. Ważniejsze informacje o basenach i nabrzeżach zawiera poniższa tabela.

Wejście do Portu Zewnętrznego osłaniają: wschodni falochron osłonowy Portu Zewnętrznego – o długości 2974 m, i ostroga osłaniająca wejście do Portu Zewnętrznego – o długości 256 m. Wewnątrz Portu Zewnętrznego przy wschodniej części wschodniego falochronu osłonowego Portu Zewnętrznego znajdują się stanowiska przeładunkowe LNG. Aktualnie Port Zewnętrzny jest przeznaczony wyłącznie do obsługi statków LNG.

7.167

Obrotnice. Obrotnica o nieregularnych kształtach zbliżonych do elipsy o maksymalnej długości 458 m, maksymalnej szerokości 401 m i głębokości od 7,0 m do 14,5 m, znajduje się pośrodku między Basenem Trymerskim a Basenem Stoczniowym.

Obrotnica południowa o średnicy 250 m i głębokości 13,0 m znajduje się na środku Świny naprzeciw basenu Bosmańskiego.

Obrotnica Mielińska w kształcie elipsy o osi krótszej długości 420 m oraz o osi dłuższej długości 525 m i głębokości 13,0 m, znajduje się na północ od północnego krańca wyspy Mielin.

Obrotnica w Porcie Zewnętrznym w kształcie elipsy o osi krótszej długości 630 m oraz osi dłuższej długości 1000 m i głębokości ok. 14,5 m.

7.168

Holowniki i cumownicy. Holowniki portowe i ratownicze są w stałej gotowości. Można je zamawiać u dyspozytora portu lub przez agenta. Obowiązek korzystania z usług holowniczych określają Przepisy Portowe. Korzystanie z usług cumowników jest obowiązkowe.

7.169

Promy. Regularne połączenia promowe łączą brzegi cieśniny Świny między śródmieściem (na zachodnim brzegu) a dzielnicą Warszów (na wschodnim brzegu). Promy podnoszą sygnały określone w Przepisach Portowych.

7.170

Zaopatrzenie. Paliwo płynne, węgiel bunkrowy i oleje można otrzymać na miejscu. Prowiant i materiały techniczne można zamówić przez agenta.

7.171

Remonty. Remonty jednostek pływających wykonują podmioty prywatne.

7.172

Usługi portowe. Port handlowy wykonuje usługi: pilotowe, holownicze, cumownicze, przeładunkowe, sztauerskie, manipulacyjne przy towarach i magazynowanie.

7.173

Kompensacja i określanie dewiacji. Usługi wykonują odpowiednie podmioty prywatne.

7.174

Kable podwodne. Na obszarze od głowic falochronów do Bramy Torowej Nr 1 są wyłożone kable podwodne, oznakowane tablicami zakazu kotwiczenia.

7.175

Punkt obserwacyjny i maszt sygnalizacyjny Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Morskiego są usytuowane u nasady wschodniego falochronu w głębi nabrzeża GPK.

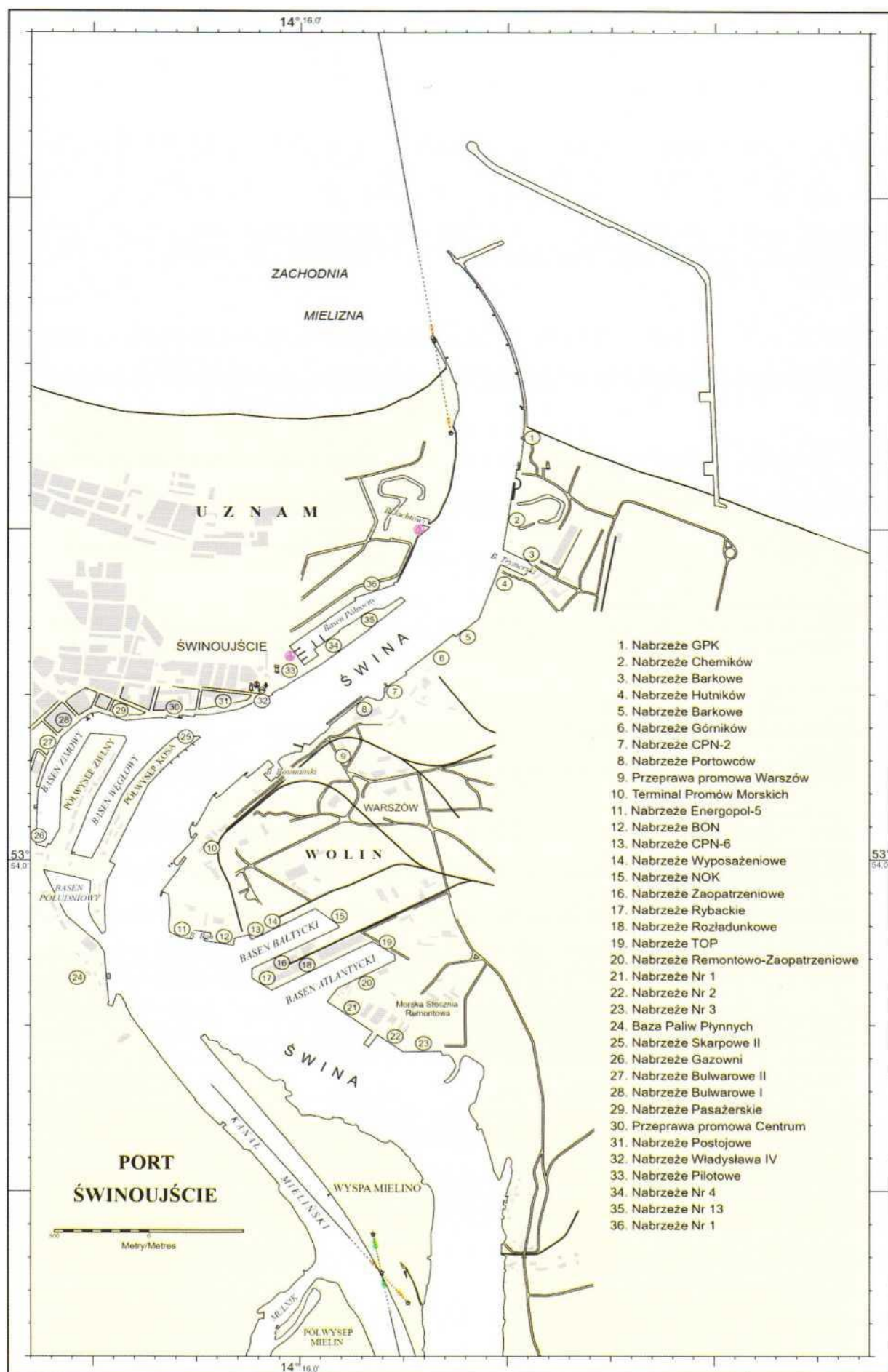
7.176

Kapitanat Portu czynny w godz. 07.00-15.00. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych dopuszczalnych zanurzeniach statków przy nabrzeżach, ostrzeżeniach nawigacyjnych, pogodzie oraz Przepisach Portowych.

Bosmanat Portu znajduje się w budynku Kapitanatu Portu, czynny całą dobę.

Łączność: kanał 10 VHF. Tel. +48 91 440 35 51. Szczegóły p. Sp.RN.

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Przeznaczenie
Nabrzeże GPK	55	postojowe
Armatorskie	90	
Nabrzeże Chemików	282,5	przeładunkowe
Basen Trymerski		
Nabrzeże Barkowe	172,9	postojowo-przeładunkowe
Nabrzeże Wschodnie	74	wyłączone z eksploatacji
Nabrzeże Czyszczenia Berek	141	postojowo-przeładunkowe
Nabrzeże Hutników	328,7	przeładunkowe
Nabrzeże Górników		
Nabrzeże Barkowe	155	postojowo-przeładunkowe
Stanowisko Statkowe	330	przeładunkowe
Nabrzeże Warsztatowe	30	postojowe
Nabrzeże CPN-2	170	przeładunkowe paliw + stanowisko dalbowe z pomostem
Nabrzeże Portowców - Postojowe	52,8	postojowe
Nabrzeże Statkowe	245	przeładunkowe statków
Kanał Barkowy	258,5	postojowo-przeładunkowe barek
Miejska Przeprawa Promowa – strona wschodnia		
Nabrzeże Postojowe	128,8	postojowe
Przystań nr 1	51,9	przewozy samochodowe, pasażerskie
Przystań nr 2	51,9	przewozy samochodowe, pasażerskie
Basen Bosmański		
Nabrzeże Ascenizacyjne	17,8	postojowe
Nabrzeże Łodziowe I	70,2	postojowe
Nabrzeże Łodziowe II	54	postojowe
Nabrzeże Łodziowe III	35	postojowe
Nabrzeże Kutrowe I	56,8	postojowe
Nabrzeże Wyładunkowe	56,8	przeładunkowe
Nabrzeże Kutrowe II	21,8	postojowe
Nabrzeże Kutrowe III	40,8	postojowe
Przystań Promów Morskich		
Stanowisko nr 5	197,25	w przebudowie
Stanowisko nr 4	176,3	przeładunkowe promów pasażersko-samochodowych
Stanowisko nr 3	198,5	przeładunkowe i postojowe promów kolejowych
Stanowisko nr 2	189,4	przeładunkowe i postojowe promów kolejowych
Stanowisko nr 1	242,15	przeładunkowe i postojowe promów kolejowych

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Przeznaczenie
Nabrzeże Energopol-5		
Nabrzeże Czołowe	65	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Boczne	50	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Północne	60	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże BON	150	postojowe
Basen BON	30x40x30	postojowe
Basen Bałtycki		
Nabrzeże CPN-6	180	postojowe
Nabrzeże Wypozażeniowe	200	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże NOK	163,6	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Zaopatrzeniowe	500	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże Komunikacyjne	49,5	wyłączone z eksploatacji
Nabrzeże Rybackie	125	przeładunkowo-postojowe
Basen Atlantycki		
Nabrzeże Rozładunkowe	600	przeładunkowo-postojowe
Nabrzeże TOP	171,1	postojowe
Nabrzeże Remontowo-Zaopatrzeniowe	332,6	postojowo-remontowe
Morska Stocznia Remontowa		
Stacja Prób	90	próby maszyn statków na uwięzi
Nabrzeże Nr 1	300	postojowo-remontowe
Pirs	82,5x30	cumowanie doków pływających
Nabrzeże Nr 2	163	postojowo-remontowe
Nabrzeże Nr 3	200	postojowo-remontowe
Przeprawa Promowa Karsibór E		
Nabrzeże Zamykające N	52	postojowe
Stanowisko nr 1	80	przewozy samochodowe i pasażerskie
Nabrzeże Postojowe nr 1	47	postojowe
Stanowisko nr 2	80	przewozy samochodowe i pasażerskie
Nabrzeże Przejściowe nr 2	33,4	postojowe
Nabrzeże Postojowe nr 2	148	postojowe
Basen Barkowy		
Pomost W	312	wyłączone z eksploatacji
Pomost E	321	wyłączone z eksploatacji
Pomost Środkowy	98x2	wyłączone z eksploatacji
Basen „Cztery Wiatry”	70x25	
Basen Północny (Stoczniowy)		
Nabrzeże nr 1	220	postojowe
Nabrzeże nr 2	208	postojowe
Nabrzeże nr 3	240	postojowe
Nabrzeże nr 5	131	postojowe
Nabrzeże nr 6	92	postojowe
Nabrzeże nr 7	40	postojowe
Nabrzeże nr 8	26	postojowe
Nabrzeże nr 9	137	postojowe
Nabrzeże nr 10	287	postojowe
Nabrzeże nr 11	118	postojowe
Nabrzeże nr 12	26	postojowe
Nabrzeże nr 13 – odcinek II	245,16	postojowe dla jednostek SAR
Nabrzeże nr 13 – odcinek I	341,01	postojowe
Nabrzeże nr 4	65,06	postojowe
Pomosty UMS	92	nabrzeże i pomosty postojowe
Pomost „E”	19x4	postojowe
Pomost „W”	20x4,25x3	postojowe

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Przeznaczenie
Nabrzeża Władysława IV		
Nabrzeże Pilotowe	140	postojowe
Przystań Promowa przy Kapitanacie Portu	95	postojowe
Nabrzeże Rozładunkowe	190	postojowe
Nabrzeże Postojowe Statków	150	postojowe
Nabrzeże Postojowe Holowników	55	postojowe

Miejska Przeprawa Promowa – strona zachodnia		
Przystań nr 2	84,5	przewozy samochodowe i pasażerskie
Przystań nr 3	91	przewozy samochodowe i pasażerskie
Przystań nr 4	91	przewozy samochodowe i pasażerskie

Nabrzeże Nr 4	50	postojowe
Nabrzeże Nr 3	135	postojowe
Nabrzeże Nr 2	165	postojowe
Bulwarowe II	139,8	postojowe
Bulwarowe I	111,8	postojowe
Nabrzeże Straży Granicznej	245	dla jednostek Straży Granicznej
Jachtklub „Kotwica”	86	postojowe
Skład Opałowy	48	wyłączone z eksploatacji
Nabrzeże Gazowni	135,0	postojowe
Basen Południowy	500x200	postojowe Marynarki Wojennej
Nabrzeże Porta Petrol	272	przeładunkowe paliw
Nabrzeże 87	268	przeładunkowo – postojowe
Nabrzeże 91	250	wyłączone z eksploatacji

Przeprawa promowa Karsibór „W”		
Nabrzeże Zamykające „N”	40	postojowe
Stanowisko nr 3	80	przewozy samochodowe i pasażerskie
Nabrzeże Postojowe nr 1	47,4	postojowe
Stanowisko nr 4	80	przewozy samochodowe i pasażerskie
Nabrzeże Postojowe nr 2	47	postojowe
Nabrzeże zamykające „S”	24	postojowe

Port Zewnętrzny Świnoujście		
Stanowisko przeładunkowe LNG	406,8	przeładunkowe
Nabrzeże Niskie	111	przeładunkowe

Uwaga. Dopuszczalne zanurzenie przy nabrzeżach w porcie Świnoujście ustala Kapitan Portu. Wykaz aktualnych dopuszczalnych zanurzeń przy nabrzeżach dostępny jest u oficera dyżurnego VTS Świnoujście lub na stronie internetowej www.ums.gov.pl (zakładka: bezpieczeństwo morskie - warunki żeglugi).

Miejsce na notatki użytkownika Locji

7. OD ROZEWIA DO ZACHODNIEJ GRANICY PAŃSTWA



Świnoujście – wejście do Portu Zewnętrznego (krk 135°) i do portu Świnoujście (krk 170,2°)



Świnoujście – wejście na Kanał Mielniński

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

INFORMACJE OGÓLNE

Położenie – obszar – granice

8.01

Zalew Szczeciński obejmuje akwen u ujścia Odry, na północy oddzielony od Bałtyku wyspami Wolin i Uznam. W środkowej części dzieli się na: Wielki Zalew o powierzchni 488 km², leżący w granicach Polski, i Mały Zalew (Kleines Haff) obejmujący obszar 424 km², należący niemal w całości do Niemiec. Linią podziału jest prosta przecinająca przewężenie między południowo-wschodnim cyplem wyspy Uznam przy ujściu Kanału Piastowskiego a półwyspami okalającymi Jezioro Nowowarpieńskie (Neuwarper See).

Południową granicę Wielkiego Zalewu wyznacza linia łącząca ujście kanału Jasienica (na zachodnim brzegu) i ujście rzeki Krępa (na wschodnim brzegu poniżej wyspy Wielki Karw). Stanowi ona jednocześnie rozgraniczenie ujścia Odry od Rostoki Odrzańskiej.

Największa rozciągłość zalewu liczona od wschodniego brzegu Jeziora Wrzosowskiego do początku Piany (rzeka w Niemczech) wynosi ok. 52 km. Rozpiętość z północy na południe między północnym krańcem jeziora Wicko Małe a ujściem Krępy do Odry wynosi ok. 28 km.

Połączenia z Zatoką Pomorską

8.02

Z Zatoką Pomorską łączą zalew cieśniny: Dziwna, Świna i Peenestrom (Piana). Największe znaczenie dla ustroju hydrologicznego zalewu ma Świna. Wymienione cieśniny nie są ujściowymi ramionami Odry, ponieważ ich prąd nie jest prądem rzeczny, lecz wynika ze stałego wyrównywania poziomu wód morskich i zalewu.

Brzegi

8.03

Linia brzegowa dość regularna. Bardziej urozmaicona jest w rejonie Zatoki Skoszewskiej (przy ujściu Dziwny), w Roztoce Odrzańskiej i w okolicy Nowego Warpna (Jezioro Nowowarpieńskie). Najbardziej rozwinięta jest w obszarze wstecznej delty Świny, gdzie na wielu odcinkach ulega stałym zmianom. Brzegi w większości podmokłe, pokryte łąkami i otoczone pasem trzin, szerokości od kilku do kilkuset metrów. Nieco wyższe tereny pokrywają łąki i porasta las. Na środkowym odcinku południowego brzegu wyspy Wolin występują miejscami partie klifowe.

8.04

Sztuczne wyspy na Zalewie Szczecińskim.



Wyspa Jana Zabawy-Wróblewskiego



Wyspa Tadeusz Przygody-Wronowski

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

Na Zalewie Szczecińskim zlokalizowane są dwie sztuczne wyspy:

1. wyspa Jana Zabawy-Wróblewskiego, do celów przyrodniczych – w odległości ok. 5 km na NE od Bramy Torowej nr 2;
2. wyspa Tadeusz Przygody-Wronowskiego, do celów refulacyjnych – w odległości 5 km na NE od Bramy Torowej nr 3.

W południowej części wysp znajdują się stanowiska cumownicze dla statków. Wokół wysp wystawione są pławy świetlne, zdejmowane na zimę. (WŻ 15/2025)

Batymetria dna 8.05

Wokół brzegów ciągnie się pas piaszczystych mielizn o zmiennych szerokościach. Głębokości nad nimi są małe i wynoszą 1,0-2,0 m. Strefę tą wyraźnie zaznaczają mielizny: Wysok Krzecki; łańcuch płyczn tworzących podwodny wał oddzielający od zalewu niewielkie głębie w rejonie Płocina i Głęboki Nurt u ujścia Dziwny (mielizny: Płocińska, Wolińska, Pomorska, Kopicka); mielizny dzielące Zalew na Wielki i Mały (Osiecka, Wysok Warpieński, Repziner Haken). Poza strefą mielizn dno Wielkiego Zalewu nieznacznie nachyla się ku środkowi akwenu.

Głębokości są wprawdzie zmienne, lecz z przewagą 5,0 – 6,0 m. Największe naturalne głębokości przekraczające 8,0 m występują w wąskiej rynnie łączącej Wielki Zalew z Małym Zalewem. Głębokości większe występują tylko na torze wodnym Świnoujście-Szczecin, uzyskiwane sztucznym pogłębieniem.

Środkową część dna zalewu zalegają osady muliste. Bliżej brzegów przeważają piaski.

Warunki hydrologiczne 8.06

Temperatura wody. Latem średnie temperatury wód zalewu wahają się w przedziale 13-18°C. Najsilniejsze ogrzanie przypada na sierpień, rzadziej na lipiec, a wyjątkowo na czerwiec. Najniższe temperatury występują w lutym, a czasem w marcu. Im bliżej ujścia Odry, tym ciepłota wody latem podnosi się, a zimą opada.

8.07

Zasolenie wody jest małe z uwagi na odizolowanie zalewu od morza i stały dopływ znacznych ilości wód rzecznych. Średnie zasolenie wynosi od 0,5‰ do 2‰ (w Małym Zalewie) i jest mniejsze latem niż zimą. Najmniejsze zasolenie, wynoszące 0,05‰, ma Róztoka Odrzańska. Statki udające się do Szczecina powinny w meldunku ETA podać między innymi największe zanurzenie w wodzie słodkiej.

8.08

Poziom morza. Przeciętnie, średnie miesięczne poziomy morza zbliżone do poziomu średniego w roku, występują w styczniu, lutym, czerwcu i listopadzie. Na odcinku ujściowym Odry, najwyższe poziomy wody rzeki występują w okresie najniższych poziomów morza, natomiast niskie przy wysokich poziomach morza. Wahania sezonowe na zalewie wykazują przebieg wyższy o 2–4 cm w stosunku do przebiegu zmian poziomu morza od stycznia do maja, z uwagi na wzmógłony odpływ wód śródlądowych. W drugiej połowie roku dopływ wód Odry znacznie zmniejsza się i zaznacza się większa zależność poziomu wody od wahań poziomu morza.

Duże i gwałtowne, ale krótkotrwałe wahania poziomu morza wywołują sztormy. Sztormowe wiatry dolądowe z sektora północnego powodują podniesienie się wód

zalewu o 0,7–0,8 m, a nawet do 1,0 m; obniżenie wód o 0,6 m wywołują wiatry z sektora południowego. Podniesienie się poziomu mogą również spowodować wezbrania powodziowe Odry. Przy nałożeniu się silnych wiatrów z sektora północnego ze wspomnianymi wezbraniem Odry, poziom wody może podnieść się nawet o 2,0 m, powodując zatopienie niskich, torfiastych łąk nadbrzeżnych, przystani rybackich wokół zalewu, a także podstaw stałych znaków nawigacyjnych.

Wiatry, których prędkość przekracza 10 m/s, wywołują odchylenie zwierciadła wody w Zalewie.

Wychylenia w kierunku północ-południe rzadko przekraczają 0,1 m, a w kierunku zachód-wschód 0,2 m. Zdarzyło się, że przy huraganowym wietrze północno-zachodnim poziom morza w południowej części zalewu podniósł się o 0,33 m (w Trzebieży) w stosunku do części północnej (w Lubinie). Sztormowe wiatry południowo-zachodnie wywoływały różnicę poziomu między wschodnimi a zachodnimi krańcami (Wolin-Karnin) Zalewu, wynoszącą 0,6 m.

Na torze wodnym Świnoujście-Szczecin wahania poziomu wynoszą 0,6–0,4 m. Informację o poziomie morza można uzyskać od pilota, oficera dyżurnego Kapitanatu Portu lub ze stacji pilotowej.

8.09

Falowanie. O wymiarach fali na Zalewie decyduje siła wiatru, a czas trwania wiatru praktycznie nie wpływa na rozwój falowania. Pełny rozwój fali może nastąpić w czasie nieprzekraczającym 1 godziny. Po ustaniu wiatru fala szybko zanika. Maksymalne pomierzone elementy fali na Zalewie to: wysokość 2,0 m, długość 20 m, okres 3,6 s, prędkość rozchodzenia się 6,5 m/s. Ze względu na małe głębokości Zalewu, falowanie sięga do dna i w wyniku przemieszczania się nasycy wodę unoszonym materiałem dennym, powodując w czasie sztormu zmianę jej koloru na brunatno-szary.

8.10

Prądy na Zalewie układają się z reguły wzdłuż rynny pogłębionego toru wodnego. Mogą jednak wystąpić również prądy o kierunku prostopadłym do niej. Prądy na Świnie i Dziwnie podczas wlewu wód Bałtyku mogą osiągnąć prędkość 2-4 węzłów.

8.11

Zlodzenie rozpoczyna się na ogół w połowie grudnia i trwa do początku marca; w wyjątkowych wypadkach podczas szczególnie ostrych zim – od połowy listopada do końca marca, a nawet do połowy kwietnia. Grubość pokrywy lodowej nie przekracza 20 cm. Lód może stanowić przeszkodę dla żeglugi przez okres od 25 dni w czasie łagodnej zimy do 95 dni podczas zimy ostrej.

Odcinek toru wodnego Świnoujście – Szczecin prowadzący przez Wielki Zalew i Róztokę Odrzańską zamarza wcześniej niż wody Kanału Piastowskiego, Domiąży i Odry. Średnio zlodzenie trwa ok. 60 dni, a najdłużej ok. 107 dni. Pomoc udzielana statkom w tym okresie, przez Kapitanat Portu Szczecin, polega na

kruszeniu lodów na torze wodnym, uwalnianiu przez holowniki statków, które utknęły w lodzie, oraz, w przypadku ciężkich warunków lodowych, organizowaniu i przeprowadzaniu konwojów statków za holownikiem (lodołamaczem).

W zależności od stanu zalodzenia wprowadzane i ogłaszane są restrykcje lodowe. Podawane są one

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

w biuletynach lodowych wydawanych przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej oraz ogłaszane przez oficera VTS Szczecin w „Ostrzeżeniach Nawigacyjnych”.

8.12

Rybołówstwo

Wody Zalewu Szczecińskiego oraz inne wody wewnętrzne z nim połączone są rejonem silnie eksploatowanym przez rybaków. Aby nie uszkodzić narzędzi połowu, żeglugę należy uprawiać wyłącznie po wyznaczonych torach kierunkowych i zachować szczególną ostrożność, zwłaszcza podczas złej widoczności.

1. Narzędzia połowu winny być oznakowane w następujący sposób:

1) niewody i przywłoki:

- a) matnia – w porze dziennej – pływakiem koloru czerwonego o średnicy nie mniejszej niż 30 cm – w porze nocnej i w przypadku złej widzialności w porze dziennej – bojką świetlną ze światłem białym widocznym dookoła widnokregu, umieszczonym co najmniej 30 cm ponad lustrem wody,
- b) skrzydła niewodu – w połowie długości, jak w ppkt a;

2) wontony, drgawice lub ich zestawy, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, wystawione w wodzie w taki sposób, aby odległość linki górnej (nadbory) od powierzchni wody była:

- a) większa niż 2 m – na każdym końcu sieci lub zestawu sieci należy dołączyć bojkę z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki koloru czarnego, a ponadto w odległości 10 m od każdego końca zestawu sieci należy dołączyć do nadbory pływak koloru białego o średnicy nie mniejszej niż 15 cm, tak aby wskazywał kierunek wystawienia sieci;
- b) mniejsza lub równa 2 m – na każdym końcu sieci lub zestawu sieci należy dołączyć bojkę z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki koloru pomarańczowego oraz pas taśmy odbłaskowej o szerokości 15 cm pomiędzy nimi, a ponadto: w odległości 10 m od każdego końca zestawu sieci należy dołączyć do nadbory pływak koloru pomarańczowego o średnicy nie mniejszej niż 15 cm, tak aby wskazywał kierunek wystawienia sieci;

3) sznury węgorzowe – z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, na każdym końcu bojką z tyczką zaopatrzoną w dwie chorągiewki koloru czarnego;

4) alhamy, żaki lub ich zestawy:

- a) z zastrzeżeniem ust. 4, na obu końcach w sposób trwały i widoczny prostokątnymi tablicami o wymiarach nie mniejszych niż 25 cm x 35 cm z oznaką rybacką łodzi właściciela (napisy należy wykonać czarnymi literami i cyframi na białym tle, wielkość liter nie może być mniejsza niż 10 cm, a grubość nie mniejsza niż 1 cm), tablice należy umieścić na wysokości od 100 do 150 cm od lustra wody;
- b) na obu końcach tablicami w kształcie rombów o boku nie krótszym niż 40 cm, obustronnie pomalowanymi farbą odbłaskową – od przekątnej, po połowie na kolory: biały i czerwony, tablice powinny być

umieszczone na wysokości od 150 do 200 cm od powierzchni wody i tak ustawione, by połowa rombu z czerwonym polem skierowana była w stronę wystawionych narzędzi połowu, a polem białym w kierunku wolnej wody;

- 5) mieroże – w sposób trwały oznaką rybacką łodzi właściciela, umieszczoną na górnej części najwyższego kabłąka.
- 2. Bojki oraz pierwszy pływak umieszczony najbliżej ucha linki górnej każdego wontonu lub drgawicy, a także jedną z chorągiewek bojek umieszczonych na obu końcach narzędzi wymienionych w ust. 1 pkt 2) i 3) należy oznakować w sposób trwały i widoczny oznaką rybacką łodzi właściciela. W przypadku zamieszczenia przywieszek z oznaką rybacką na tyczkach bojek, oznakowanie na chorągiewkach nie jest wymagane.
- 3. Do oznaczenia zestawów narzędzi wymienionych w ust. 1 pkt 2) i 3), należy używać chorągiewek o wymiarach 25 cm x 35 cm, umocowanych do tyczki dłuższym bokiem na wysokości od 150 do 200 cm, zachowując odstęp 15 cm.
- 4. Dopuszcza się umieszczanie oznaki rybackiej na rombach, o których mowa w ust. 1 pkt 4) ppkt b).

Granica państwowa

8.13

Przebieg granicy państwowej polsko-niemieckiej wyznaczają pale graniczne, dalby, nabieżniki i pławy. Oznakowanie pływające od 30 listopada do 31 marca jest zdjęte bez zastępstwa.

Odprawa graniczna

- 1. Odprawa graniczna dla jednostek pływających przekraczających granicę państwową na Zalewie Szczecińskim odbywa się całodobowo w portach Szczecin, Świnoujście, Nowe Warpno i Trzebież.
- 2. Zasady przeprowadzania odpraw granicznych, a także wszelkie zwolnienia z nich, reguluje kodeks graniczny Schengen.
- 3. Jednostki rekreacyjne:
 - a) osoby przebywające na pokładzie jednostek rekreacyjnych, które przyplwają z portu położonego w państwie Schengen lub kierują się do takiego portu nie podlegają odprawie granicznej i mogą wchodzić do portów, które nie są przejściami granicznymi. W uzasadnionych przypadkach, wynikających z oceny ryzyka nielegalnej imigracji, dokonywana jest odprawa ww. osób lub przeszukanie pływającej jednostki rekreacyjnej;
 - b) jednostki rekreacyjne, które w ramach prowadzonej żeglugi wpływają lub wypływają do/z portów znajdujących się

w państwach trzecich (nienależących do układu z Schengen) podlegają każdorazowo obowiązkowej odprawie granicznej, która co do zasady dokonywana jest w przejściach granicznych;

- c) odprawa graniczna osób, które uprawiają żeglugę jednostkami rekreacyjnymi,

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

zakwalifikowanymi do odprawy w wyniku przeprowadzonej analizy ryzyka lub charakteru prowadzonego rejsu, realizowana jest z uwzględnieniem następujących zasad:

- jednostki płynące z Niemiec do Świnoujścia i bezpośrednio na Zatokę Pomorską oraz w kierunku odwrotnym podlegają odprawie granicznej w morskim przejściu granicznym Świnoujście;
 - jednostki płynące z Niemiec do innych portów niż Świnoujście oraz zamierzające uprawiać żeglugę po wodach Zalewu Szczecińskiego, Jeziora Nowowarpieńskiego oraz Odrę w kierunku południowym do Niemiec i w kierunku odwrotnym podlegają odprawie granicznej w morskim przejściu granicznym Trzebież lub Nowe Warpno.
4. Zgłoszenie statków do odprawy granicznej powinno odbywać się za pośrednictwem właściwego Kapitanatu Portu: Szczecin, Świnoujście, Trzebież.
 5. Granicę państwową na Zalewie Szczecińskim należy przekraczać idąc torem wodnym kierując się na niemiecką pławę „Haff”.
 6. Łączność:
 - z VTS Świnoujście, tel. +48 91 440 33 90, oraz na kanale 12 VHF;
 - z VTS Szczecin, tel. +48 91 440 33 84, fax +48 91 488 12 89, oraz na kanale 69 VHF;
 - z Kapitanatem Portu Trzebież, tel. +48 91 424 16 54 (w godz. 07.30-15.00), bosmanem dyżurnym portu, tel. +48 91 312 83 46, oraz na kanale 71 VHF.

PORT SZCZECIN Z PODEJŚCIEM

8.14

Tor wodny Świnoujście – Szczecin

Długość toru wodnego od falochronów w porcie Świnoujście do basenów portowych w Szczecinie wynosi ok. 37 Mm. Trasa prowadzi nurtem Świny i dalej sztucznie pogłębioną rynną przez kanały Mielński i Piastowski, Wielki Zalew i dalej Odrą do Szczecina.

8.15

Szerokości i głębokości na poszczególnych odcinkach są następujące:

- Cieśnina Świna: szerokość toru 180-130 m, głębokość ponad 14,3 m. Na wysokości nabrzeża CPN-2 (km 2,5) szerokość toru i głębokości zmniejszają się i przy wejściu do Kanału Mielńskiego szerokość wynosi 130 m, a głębokość 12,5 m. Wzdłuż półwyspu Kosa tor przechodzi bliżej zachodniego brzegu Świny.
- Kanał Mielński: szerokość kanału 200 m (na km 8,050 występuje konstrukcyjne przewężenie kanału do 136 m), szerokość toru 100-130 m, głębokość 12,5 m.
- Kanał Piastowski: szerokość kanału 180-200 m, szerokość toru 110 m, głębokość 12,5 m.
- Wielki Zalew: szerokość toru 100 m z poszerzeniem na mijance do 250 m, głębokość 12,5 m.

- Roztoka Odrzańska: szerokość toru 100-110 m, głębokość 12,5 m.
- Odra: szerokość toru 100-110 m z poszerzeniem na mijance w Policach do 220 m, głębokość 12,5 m.
- Przekop Mieleński: szerokość toru 90-100 m, głębokość 12,5 m.

Wszystkie zakręty na torze posiadają odpowiednie, zgodne z przepisami poszerzenia.

8.16.

Oznakowanie pływające. Tor wodny jest obustronnie oznakowany pławami świetlnymi. Pławy są zakotwiczone na krawędziach toru, dlatego należy mieć na uwadze, że boczny wiatr i prąd mogą zmienić położenie ich korpusu względem kotwicy. W okresie zlodzenia pławy są zdejmowane bez zastępstwa bądź zmieniane na wersje zimowe. Harmonogram zdejmowania i wystawiania pław w okresie zimowym publikowany jest corocznie w „[Wiadomościach Żeglarskich](#)”, zaś aktualny stan oznakowania pływającego dostępny jest u oficera dyżurnego VTS Świnoujście lub VTS Szczecin, bądź na stronie internetowej www.ums.gov.pl (zakładka: bezpieczeństwo morskie - warunki żeglugi).

8.17

Oznakowanie stałe stanowi system nabieżników i bram torowych. Stawy nabieżników świetlnych można również wykorzystać jako znaki dzienne. Przejście z jednego nabieżnika w drugi oznakowują świetne stawy zwrotowe na łukach zakrętów. Wschodni brzeg Kanału Mielńskiego i Kanał Piastowski mają oświetlenie brzegowe. Zakręt Mańków i wschodnia strona toru wzdłuż wyspy Dębina aż do Przekopu Mieleńskiego oznakowane są dalbami świetlnymi. Mielizny podchodzą bezpośrednio do krawędzi pogłębianej rynny prawie na całej długości toru przez Wielki Zalew, Roztokę Odrzańską i na Odrze. Zaleca się dokładne sterowanie w linii nabieżników, szczególnie statkom, których zanurzenie jest bliskie maksymalnego dopuszczalnego dla tej trasy. Na Odrze na wysokości ujścia rzeki Ina przy dalbie nr 44 występują spłycenia dochodzące do 0,3 m, mogące stanowić zagrożenie dla małych jednostek niekorzystających z rynny toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Najważniejsze światła oznakowania stałego włączone są w system synchronizacji. W ciągu dnia, w warunkach ograniczonej widzialności, istnieje możliwość ręcznego załączenia (na żądanie) tych światel: na odcinku od głowic Świnoujścia do Zakrętu Paprotno – poprzez Latarnię Morską w Świnoujściu, na odcinku od I Bramy Torowej w kierunku Szczecina – poprzez oficera dyżurnego VTS Szczecin.

8.18

Kotwicowiska. Statki mogą kotwiczyć tylko na kotwicowiskach wyznaczonych przy torze wodnym. W innych miejscach jest to zabronione.

1. Kotwicowisko na północ od wschodniej wieży Bramy Torowej Nr 2, z głębokościami od 5,9 m do 6,2 m; oznakowane;
2. Kotwicowisko Chełminek z głębokościami od 4,8 m do 8,8 m; nieoznakowane;
3. Kotwicowisko Raduń z głębokościami od 8,8 m do 11,8 m; nieoznakowane; postój tylko przy wiatrach północnych;
4. Kotwicowisko Inoujście z głębokościami od 2,5 m do 13,5 m; oznakowane.

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

8.19

Mijanki. Wzdłuż toru wodnego Świnoujście – Szczecin zlokalizowane są dwie mijanki: na Zalewie Szczecińskim i w Policach. Mijanka na Zalewie znajduje się między Bramą Torową nr 2 i Bramą Torową nr 3, ma długość 5 km i szerokość 250 m. Jest oznakowana pławami świetlnymi. Mijanka w Policach ma długość 1,35 km i szerokość 220 m. Umiejscowiona jest na północ od elipsoidalnej obrotnicy, o długości 825 m i szerokości 350 m. Jest oznakowana dalbami i pławami świetlnymi.

8.20

Kable podwodne. Miejsca wyłożenia kabli na torze i w jego sąsiedztwie są oznakowane tablicami ostrzegawczymi. Wzdłuż toru wodnego od nabrzeża BON w Świnoujściu do Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie przebiega podwodny kabel światłowodowy. Miejsca przecięcia toru wodnego przez kabel oznakowane są tablicami zakazu kotwiczenia.

8.21

Gazociąg podwodny przecina tor wodny (44 km toru) w południowej części Rostoki Odrzańskiej na bezpiecznej głębokości pod dnem toru.

8.22

Promy. Przy zbliżaniu się do przepraw promowych, zgodnie z Przepisami Portowymi, należy na kanale roboczym VTS nawiązać łączność bezpośrednio

z promami na przeprawie Karsibór, mijając tablice informacyjne z napisem „FERRY 2000 m”. Na 7. km toru tablica jest ustawiona na zachodnim brzegu, a na 11. km – na wschodnim brzegu. Przy przeprawie miejskiej zgłoszenie wymagane jest podczas mijania punktów Mielin N i Latarnia.

8.23

System meldowania. Cała trasa jest objęta systemem meldowania, funkcjonującym w ramach systemu kontroli i nadzoru ruchu statków VTS Świnoujście – Szczecin. Statki o długości 20 m i większej podają odpowiedni meldunek drogą radiową do właściwego VTS. Punkty meldowania i procedura p. Przepisy Portowe i Sp. RN.

8.24

Zasady ruchu są ujęte w Przepisach Portowych. Statki żeglugi śródlądowej – p. Przepisy Portowe.

8.25

Pilotaż. Statki zdążające do Szczecina, Polic i mniejszych portów są doprowadzane do miejsca przeznaczenia przez pilotów trasowych. Pilotaż obowiązuje statki określone w Przepisach Portowych. Szczegóły p. Przepisy Portowe i Sp. RN.



Port Szczecin – nabrzeże Bulwar Chrobrego

[illegible]

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

SZCZECIN – 53° 26,0' N 14° 34,4' E

8.26

Miasto i port morsko-rzeczny w dolinie Odry w odległości ok. 37 Mm na południe od Zatoki Pomorskiej.

Połączenia żeglugowe z większymi portami Bałtyku, północnej i zachodniej Europy i w rejonie Morza Śródziemnego. Regularne połączenia promowe ze Szwecją. Śródlądowe barkami towarowymi Odrą i przez Kanał Gliwicki z portem rzeczny w Łabędach na Śląsku. Ważny ośrodek gospodarki morskiej, z przemysłem stoczniowym, chemicznym i energetycznym. Eksploatowane tereny portowe obejmują zachodni brzeg Odry od wyspy Żurawiej do śródmieścia oraz odgałęzienia rzeki: Parnicę i Duńczycę. Do portu mogą zawijać statki o maksymalnym zanurzeniu 11,0 m i długości 160 m.

W uzasadnionych przypadkach otrzymują zgodę na wejście lub wyjście statki o parametrach przekraczających dopuszczalne.

8.27

Odgałęzienia Odry i kanały w obrębie portu:

Przekop Mieleński – żeglowny kanał o długości ok. 5 km i głębokości 12,5 m. Północny odcinek kanału ma długość ok. 1500 m i szerokość ok. 100 m, a jego oś przebiega w krk. 190° - 010°. Na wysokości Orlego Przesmyku i Nabrzeża Gnieźnieńskiego, naprzeciw północnego cypla wyspy Ostrów Grabowski (Widzka Kępa), znajduje się rozwidlenie kanału. Jedno odgałęzienie prowadzi w kierunku południowo-zachodnim na Kanał Grabowski, a drugie w kierunku południowo-wschodnim.

Nowy Przekop. Długość Nowego Przekopu ok. 3000 m, szerokość 90-100 m, a kierunek jego osi 160° - 340°. Nowy Przekop kończy się w wejściu do Basenu Górniczego obrotnicą.

Kanał Grabowski – kanał łączący obrotnicę przy Przesmyku Orlim z obrotnicą na wejściu do Kanału Dębickiego. Kanał ma długość 450 m, szerokość 90 m i głębokość 10,5 m. Mogą występować spłylenia do 9,6 m.

Odra Zachodnia – odcinek północny wzdłuż wyspy Gryfia, przeznaczony tylko dla jednostek stoczniowych i cumujących w rejonie międzystoczniowym. Pomiędzy Nabrzeżem Warsztatowym a Wyspą Gryfia jest most drogowy (prześwit pod mostem 4,8 m). Most nie jest otwierany. Na odcinku południowym od Kanału Grabowskiego do południowego krańca Wyspy Grodzkiej prowadzi tor wodny o długości 2 km. Szerokość toru 80-150 m. Głębokości na torze 9,7-12,5 m wzdłuż północnej części Półwyspu Ewa i 7,0 m wzdłuż Wyspy Grodzkiej. Wody morskie kończą się na moście Trasa Zamkowa (prześwit 12,2 m).

Kanał Grodzki – od Odry Zachodniej do wejścia do Basenu Zachodniego i Wschodniego prowadzi kanał o szerokości żeglownej 48-60 m. Na wysokości Wyspy Grodzkiej kanał często się wypłyca.

Duńczycza – istnieją dwa kanały o tej nazwie. Pierwszy prowadzi na południe od Wyspy Grodzkiej wzdłuż nabrzeża Starówka. W kanale znajdują się przystań jachtowa oraz kładka piesza (prześwit pod kładką 3,4 m, z możliwością otwarcia przejścia), łącząca nabrzeże Starówka z Wyspą Grodzką. Drugi kanał prowadzi między północnym wejściem na Kanał Przemysłowy a Nowym Przekopem, posiada nieregulowane i nieoświetlone brzegi. Spłylenia do głębokości 1,1 m na środku kanału.

Kanał Przemysłowy – łączy Duńczycę ze środkową Parnicą; długość ok. 1100 m i szerokość 80-100 m. Statki powinny trzymać się bliżej jego zachodniego brzegu, ponieważ na całej długości wzdłuż wschodniego brzegu ciągnie się nieoznakowana mielizna o szerokości ok. 30 m, nad którą głębokości nie przekraczają 3,0 m. Głębokości w części żeglownej wynoszą 4,5-7,0 m.

Parnica – głębokości na rzece między Nowym Przekopem a południowym wejściem na Kanał Przemysłowy wynoszą 6,5-9,6 m. Prąd jest słaby. Na wysokości Łasztowni, licząc od strony wschodniej, brzegi Parnicy łączy most drogowy (prześwit pod mostem 5,2 m), i most kolejowy (prześwit 4,6 m). Mosty nie są otwierane. Wody morskie kończą się na Parnicy na Moście Portowym (prześwit 4,6 m).

Kanał Dębicki – żeglowna szerokość kanału wynosi ok. 80 m. Na kanale mogą rozkręcać się statki długości do 70 m. Jednostki o większej długości powinny odchodzić rufą od nabrzeży Czeskiego, Słowackiego i Fińskiego, i rozkręcać się na obrotnicy u zbiegu kanałów Dębickiego i Grabowskiego (kanał w trakcie poszerzania do 200 m i pogłębiania do 12,5 m).

Jezioro Dąbie – leży na wschód od Odry i obszaru portowego. Przeciętna głębokość jeziora 3,0-3,5 m. Z Odrą łączy go: Iński Nurt, Babina (Babiński Nurt), Czapina i Święta, a z Przekopem Mieleńskim – Orli Przesmyk, Duńczycza Wschodnia i Regalica. Przez jezioro prowadzi oznakowana trasa dla barek i zestawów pchanych, udających się z basenów Górniczego i Górnośląskiego do Wąskiego Nurtu.

8.28

Port rozporządza rozległymi terenami i nabrzeżami, wyposażonymi w nowoczesne urządzenia przeładunkowe, magazyny i place składowe. Do nabrzeży doprowadzone są podłączenia do pobierania wody, energii elektrycznej i do miejskiej sieci telefonicznej. Ważniejsze informacje o basenach i nabrzeżach portowych zawiera tabela.

8.29

Bazy przeładunkowe. Na terenie portu znajdują się następujące bazy specjalistyczne:

- a) kontenerowa: przy nabrzeżach Czeskim, Słowackim i Fińskim; rampy ro-ro przy Nabrzeżu Spółdzielczym;
- b) przeładunku paliw na Parnicy przy nabrzeżach:
 - nabrzeże CPN-2 (nośność do 25000 DWT);
 - nabrzeże CPN-3 (terminal przeładunku i składowania gazu płynnego LPG);
- c) przeładunku węgla: w basenie Górniczym – Pirs Taśmowca, nabrzeże Chorzowskie, Gliwickie, Bytomskie, Wałbrzyskie i Katowickie;
- d) przeładunku rudy i fosfatów: w basenie Górniczym, nabrzeże Katowickie;
- e) budowy i załadunku konstrukcji stalowych: przy nabrzeżu Jachtowym i na Wyspie Gryfia przy nabrzeżu Mazowieckim;
- f) przeładunek metanolu: przy nabrzeżu Alfa Terminal Szczecin.

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Przeznaczenie
RZĘKA ODRA (od północnej granicy portu do Przekopu Mieleńskiego)		
Nabrzeże Fant	333	przeładunkowo-stoczniowe
Nabrzeże Alfa Terminal (Alfa N)	266	przeładunkowe
Nabrzeże Huta (Kra I)	421	przeładunkowe
Nabrzeże Cementowe (Kra II I Kra III)	143	przeładunkowe
Nabrzeże Fosfatowe	246	przeładunkowe
Stanowisko dolbowe Fosfatowe	200	przeładunkowe
Nabrzeże Snop	205	przeładunkowe
Nabrzeże Snop 2	131	przeładunkowe
Nabrzeże Gocławskie	68	postojowe
Basen Huk		
Nabrzeże Południowe	164	przeładunkowe
Nabrzeże Huk	268	przeładunkowe
Basen Żeglarski	301	postojowe
Nabrzeże Żeglarskie	145	wyłączone z eksploatacji
Basen SUM	214	postojowe
Nabrzeże SUM – północne	40	postojowe
Nabrzeże SUM – południowe	35	postojowe
Nabrzeże Postojowe BON	145	postojowe
Nabrzeże BON	82	postojowe
Nabrzeże Mak	196	postojowo-remontowe
Basen Jachtowy		postojowy
Nabrzeże Jachtowe	265	stanowisko barek rzecznych stanowisko przeładunku konstrukcji stalowych
RZĘKA ODRA ZACHODNIA (od odgałęzienia się Przekopu Mieleńskiego do Długiego Mostu)		
Brzeg Zachodni		
Nabrzeże Oko	234	przeładunkowo-stoczniowe
Basen Oko	243	postojowy
Nabrzeże Cal	210	przeładunkowe
Basen Młyński	408	postojowe/częściowo wyłączone z eksploatacji
Nabrzeże Drab N	70	postojowe/zrzuty łodzi ratunkowej
Nabrzeże Drab S	–	wyłączone z eksploatacji
Dalby przy nabrzeżu Warsztatowym	90	postojowe
Basen Warsztatowy	172	postojowy
Nabrzeże Warsztatowe	283	postojowe
Basen Promowy I	36	przystań promowa
Basen Promowy II	–	postojowy
Nabrzeże Wulkan N	151	stoczniowe
Nabrzeże Wulkan S	180	stoczniowe
Nabrzeże Drzetowskie N	180	stoczniowe
Nabrzeże Drzetowskie S	95(130)	stoczniowe
Przyczółek promowy w basenie Odra	–	przystań promowa
Basen Odra	226	stoczniowe
Nabrzeże Odra Stare	445	stoczniowe
Nabrzeże Odra Nowe	146	stoczniowe
Nabrzeże Arsenal	300	stoczniowe
Nabrzeże Kapitanatu	124	postojowe
Nabrzeże Pasażerskie	377,5	postojowe
Nabrzeże Bulwar Chrobrego	347	postojowe
Nabrzeże Wieleckie	235	postojowe
RZĘKA ODRA ZACHODNIA (od odgałęzienia się Przekopu Mieleńskiego do Długiego Mostu)		
Brzeg Wschodni		
Przystań dalbowa Bielawa	720	postojowe

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Przeznaczenie
WYSPY OKRĘTOWA I GRYFIA		
Nabrzeże przy pirsie doku nr 5	79	stoczniowe
Nabrzeże Mazowieckie	282	przeładunkowe/rampa ro-ro/
Nabrzeże Łańcuchowe	94	stoczniowe
Basen Brdowski		
Nabrzeże Kaszubskie	333	stoczniowe
Przydokowe (przy doku nr 3)	166	stoczniowe
Nabrzeże Gdańskie	377	stoczniowe
Nabrzeże Gdyńskie – N	122	stoczniowe
Nabrzeże Gdyńskie – S	345	stoczniowe
Basen Remontowy	–	–
Nabrzeże Kieleckie	172	stoczniowe
Nabrzeże Radomskie	100	stoczniowe
Nabrzeże Warszawskie	267	stoczniowe
Nabrzeże Wrocławskie	165	stoczniowe/stacja prób maszyn
Nabrzeże Krakowskie	43	stoczniowe
Nabrzeże Gnieźnieńskie	995	stoczniowe/częściowo wyłączone z eksploatacji
PÓŁWYSEP EWA		
Nabrzeże Polskie	260	przeładunkowe
Nabrzeże Angielskie	165	przeładunkowe
Nabrzeże Belgijskie	240	przeładunkowe
Nabrzeże Holenderskie	160	przeładunkowe
Nabrzeże Luksemburskie	54	postojowe
Nabrzeże Zbożowe	255	przeładunkowe
Nabrzeże Niemieckie	163	postojowe
Nabrzeże Czeskie	477	przeładunkowe
Nabrzeże Słowackie	595	przeładunkowe
Nabrzeże Spółdzielcze	199	postojowo-przeładunkowe/rampa ro-ro
Nabrzeże Fińskie	300	przeładunkowe
Nabrzeże Norweskie	300	przeładunkowe (w budowie)
Nabrzeże Duńskie, umocnienie brzegowe	780	(w budowie)
DUŃCZYCA ZACHODNIA		
Nabrzeże Starówka	651/179	przeładunkowe/częściowo wyłączone z eksploatacji
Przystań jachtowa		postojowe
PORT CENTRALNY		
Nabrzeże Węgierskie	612	przeładunkowe
Basen Wschodni	–	–
Nabrzeże Rumuńskie	600	przeładunkowe
Nabrzeże Egipskie	100	postojowe
Nabrzeże Greckie	627	postojowo-przeładunkowe
Nabrzeże Albańskie	89	przeładunkowe
Basen Zachodni	–	–
Nabrzeże Jugosłowiańskie	95	przeładunkowe
Nabrzeże Kubańskie	244	brzeg nieumocniony
Nabrzeże Ukraińskie	323	przeładunkowe
Nabrzeże Tureckie	100	postojowe
Nabrzeże Bułgarskie	1252	przeładunkowo-remontowe
PRZEKOP MIELEŃSKI		
Nabrzeże Plaża Mieleńska	125	postojowe

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Przeznaczenie
PORT PRZELADUNKÓW MASOWYCH		
Basen Górniczy	–	–
Nabrzeże Zabrzeńskie	84	umocnienie brzegowe (w trakcie likwidacji)
Dalby przy nabrzeżu Katowickim	63	przeladunkowe (przewidziane do likwidacji)
Nabrzeże Katowickie	440 (500)	przeladunkowe (w trakcie przebudowy)
Nabrzeże Chorzowski – Uskok	75	przeladunkowe – rampa ro-ro
Nabrzeże Chorzowskie	290	przeladunkowe
Nabrzeże Gliwicki – Uskok	57	postojowe
Nabrzeże Gliwickie	260	przeladunkowe
Nabrzeże Południowe	90	postojowe
Nabrzeże Bytomski – Uskok	33	postojowe
Nabrzeże Bytomskie	343	przeladunkowe
Pirs taśmowca E	180	przeladunkowe
Pirs taśmowca W	180	przeladunkowe
Nabrzeże Czołowe	151	zakaz cumowania
Nabrzeże Wałbrzyskie	255	przeladunkowe
Basen Górnośląski	–	–
Nabrzeże CPN – 1	265	umocnienie brzegowe
Nabrzeże Sosnowieckie	417	umocnienie brzegowe
Nabrzeże Koksochemii	359	wyłączone z eksploatacji
Nabrzeże Opolskie	95	umocnienie brzegowe
Nabrzeże Dolnośląskie	200	umocnienie brzegowe
Nabrzeże Górnośląskie	286	przeladunkowe
Nabrzeże Rybnickie	150	umocnienie brzegowe
Basen Warty	–	–
Nabrzeże Bydgoskie	92/438	przeladunkowe/umocnienie brzegowe
Nabrzeże Toruńskie	65	umocnienie brzegowe
Nabrzeże Poznańskie	122/298	przeladunkowe/umocnienie brzegowe

RZĘKA PARNICA WRAZ Z KANAŁEM PRZEMYSŁOWYM I DUŃCZĄ ŚRODKOWĄ		
Brzeg południowy		
Nabrzeże CPN - 2	475	umocnienie brzegowe
Stanowisko dalbowe CPN - 2	81	przeladunkowe
Nabrzeże CPN – 4	75(105)	postojowe
Nabrzeże Parnickie	295	przeladunkowe
Nabrzeże CPN – 3	274	zakaz cumowania
Stanowisko dalbowe CPN - 3	74	przeladunkowe
Nabrzeże Elektrowni	278	postojowe
Basen Elektrowni	281	przeladunkowe
Nabrzeże Na Cyplu	75	postojowe
Nabrzeże PRO	145	umocnienie brzegowe
Nabrzeże Remontowe	395	stoczniowe
Nabrzeże Baltony	50	postojowe
Bulwar Śląski S	112	postojowe

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość w metrach	Przeznaczenie
RZĘKA PARNICA WRAZ Z KANAŁEM PRZEMYSŁOWYM I DUŃCZĄ ŚRODKOWĄ		
Brzeg północny		
Bulwar Śląski N	232	postojowy
Nabrzeże Almex	147	przeladunkowe
Nabrzeże Remstat	140	przeladunkowe
Kanał Przemysłowy	–	–
Nabrzeże Farblak	294	przeladunkowe
Nabrzeże Przemysłowe	150	przeladunkowe
Nabrzeże PRCiP	100	postojowo-przeladunkowo-remontowe
RZĘKA PARNICA WRAZ Z KANAŁEM PRZEMYSŁOWYM I DUŃCZĄ ŚRODKOWĄ		
Duńcza Środkowa		
Basen Cichy	–	–
Nabrzeże zachodnie	255	postojowe
Stanowisko dalbów Oczyszczalni	44	przeladunkowe
PARNICA WSCHODNIA I REGALICA		
Nabrzeże Dąbrowieckie	500	przeladunkowe (w trakcie budowy)
Nabrzeże Kujawskie	900	brzeg nieumocniony
Nabrzeże Regalica	210	przeladunkowe

Uwaga. Dopuszczalne zanurzenie przy nabrzeżach w porcie Świnoujście ustala Kapitan Portu. Wykaz aktualnych dopuszczalnych zanurzeń przy nabrzeżach dostępny jest u oficera dyżurnego VTS Świnoujście lub na stronie internetowej www.ums.gov.pl (zakładka: bezpieczeństwo morskie - warunki żeglugi).

8.30

Zalecenia i ograniczenia. Ruch statków na Odrze w rejonie stoczni na odcinku od północnego cypla Wyspy Okrętowej do południowego cypla wyspy Gryfia. jest zabroniony z wyjątkiem jednostek, które mają tu swoje bazy.

Przy nabrzeżu Drab N znajduje się stanowisko do ćwiczeń z łodzią zrzutową. W czasie trwania ćwiczeń należy zachować szczególną ostrożność na akwenie.

Na torze na Duńczycy wzdłuż nabrzeża Starówki obowiązuje ruch jednostronny. Statki wchodzące idą Kanałem Grodzkim, a wychodzące – udają się w kierunku południowo-zachodnim ku Odrze, na obrotnicy przy południowym cyplu wyspy Grodzkiej (Bielawa) wykonują zwrot w prawo ku północy i sterują Odrą i Kanałem Grabowskim do Przekopu Mieleńskiego.

Uwaga. Rybołówstwo na Parnicy i Regalicy jest zabronione.

8.31

Pilotaż w porcie jest obowiązkowy. Statki są doprowadzane do miejsca postoju przez pilotów trasowych. Stacja pilotażu pełnomorskiego jest przy Bazie Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie.

Pilotaż obowiązuje statki określone w Przepisach Portowych. Tel. +48 91 440 35 10.

Szczegóły p. Przepisy Portowe i Sp. RN.

8.32

Kotwiczenie, wleczenie kotwic i stalówek jest zabronione na Parnicy, Regalicy oraz na akwenach leżących w strefie do 50 m od ułożonych kabli i urządzeń podwodnych i innych miejscach określonych w Przepisach Portowych.

8.33

Kable podwodne są wyłożone w różnych rejonach portu. Miejsca wyłożenia kabli oznakowują tablice zakazu kotwiczenia.

8.34

Obrotnice. Zależnie od długości i zanurzenia można rozkręcać się:

- na północ od Wyspy Grodzkiej u zbiegu Odry i Kanału Grodzkiego – obrotnica o średnicy 206 m;
- na południe od Wyspy Grodzkiej u zbiegu Odry i Duńczycy – obrotnica o średnicy 120 m;
- u zbiegu Przekopu Mieleńskiego i kanału Grabowskiego – obrotnica o średnicy 362 m;
- u zbiegu Przekopu Mieleńskiego i Parnicy – obrotnica o średnicy 300 m;
- w Porcie Centralnym naprzeciw nabrzeża Albańskiego – obrotnica o średnicy 190 m;
- u zbiegu kanałów Grabowskiego i Dębickiego naprzeciw nabrzeża Niemieckiego – obrotnica o średnicy 220 m;
- w Basenie Górniczym: przed Pirsem Taśmowca – obrotnica o średnicy 260 m;
- na Parnicy: naprzeciw wejścia do Basenu Elektrowni i południowego wejścia na Kanał Przemysłowy – obrotnica o średnicy 130 m;
- u zbiegu Parnicy Wschodniej i Regalicy – obrotnica o średnicy 120 m.

Informacje o dopuszczalnym zanurzeniu statków na obrotnicach można uzyskać od oficera dyżurnego VTS Szczecin.

8. ZALEW SZCZECIŃSKI



Port Morski Police – podejście południowe



Police – wejście do Portu Barkowego z Kanału Polickiego



Police – stanowisko przeładunkowe Polimery Police

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

8.35

Próby maszyn i obracanie śrubami należy przeprowadzać przy stacji prób przy Nabrzeżu Wrocławskim (południowy cypel wyspy Gryfia).

8.36

Holowniki i cumownicy. Holowniki zamawia agent z odpowiednim wyprzedzeniem. Liczba cumowników zależy od wielkości statku. Korzystanie z usług holowniczych i cumowniczych jest obowiązkowe (p. Przepisy Portowe).

8.37

Zaopatrzenie. W każdej ilości: prowiant, woda, paliwo płynne i węgiel. Ponadto przedmioty i urządzenia z wyposażenia statku.

8.38

Remonty. Miejscowe stocznie wykonują wszelkie prace remontowe kadłubów i siłowni statków każdej wielkości. Możliwość zamówienia poprzez agenta usług nurkowych.

8.39

Służba zdrowia i deratyzacja. Odprawę sanitarną statków przeprowadzają: portowy urząd zdrowia, portowa stacja sanitarno-epidemiologiczna oraz obwodowa przychodnia portowa przy ul. Energetyków 2. Deratyzację przeprowadza się w zasięgu działalności portowych ośrodków sanitarnych. Tam również można otrzymać świadectwo zwolnienia.

8.40

Kapitanat Portu czynny w godz. 07.30-15.00. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do Przepisów Portowych. Łączność tel. +48 91 433 66 57, +48 91 440 35 96.

Bosmanat Portu czynny całą dobę. Kanał 11 VHF, tel. +48 91 440 35 10, +48 91 443 06 97. Szczegóły p. Sp. RN.

POLICE – 53° 33,8' N 14° 34,7' E

8.41

Miasto położone na Równinie Polickiej nad Odrą i Gunią (Dolina Dolnej Odry) oraz port morski i rzeczny przy torze wodnym Świnoujście – Szczecin. Miasto ma połączenia drogowe z Nowym Warpem i Trzebieżą od strony północnej oraz ze Szczecinem od strony południowej oraz z mniejszymi okolicznymi miejscowościami. Na terenie miasta znajdują się Zakłady Chemiczne. Na port w Policach składają się: Port Morski, Port Barkowy, stanowisko przeładunkowe Mijanka i Basen Gunica. W porcie przeładunkowe są głównie fosforyty i nawozy sztuczne.

Port podlega nadzorowi Kapitana Portu Szczecin. Do portu mogą zawiązać statki o maksymalnym zanurzeniu 9,15 m przy długości 170 m. W uzasadnionych przypadkach otrzymują zgodę na wejście lub wyjście statki o parametrach przekraczających dopuszczalne.

8.42

Podejście do terminala rozładunku propanu i etylenu, Portu Morskiego i stanowiska przeładunku Mijanka prowadzi bezpośrednio od strony obrotnicy w Policach na torze wodnym Świnoujście – Szczecin. Obrotnica ma kształt zbliżony do elipsy, dłuższa oś ma długość 825m, krótsza – 350 m. Ze względu na spłytenia na podejściu do nabrzeża Portu Morskiego, po zachodniej stronie południowego wejścia do Wąskiego Nurtu wystawiane są dwie żółte pławy świetlne.

Do Portu Barkowego w Policach prowadzi dwa podejścia:

1. **Podejście północne** prowadzi od pławy świetlnej „29” na torze Świnoujście – Szczecin, którą należy mijać lewą burtą, a następnie sterować KR – 189° w kierunku Wąskiego Nurtu do trawersu dalby Wielki Karw. Po minięciu dalby sterować środkiem Wąskiego Nurtu, zostawiając po lewej burcie 3 pławy czerwone dzienne, wystawione wzdłuż wschodniej strony Wąskiego Nurtu. Długość toru ok. 1,5 Mm. Szerokość toru 70 m, minimalna głębokość toru 4,5 m.
2. **Podejście południowe** prowadzi od południowej części Wyspy Długi Ostrów wzdłuż Wąskiego Nurtu. Wzdłuż wschodniej strony toru podejściowe o długości ok. 0,9 Mm, licząc od północnego krańca Portu Morskiego Police, wystawione są pławy czerwone, dwie świecące i jedna nieświecząca. Szerokość toru 100 m, głębokość 12,5 m.

Kanał Portowy. Do Basenu Barkowego prowadzi tor wodny w Kanał Portowym o długości 1,5 km, szerokości 18 m i głębokości 4,4 m. Na wejściu do Kanału Portowego wystawiane są dwie pławy nieświecące: zielona i czerwona.

Uwaga. Pławy dzienne w Wąskim Nurcie zdejmowane są na okres zimowy.

Podejście do Basenu Gunica prowadzi Kanałem Kiepińskim i rzeką Gunica, ma długość 1,4 Mm. Na wejściu do Kanału Kiepińskiego wystawione są dwie pławy czerwone nieświecące, które należy mijać lewą burtą.

8.43

Port Morski stanowi nabrzeże podzielone na stanowisko do wyładunku surowców oraz stanowisko nawozowe do załadunku produktów. Terminal Przeładunkowo-Magazynowy do rozładunku i magazynowania propanu i etylenu tworzy stanowisko dalbowe dla statków o maksymalnych rozmiarach.

Port Barkowy składa się z trzech nabrzeży i jest przeznaczony do obsługi barek i statków o długości do 120 m i zanurzeniu 4,0 m. basen z nabrzeżami znajduje się na zachodnim końcu Kanału Portowego prowadzącego od strony Wąskiego Nurtu.

Pomost Mijanka położony jest w sąsiedztwie obrotnicy w Policach. Służy do przeładunku amoniaku i kwasu siarkowego i przeznaczony jest dla statków o długości do 180 m.

W porcie Police znajdują się następujące nabrzeża i baseny o długościach (w metrach) i przeznaczeniu:

- a) Port Morski (415), przeładunkowe
 - stanowisko dalbowe (280), przeładunkowe
- b) Port Barkowy:
 - Nabrzeże Surowca(258), przeładunkowe,
 - Nabrzeże Produktu(393,5), przeładunkowe,
 - Nabrzeże Czołowe (138), przeładunkowe,
 - Pomost Mijanka (280), przeładunkowo-postojowe,
- c) Basen Gunica (220), przeładunkowo-stoczniowe.

Dopuszczalne zanurzenia przy nabrzeżach w porcie Police ustala Kapitan Portu Szczecin. Wykaz aktualnych dopuszczalnych zanurzeń przy nabrzeżach dostępny jest u oficera dyżurnego VTS Szczecin lub na stronie internetowej www.ums.gov.pl (zakładka: bezpieczeństwo morskie - warunki żeglugi).

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

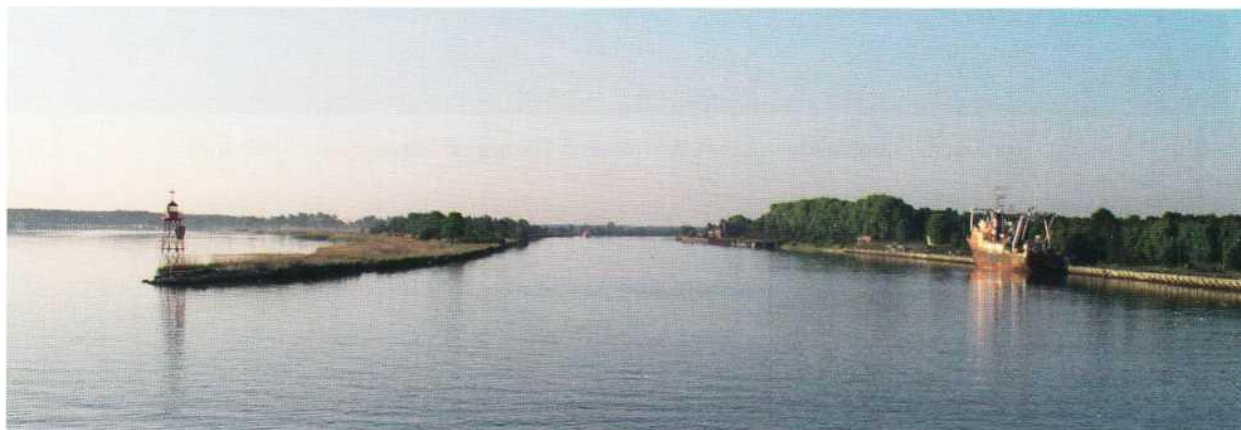
ROZTOKA ODRZAŃSKA

Informacje ogólne

8.44

Roztoka Odrzańska o powierzchni ok. 27 km² stanowi południowe, lejkowate zakończenie Wielkiego Zalewu. Rozgraniczenie z właściwym zalewem przebiega przez północny cypel wyspy Chełminek; południową granicą jest prosta łącząca ujście kanału Jasienica z ujściem rzeki

Krępa. Brzegi są wyrównane, płaskie, miejscami zalesione. W północnym wejściu, a dalej na południe leżą wyspa Adamowa i wysepka Trzcinka. Płytką Zatoką Stepnicka z głębokościami mniejszymi niż 3,0 m i mulisto-piaszczystym dnem wcina się we wschodni brzeg Roztoki.



Tor wodny Świnoujście – Szczecin – Kanał Mieliński. Wejście północne



Tor wodny Świnoujście – Szczecin – Kanał Mieliński. Przeprawa Karsibór



Tor wodny Świnoujście – Szczecin – Kanał Piastowski. Wejście od Zalewu

8. ZALEW SZCZECIŃSKI



Tor wodny Świnoujście – Szczecin – Brama Torowa nr 4 oraz wyspa Chełminek

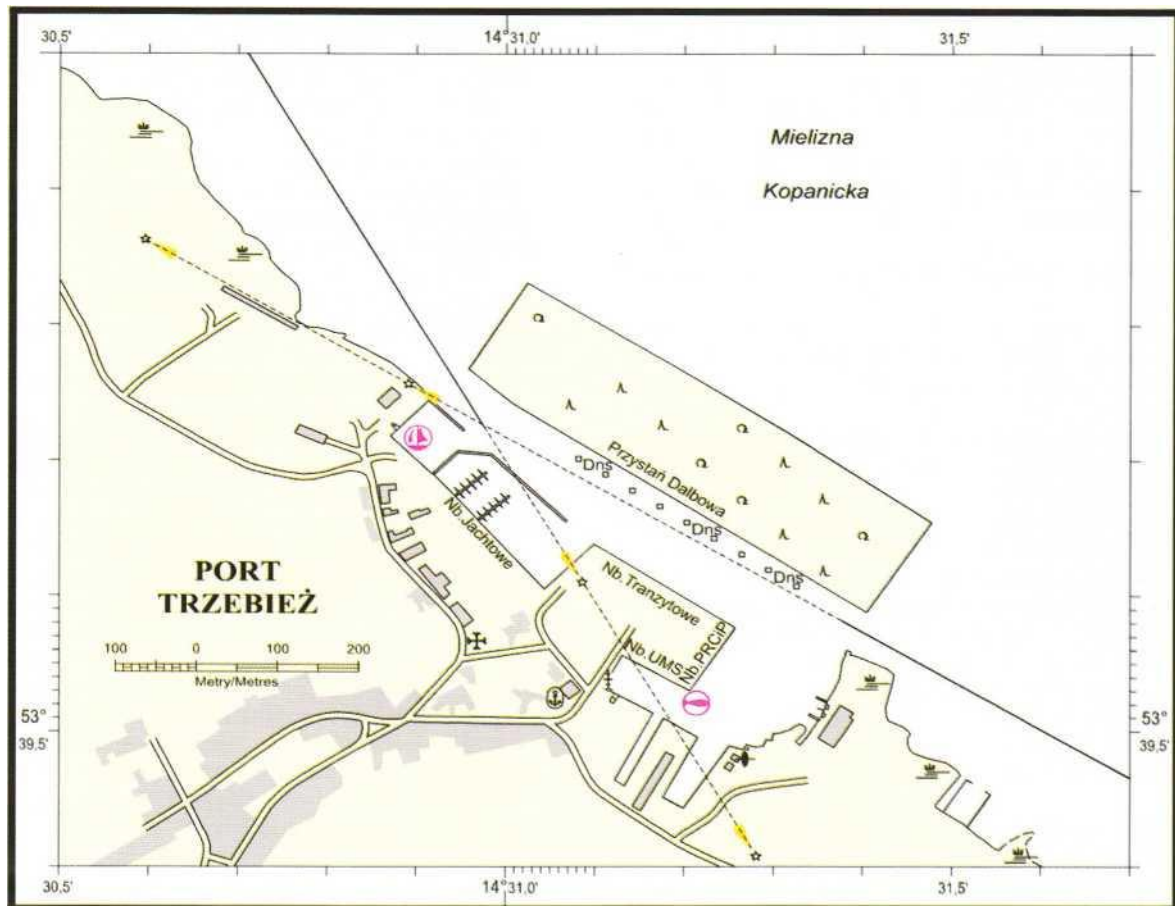


Trzebież – wejście północne



Trzebież – wejście południowe

8. ZALEW SZCZECIŃSKI



8. ZALEW SZCZECIŃSKI

8.45

Niebezpieczna łacha z głębokościami mniejszymi niż 2,0 m leży po wschodniej stronie toru wodnego Świnoujście – Szczecin, przy wschodniej wieży Bramy Torowej nr 4.

8.46

Podwodny kabel energetyczny jest położony w wejściu na Roztokę między południowym cyplem wyspy Chełminek a wschodnim brzegiem.

8.47

Chełminek – sztuczna wyspa, niska (1,8 m) i płaska, chroni Roztokę od wysokiej sztormowej fali powstającej na Wielkim Zalewie. Wśród drzew są widoczne zabudowania.

Przystań o długości 50 m, szerokości 30 m i głębokościach 1,3-3,0 m przy moło, znajduje się na południowym cyplu wyspy. W budowie stanowisko dalbowe o długości 60 m do cumowania pogłębiarek i wydawania urobku.

STEPNICA – 53° 38' 9" N 14° 37,2' E

8.48

Miejscowość i mały port rybacko-towarowo-jachtowy w Zatoce Stepnickiej. Na miejscu są urząd pocztowy i placówka urzędu celnego.

8.49

Podejście północne prowadzi od pławy „ST” toru wodnego Świnoujście-Szczecin do pary pław „ST-1” i „ST-2”, a jego kierunek 067,6° wyznacza nabieżnik świetlny STEPNICA PORT: długość toru – 1120 m, szerokość po dnie – 40 m, głębokość minimalna – 3,0 m. Pławę „ST” należy mijać prawą burzą.

Podejście południowe prowadzi od stawy „24” toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Między stawą „24” a parą pław „ST-1” i „ST-2” szerokość toru wynosi 40 m, kierunek 006°, głębokość 4,5 m (na akwenie przyległym 3,0-3,9 m). Na odcinku od pław „ST-1” i „ST-2” oś toru wyznacza nabieżnik świetlny STEPNICA PORT (krk 067,6°).

Uwaga. W pogłębionym kanale (od obrotnicy do portu) długości 150 m i szerokości 35 m, głębokość wynosi 4,5 m. Na zimę pławy oznakowujące podejście zdejmują się bez zastępstwa.

Czułość nabieżnika na odcinku od pary pław „ST-1” i „ST-2” do pary pław „ST-5” i „ST-6” jest obniżona. Większym statkom zaleca się zachowanie szczególnej ostrożności.

Pozostałość po dawnym nabieżniku na północ od toru podejściowego oznakowuje pława kardynalna „KM-S” zdejmowana na zimę.

Mieliznę wysuniętą na zachód od północnego cypla wyspy Adamowej oznakowuje pława kardynalna „WA-W”.

8.50

Obrotnica w odległości 140 m od głowic wejściowych ma średnicę 130 m i głębokość ok. 4 m. Oznakowana jest pławami kardynalnymi: północną i południową, zdejmowanymi na zimę.

8.51

Port może przyjmować statki o parametrach: maks. długość – 75 m, maks. szerokość – 13 m. Szerokość wejścia 40 m i głębokość 4,5 m. Aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu Stepnica.

Basen Kolejowy pełni funkcję przeładunkowo-postojową. Głębokości przy nabrzeżach Północnym (długości 144 m) i Południowym (długości 146 m) wynoszą 4,5 m. Przy nabrzeżu północnym dodatkowo jest rampa ro-ro dla przeładunków ładunków wielkogabarytowych. Przy Nabrzeżu Czołowym (długości 27 m) znajduje się stacja paliw. W basenie jest łata wodowskazowa. Basen Rybacki, osłonięty od zachodu ostrogą, ma nabrzeże postojowo-wyładunkowe o długości 76 m z głębokościami 1,0-2,0 m.

Przystań jachtowa przy wejściu do Basenu Rybackiego jest osłonięta falochronem pływającym z głębokościami ok. 2,5 m.

8.52

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godz. 07.30-15.00. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do „Wiadomości Żeglarskich” i Przepisów Portowych. Łączność na kanałach 16 i 71 VHF. Tel +48 91 418 84 27.

Szczegóły p. Sp. RN.

Kanał Młyński

8.53

Kanał znajduje się ok. 3 kbl na północny-zachód od portu Stepnica, na wodach śródlądowych. Długość kanału 780 m, szerokość 12-20 m, głębokość 2,5 m. W kanale mieści się przystań żeglarska. Postój jachtów przy stanowiskach cumowniczych po obu brzegach kanału; kotwiczenie zabronione. Istnieje możliwość obrotu większych jednostek w odległości ok. 180 m od wschodniego końca kanału, na akwenie manewrowym o średnicy 30 m. Zimowisko dla małych jednostek znajduje się w ujściu rzeki Gowienica, 12-20 m, głębokość 2,5 m. Podejście do Kanału Młyńskiego od strony pary pław „ST-37” ST-4”. Przed wejściem do kanału, w odległości 130 m na południe od główek kanału, wystawione są dwie pławy nieświecące – zielona i czerwona. Przejście pomiędzy pławami ma szerokość 15 m.

GAŚIERZYNO – 53° 40,0' N 14° 34,2' E

8.54

Miejscowość oraz przystań rybacka i jachtowa w zatoczce na północny-zachód od Stepnicy.

Tor wodny prowadzący z Trzebiejskich Toni ma szerokość 40 m i głębokość 1,8 m. Kurs na torze 056,5°. Krawędzie toru oznakowują dwie pławy nieświecące „G-1” i „G-2” wystawione na głębokości 2,5 m, zdejmowane na zimę bez zastępstwa.

Na odcinku od pławy do przystani głębokości ok. 1,0 m.

Nabrzeże z pomostem o łącznej długości 40 m. Głębokości przy nabrzeżu od 0,6 m do 1,8 m.

TRZEBIEŻ – 53° 39,6' N 14° 31,2' E

8.55

Miejscowość i port na zachodnim brzegu przewężenia łączącego południową część Wielkiego Zalewu z Roztoką Odrzańską. Jest portem tranzytowym dla barek uprawiających żeglugę między Polską a Niemcami, miejscem postoju jednostek PRCiP, MSPiR i Żegluga Pasażerskiej, a także portem schronienia dla jednostek rybackich i sportowych. Marina dla jachtów, wyposażona w nabrzeża z wodą, prądem, toalety, prysznic, dźwig, slip i warsztat naprawczy, oferuje 91 miejsc postojowych.

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

Stacja paliw przy Nabrzeżu Tranzytowym czynna od 1 maja do 30 września.

8.56

Poziom morza. Najwyższe poziomy występują przy wiatrach z sektora północnego, a najniższe – podczas wiatrów z sektora południowego. Łata wodowskazowa znajduje się w basenie nr 1.

8.57

Podejście północne. Pogłębiony tor wodny długości ok. 1,3 Mm ma szerokość po dnie 40 m i głębokości ok. 4,0 m. Początek toru przy Bramie Torowej nr 3; kierunek 150°. Od pławy „TN-A” aż do wejścia prowadzi nabieżnik świetlny TRZEBIEŻ N (krk 150,2°).

Tor wypłyca się regularnie, szczególnie na wysokości pary pław „TN-37” „TN-4”, co może ograniczać dostęp do portu od strony północnej. Oprócz pławy świetlnej „TN-A”, którą należy zostawić po prawej burcie, tor oznakowują pławy nieświecące: zielone „TN-B”, „TN-T”, „TN-3”, „TN-5” i czerwone „TN-2”, „TN-4”, „TN-6”.

Pławy są zdejmowane na zimę bez zastępstwa.

8.58

Podejście południowe. Pogłębiony tor wodny ma szerokość 40 m po dnie i głębokości ok. 4,5 m. Początek przy pławie „15” toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Kierunek toru 301,2°. Od pary pław „TS-1” – „TS-2” oś toru wyznacza nabieżnik świetlny TRZEBIEŻ-S (krk 301,2°).

Pławę „15” należy zostawiać po lewej burcie.

8.59

Port może przyjmować statki o parametrach: max. długość – 90 m, max. szerokość – 20 m. Aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu.

Baseny portowe osłania od północnego wschodu szeroki, wysepkowy, zadrzewiony falochron o długości 600 m. Po jego zewnętrznej stronie leży Mielizna Kopanicka sięgająca aż do toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Długość nabrzeży i głębokości przy nich:

- Nabrzeże Tranzytowe: 206 m, pow. 4,5 m;
- Przystań Dalbowa: 321 m, 3,5-4,0 m;
- Nabrzeże PRCiP: 102 m, ok. 3,5 m;
- Nabrzeże UMS: 95 m, 2,1 m;
- Nabrzeże Jachtowe: 430 m, 0,5-3,0 m.

8.60

Kapitanat Portu pełni dyżur całodobowy. Możliwość uzyskania informacji o aktualnych ostrzeżeniach nawigacyjnych i pogodzie oraz wglądu do „[Wiadomości Żeglarskich](#)” i Przepisów Portowych. Łączność kanał 71 VHF. Tel. +48 91424 16 54.

Bosman Portu tel. +48 91 312 83 46.

Szczegóły p. Sp. RN.

8.61

Służba ratownicza. Tel. +48 91 424 33 48, tel. kom. +48 505 050 992. Statek ratowniczy stacjonujący w porcie pełni całodobowy nasłuch na kanale 16 VHF.

JEZIORO NOWOWARPIEŃSKIE

Informacje ogólne

8.62

Jezioro Nowowarpieńskie o powierzchni 18 km² leży w południowo-zachodniej części Wielkiego Zalewu. Do Polski należy wschodnia część jeziora z małą, niezamieszkaną wyspą. Przejście z Zalewu przegradza

Łysa Wyspa. Dla żeglugi jest dostępny przesmyk między jej zachodnim brzegiem a miejscowością Altwarp. Po wschodniej stronie podejścia zalega mielizna Wysok Warpieński z głębokościami 1,0-2,0 m. Dobrym znakiem orientacyjnym jest strzelista wieża kościoła w Nowym Warpnie.

NOWE WARPNO – 53° 43,5' N 14° 17,1' E

8.63

Mała miejscowość i przystań rybacka oraz międzynarodowe wodne przejście graniczne przystosowane do odprawy promów pasażerskich, pasażersko-samochodowych (tylko samochody osobowe), oraz jednostek sportowo-turystycznych. Połączenia autobusowe z Trzebieżą i Szczecinem.

8.64

Podejście. Tor kierunkowy o łamanych odcinkach oznakowują światła sektorowe, pławy świetlne i nieświecące. Na zimę pławy są zdejmowane bez zastępstwa, a światła sektorowe na Bramie Torowej nr 2 – wygaszane. Między świetlną pławą graniczną „10” a dalbą graniczną „7” prawie pokrywa się z przebiegiem granicy państwowej.

Przy zachodniej wieży Bramy Torowej nr 2 toru wodnego Świnoujście-Szczecin położyć się na kurs 290° i sterować torem kierunkowym, oznakowanym pławami nieświecącymi. W nocy trzymać się w białym sektorze dodatkowego światła tej wieży, widocznego w namiarze 110° za rufą. Na odcinku między zachodnią wieżą Bramy Torowej nr 2, a pławą „TW-4” należy dokładnie sterować w osi toru, aby nie uszkodzić sieci rybackich, wystawianych okresowo w odległości ok. 300 m, po obu jego stronach. Po minięciu pławy „TW-4” wykonać zwrot w lewo na kurs 241°, prowadzący do świetlnej pławy granicznej „10”. Przed nią, uchyłając się w lewo, wejść w linię nabieżnika ALTWARP (krk 207,7°) i sterować w nim, zostawiając po prawej burcie pławy graniczne.

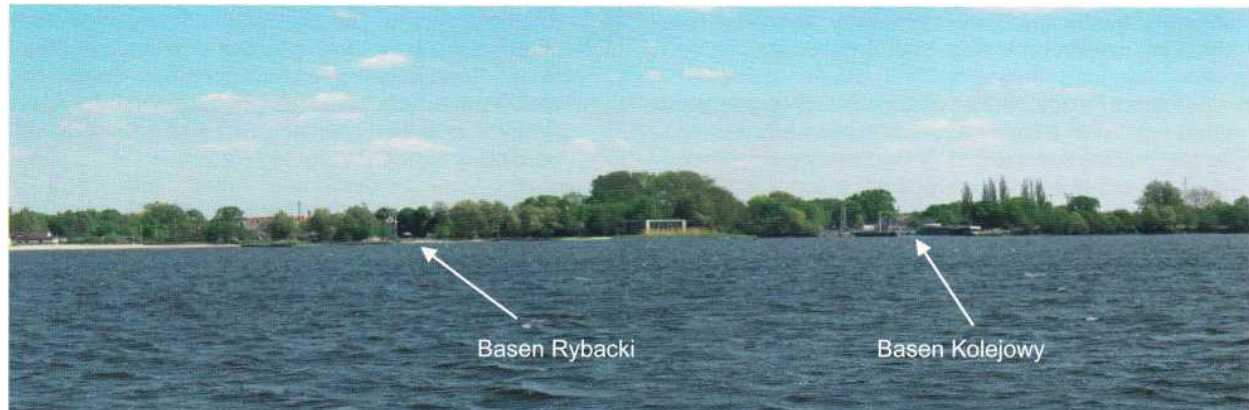
Po minięciu świetlnej pławy granicznej „9” wykonać zwrot w lewo i sterować wąskim torem wodnym (oznakowany obustronnie pławami nieświecącymi) do świetlnej dalby granicznej „7”.

Przesmyk między Łysą Wyspą a miejscowością Altwarp ma zaledwie 100 m szerokości. Głębokości na torze między graniczną pławą „9” i pławą „A-5” przekraczają 3,0 m. Na odcinku między pławami „A-5” przekraczają 3,0 m. Na odcinku między pławami „A-5” i „A-8” głębokości wynoszą 2,8-3,0 m.

Dalbę graniczną „7” zostawić po zachodniej stronie i położyć się na kurs 156° prowadzący do przystani. W nocy sterować w środkowym, białym sektorze światła NOWE WARPNO, umieszczonego na pirsie pasażerskim. W połowie odległości między dalbą graniczną „7” a portem rybackim ustawione są dwie pławy świetlne: „NW-T” i „NW-2”. Na wysokości pławy nieświecącej „NW-4” wystawionej na izobacie 2,5 m, przed czołem pirsu pasażerskiego, należy wykonać zwrot w lewo i położyć się na kurs 120°, kierując się do Nabrzeża Przemysłowego, będącego międzynarodowym przejściem granicznym. Odległość od pirsu pasażerskiego do Nabrzeża Przemysłowego to ok. 400 m.

Tor podejściowy zakończony jest akwenem manewrowym, oznaczonym od północy dwiema pławami kardynalnymi. Wymiary akwenu manewrowego wynoszą 140 m na 70 m dla statków o maks. zanurzeniu 2,5 m.

8. ZALEW SZCZECIŃSKI



Stepnica – port – baseny rybackie i kolejowy



Nowe Warpno – port – baseny rybackie i pirs pasażerski



Altwarp – podejście



Wejście na jezioro Wiko Wielkie

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

8.65

Port dysponuje nabrzeżami, których całkowita długość i głębokości przy nich są następujące:

- Pirs Pasażerski: 128,6 m, 3,0-3,5 m;
- Nabrzeże Rybackie: 116 m, 1,5-2,0 m;
- Nabrzeże Przeładunkowe: 60 m, 1,5-2,0 m;
- Nabrzeże Przemysłowe: 65,5 m, 2,0-3,0 m;
- 4 pomosty cumownicze: 200 m, 1,8 m.

Port może przyjmować statki o parametrach: max. długość – 40 m, szerokość – 8 m.

Aktualne dopuszczalne zanurzenia statków określa Bosman Portu Trzebież.

8.66

W celu uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu Nowe Warpno statki zobowiązane są do nawiązania łączności z Kapitanatem Portu Trzebież na kan. 71 UKF lub tel. +48 91 312 83 46, +48 605 686 757.

ARCHIPELAG STAREJ ŚWINY

Wsteczna delta Świny

8.67

Boczne odgałęzienie Świny zwane Starą Świną tworzy silnie rozczłonkowaną deltę o licznych ramionach uchodzących do jeziora Wicko Wielkie, a jednym o nazwie Przecznicza – bezpośrednio do Wielkiego Zalewu. Ten archipelag kilkudziesięciu wysp jest zamknięty od północy i wschodu południowym brzegiem wyspy Wolin, a od południa linią prowadzącą łukiem od wschodniej krawędzi klifu koło miejscowości Lubin na wyspie Wolin, do południowego cypla wyspy Karsibór przy wyjściu z Kanału Piastowskiego na Wielki Zalew.

8.68

Stara Świna płynie licznymi zakolami między wyspą Karsibór a wyspami oddzielającymi ją od jeziora Wicko Wielkie. Głębokości w nurcie wynoszą 1,5 – 6,0 m; w niektórych miejscach mogą być mniejsze lub większe od podanych. Krawędzie głównego nurtu oznakowują pławy nieświecące, zdejmowane na zimę bez zastępstwa.

Most drogowy przy Łęknicy, w zachodnim wejściu na Starą Świnę, łączy wyspę Wolin z wyspą Karsibór. Prześwit pionowy mostu w przejściu żeglownym 6,3 m. Oznakowane tablicami przejście żeglowne znajduje się między filarami 3 i 4, licząc od wyspy Karsibór. Szerokość między filarami wynosi 55 m.

8.69

Wicko Wielkie. Jezioro podobne do rozlewiska otaczają od wschodu i północy brzegi wyspy Wolin, a od południa i zachodu wyspy archipelagu Starej Świny. Głębokości w środkowej i wschodniej części są mniejsze niż 3,0 m. Wejście z Wielkiego Zalewu znajduje się w południowo-wschodniej części jeziora, między wysepką Mały Krzek a klifowym brzegiem wyspy Wolin, k. Lubina.

Tor wodny wzdłuż wschodniego brzegu jeziora prowadzi do przystani pasażerskiej w Zalesiu (8.70).

ZALESIE – 53° 54, TN 14° 26,2' E

8.70

Przystań pasażerska w wierzchołku jeziora Wicko Małe. Głębokości przy nabrzeżu o długości całkowitej 136 m wynoszą 0,5-2,9 m.

8.71

Podejście. Oznakowany tor wodny zaczyna się przy wschodniej wieży Bramy Torowej Nr 3 na torze Świnoujście – Szczecin. Szerokość toru wynosi 30 m, a głębokości na poszczególnych odcinkach są następujące:

- Brama Torowa Nr 3-pława „M-1” : 5,0-6,0 m;
- pława „M-1” – pława „SW-15” : 4,0-5,0 m;
- pława „SW-15” – pława „M-4” : 3,0-4,0 m;
- pława „M-4” – przystań: mniejsze niż 2,0 m.

Oś toru wodnego od pławy nieświecącej „M-1” do pławy nieświecącej „M-2” wyznacza nabieżnik świetlny i dzienny LUBIN (krk 299,8°). Za stawą górną, niemal w osi nabieżnika, znajduje się wieża kościoła w Lubinie.

Od pławy „SW-15” aż do przystani tor jest obustronnie oznakowany pławami nieświecącymi, zdejmowanymi na zimę bez zastępstwa. Na tym odcinku odgałęziają się podejścia do przystani w Lubinie i Wapnicy.

LUBIN – 53° 52,1' N 14° 25,8' E

8.72

Mała miejscowość i przystań na wschodnim brzegu jeziora Wicko Wielkie. Miejscowy kościół jest dobrym znakiem orientacyjnym.

Podejście odgałęzia się od toru wodnego do Zalesia (8.71).

Basen Rybacki ma nabrzeża o następujących długościach i głębokościach:

- Nabrzeże Północne: 129 m, 1,0-3,1 m;
- Nabrzeże Południowe: 99 m, 1,3-2,9m;
- Nabrzeże Zamykające: 31 m, ok. 1,0 m.

Na południe od basenu znajduje się Nabrzeże Południowe – zewnętrzne, ze slipem: 126 m, 1,1-1,4 m.

WAPNICA – 53° 52,8' N 14° 25,9' E

8.73

Mała miejscowość na północ od Lubina, na wschodnim brzegu jeziora Wicko Wielkie.

Podejście odgałęzia się od toru wodnego do Zalesia (8.71).

Cumowanie jednostek odbywa się do pomostów pływających w kanale i w basenie przystani.

CIEŚNINA DZIWNA Z ZALEWEM KAMIENSKIM

Nurt Dziwny

8.74

Dziwna jest wschodnim nurtem łączącym Wielki Zalew z morzem. Właściwą cieśniną jest tylko wąski odcinek między Jeziorem Wrzosowskim a falochronami w Dziwnowie. Główny nurt przebiega następująco:

1. z Zatoki Skoszewskiej do Wolina – Głębokim Nurtem;
2. od Wolina do Wyspy Gardzka Kępa – Rowem Dziwny (między wyspą Wolin a łądem stałym), między wyspami Wolin a Chrząszczewską,
3. przez Zalew Kamieński w kierunku północno-wschodnim, opływa Półwysep Międzywódzki od wschodu i przez właściwą cieśninę wpada do morza.

8. ZALEW SZCZECIŃSKI



Lubin – wejście do Basenu Rybackiego i nabrzeże południowe (zewnętrzne)



Nabieżnik Lubin i pława „M-2”



Wolin – mosty (kolejowy, drogowy, drogowy „obrotowy”)

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

8.75

Koryto nurtu wąskie i kręte, zaczyna się w Zatoce Skoszewskiej. Na wschód od południowego cypla niskiego półwyspu Rów, szerokość wynosząca początkowo ok. 8 kbl. zwęża się przy Gołogórze do 2 kbl., a następnie do 1 kbl. i przy moście drogowym w Wolinie osiąga zaledwie 100 m.

Po minięciu Wolina stopniowo rozszerza się osiągając: w Rowie Dziwny 3-6 kbl., między wyspami Wolin a Chrząszczewską ok. 6 kbl., w przewężeniu między Zalewem Kamieńskim a Jeziorem Wrzosowskim do 5 kbl. i w cieśninie Dziwny 0,5-2 kbl.

8.76

Głębokości w korycie nurtu są zróżnicowane i wynoszą:

- na końcowym odcinku Głębokiego Nurtu: do 7,5 m,
- w Rowie Dziwny: 1,5-3,0 m,
- między wyspami Wolin a Chrząszczewską: 1,6-4,2 m,
- przez Zalew Kamieński: ok. 3,0 m,
- na Jeziorze Wrzosowskim: ok. 3,0 m,
- w cieśninie Dziwny: 2,5-3,0 m.

Tor Dziwnów – Wolin na trudnych nawigacyjnie odcinkach oznakowany jest pławami nieświeącymi, z wyjątkiem przejścia przez Zalew Kamieński, gdzie wystawiono trzy pławy świetlne K-1, K-2 i K-3, szerokość toru wynosi 50 m, a najmniejsza głębokość na nim – ok. 1,5 m.

8.77

Mosty. Brzegi Dziwny są połączone czterema mostami. Trzy z nich znajdują się w Wolinie (dwa drogowe i kolejowy), a czwarty w Dziwnowie (7.149).

W Wolinie, licząc od północy, pierwszy jest most kolejowy stały. Wysokość prześwitu wynosi 12,4 m.

Most drogowy w Wolinie, w ciągu drogi ekspresowej S-3, znajduje się w odległości 120 m na południe od mostu kolejowego. Wysokość prześwitu wynosi 12,5 m.

Obrotowy most drogowy w Wolinie znajduje się w odległości 330 m na południe od mostu drogowego, wysokość prześwitu w pozycji zamkniętej ok. 3,1 m, w pozycji otwartej bez ograniczeń.

Sygnalizacja sterowania ruchem statków:

- a) „otwarte przejście” – dwa zielone światła stałe, umieszczone w linii poziomej;
- b) „zamknięte przejście” – dwa czerwone światła stałe, umieszczone w linii poziomej;
- c) „brak możliwości otwarcia przejścia” – dwa czerwone światła pulsujące, umieszczone w linii poziomej.

Obrotowy most drogowy otwierany jest:

1. od 1 stycznia do 30 kwietnia oraz od 1 listopada do 31 grudnia:
 - od poniedziałku do piątku o godzinie 10.00 i 15.00;
 - sobota, niedziela, święta, dni ustawowo wolne: most jest zamknięty;
2. od 1 maja do 31 sierpnia:
 - od poniedziałku do piątku o godzinie 10.00 i 16.00;
3. w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia istnieje możliwość dodatkowego otwarcia mostu o godzinie 12.00 pod warunkiem zebrania się grupy co najmniej 3 jachtów oraz uzgodnienia z obsługą mostu, na co najmniej 30 minut przed

wymienioną godziną, możliwości jego otwarcia, pod numerem telefonu +48 530 101 731;

- sobota, niedziela, święta, dni ustawowo wolne o godzinie 10.00. 14.00 i 18.00:

4. od 1 września do 31 października:

- od poniedziałku do piątku o godzinie 10.00 i 16.00;

- sobota, niedziela, święta, dni ustawowo wolne: o godzinie 12.00.

8.78

Zatoka Skoszeńska o niskich, podmokłych i obwałowanych brzegach stanowi wschodni kraniec Wielkiego Zalewu. Umowną granicą zatoki jest linia łącząca półwysp Rów za Śniecką Kępą. U stóp wzgórza (23 m) leży miejscowość Skoszewo. Przez zatokę prowadzi tor wodny do Wolina (8.83). W jej północnym krańcu zaczyna się Głęboki Nurt, początek Dziwny.

8.79

Zatoka Cicha leży na wschód od lejkowatego, północnego zakończenia Rowu Dziwny. Przewężenie między wyspami Chrząszczewską i Gardzką Kępą prowadzi w kierunku Kamienia Pomorskiego boczną odnogą Dziwny. W najwęższym miejscu, między łądem a Wyspą Chrząszczewską, jest przerzucony most drogowy z przepustem o szerokości 8,0 m.

WOLIN – 53° 50,6' N 14° 37,7E

8.80

Miasto i mały port rybacko-handlowy na południowo-wschodnim krańcu wyspy Wolin. Między mostami drogowym (8.77), nad zachodnim brzegiem Dziwny, wznosi się charakterystyczna dwuwieżowa budowla elewatora zbożowego.

8.81

Poziom morza. Występują tu największe na Zalewie Szczecińskim zmiany stanów wody wywołane wiatrami. Łata wodowskazowa znajduje się przy Bosmanacie Portu.

8.82

Podejście południowe. Od wschodniej wieży Bramy Torowej Nr 3 toru wodnego Świnoujście – Szczecin prowadzi tor o szerokości 50 m o łamanych odcinkach, oznakowany pławami świetlnymi i nieświeącymi oraz nabieżnikami świetlnymi. Na zimę pławy zdejmuje się bez zastępstwa i wygasa się światło na dalbie przy południowym cyplu Półwyspu Rów oraz światło sektorowe na wschodniej wieży Bramy Torowej Nr 3. Pogłębiony kanał na odcinku od pławy „W-4” do pławy „W-3” pomiędzy mieliznami Pomorską a Wolińską może ulegać zwężeniu i jest obustronnie oznakowany pławami. Ze względu na częstą zmianę koryta należy zachować szczególną ostrożność, uwzględniać zalecenia otrzymane w porcie wyjścia i kierować się według wystawionych pław, których pozycje są często zmieniane w zależności od powstających spłyceń. Kierunek podejścia wyznaczają kolejno nabieżniki SKOSZEWO, ZAGÓRZE i GOŁOGÓRA.

Między pławą „W-1” a zakrętem w lewo, tor wodny prowadzi przy północnym brzegu Dziwny, a na zakręcie bliżej wschodniego. Ten odcinek oznakowany jest dwiema pławami czerwonymi nieświeącymi, które należy mijać od północnej strony. Głębokości na poszczególnych odcinkach:

- Brama Torowa Nr 3 – pława „ME-W” : 5,2-5,7 m;
- pława „ME-W” – pława „W-4” : ok. 5,5 m;

8. ZALEW SZCZECIŃSKI

- pława „W-4” – pława „W-3”: 2,5-3,2 m (głębokości ulegają częstym zmianom);
- pława „W-3” – pława „W-1”: 2,5-3,0 m (tendencja do spłyceń);
- pława „W-1” do Wolina: 2,8-7,5 m.

8.83

Podejście północne. Od portu Dziwnów prowadzi tor wodny wyznaczony pławami nieświecącymi (z wyjątkiem trzech pław na Zalewie Kamieńskim „K-1”, „K-2”, „K-3”) wzdłuż głównego nurtu Dziwny (8.75-8.78). Oznakowanie pływające jest na zimę zdejmowane bez zastępstwa.

Niebezpiecznym miejscem wymagającym szczególnej uwagi jest zakręt Wrzosowski (między Dziwnowem a Kamieniem Pomorskim) z uwagi na kręty przebieg i częste zmiany wąskiego koryta nurtu Dziwny. Na odcinku tym należy nawigować środkiem toru wyznaczonego pławami.

Najmniejsze głębokości ok. 1,5 m są na zakręcie przy południowym cyplu Wyspy Chrząszczewskiej. Na odcinku od pławy świetlnej „K-3” do Wolina należy nawigować od pławy do pławy. Korzystanie z podejścia wymaga dobrej znajomości miejscowych warunków nawigacyjno-hydrograficznych.

8.84

Port może przyjmować statki o parametrach: max. długość – 90 m, maks. szerokość – 10 m. Aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Bosman Portu.

Wzdłuż zachodniego brzegu Dziwny są nabrzeża o następujących długościach całkowitych i głębokościach:

- a) Nabrzeże Postojowe: 55,4 m, 1,0-3,5 m;
- b) Nabrzeże Północno-Zachodnie: 191 m, 1,04,2 m;
- c) Nabrzeże Przejściowe: 25 m, ok. 1,5 m;
- d) Nabrzeże Niskie: 24,2 m, ok. 1,0m;
- e) Basen Jachtowy:
 - nabrzeża wewnętrzne: 139,5 m, ok.3,5 m;
 - pirs i nabrzeże zewnętrzne: 78,5 m, ok. 5,5 m;
- f) Nabrzeże Rybackie N: 62 m, ok. 1,5 m;
- g) Nabrzeże Rybackie: 106 m, 1,5-2,0 m;
- h) Nabrzeże Przeładunkowe (UMS): 62 m, 1,5 – 2,5 m.

Wzdłuż nabrzeży są zlokalizowane magazyny, chłodnie, wytwórnia lodu i elewator zbożowy.

W okresie corocznego Festiwalu Wikingów (zazwyczaj na początku sierpnia) na akwenie portowym odbywają się wyścigi i inscenizacje bitew replik łodzi wczesnośredniowiecznych. Żegluga na akwenie może być utrudniona.

8.85

Bosmanat Portu jest czynny w dni robocze w godz. 07.15-15.10. Możliwość wglądu do polskich „[Wiadomości Żeglarskich](#)” i Przepisów Portowych. Łączność kanał 16, 71 VHF. Tel +48 91 326 11 14.

Szczegóły p. Sp. RN.

SIEROŚLAW

8.86

Miejscowość i port na wyspie Wolin nad cieśniną Dziwną, położona 12 km na północ od Wolina na wysokości południowego cypla Wyspy Chrząszczewskiej.

Port administracyjnie podlega nadzorowi Kapitanatu Portu Dziwnów. W porcie znajdują się: nabrzeża postojowe i wyładunkowe wraz z wyciągiem dla łodzi

o łącznej długości 33,5m. Głębokości w porcie są mniejsze niż 1,0 m. Możliwość uzyskania zgody na wejście/wyjście do/z portu poprzez „automat zgłoszeniowy” tel. +48 91 322 17 99.

Zalew Kamieński

8.87

Zalew jest obszernym rozlewiskiem Dziwny. Ma powierzchnię ok. 9 km² i głębokości do 3,0 m. Od zachodu jest ograniczony wyspą Wolin, od północy – Półwyspem Międzywódkim (północno-wschodni kraniec wyspy Wolin), od wschodu – lądem stałym, a od południa Wyspą Chrząszczewską.

Po zachodniej stronie leży jezioro Koprowo o powierzchni ok. 4,7 km², połączone z Zalewem wąską cieśniną. Przewężenie między południowym cyplem Półwyspu Międzywódkiego a stałym lądem prowadzi na Jezioro Wrzosowskie o powierzchni ok. 2 km² i głębokości do 3,0 m.

Półwysp Międzywódkski, narastający z wysokiej części wyspy Wolin w kierunku wschodnim, jest niski, otoczony od południa pasem trzcin i podmokłymi łąkami, wydmy w północnej części półwyspu porośnięte są lasem.

Wyspa Chrząszczewską zamykająca Zalew od południa jest pagórkowata, a najwyższym wzniesieniem na niej jest Wyżawa (23 m). Północne brzegi są wysokie, klifowe, podmywane przez fale. Na zachodnim skraju północnego brzegu wyspy charakterystyczny jest stromy cypel. Przed północnym brzegiem wystaje 3 m z wody Królewski Głaz o obwodzie 20 m i płaskim wierzchołku.

8.88

Znaki orientacyjne to wspomniane już północne, klifowe brzegi Wyspy Chrząszczewskiej; z zachodu są widoczne w Kamieniu Pomorskim: smukła wieża Bramy Wolińskiej, wieżyczka kościoła Mariackiego, wieża i dach katedry, a także nowe domy na starówce, na tle kępy drzew, na najwyższym wzniesieniu w mieście. Nad Jeziorem Wrzosowskim w północnej jego części, nad lasami górują wieżowce w Dziwnówku.

KAMIEŃ POMORSKI – 53° 58,3' N 14° 46,0' E

8.89

Miasto i port rybacko-handlowy na wysokim, wysuniętym cyplu oblany od północy wodami lejkowatej Zatoki Karpinka z ujściem rzeki Świniec, a od zachodu bocznym nurtem Dziwny, prowadzącym w kierunku Zatoki Cichej. Połączenia wodne w sezonie letnim z Dziwnowem.

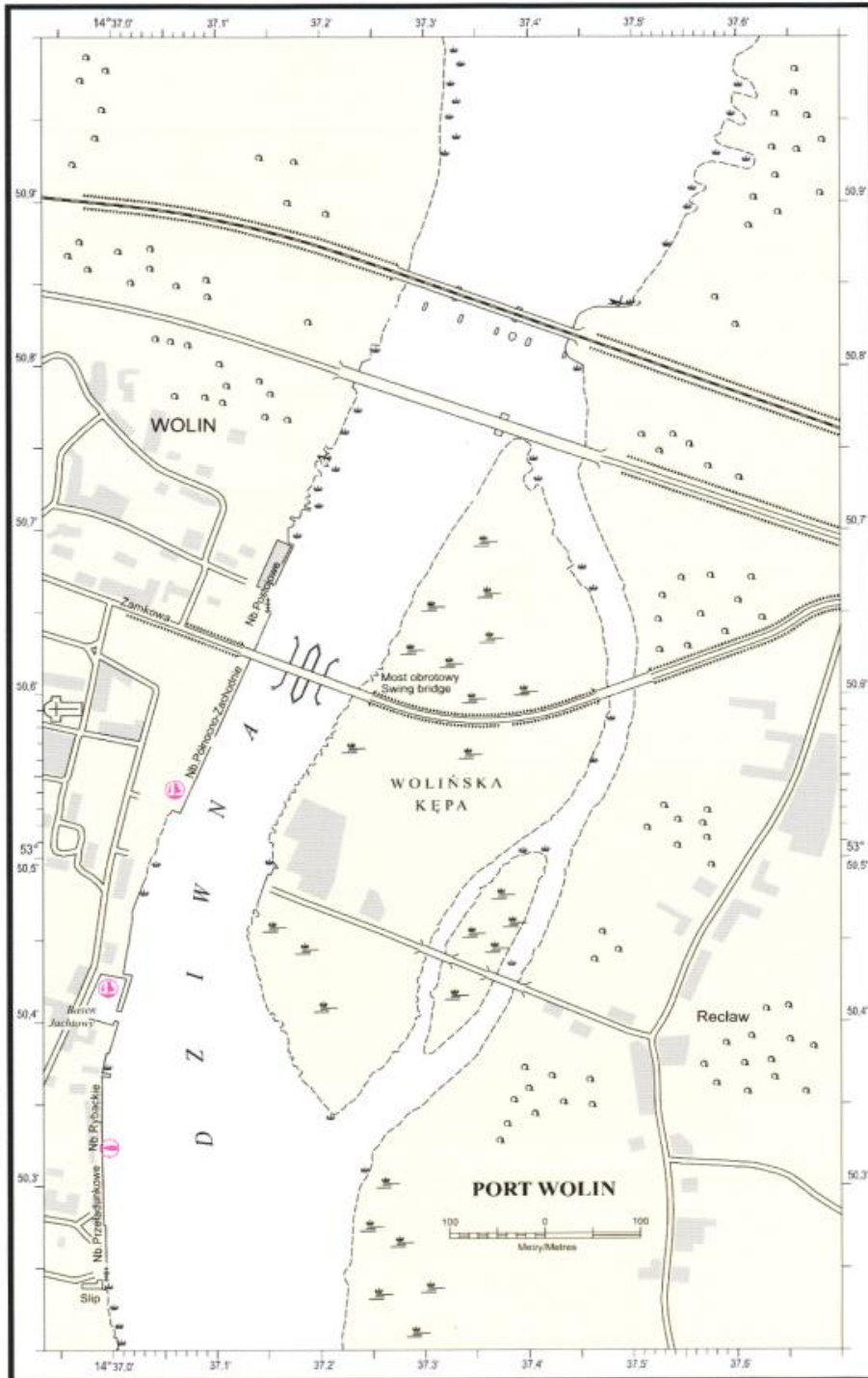
Na południe od miasta połączenie z Wyspą Chrząszczewską poprzez most drogowy (8.77).

8.90

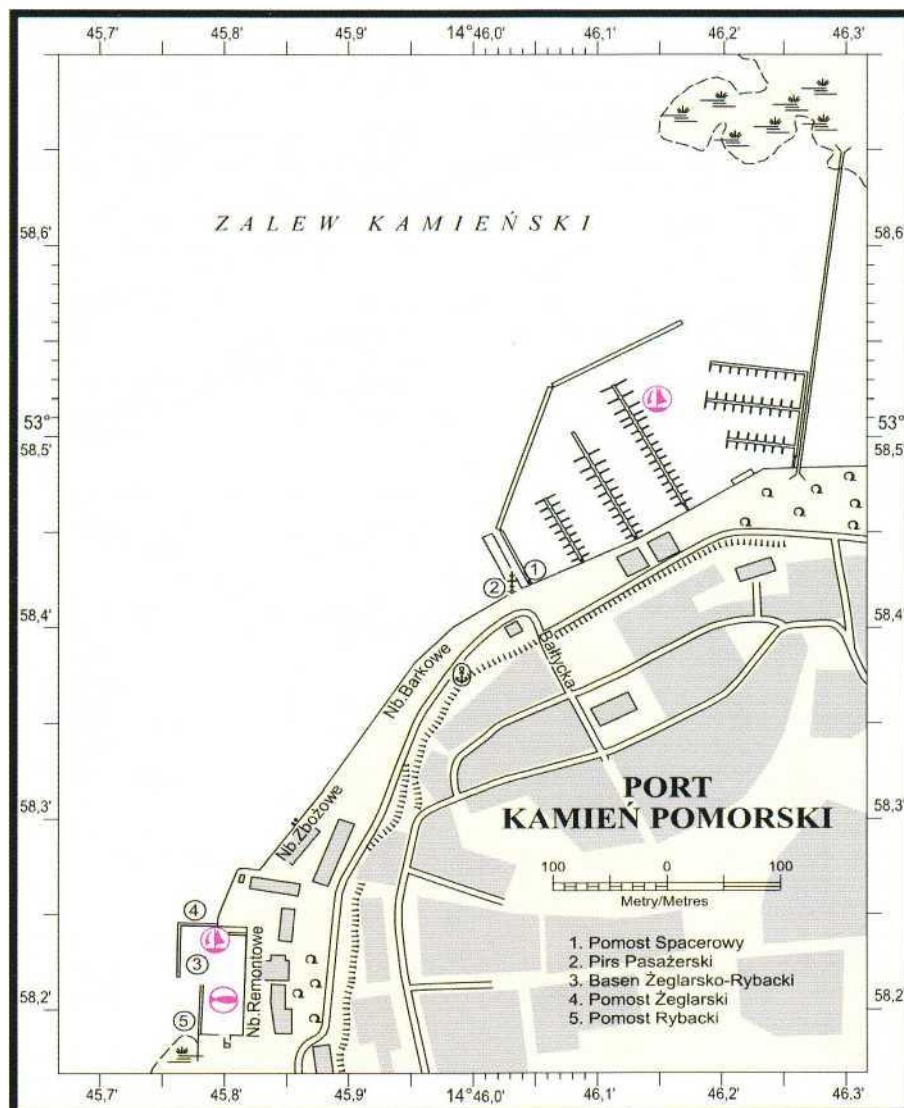
Podejścia do portu są trudne i dostępne tylko przy dobrej znajomości miejscowych warunków nawigacyjno-hydrograficznych. Z uwagi na częste zmiany nurtu Dziwny i głębokości, należy kierować się pływającym oznakowaniem nawigacyjnym.

Podejście północne prowadzi z Dziwnowa do wyjścia na Jezioro Wrzosowskie, następnie wzdłuż wschodniego brzegu Półwyspu Międzywódkiego i dalej na południe bliżej wschodniego brzegu Zalewu Kamieńskiego. Bardzo wąski tor wodny jest oznakowany pławami nieświecącymi i świetlną pławą K-1, zdejmowanymi na zimę bez zastępstwa. Najbezpieczniej jest trzymać się środka toru. Głębokości między pławą świetlną „K-2” a portem wynoszą 2,0-2,7 m.

8. ZALEW SZCZECIŃSKI



8. ZALEW SZCZECIŃSKI



8. ZALEW SZCZECIŃSKI

Podejście południowe prowadzi z Wolina, początkowo Rowem Dziwny i między wyspami Wolin a Chrząszczewską (8.75-8.78). Po minięciu stromego cypla na zachodnim skraju północnego brzegu Wyspy Chrząszczewskiej odgałęzia się na wschód od głównego nurtu Dziwny i kieruje się do pławy świetlnej „K-2”. Kamień Królewski Głaz (8.88) należy zostawić na południe od kursu.

8.91

Port może przyjmować statki o parametrach: maks. długość – 50 m, maks. szerokość – 7 m.

Aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Dziwnów.

Długości całkowite nabrzeży i głębokości przy nabrzeżach i w basenach są następujące:

- pomost pasażerski: 60 m, 2,2-3,0 m;
- Nabrzeże Barkowe: 258 m, 2,1-2,5 m;
- Nabrzeże Zbożowe (wycofane z eksploatacji): 100 m;
- Basen Żeglarski z pirsem i slipem: 214 m, 1,3-2,0 m;
- Basen Rybacki ze slipem: 108 m, 0,7-1,8 m.

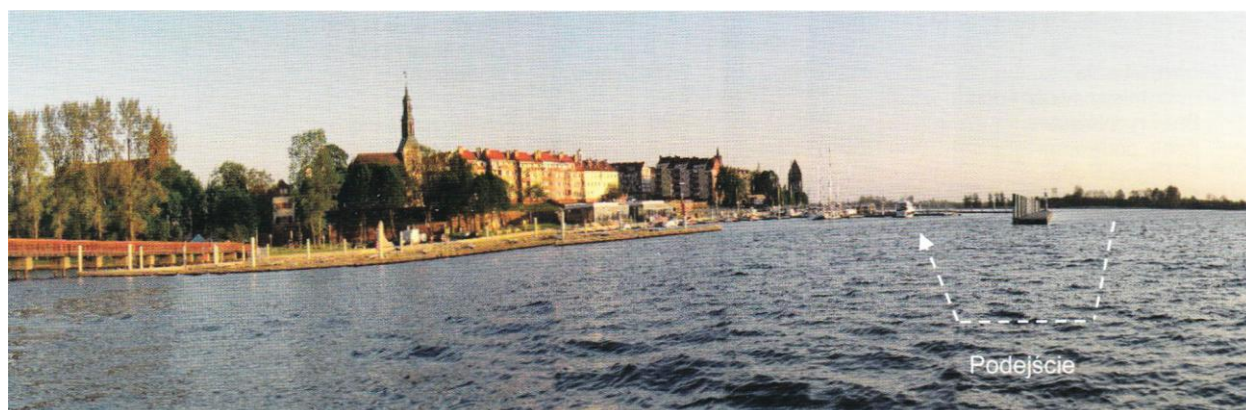
Na wschód od Pomostu Pasażerskiego znajduje się nowo wybudowany Basen Jachtowy z 240 stanowiskami cumowniczymi, sięgający do mostu prowadzącego do wsi

Żółcino. Basen zabezpieczony jest falochronami o łącznej długości ok. 273 m i wyposażony w pomosty pływające do cumowania jachtów. Wejście do basenu posiada świetlne oznakowanie nawigacyjne. Maksymalna głębokość w basenie 2,5m. Podejście do basenu od toru wodnego należy rozpocząć w odległości ok. 150 m od Pomostu Pasażerskiego zmieniając kurs na 066° i sterując dalej wzdłuż falochronu zachodniego Basenu Jachtowego aż do wejścia. Statki mogą korzystać również z toru wodnego łączącego bezpośrednio pławę „K-2” z wejściem do Basenu Jachtowego: po minięciu pławy „K-2” należy położyć się na kurs 130,5° i nawigować tym kursem aż do wejścia do Basenu Jachtowego. Tor wodny ma długość ok. 0,84 Mm, szerokość 30,0 m, głębokość 2,0 m a jego wschodnia strona jest oznakowana dwoma pławami nieświecącymi „ZK-2”, „ZK-4”.

Przy sztormowych wiatrach doładowych postój przy moło i Nabrzeżu Barkowym nie jest zalecany.

8.92

W celu uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu Kamień Pomorski statki zobowiązane są do nawiązania łączności z Kapitanatem Portu Dziwnów na kan. 10, 16, 71 UKF lub tel. +48 91 381 33 40.



Kamień Pomorski – Basen Jachtowy – podejście

INDEKS

A

Adamowa Wyspa	8.44
Ahlbeck, miejscowość	7.143
Altwar, miejscowość	8.62, 8.64
Altwar, nabieżnik	8.64
Archipelag Starej Świny	8.67, 8.69

B

Babiński (Babina) Nurt	8.27
Bałtyjska Rynna	6.05
Baranki, pas wydm	7.01
Bauda, rzeka	6.50
Białagóra, wieś	7.07
Bielica, wzniesienie	7.07
Bórzynska Mielizna	6.164
Brzeżno, kąpielisko	6.133
Brzeżno, nabieżnik	6.134
Bukowo, jezioro	7.63

C

Cetniewo, miejscowość	7.01
Chałupska Jama, głębina	6.163, 6.164
Chelminek, kotwiczowisko	8.18
Chelminek, wyspa	8.44, 8.47
Chelst, rzeka	7.18
Chrząszczewska Wyspa	8.79, 8.87
Cicha Zatoka	8.79, 8.89
Cieszynki, wzniesienie wydmowe	7.07
Czapina	8.27
Czołpino, latarnia	7.07, 7.17

D

Darłowo, latarnia	7.75
Darłowo, miejscowość i port	7.69 - 7.92
Bazy rybołówstwa	7.80
Kable podwodne	7.83
Kapitanat Portu	7.91
Most	7.82
Naprawa i regulacja urządzeń nawigacyjnych	7.86
Obrotnica	7.77
Odprawa celna	7.90
Pilotaż	7.74
Podejście	7.75
Port	7.76
Postój jachtów	7.81
Poziom morza	7.70
Prądy	7.71
Przystań Pasażerska żegluga Przybrzeżnej	7.79
Reda i kotwiczowisko	7.74
Remonty	7.87
Służba zdrowia	7.89
Służba ratownicza	7.92
Urządzenia portowe i wyposażenie	7.84
Warunki postoju	7.78
Zaopatrzenie	7.88
Zaplecze	7.85
Złodzenie	7.72
Darłówek, port	7.76 - 7.78
Dąbie Jezioro	8.27
Dębicki Kanał	8.27, 8.34
Dębina, wyspa	8.17
Dębiny Klif	7.01
Długa, mielizna	6.164
Długi Ostrów, wyspa	8.42
Domańce, zakręt	8.19
Druzno, jezioro	6.94
Duńcyca, rzeka	8.27 - 8.30
Dziwna, cieśnina	7.63, 7.64, 7.149, 8.86
Dziwnów, miejscowość i port	7.149 - 7.155
Kapitanat Portu	7.154
Podejście	7.152

Port	7.153
Poziom morza	7.150
Prądy	7.151
Służba ratownicza	7.155
Dziwnów, nabieżnik	7.152
Dziwnówek, miejscowość	7.63
Dźwirzyno, miejscowość i port	7.118 - 7.128
Bosmanat Portu	7.128
Most	7.127
Nabrzeża postojowe	7.125
Podejście	7.123
Port	7.124
Postój jachtów	7.126
Poziom morza	7.119
Prądy	7.120
Reda	7.122
Złodzenie	7.123

E

Elbląg, miasto i port	6.94 - 6.101
Głębokości	6.96
Kapitanat Portu	6.101
Podejście	6.98
Poziom morza	6.95
Port	6.99
Stacja pilotowa	6.97
Elbląg (Elblązka), rzeka	6.50, 6.82
Elbląg, stawa	6.82
Elbląska Wysoczyzna	6.26
Elbląski Kanał	6.94

F

Frombork, miasto i port	6.65 - 6.68
Bosmanat Portu	6.68
Podejście	6.66
Port	6.67
Frombork, nabieżnik	6.66

G

Gardna, miejscowość	7.07
Gardno, jezioro	7.01, 7.30
Gąsierzyno, miejscowość i przystań	8.54
Gąski, latarnia	7.67
Gdańsk, latarnia	6.97
Gdańsk Nowy Port	6.116 - 6.129
Cumownicy	6.126
Gdańsk, miasto	6.110
Holowniki	6.125
Kotwiczowiska	6.120
Kwarantanna, deratyzacja	6.129
Mosty w granicach portu	6.126
Obrotnice	6.124
Pilotaż	6.121
Podejście	6.122
Port	6.123
Poziom morza	6.117
Prąd	6.118
Przeprawy promowe	6.131
Przewody napowietrzne	6.132
Remonty	6.127
Zaopatrzenie	6.128
Gdańsk Port Północny	6.105 - 6.115
Kapitanat Portu	6.115
Kotwiczowisko	6.109
Obrotnice	6.113
Pilotaż	6.110
Podejście	6.111
Port	6.112
Poziom morza	6.106
Prąd	6.107
Wiatry	6.108
Zaopatrzenie	6.114

INDEKS

Gdańsk, stawa	6.60
Gdańska Głębia	6.04
Gdańska Głowa	6.38
Gdańska Zatoka	6.01 - 6.25
Akwen do ochrony obiektu	6.17
Akwen zabezpieczenia mienia	6.18
Akwen ochrony zabytków	6.19
Brzegi	6.01
Głębokości i grunt	6.04
Granica państwowa	6.06
Mila pomiarowa	6.20
Pilotaż	6.23
Podejście	6.07
Poligon dewiacyjny	6.21
Poziom morza	6.02
Prądy	6.03
Ratownictwo	6.24
Rybołówstwo	6.25
Strefa ruchu przybrzeżnego	6.13
Strefy zamykane	6.15
Strefy bezpieczeństwa	6.16
System meldowania	6.11
Systemy kontroli i nadzoru ruchu	6.10
Systemy rozgraniczenia ruchu	6.12
Tory kierunkowe i zalecone kursy	6.14
Złodzenie	6.05
Żegluga w zatoce	6.09
Gdynia miasto i port	6.140 - 6.161
Cumowanie	6.151
Grunt	6.145
Holowanie	6.150
Kapitanat Portu	6.152
Kotwiczowska	6.146
Kwarantanna i deratyzacja	6.158
Obrotnice	6.161
Ostrzeżenia Nawigacyjne	6.153
Pilotaż	6.147
Podejście	6.148
Pomoc medyczna	6.157
Port	6.149
Poziom morza	6.141
Prąd	6.142
Ratownictwo	6.154
Regulacja urządzeń nawigacyjnych	6.159
Remont	6.155
Usługi ogólne	6.160
Wiatry	6.143
Zaopatrzenie	6.156
Złodzenie	6.144
Gdynia, nabieżnik	6.148
Głępinka (Depka), kanał	6.174
Głębok Nurt	8.05, 8.75
Gołogóra (Wolin)	8.82
Gosań, góra	7.143
Gowienica, rzeka	8.53
Góra Barzowicka, wzniesienie	7.63, 7.67
Górki Wschodnie, osada	6.39
Górki Zachodnie, osada	6.46
Służba ratownicza	6.47
Grabowa, rzeka	7.75
Grabowski Kanał	8.27, 8.31
Grodzka (Bielawa), wyspa	8.31
Grodzka Kępa, wyspa	8.75
Grodzki Kanał	8.31
Gryfla, wyspa	8.35

H

Hel Cypel	6.02, 6.04
Hel, latarnia	6.163, 6.193
Hel, miasto i port	6.184 - 6.192
Bosmanat Portu	6.189
Kapitanat Portu	6.189
Mielizna	6.186
Podejście	6.185

Port	6.188
Służba ratownicza	6.190
Służba zdrowia	6.192
Wraki	6.187
Zaopatrzenie	6.191
Hel - Zachód	6.183
Helska Mierzeja	6.193
Heringsdorf, miejscowość	7.143

I

Ina, kotwiczowisko	8.18
Iński Nurt	8.27

J

Jamno, jezioro	7.62
Jarosławiec, latarnia	7.07, 7.67
Jasienica, kanał	8.01
Jastarnia, latarnia	6.166
Jastarnia, miasto i port	6.178 - 6.181
Bosmanat Portu	6.181
Podejście	6.179
Port	6.180
Jastrzębia Góra, wzniesienie	6.193
Jurata, dzielnica Jastarni	6.182

K

Kadyny, miejscowość	6.54
Kaliningradskij Zaliw	6.50
Kamienica Elbląska, wieś i przystań	6.76
Kamienna Góra	6.97
Kamień Pomorski, miasto i port	8.89 - 8.92
Bosmanat Portu	8.92
Podejście	8.90
Port	8.91
Kamieński Zalew	8.87
Karpinka, Zatoka	8.89
Karsibór, miejscowość	8.22
Karsibór, wyspa	8.67, 8.68
Kąty Rybackie, miejscowość i port	6.88 - 6.91
Bosmanat Portu	6.91
Podejście	6.89
Port	6.90
Kikut, latarnia	7.142, 7.143
Kleines Haff	8.01
Kołobrzeg, latarnia	7.67, 7.98
Kołobrzeg, miasto i port	7.93 - 7.117
Bazy rybołówstwa	7.105
Dalba dewiacyjna	7.111
Kapitanat Portu	7.116
Naprawa i regulacja urządzeń nawigacyjnych	7.110
Obrotnica	7.102
Pilotaż	7.99
Podejście	7.100
Port	7.101
Postój jachtów	7.106
Poziom morza	7.94
Prądy	7.95
Przeładunek drobnicy	7.104
Przystań Pasażerska Żegluga Przybrzeżnej	7.103
Reda i kotwiczowisko	7.97
Remonty	7.112
Służba zdrowia	7.114
Służba ratownicza	7.117
Tabor pływający	7.109
Urząd celny	7.115
Urządzenia portowe i wyposażenie	7.107
Zaopatrzenie	7.113
Zaplecze	7.108
Złodzenie	7.96
Kopań, jezioro	7.63
Kopicka Mielizna	8.04
Koprowo, jezioro	8.87

INDEKS

Koserow, miejscowość	7.138
Krępa, rzeka	8.01, 8.44
Krynica Morska, miejscowość i port	6.80
Bosmanat Portu	6.84
Podejście	6.82
Port	6.83
Krynica Morska, latarnia	6.54
Krynica Morska, nabieżnik	6.54
Krzyżanka, góra	7.67
Kuźnica, osada	6.177
Kuźnicka Jama, głębia	6.164

L

Leśna Wydma	7.01
Lubin, miejscowość i przystań	8.72
Lubin, nabieżnik	8.71

Ł

Łącka Góra, wydma	7.01
Łeba, miasto i port	7.12 - 7.29
Baza rybołówstwa	7.21
Kabel podwodny	7.23
Kapitanat Portu	7.28
Naprawy i remonty	7.24
Obrotnica	7.19
Odprawa celna i graniczna	7.27
Opieka zdrowotna	7.26
Podejście	7.17
Port	7.18
Postój jachtów	7.22
Poziom morza	7.13
Prądy	7.14
Reda i kotwiczowisko	7.16
Służba ratownicza	7.29
Zaopatrzenie	7.25
Złodzenie	7.15
Łeba, światło kierunkowe	7.17
Łeba, rzeka	7.18
Łebska Mierzeja	7.01
Łebsko, jezioro	7.01
Łeknica, miejscowość	8.68
Łupawa, rzeka	7.30
Łysa Wyspa	8.62, 8.64

M

Mały Krzek, nabieżnik	8.69
Mały Zalew	8.01, 8.07
Mańków, zakręt	8.17
Martwa Wisła, rzeka	6.39 - 6.42
Mosty i promy	6.42
Oznakowanie	6.41
Podejście	6.40
Mieliński Kanał	8.15, 8.17
Międywodzie, miejscowość	7.138
Międywódzki, półwysep	8.87
Międyzdroje, miejscowość	7.156
Mikoszewo, wieś	6.34
Modelska Góra, wydma	7.01, 7.07
Motława, rzeka	6.120
Mrzeżyno, miejscowość i port	7.129 - 7.136
Bosmanat Portu	7.136
Podejście	7.133
Port	7.134
Poziom morza	7.130
Prądy	7.131
Złodzenie	7.132

N

Nadbrzeże, przystań	6.75
Neuwarper See	8.01
Niechorze, latarnia	7.67
Niechorze, osada	7.137
Nogat, rzeka	6.51, 6.94

Nowa Pasłęka, osada i port	6.62 - 6.68
Podejście	6.63
Port	6.67
Nowa Karczma, miejscowość i przystań	6.77 - 6.79
Podejście	6.78
Przystań	6.79
Nowe Warpno, miejscowość i przystań	8.63 - 8.66
Bosmanat Portu	8.66
Podejście	8.64
Port	8.65
Nowe Warpno, światło	8.64
Nowowarpieńskie, jezioro	8.01, 8.62
Nowy Przekop	8.27
Nowy Świat	6.31, 6.85

O

Odra, rzeka	8.01, 8.08
Odrzana Ławica	7.142
Oksywie, dzielnica Gdyni	6.97
Oksywska Kępa	6.162
Oksywski Cypel	6.162
Orli Przesmyk	8.28
Orłowo, dzielnica Gdyni	6.138
Osiecka Mielizna	8.04
Oslonino, wieś	6.171
Oslonka, miejscowość	6.54
Ostrów Grabowski (Widzka Kępa), wyspa	8.27

P

Parnica, rzeka	8.32
Parseła, rzeka	7.112
Pasłęka, rzeka	6.50, 6.62
Piana (Peene Strom)	8.01, 8.02
Piasek Dziewiczy, mielizna	6.164
Piaski, nabieżnik	6.78
Piastowski Kanał	8.15, 8.17
Piławski Cieśnina	6.26
Płocińska Mielizna	8.04
Płonia, osada	6.40
Płutnica, rzeka	6.159
Police port	8.41 - 8.43
Podejście	8.42
Port morski	8.43
Pomorska Mielizna	8.04
Pomorska Zatoka	7.138 - 7.148
Brzegi	7.138
Głębokości i grunt	7.142
Granica państwowa	7.148
Poziom morza	7.139
Prąd	7.140
Przeszkody nawigacyjne	7.144
System meldowania	7.147
Złodzenie	7.141
Znaki orientacyjne	7.143
Żegluga w zatoce	7.146
Pregoła, rzeka	6.50
Przecznica, ramię Starej Świny	8.67
Przebrno, mielizna	6.52
Przegalina, miejscowość	6.36
Słuz	6.36
Przekop Mieleński	8.15, 8.27
Przekop Wisły	6.32 - 6.33
Podejście	6.33
Przemysławski Kanał	8.27
Ptasi Raj, jezioro	6.48
Puck miasto i port	6.173 - 6.176
Bosmanat Portu	6.176
Podejście	6.174
Port	6.175
Puck Reda, nabieżnik	6.167
Pucka Kępa	6.162
Pucka Zatoka	6.162 - 6.169
Brzegi	6.162

INDEKS

Głębokości	6.163	Port	8.28
Mielizny	6.164	Próby maszyn i obracanie śrubami	8.35
Przeszkody nawigacyjne	6.167	Remonty.....	8.38
Rybołówstwo	6.168	Służba zdrowia i deratyzacja	8.39
Złodzenie	6.165	Zalecenia i ograniczenia	8.30
Znaki orientacyjne	6.166	Zaopatrzenie	8.37
R		Szczeciński Zalew	8.01 - 8.13
Raduń, kotwiczowisko	8.18	Batymetria dna	8.04
Reda, rzeka	6.162	Brzegi	8.03
Redłowski Cypel	6.103, 6.104	Falowanie	8.09
Rega, rzeka	7.133	Granica państwowa	8.13
Regalica, rzeka	8.27	Połączenia z Zatoką Pomorską	8.02
Repziner Haken, mielizna	8.04	Położenie, obszar, granice	8.01
Resko, jezioro	7.119, 7.121	Poziom morza	8.08
Rewa, światło sektorowe	6.170	Prądy	8.10
Rewa, wieś	6.170	Rybołówstwo	8.12
Rewski Cypel	6.167	Temperatura wody	8.06
Rowokół, wzniesienie	7.01, 7.07	Zasolenie wody	8.07
Rowska Ławica	7.05	Złodzenie	8.11
Rowski Klif	7.01	Szkarpawa, rzeka	6.50, 6.51
Rowy, miejscowość i port	7.30 - 7.38	Sztutowo, wieś	6.93
Bosmanat Portu	7.38	Służba ratownicza	6.93
Podejście	7.35	Ś	
Port	7.37	Śniecka Kępa	8.78
Postój jachtów	7.36	Świbno, port	6.34
Poziom morza	7.31	Służba ratownicza	6.35
Prądy	7.32	Święta Kępa, przylądek	7.138
Reda	7.34	Świna, rzeka	8.02
Złodzenie	7.33	Świnoujście, latarnia	7.143
Rowy, nabieżnik	7.35	Świnoujście, miasto i port	7.158 - 7.176
Rozewie, latarnia	6.166, 6.197	Holowniki i cumownicy	7.168
Rozewie, przylądek	6.214	Kable podwodne	7.174
Roztoka Odrzańska	8.06, 8.44	Kapitanat Portu	7.176
Rów, półwysep	8.78, 8.82	Kompensacja i określanie dewiacji	7.173
Rybitwia Mielizna	6.164	Kotwiczowiska	7.163
Rzucewo, wieś	6.172	Obrotnice	7.168
S		Pilotaż	7.164
Sambijski, półwysep	6.01, 6.07	Podejście	7.165
Sarbinowski Klif	7.63	Port	7.166
Sarbsko, jezioro	7.01	Poziom morza	7.159
Sierosław, miejscowość i przystań	8.86	Prądy	7.160
Skoszewo, miejscowość	8.78	Promy	7.169
Skoszeńska Zatoka	8.78	Punkt obserwacyjny i maszt sygnalizacyjny	7.175
Ślawiński Park Narodowy	7.29	Reda	7.162
Ślupia, rzeka	7.39	Remonty	7.171
Ślupska Ławica	7.05	Usługi portowe	7.172
Sobieszewo, miejscowość	6.43	Zaopatrzenie	7.170
Sopot, moło spacerowe	6.136	Złodzenie	7.161
Sopot, miejscowość i lotnisko	6.135	Świnoujście – Szczecin, tor wodny	8.14 - 8.25
Sowia Góra	7.67	Gazociąg podwodny	8.21
Stara Pasłęka, osada	6.62	Kable podwodne	8.20
Stara Świna, rzeka	8.68	Kotwiczowiska	8.18
Stepnica, miejscowość i port	8.48 - 8.52	Mijanka	8.19
Bosmanat Portu	8.52	Oznakowanie pływające	8.16
Obrotnica	8.50	Oznakowanie stałe	8.17
Podejście	8.49	Pilotaż	8.25
Port	8.51	Promy	8.22
Stepnica Port, nabieżnik	8.49	System meldowania	8.23
Stepnicka Zatoka	8.44	Szerokości i głębokości	8.15
Stilo, latarnia	7.17	Zasady ruchu	8.24
Streckelsberg, wzniesienie	7.138, 7.143	T	
Suchacz, miejscowość	6.75	Taran, przylądek	6.01, 6.04
Swarzeńska Kępa	6.162	Tolkicka Mielizna	6.52
Szczecin, miasto i port	8.26 - 8.40	Tolkicko, miejscowość i port	6.69 - 6.72
Bazy przeładunkowe	8.29	Bosmanat Portu	6.72
Holowniki i cumownicy	8.36	Podejście	6.70
Kable podwodne	8.33	Port	6.71
Kapitanat Portu	8.40	Służba ratownicza	6.71
Kotwiczowiska	8.32	Tolkicko, nabieżnik	6.70
Obrotnice	8.34	Trzcinka, wyspa	8.44
Odgałęzienia Odry i kanały w obrębie portu	8.27	Trzebieńskie Tonie	8.54
Pilotaż	8.31		

INDEKS

Trzebież, miejscowość i port.....	8.55 - 8.61
Kapitanat Portu	8.60
Podejście południowe.....	8.58
Podejście północne	8.57
Port	8.59
Poziom morza	8.56
Służba ratownicza	8.61
Trzebież N, nabieżnik	8.57
Trzebież S, nabieżnik	8.58

U

Ustka, latarnia	7.45
Ustka, miasto i port.....	7.39 - 7.62
Bazy rybołówstwa.....	7.50
Dalba dewiacyjna	7.55
Kapitanat i Bosmanat Portu	7.61
Naprawa i regulacja urządzeń nawigacyjnych	7.54
Obrotnica	7.47
Odprawa celna	7.60
Pilotaż	7.44
Podejście	7.45
Port	7.46
Postój jachtów	7.51
Poziom morza	7.40
Prądy.....	7.41
Przystań Pasażerska Żegluga Przybrzeżnej	7.49
Reda i kotwiczowisko	7.43
Remonty.....	7.53
Służba zdrowia.....	7.59
Służba ratownicza	7.62
Stocznia	7.52
Urządzenia portowe i wyposażenie	7.56
Zaplecze	7.57
Zaopatrzenie	7.58
Złodzenie	7.42
Ustecki Klif	7.01
Uznam (Usedom), wyspa	7.139, 7.149, 7.164, 8.01

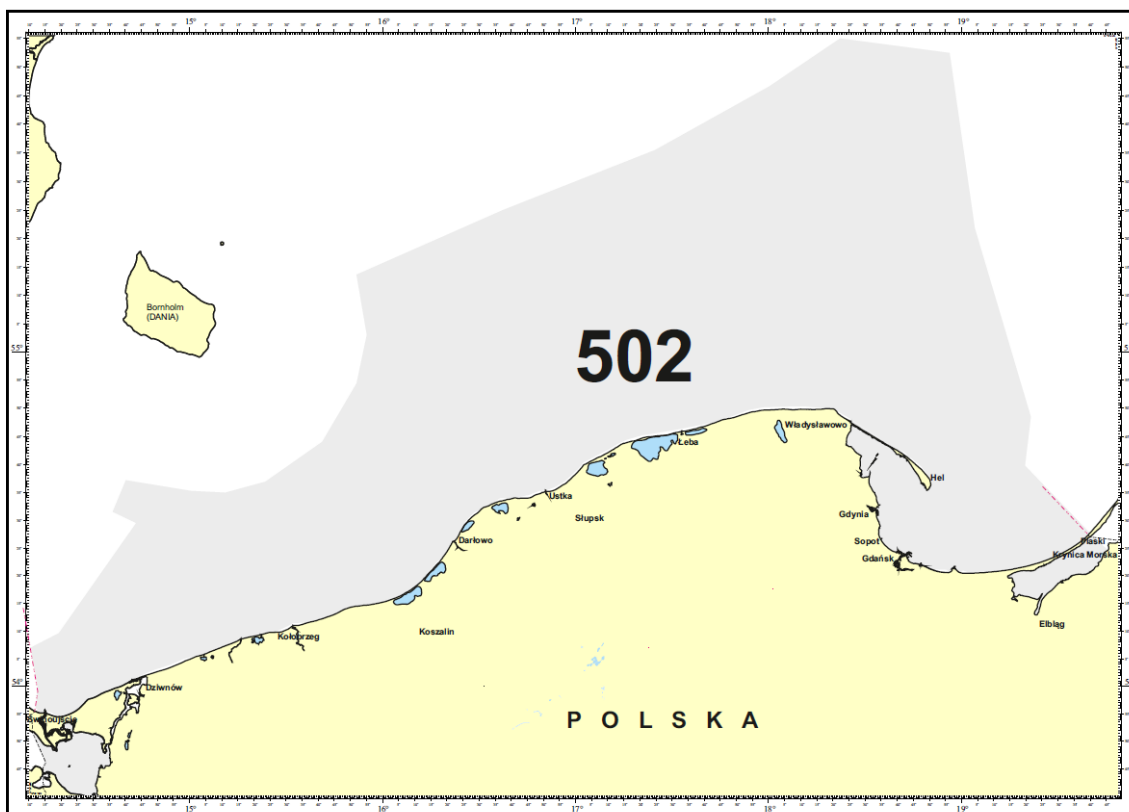
W

Wapnica, miejscowość	8.73
Warszów, dzielnica Świnoujścia	7.169
Wąski Nurt	8.27
Westerplatte, nabieżnik	6.134
Wicko, jezioro.....	7.01
Wicko Małe, jezioro	8.01, 8.70
Wicko Wielkie, jezioro	8.68, 8.69
Wielki Karw, wyspa	8.01
Wielki Zalew	8.01, 8.14, 8.15
Wieprza, rzeka	7.71
Wisła Królewiecka, rzeka.....	6.50, 6.92

Wisła Śmiała	6.48 - 6.49
Podejście.....	6.49
Wiśłana Mierzeja	6.26
Wiśłany Zalew	6.50 - 6.61
Kotwiczowiska.....	6.61
Uprawianie żegluga	6.57
Głębokości i grunt	6.52
Główny tor wodny	6.50
Granica państwowa	6.56
Pilotaż	6.59
Poziom morza	6.51
Złodzenie.....	6.53
Znaki orientacyjne	6.54
Władysławowo miasto i port	6.195 - 6.213
Bazy rybołówstwa.....	6.205
Bosmanat Portu.....	6.212
Kapitanat Portu.....	6.212
Kotwiczowisko.....	6.200
Odprawa celna i graniczna	6.211
Ostrzeżenia	6.203
Pilotaż	6.201
Podejście.....	6.202
Port	6.204
Postój jachtów	6.206
Remont	6.207
Służba ratownicza	6.213
Służba zdrowia	6.210
Zaopatrzenie	6.209
Złodzenie.....	6.196
Władysławowo, nabieżnik.....	6.202
Wolin, miasto i port	8.80 - 8.85
Bosmanat Portu.....	8.85
Podejście południowe	8.82
Podejście północne	8.83
Port	8.84
Poziom morza	8.81
Wolin, wyspa.....	7.138
Wolińska, mielizna.....	8.04
Wrzosowski, zakręt	8.83
Wrzosowskie, jezioro.....	8.74, 8.88
Wyskok Krzecki, mielizna	8.05
Wyskok Warpeński, mielizna	8.05, 8.62
Wysoka Kępa, brzeg	7.67

Z

Zalesie, przystań	8.70 - 8.71
Podejście.....	8.71
Zinnowitz, miejscowość	7.143



BIURO HYDROGRAFICZNE MARYNARKI WOJENNEJ

**81-301 GDYNIA 1
ul. Jana z Kolna 8 B**

tel. +48 261 26 62 08 (H24), +48 723 651 713 (H24)
fax. +48 261 26 62 03 (H24)
E-mail: bhmw.msi@ron.mil.pl

