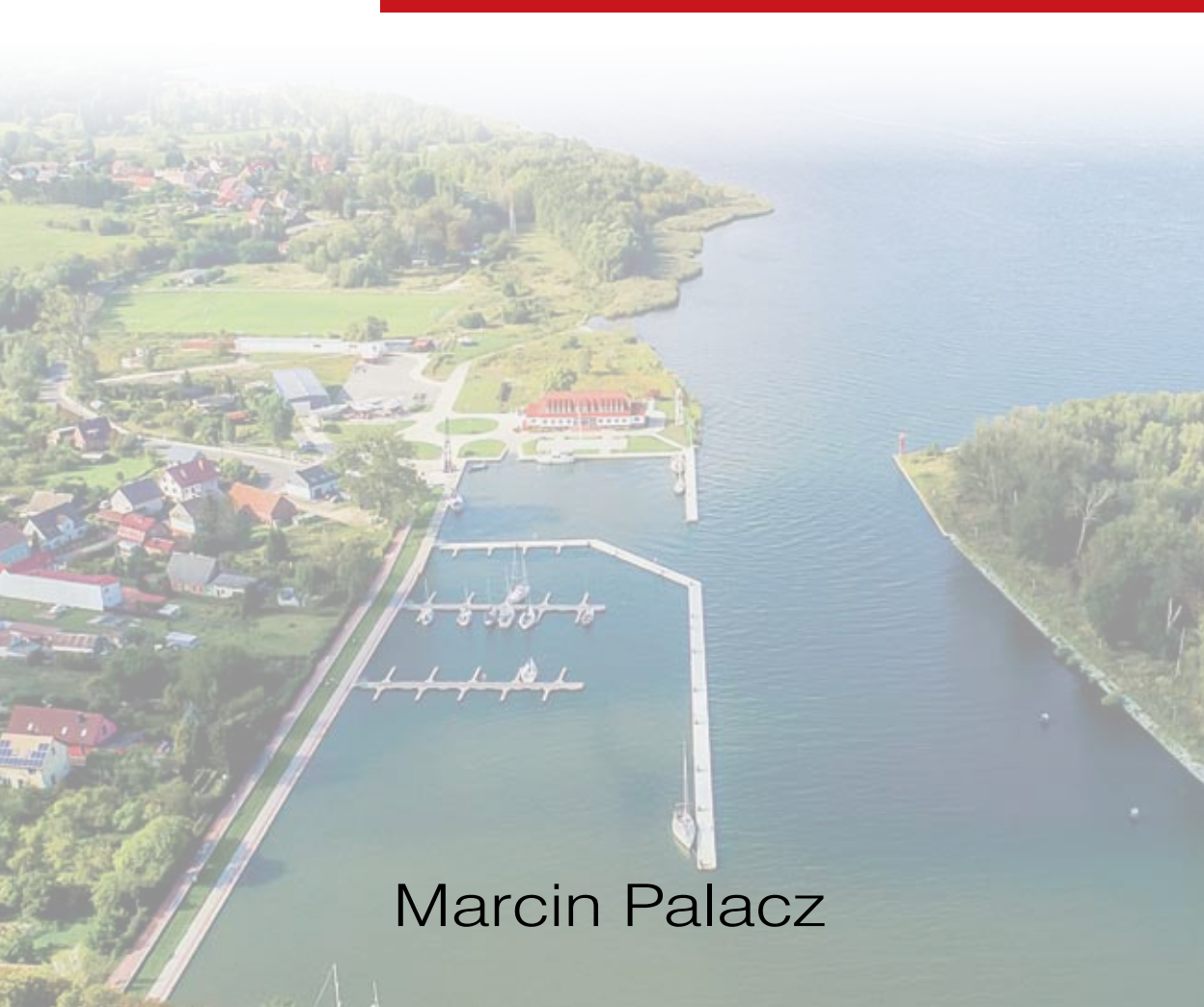


# Polskie wybrzeże Bałtyku

i niemiecka część  
Zalewu Szczecińskiego

PRZEWODNIK ŻEGLARSKI



Marcin Palacz

Marcin Palacz: *Polskie wybrzeże Bałtyku i niemiecka część Zalewu Szczecińskiego. Przewodnik żeglarski*

Copyright © Marcin Palacz

Copyright © for this edition: Wydawnictwo Nautica, 2022

Wydanie III uaktualnione i rozszerzone

Redakcja: *MODESTIA* Rafał Sarna

Korekta: *MODESTIA* Katarzyna Sarna

Opracowanie graficzne planów: Joanna Reniger

Projekt graficzny serii, projekt i makieta oraz opracowanie graficzne: Marzena Piłko

Projekt okładki: Marzena Piłko

Publikacja niniejsza wykorzystuje materiały Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej z zasobu danych hydrograficznych i kartograficznych, które – jako przedmiot prawa autorskiego – podlegają ochronie na podstawie przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tekst jednolity: Dz.U. z 2017 r. poz. 880 ze zm.).

Prezentowane mapy, plany portów morskich i przystani – opracowane przez Autora dla celów tej publikacji – mają charakter jedynie poglądowy i nie mogą służyć do prowadzenia nawigacji.

Prowadzenie nawigacji wymaga bezwzględnie posługiwania się urzędowymi, bieżąco aktualizowanymi mapamiorskimi i publikacjami nautycznymi BHMW przeznaczonymi do tego celu.

W opracowaniu wykorzystano mapy Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH, Federal Maritime and Hydrographic Agency of Germany). Numer licencji 0800Z11-1117/083.

Przy opracowywaniu zamieszczonych w przewodniku informacji nawigacyjnych uwzględniono korekty opublikowane przez BHMW i BSH do dnia 31 marca 2022 r.

Autor i wydawnictwo dążyli wszelkimi staraniami, aby podane w książce informacje były prawdziwe i kompletne. Nie ponoszą jednak odpowiedzialności za szkody spowodowane przez błędy i braki.

ISBN 978-83-66846-26-5

ISBN ebook 978-83-66846-27-2

Druk Skleniarz

Warszawa 2022



**nautica**

Wydawnictwo Nautica

e-mail: [wydawnictwonautica@wydawnictwonautica.pl](mailto:wydawnictwonautica@wydawnictwonautica.pl)

[wydawnictwonautica.pl](http://wydawnictwonautica.pl)

# Spis treści

<b>Podziękowania .....</b>	<b>7</b>	Łunowo – OSiR .....	72
<b>Od autora .....</b>	<b>8</b>	Karsibór – Rybaczówka .....	74
<b>■ Informacje ogólne .....</b>	<b>11</b>	Karsibór – OSiR.....	76
Polskie wody morskie.....	11	Karsibór – Marina.....	76
Mapy .....	13	Cieśnina Dziwna i Zalew Kamieński .....	77
Łączność .....	15	Wolin .....	80
Zgłoszenia wejścia i wyjścia.....	17	Kamień Pomorski .....	83
Prognozy pogody .....	19	Międzywodzie .....	85
„Wiadomości Żeglarskie” .....	20	<b>■ Szczecin, Odra i jezioro Dąbie.....</b>	<b>87</b>
Ostrzeżenia nawigacyjne .....	21	Wstęp.....	89
Strefy zamykane .....	21	Szlak z Zalewu do Szczecina .....	90
Morskie służby ratownicze .....	24	Przystanie nad Odrą .....	91
Morska Służba Asysty Telemedycznej – TMAS ...	26	Szczecin – Wyspa Grodzka	
Urzędy morskie a opłaty w portach.....	26	(North East Marina).....	91
<b>■ Zalew Szczeciński.....</b>	<b>27</b>	Szczecin – bulwar Gdyński	
Informacje ogólne .....	30	i bulwar Piastowski.....	93
Przystanie Małego Zalewu .....	32	Szczecin – Marina Gocław .....	94
Nowe Warpno .....	32	Szczecin – Skolwin .....	95
Altwarp .....	34	Police .....	96
Kamminke.....	36	Przystanie nad jeziorem Dąbie .....	98
Ueckermünde .....	38	Szczecin – Marina Pogoń .....	98
Ueckermünde – ZERUM .....	39	Szczecin – Marina Club .....	99
Ueckermünde – Lagunenstadt .....	41	Szczecin – AZS .....	100
Ueckermünde – Yachtclub .....	42	Szczecin – LOK .....	101
Ueckermünde – SSC Vorpommern .....	43	Szczecin – Centrum Żeglarskie .....	102
Ueckermünde – Köhnscher Kanal .....	43	Szczecin – Camping Marina PTTK .....	104
Ueckermünde – przystań miejska .....	44	Szczecin – Marina Dąbie .....	105
Ueckermünde – stocznie za mostem .....	45	Szczecin – Zakątki Wodne .....	107
Ueckermünde – miasto .....	45	Lubczyna .....	109
Mönkebude .....	47	Szczecin – miasto .....	111
Usedom .....	50	Szczecin – sklepy i usługi .....	113
Karnin.....	53	<b>■ Porty otwartego morza .....</b>	<b>115</b>
Kamp .....	56	Świnoujście .....	116
Przystanie Wielkiego Zalewu		Świnoujście – Basen Północny .....	116
i Roztoki Odrzańskiej .....	57	Świnoujście – Cztery Wiatry.....	118
Trzebież .....	57	Miasto.....	119
Kopice .....	61	Dziwnów.....	121
Gąsierzyno .....	61	Mrzeżyno .....	125
Stepnica – port .....	62	Dźwirzyno .....	127
Stepnica – Kanał Młyński .....	65	Kołobrzeg .....	128
Jezioro Wicko i archipeląg Starej Świny .....	66	Darłowo.....	132
Lubin .....	67	Ustka .....	135
Wapnica.....	68	Rowy .....	138
Zalesie .....	70	Łeba .....	141
Łunowo – ZSM.....	71	Władysławowo .....	144

## **Zatoka Gdańska ..... 147**

Wstęp .....	149
Porty od Helu do Sopotu .....	150
Hel .....	150
Jastarnia .....	154
Kuźnica .....	156
Puck .....	158
Gdynia .....	163
Gdynia – Basen Zaruskiego .....	163
Gdynia – Yacht Park Marina .....	166
Miasto .....	166
Sopot .....	167
Gdańsk .....	170
Wejście do Nowego Portu i na Motławę .....	171
Gdańsk – Marina (Szafarnia) .....	174
Gdańsk – Sienna Grobla (Na Stępcę) .....	176
Gdańsk – Przystań Cesarska .....	176
Gdańsk – PKM .....	178
Gdańsk – 77 Racing .....	179
Gdańsk – POLSail .....	179
Górki Zachodnie i Martwa Wisła – informacje ogólne .....	180
Górki Zachodnie – NCŻ .....	182
Górki Zachodnie – AZS – hotel Gallion .....	182
Górki Zachodnie – AKM .....	183
Górki Zachodnie – JK im. Conrada .....	184
Górki Zachodnie – Marina Przełom .....	185
Górki Zachodnie – JK Stoczni Gdańskiej .....	185
Górki Zachodnie – JKM „Neptun” .....	185
Gdańsk – Tamka .....	186
Gdańsk – Sobieszewo .....	188
Gdańsk – Wiślinka .....	189
Gdańsk – Sol Marina .....	190
Gdańsk – miasto .....	191
Gdańsk – sklepy i usługi .....	194

## **Między Gdańskiem a Zalewem Wiślanym ..... 195**

Informacje ogólne .....	197
Szlak .....	197
Martwa Wisła (część wschodnia) .....	197
Wisła (Przekop Wisły) .....	199
Szkarpawa .....	201
Wisła Królewiecka .....	202
Przystanie .....	202

Trzcіńsko .....	202
Błotnik .....	203
Świbno .....	204
Drewnica .....	204
Żuławki – Szwedowo .....	205
Chorażówka .....	206
Rybina .....	206
Osonka – Cicha Przystań .....	208
Osonka – Marina Gold .....	209
Sztutowo .....	209

## **Zalew Wiślany ..... 211**

Informacje ogólne .....	213
Wstęp .....	213
Mapy .....	213
Kanał Zalew–Zatoka .....	213
Akweny zamknięte .....	213
Głębokości i oznakowanie .....	215
Sieci rybackie .....	216
Poziom wody .....	217
Granica państwowa .....	217
Pętla Żuławska .....	218
Przystanie Zalewu .....	219
Kąty Rybackie .....	219
Suchacz .....	220
Nadbrzeże .....	222
Krynica Morska – port pasażerski .....	223
Krynica Morska – port rybacki .....	225
Tolkmicko .....	226
Frombork .....	229
Piaski (Nowa Karczma) .....	232
Nowa i Stara Pastęka .....	233
Elbląg .....	236
Szlak z Zalewu do Elbląga .....	237
Nowakowo .....	238
Elbląg – Jachtklub Elbląg .....	239
Elbląg – ZHP „Bryza” .....	241
Elbląg – Stare Miasto .....	241
Miasto .....	242

## **Dodatki ..... 245**

Skala siły wiatru i stanu morza .....	245
Bibliografia .....	246
Indeks .....	248
Wykaz zdjęć .....	252

# Podziękowania

Nowe wydanie książki nie mogłoby powstać bez zaangażowania i pomocy wielu osób. Wszystkim składam serdeczne podziękowania. Szczególnie dziękuję:

- Andrzejowi Remiszewskiemu i Andrzejowi Różyckiemu za przeczytanie wczesnej wersji tekstu oraz wiele cennych uwag i poprawek;
- Marcinowi Ziębie za pomoc w pozyskaniu i opracowaniu informacji o pozycjach sieci na wodach Zalewu Szczecińskiego oraz jeziora Dąbie, a dyrekcji Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego za zgodę na wykorzystanie tych danych;
- Tomaszowi Makowskiemu za podzielenie się ze mną doświadczeniami z przekraczania granicy z Rosją na Zalewie Wiślanym i za dane kontaktowe do służb rosyjskich;
- Janowi Kłosowskiemu za informacje i plany dotyczące przebudowy przystani w Błotniku.

Właścicielom, operatorom oraz pracownikom przystani jestem wdzięczny za cierpliwe odpowiadanie na moje liczne i często dociekliwe pytania.

Zespołowi fachowców z Wydawnictwa Nautica dziękuję za jak zwykle staranne i profesjonalne opracowanie tekstu oraz ilustracji.

Marcin Palacz

# Od autora

Szanowny Czytelniku, oddaję w Twoje ręce nowe, rozszerzone wydanie przewodnika, który od czterech lat służy żeglarzom pływającym po wodach polskiego Bałtyku. Nowa książka nie jest prostym uaktualnieniem jej pierwszej wersji. Oprócz wprowadzenia licznych i często gruntownych zmian w prezentacji polskich akwenów oraz miejscowości (co streszczam niżej) teraz opisałem również niemiecką część Zalewu Szczecińskiego z przystaniami w Altwarp, Kamminke, Ueckermünde, Mönkebude, Usedom, Karnin i Kamp.

Tak jak poprzednio książka jest uzupełnieniem urzędowych publikacji nawigacyjnych. Wykorzystuję w niej dane Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej – instytucji, która z urzędu jest odpowiedzialna za opracowanie i publikację polskich pomocy nautycznych. Dla wód niemieckich głównym źródłem danych hydrograficznych jest niemieckie biuro hydrograficzne BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie). Przy opracowaniu tekstu przewodnika wykorzystałem mapy, *Locję Bałtyku*, *Spis radiostacji nautycznych* oraz *Spis światel i sygnałów nawigacyjnych*, a także publikowane co tydzień „Wiadomości Żeglarskie”. Zapoznałem się również z wieloma innymi opracowaniami stworzonymi przez różne osoby i organizacje, których lista przedstawiona została w „Bibliografii”. Prezentowane są plany portów oraz zdjęcia, zrobione zarówno z lotu ptaka, jak i z lądu. Opisałem szlaki żeglarskie, warunki postoju w przystaniach, dostępną infrastrukturę i podejścia. Podaję kanały VHF, numery telefonów, a także adresy internetowe umożliwiające kontakt z obsługą przystani, portowymi służbami oraz okolicznymi firmami świadczącymi usługi dla żeglarzy. Ważną i dość rozbudowaną częścią książki są informacje turystyczne dotyczące okolic przystani.

Prezentację przystani zaczynam od Nowego Warpna tuż przy granicy niemieckiej. Następnie kierujemy się przez niemiecką część Zalewu Szczecińskiego (Mały Zalew) na zachód aż do Kamp w wejściu w cieśninę Peenestrom. W kolejnym rozdziale wracamy na wody polskie, czyli na Wielki Zalew, w archipeląg Starej Świny, cieśninę Dziwną i wreszcie płyniemy do Szczecina. W dalszej części, poprzez wszystkie porty otwartego morza – poczynając od Świnoujścia ze Świną po Władystawowo – docieramy na Zatokę Gdańską. Po szczegółowym omówieniu znajdujących się tam portów i przystani kierujemy się rzekami na Zalew Wiślany, przez który dopływamy aż do Nowej i Starej Pastęki, kilometr od granicy rosyjskiej. Na koniec odwiedzamy Elbląg.

Opisy akwenów i przystani są poprzedzone częścią zawierającą informacje ogólne, w której zostały omówione mapy przydatne na polskim wybrzeżu Bałtyku, procedury łączności, obowiązki oraz obyczaje związane ze zgłoszeniami wejścia do portów i wyjścia z nich, prognozy pogody, ostrzeżenia nawigacyjne, „Wiadomości Żeglarskie”, służby ratownicze i medyczne.

## Co nowego

W czasie poprzednich żeglarskich sezonów, od 2018 do 2021 r., byłem prawdopodobnie najbardziej pilnym czytelnikiem i użytkownikiem pierwszego wydania książki. Korzystałem z niej w krótszych i dłuższych rejsach, jednocześnie sprawdzając i aktualizując podane informacje. Na polskim wybrzeżu nieustająco pojawia się wiele nowości, więc już po dwóch latach od debiutu przewodnika, w maju 2020 r., opublikowaliśmy jego 30-stronicowy suplement (udostępniony do pobrania w postaci pliku PDF). Teraz, po

kolejnych dwóch sezonach żeglarskich, nadszedł czas na zebranie wszystkich informacji zgromadzonych przez cztery lata. W nowym wydaniu m.in.:

- opisałem niemiecką część Zalewu Szczecińskiego;
- na planach polskiej części Zalewu Szczecińskiego pojawiły się dwie nowe wyspy (efekt uboczny wielkiej inwestycji – pogłębienia toru Świnoujście–Szczecin do 12,5 m) oraz zaznaczone zostały pozycje stacjonarnych sieci (również na okolicznych akwenach, dzięki informacjom pozyskanym od Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego);
- nie mogło zabraknąć prezentacji najszerzej komentowanej żeglarskiej inwestycji ostatnich lat – nowej maryny w Trzebieży;
- archipelag Starej Świny opisałem dokładnie, a pretekstem do pochylenia się nad tym wyjątkowo urokliwym akwenem były dwie nowe przystanie (w Łunowie i w Karsiborze);
- pojawiły się też dwie nowe przystanie szczecińskie (LOK po zasadniczej rozbudowie oraz Marina Dąbie);
- przechodząc do wschodniej części wybrzeża, zamieściłem opis wejścia do Kuźnicy przez Kuźnicką Jamę, nigdzie wcześniej, o ile wiem, niepublikowany (jeśli nie liczyć mojej strony internetowej);
- informuję, że w Gdyni nareszcie jest alternatywa dla cumowania w Basenie Żeglarskim – powstała Yacht Park Marina zlokalizowana w Basenie Prezydenta;
- w części poświęconej gdańskiemu Nowemu Portowi tym razem nie zabrakło opisu trzech przystani zlokalizowanych wokół Twierdzy Wisłoujście (w tym dwóch powstałych ostatnio), swoje miejsce znalazła też nowa Przystań Cesarska, położona blisko centrum miasta;
- żeglugę Martwą Wisłą staram się ułatwić, przedstawiając nowe, dokładne plany rzeki oraz opisując cztery nowe przystanie (po jednej w Sobieszewie i Trzcianku, dwie w Wiślince);

- prezentuję informacje o powstającym kanale żeglugowym przez Mierzę Wiślaną i związanych z tą inwestycją ograniczeniach żeglugi na Zalewie Wiślanym, a także o kolejnej nowej wyspie na polskich wodach oraz o zmianach na szlaku do Elbląga;
- przedstawiam plany kilku nieukończonych jeszcze przystani, pokazując, jak będą one wyglądały po przebudowach wciąż trwających w momencie oddania książki do druku (Puck, Jacht Klub Stoczni Gdańskiej w Górkach Zachodnich, Błotnik, Krynica Morska, Frombork);
- zauważam zmiany na polskim wybrzeżu dotyczące komunikacji radiowej – stacja nadawczo-odbiorcza Polish Rescue Radio zastąpiła Witowo Radio, z nowymi kanałami roboczymi i nowym harmonogramem komunikatów;
- informuję, że przybyło nam też – niestety – akwenów zakazanych, a ubyło 2,9 tys. km<sup>2</sup> wyłącznej strefy ekonomicznej (ten drugi fakt, gwoli prawdy, dla żeglarzy nie ma żadnego znaczenia).

W nowym wydaniu sprawdzone i zwykle poprawione zostały opisy wszystkich przystani. Spośród 115 planów zamieszczonych teraz w książce 27 jest nowych, a pozostałe zostały zaktualizowane z wykorzystaniem najnowszych danych nawigacyjnych i hydrograficznych oraz – oczywiście – moich własnych obserwacji. Wiele uwagi i czasu, zarówno w terenie, jak i przy klawiaturze komputera, poświęciłem też turystycznym opisom miejscowości – wszystkie są zweryfikowane, w miarę potrzeb poprawione i w wielu przypadkach rozszerzone.

Wierzę, że książka ta okaże się przydatna zarówno dla morskiego nowicjusza, jak i dla bałtyckiego wygi. Życzę udanych rejsów. Do zobaczenia na Bałtyku!

Marcin Palacz, s/y „Lotta”,  
Warszawa, marzec 2022 r.

# Znaki i symbole użyte na planach

## Znaki nawigacyjne systemu IALA-A



plawy boczne lewe (czerwone)  
i prawe (zielone) szlaku żeglownego

NW-4 1-PK RZUC

nazwy pław, staw



rozgałęzienie szlaku żeglownego,  
główny szlak w lewo



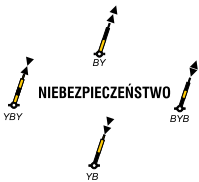
rozgałęzienie szlaku żeglownego,  
główny szlak w prawo



plawa bezpiecznej wody



plawy specjalne



plawy kardynalne

## Światła nawigacyjne



światło nawigacyjne z zaznaczonym  
kolorem światła



światło sektorowe

Fl.Y.4s F.G Iso(2)R.4s

charakterystyka światła

## Przystanie



toaleta, prysznic, kafeeteria, jedzenie,  
informacja turystyczna



stacja paliw, dźwig, żurawik masztowy,  
pompa fekalii, ślip



ślip – szyny lub pochylnia w wodzie



bosmanat urzędu morskigo, bosman  
(biuro) przystani



boje lub pale do cumowania



pomost, pomost z y-bomami



przystań opisana, przystań nieopisana,  
„zakątek wodny” (na wodach Szczecina),  
przystań rybacka

54°01,18'N 14°43,95'E

oznaczenie pozycji

## Pozostałe



plan szczegółowy, numer strony



kamienie pod wodą, kamienie widoczne  
nad powierzchnią wody



dalba, przeszkoda w wodzie



wrak widoczny nad powierzchnią wody



most, most zwodzony, prześwit w metrach



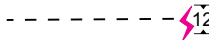
most zwodzony (na planie ogólnym)



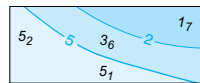
stałe sieci (żaki)



prom



linia energetyczna, prześwit w metrach



obszary wody o różnych głębokościach,  
izobaty, głębokości punktowe (w metrach),  
niepewne izobaty oznaczone linią  
przerywaną



ład, umocniony brzeg, budynki, droga,  
nieustalona linia brzegowa oznaczona  
linią przerywaną



przeszkoda podwodna, lokalne spłytenie



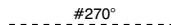
wieża, słup, wieża kościoła



skarpa, las, trzciny



zakaz wplywania



kurs wyznaczony przez nabieżnik  
lub zalecany kurs podejścia



zalecany tor, minimalna głębokość



system rozgraniczenia ruchu



granica państwa



granice administracyjne przystani, działek



granica wód śródlądowych i morskich



granica parku narodowego, rezerwatu



granica akwenu z ograniczeniami żeglugi



linia kolejowa



# Informacje ogólne

## Polskie wody morskie

Polskie wybrzeże Bałtyku ma ponad 400 km długości. Długość granicy polskiego morza terytorialnego to dokładnie 238 Mm (440 km). Morze terytorialne jest formalnie częścią terytorium kraju, jego granica jest więc również granicą państwową. Na odcinku od Świnoujścia do cypla Półwyspu Helskiego przebiega ona w odległości 12 Mm od wybrzeża. Wyjątkiem od tej reguły jest wąski korytarz przy granicy z wodami niemieckimi, rozciągnięty na północ wzdłuż toru podejściowego do Świnoujścia. Na Zatoce Gdańskiej granica morza terytorialnego biegnie prostopadłe do brzegu Mierzei Wiślanej. Dochodzi do brzegu tam, gdzie Mierzęję przecina granica lądowa – w punkcie oddalonym o 4 km na wschód od miejscowości Nowa Karczma (znanej również pod nazwą Piaski). Dwa skrajne punkty wybrzeża – miejsca, gdzie brzeg osiąga linie graniczne z Niemcami oraz z Rosją – dzieli w prostej linii odległość 193 Mm (357 km). Od strony wewnętrznej morze terytorialne jest ograniczone tzw. linią podstawową. Od Świnoujścia do Helu linia podstawowa to po prostu brzeg. Na Zatoce Gdańskiej linia podstawowa przedłuża Półwysep Helski i biegnie prosto do Mierzei Wiślanej. Wewnątrz linii podstawowej, na niektórych jej odcinkach, znajdują się morskie wody wewnętrzne. Morskie wody wewnętrzne to: wody wszystkich portów, wody Zalewu Szczecińskiego wraz z cieśninami Świna, Dziwna, Zalewem Kamieńskim oraz Jeziorem Nowowarpieńskim, wody Odry od Szczecina do Zalewu Szczecińskiego, część Zatoki Gdańskiej oraz Zalew Wiślany.

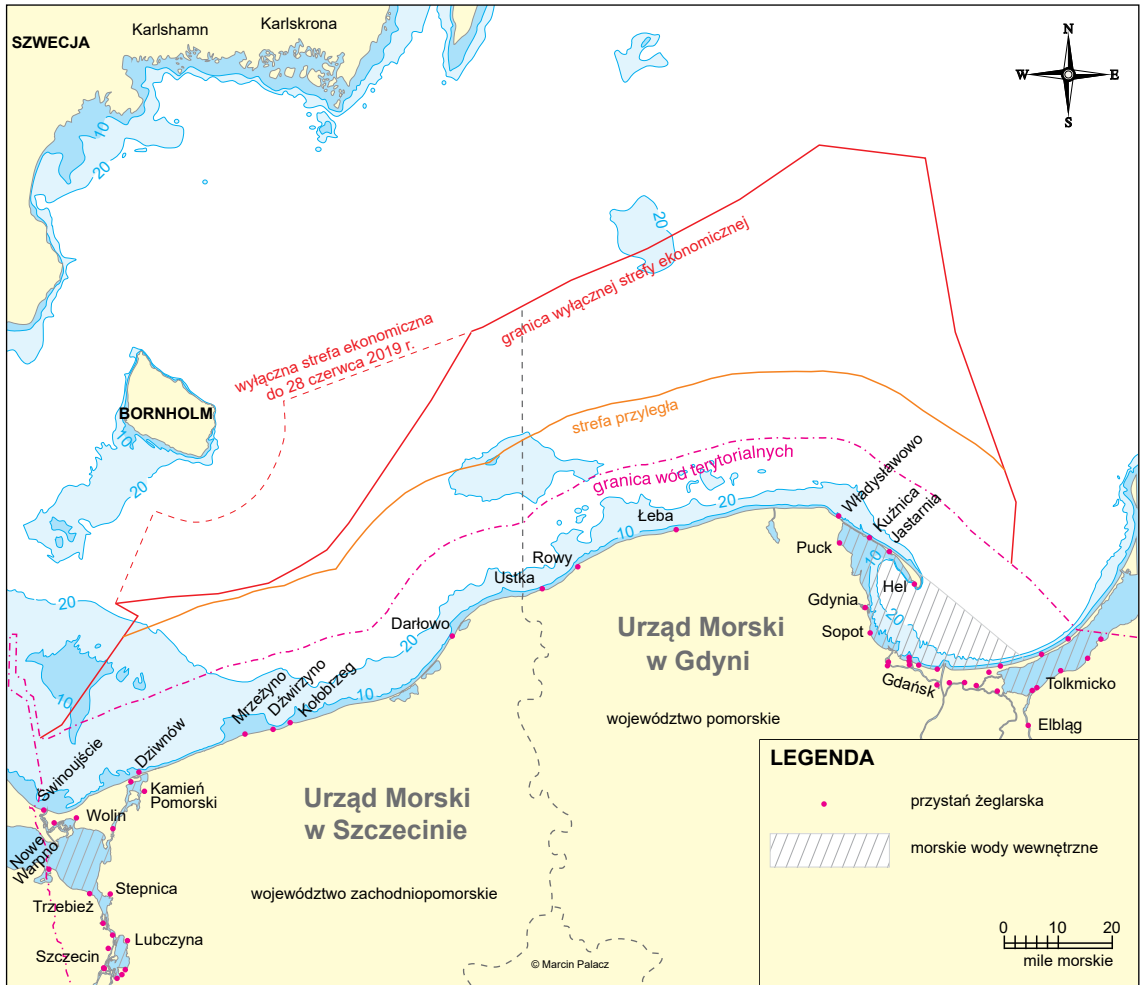
Obszar morza znajdujący się na zewnątrz granicy morza terytorialnego, sięgający nie dalej niż 24 Mm od linii podstawowej, to strefa przyległa. Strefa przyległa nie jest częścią

terytorium kraju, jednak w strefie tej polskie organy państwowe mają prawo podejmować działania zapobiegające naruszeniu przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych i sanitarnych oraz ścigać osoby, które te przepisy naruszyły.

Jeszcze dalej niż strefa przyległa sięga wyłączna strefa ekonomiczna (EEZ – Exclusive Economic Zone), w której Polska posiada wyłączne prawo do badania i eksploatacji zasobów morza oraz surowców naturalnych znajdujących się pod dnem morskim. Fragment tej strefy leżący w pobliżu Bornholmu przez ponad 30 lat był przedmiotem sporu pomiędzy Polską a Danią. Polska twierdziła, że jej wyłączna strefa ekonomiczna kończy się na granicy duńskich wód terytorialnych, 12 Mm od brzegów Bornholmu. Oznaczałoby to, że Dania w ogóle nie ma strefy EEZ po południowo-wschodniej stronie Bornholmu. Duńczycy domagali się natomiast wyznaczenia granicy w równej odległości od brzegów obu państw (tzw. linia mediany). Powierzchnia spornego obszaru wynosiła 3,6 tys. km<sup>2</sup>. Dopiero w listopadzie 2018 r. podpisane zostało porozumienie, w myśl którego większość spornego obszaru (80%) przypadła Danii. Nowa granica stref zaczęła obowiązywać po ratyfikacji traktatu, od 28 czerwca 2019 r.

Nadzór nad morzem terytorialnym orazorskimi wodami wewnętrznymi sprawują w Polsce urzędy morskie. Obecnie funkcjonują dwie takie instytucje: Urząd Morski w Szczecinie i Urząd Morski w Gdyni.

Na morzu linią graniczną pomiędzy obszarami odpowiedzialności obu urzędów jest południk 16°41,945', zlokalizowany 5,5 Mm na zachód od Ustki (obszar poligonów morskich w rejonie Wicka). Na lądzie ta granica pokrywa się z granicą województw pomorskiego i zachodniopomorskiego. Warto wspomnieć,



## OBSZARY MORSKIE

że taki administracyjny podział wybrzeża to nowość – w kwietniu 2020 r. zakończył działalność Urząd Morski w Słupsku, który wcześniej zarządzał środkowym odcinkiem polskiego wybrzeża, z portami od Dźwirzyna do Ustki.

Opisując polskie wybrzeże Bałtyku, w dwóch rejonach nie sposób pominąć akwenów, które choć formalnie śródlądowe, są regularnie odwiedzane przez morskie jachty. Na zachodzie jest to jezioro Dąbie wraz z niektórymi przylegającymi doń rzekami, a na wschodzie rzeki: Martwa Wisła, ujściowy odcinek Wisły, Szkarpa i Wisła Królewiecka. Nad jeziorem Dąbie mieści się większość żeglarskich

przystani Szczecina. Wspomnianymi odnogami delty Wisły prowadzi jedyny łączący w granicach Polski szlak żeglarski łączący morskie wody wewnętrzne Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego. Wodami śródlądowymi zarządza ogólnokrajowe Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” z podległymi mu Rejonowymi Zarządami Gospodarki Wodnej (RZGW), dla dwóch wspomnianych akwenów zlokalizowanymi odpowiednio w Szczecinie i w Gdańsku.

Książka, poza wodami polskimi, obejmuje również niemiecką część Zalewu Szczecińskiego, czyli przeważającą część Małego Zalewu.

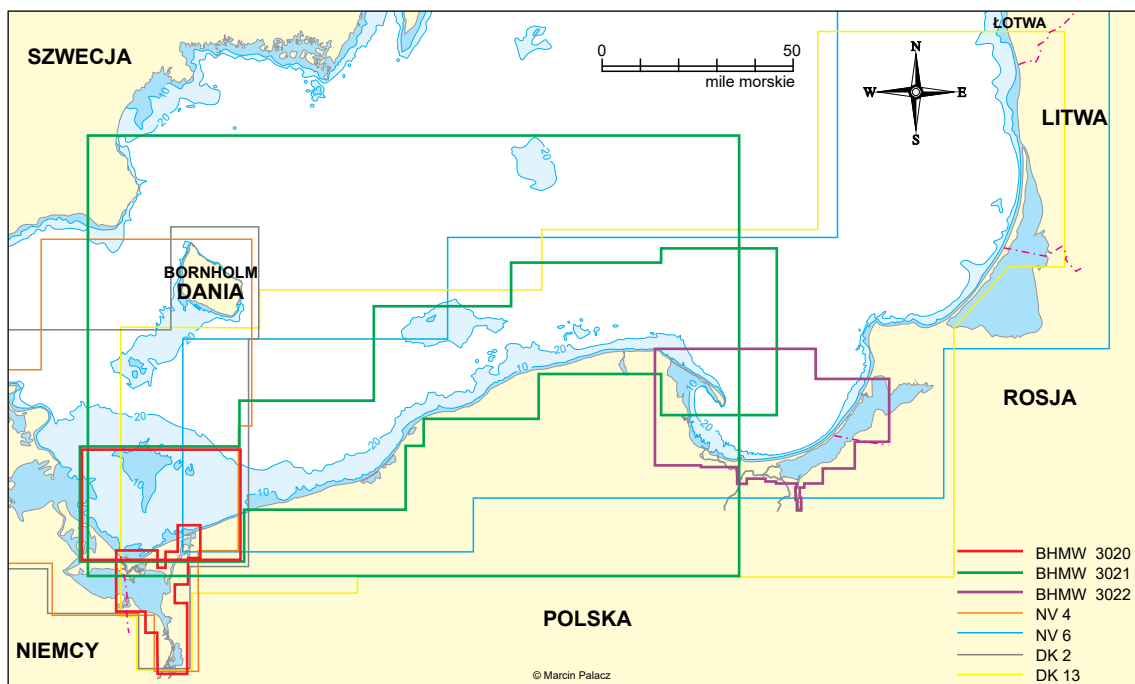
## Mapy

Instytucją odpowiedzialną za opracowywanie i publikację polskich map morskich jest Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW, [bhmw.gov.pl](http://bhmw.gov.pl)). Oprócz klasycznych map przeznaczonych dla żeglugi profesjonalnej BHMW we współpracy z niemieckim biurem hydrograficznym BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) publikuje zestawy map przeznaczonych dla małych jednostek. Mapy zawarte w tych zestawach różnią się od map profesjonalnych wielkością (są mniejsze – mają format A2 zamiast A1), nieznacznie kolorystyką, są dwustronnie drukowane i opisane w dwóch językach – po polsku i po niemiecku. Nie zawierają natomiast objaśnień anglojęzycznych (obecnych na polskich mapach profesjonalnych). Na każdy zestaw, sprzedawany w przezroczystych kopertach z grubej folii, składa się kilkanaście map. Zestawy można nabyć wysyłkowo bezpośrednio w BHMW (tak jest najtaniej) lub w sklepach żeglarskich.

Zestaw oznaczony numerem 3020 obejmuje wody polskiej części Zalewu Szczecińskiego,

go, ze Szczecinem i Świnoujściem, a także cieśniny Dziwna z Zalewem Kamieńskim i Dziwnowem. W zestawie 3021 znajdziemy mapy wybrzeża i portów otwartego morza od Świnoujścia do Władystawowa. Plany portów Świnoujście i Dziwnów zawarte są zarówno w zestawie 3020, jak i 3021. Zestaw 3022 przedstawia Zatokę Gdańską i Zalew Wiślany. Katalog map oraz innych publikacji wydawanych przez BHMW, zawierający m.in. szczegółowe informacje o mapach w zestawach dla małych jednostek, dostępny jest jako oddzielna publikacja, udostępniana na internetowej stronie biura w postaci pliku PDF.

Kolejne wydania zestawów ukazują się w cyklu dwuletnim, na wiosnę. W latach parzystych publikowane są zestawy 3020 i 3021 – wydanie aktualne w roku wydania tego przewodnika oznaczone jest jako 2022/2023. W latach nieparzystych ukazuje się zestaw 3022 (aktualne wydanie: 2021/2022). Zestawy 3020 i 3022, oprócz wód morskich, pokrywają również wspomniane w poprzednim rozdziale wody śródlądowe (jezioro Dąbie, rzeki między Zatoką Gdańską i Zalewem



Wiślanym). BHMW zastrzega jednak, że prezentowane akwenty śródlądowe, w odróżnieniu od wód morskich, nie podlegają systematycznemu nadzorowi hydrograficznemu. Niektóre informacje mogą więc być nieaktualne lub niekompletne, dotyczy to między innymi głębokości. Na mapach nie są też uwidocznione elementy oznakowania nawigacyjnego (pławy, światła) i brak jest informacji o przeswicie przecinających wodne szlaki linii energetycznych oraz niektórych mostów.

W periodycznie udostępnianych „Wiadomościach Żeglarskich” (patrz też s. 20) BHMW publikuje poprawki i aktualizacje map. Drobne korekty publikowane są jako tekstowe informacje przeznaczone do ręcznego naniesienia na mapę. W przypadku większych lub trudniejszych do opisanía zmian wydawane są tzw. wklejki – fragmenty map w formacie PDF, przeznaczone do wydrukowania i naklejenia na oryginalną mapę. Na stronach BHMW dostępne są też zbiorcze zestawienia (w postaci plików PDF), zawierające wszystkie korekty tekstowe i oddzielnie wklejki, odnoszące się do każdego z trzech zestawów map, opublikowane od czasu wydania ich ostatniej papierowej wersji.

BHMW opracowuje również wektorowe mapy elektroniczne. Użytkownicy nieprofesjonalni mogą z nich korzystać w darmowym programie nawigacyjnym OpenCPN ([opencpn.org](http://opencpn.org)). Zakupić należy jednak same mapy. OpenCPN działa na komputerach osobistych (pod różnymi systemami operacyjnymi – Windows, Mac OS, Linux), a także na Raspberry Pi oraz urządzeniach mobilnych z systemem Android.

Mapy do OpenCPN są dostępne na stronie [o-charts.org](http://o-charts.org). Firma [o-charts.org](http://o-charts.org) otrzymuje z biur hydrograficznych mapy w profesjonalnym formacie S-57, konwertuje je do formatu specyficznego dla OpenCPN (oeSENC – OpenCPN Encrypted System Electronical Nautical Charts) i sprzedaje końcowym użytkownikom. Nabytą mapę użytkownik może zainstalować na dwóch urządzeniach. Przed zakupem należy koniecznie zapoznać się z informacjami podanymi w dziale „Frequently Asked Questions” ([o-charts](http://o-charts.org) np. ostrzega, że możliwa jest utrata dostępu do kupionych map po dużej aktualizacji systemu). Można zakupić miniaturowe urządzenie – klucz –

wpinane w port USB komputera (tzw. USB Key Dongle), umożliwiające korzystanie z map w ramach jednej licencji na różnych komputerach.

Nowa wersja map oeSENC polskiego wybrzeża dostępna jest zwykle co tydzień (w czwartek wieczorem), jeśli tylko w danym tygodniu BHMW przesłało do [o-charts.org](http://o-charts.org) jakieś poprawki. Mapy te zawierają komplet danych zawartych w wydaniach papierowych i są najlepszym oraz najbardziej aktualnym źródłem informacji kartograficznych dla polskich wód morskich. Są przy tym tanie – cena zestawu map polskiego wybrzeża, z dostępem do wszystkich poprawek publikowanych w ciągu roku od daty zakupu, to 8 euro plus VAT. Warto zauważyć, że mapy oeSENC pochodzące z innych krajowych biur hydrograficznych są znacznie droższe i mogą być mniej kompletne niż mapy BHMW (dotyczy to np. map niemieckiej części Zalewu Szczecińskiego).

Mapy polskiego wybrzeża obecne są również w ofercie innych wydawców. Wśród produktów wydawnictwa NV Verlag ([nvcharts.com](http://nvcharts.com)) znajdujemy zestaw nr 4, obejmujący akwenty wokół Rugii i wyspy Uznam wraz z całym Zalewem Szczecińskim, Szczecinem, Dziwną, Zalewem Kamieńskim oraz wybrzeżem polskim do Dziwnowa włącznie. Zestaw nr 6 NV Verlag zawiera natomiast mapy środkowej i wschodniej części polskiego wybrzeża, zaczynając od Dziwnowa aż po granicę rosyjską wraz z Zatoką Gdańską. W zestawie tym nie ma jednak szczegółowych map Zalewu Wiślanego i drogi z Zatoki Gdańskiej na Zalew. Są natomiast mapy okręgu kaliningradzkiego oraz wybrzeża Litwy i Łotwy. Do zestawu nr 4 dołączana jest broszura z planami portów i ich niemieckojęzycznymi opisami. W zestawie nr 6 nie ma takiego dodatku.

Zestaw nr 13 niemieckiego wydawnictwa Delius Klasing ([delius-klasing.de](http://delius-klasing.de)) pokrywa całe wybrzeże polskie wraz z Zalewem Szczecińskim i Szczecinem oraz Zalewem Wiślanym (a także okręg kaliningradzki i wybrzeże Litwy). Łączna liczba map zawartych w tym zestawie jest jednak mniejsza niż w atlasach BHMW (przy podobnym formacie arkusza), a mapy wydrukowane są w mniejszej skali. Do map dołączana jest broszura z planami i opisami portów (w języku niemieckim).

Zestaw nr 2 tego samego wydawcy, obejmujący przede wszystkim niemieckie wybrzeże Bałtyku i Bornholm, zawiera również mapy Zalewu Szczecińskiego i Szczecina.

## Łączność

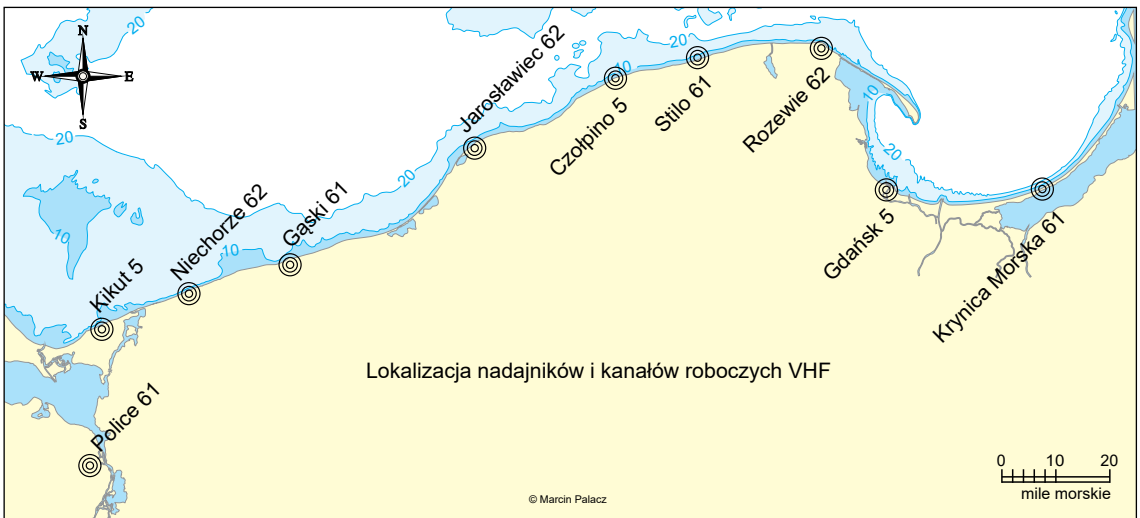
Na morzu, szczególnie w strefie przybrzeżnej, podstawowym środkiem łączności jest radiostacja VHF (Very High Frequency), czyli popularna ukaefka. Jachtowej radiostacji VHF używamy do odbioru prognoz pogody, ostrzeżeń nawigacyjnych, niekiedy do dwustronnego kontaktu ze służbami ratowniczymi, nawigacyjnymi, Strażą Graniczną, a także do kontaktu z bosmanatami lub kapitanatami portów oraz do rozmów z innymi jednostkami pływającymi.

Częstotliwościom radiowym przeznaczonym do komunikacji na morzu w paśmie VHF, zawierającym się w przedziale od 156 do 174 MHz, przypisane zostały numery – są to tzw. kanały. Najważniejszy z nich, kanał 16, służący do nawiązywania łączności oraz komunikacji w sytuacji zagrożenia, odpowiada częstotliwości 156,800 MHz.

Na polskim wybrzeżu działa sieć radiostacji zapewniających łączność VHF ze służbami informacyjnymi i ratowniczymi. Najważniejszym elementem tej sieci jest rozgłośnia o nazwie Polish Rescue Radio. Dysponuje ona

10 stacjami nadawczo-odbiorczymi, obsługiwanymi z jednego ośrodka znajdującego się w Gdyni. Prowadzi nasłuch i nadawanie na kanale 16 oraz na kanałach roboczych: 5, 61 i 62. Kanały robocze są różne dla poszczególnych radiostacji – ich rozmieszczenie zostało przedstawione na mapie. Z centrum operacyjnym Polish Rescue Radio można również skontaktować się telefonicznie, dzwoniąc pod numer 58 355 36 70, oraz mailowo, pisząc na adres [gmdss@umgdy.gov.pl](mailto:gmdss@umgdy.gov.pl).

Polish Rescue Radio cztery razy dziennie przekazuje prognozy pogody i ogólnokrajowe ostrzeżenia nawigacyjne. Stacja nie nadaje lokalnych ostrzeżeń nawigacyjnych. Pory nadawania komunikatów zostały przedstawione w tabeli. Ostrzeżenia nawigacyjne nadawane są natychmiast po ich otrzymaniu przez rozgłośnię i powtarzane w porach regularnych komunikatów przez cały okres, w którym są aktualne. Komunikaty zawsze anonsowane są na kanale 16 i z pewnym opóźnieniem (z reguły kilkudziesięciosekundowym, niekiedy nieco dłużej) transmitowane na kanałach roboczych. Kanał roboczy wybieramy w zależności od naszego położenia względem nadajników. Można w tym celu skorzystać z mapki lub po prostu pokrętełem czy przyciskami odbiornika wybrać najlepiej słyszalny kanał. Najczęściej komunikaty Polish Rescue Radio dobrze słyszalne są na więcej niż jednym



### STACJE NADAWCZO-ODBIORCZE POLISH RESCUE RADIO

### PROGNOZY POGODY I OSTRZEŻENIA NAWIGACYJNE NADAWANE NA FALACH VHF

Rozgłośnia	Prognozy pogody	Ostrzeżenia nawigacyjne	Kanał VHF*	Język
Polish Rescue Radio	1.35, 7.35, 13.35, 19.35		5, 61, 62	po angielsku, po polsku na życzenie
VTS Ławica	7.05, 12.35, 18.35, 23.35	7.15, 12.45, 18.45, 23.45	73	prognoza po polsku, ostrzeżenia po angielsku i po polsku
VTS Zatoka	0.05, 7.05, 13.05, 19.05 1.05, 8.05, 14.05, 20.05		anons 16, 71, emisja 66	po polsku po angielsku
Świnoujście Traffic (VTS)		0.03, 6.03, 12.03, 18.03	anons 12, emisja 71	po polsku i po angielsku
Szczecin Traffic (VTS)		5.33, 1.33, 17.33, 23.33	anons 69, emisja 71	po polsku

\* Jeśli nie zostało zaznaczone inaczej, to komunikaty anonsowane są na kanale 16 VHF i następnie emitowane na wskazanym w tabeli kanale roboczym.

kanale. Polish Rescue Radio komunikaty nadaje po angielsku i na życzenie po polsku.

Informacje o prognozach pogody i ostrzeżeniach nawigacyjnych regularnie przekazują również radiostacje VTS Zatoka (rejon Zatoki Gdańskiej) oraz VTS Ławica (na środkowym wybrzeżu). Same ostrzeżenia nawigacyjne transmitują także służby VTS Szczecin i Świnoujście (Szczecin Traffic i Świnoujście Traffic). Wszystkie te rozgłośnie przekazują ogólnokrajowe ostrzeżenia nawigacyjne dotyczące danego obszaru, a także ostrzeżenia lokalne. Godziny transmisji zostały podane w tabeli. Prognozy pogody i ostrzeżenia nawigacyjne są też nadawane przez kapitanaty portów środkowego wybrzeża. Radiostacja VHF oczywiście może również służyć do ko-

munikacji między jednostkami pływającymi. Do rozmów między jachtami najczęściej używany jest kanał 72, a także 69. Ten drugi nie jest stosowany w okolicach Szczecina, gdzie występuje konflikt ze służbą VTS. Należy pamiętać, że z wyjątkiem sytuacji zagrożenia kanał 16 służy wyłącznie do nawiązania łączności, po czym trzeba przejść na jeden z kanałów przeznaczonych do komunikacji. Statki handlowe na pełnym morzu, po wywołaniu na kanale 16, najczęściej przechodzą na kanał 6, rzadziej na kanał 72. Typowe wykorzystanie kanałów VHF przedstawiamy w tabeli. Warto wspomnieć, że Polish Rescue Radio używa również fal średnich.

Prognozy pogody i ostrzeżenia nawigacyjne anonsowane są na częstotliwości 2182 kHz,

### WYKORZYSTANIE KANAŁÓW VHF NA POLSKIM WYBRZEŻU

Wykorzystanie	Numery kanałów
Wywołanie oraz łączność w sytuacji zagrożenia	16
Kapitanaty i bosmanaty portów, służby VTS	10, 12, 14, 63, 66, 69, 71, 73, 74
Polish Rescue Radio – kanały robocze	5, 61, 62
SAR	11 (kanał roboczy)
Straż Graniczna	ten sam kanał co bosmanat / kapitanat
Komunikacja między statkami (i jachtami)	6, 72, 69*

\* Kanału 69 nie należy używać w okolicach Szczecina ze względu na konflikt ze służbą VTS.

a następnie nadawane na częstotliwości 2720 kHz. Pory nadawania są te same co dla VHF.

## Zgłoszenia wejścia i wyjścia

We wszystkich polskich portach morskich istnieje formalny obowiązek zgłaszania do bosmanatu lub kapitanatu zamiaru wejścia do portu, wyjścia z niego, a nawet żeglugi po porcie (np. zmiana miejsca postoju). Obowiązek ten uzasadniany jest bezpieczeństwem żeglugi, budzi jednak wiele kontrowersji. Niespotykany w odniesieniu do jednostek rekreacyjnych w bardziej zachodnich i północnych krajach basenu Morza Bałtyckiego, kosztowny dla finansującego państwa służby podatkownika, zaspakaja niekiedy jedynie urzędniczą potrzebę wypełnienia odpowiednich rubryk w formularzach. W niektórych przystaniach zgłoszenia są wykorzystywane do usprawnienia zarządzania przystanią – obsługa mariny wskazuje miejsce, pomaga przy cumowaniu, pobiera opłaty.

W praktyce stosowanie i egzekwowanie przepisów o zgłaszaniu się jednostek rekreacyjnych w dużym stopniu zależy od lokalnych obyczajów. Można sądzić, że z czasem, w miarę wzrostu liczby jednostek rekreacyjnych na polskim wybrzeżu, obyczaj zgłasza-

nia takich jednostek będzie musiał zaniknąć, by nie sparaliżować pracy dużych portów i zrationalizować koszty funkcjonowania takich. Zjawisko takie od kilkunastu już lat występowało na wodach Zalewu Szczecińskiego i Świnoujścia, w ciągu ostatnich sezonów można jednak zaobserwować trend przeciwny, czyli próby przywrócenia obowiązku meldunkowego również na tych akwenach – jak na razie mało zdecydowane i nieskuteczne.

Autor przewodnika, dostrzegając irytującą niekiedy nadopiekuńczość służb i egzotykę polskich przepisów, zgłoszenia traktuje jako luksus niedostępny w wielu innych krajach. Zgłaszając się w tych portach, w których jest to praktykowane, upewniam się, że w wejściu nie natknę się na nieoczekiwane przeszkody. Wychodząc, pozostawiam informację o zamierzonym celu rejsu. Zgłoszenia przy wejściu najczęściej dokonuję kilkaset metrów przed główkami, gdy wiadomo już, jakie jednostki w danym momencie wpływają do portu i wypływają z niego, a nie dużo wcześniej. W wielu sytuacjach w odpowiedzi na próbę literalnego zastosowania przepisów nakazujących zgłoszenie z dużym wyprzedzeniem przed wejściem można usłyszeć rozsądną sugestię typu: „Proszę się odezwać, jak pan będzie bliżej”.

## KANAŁY VHF WYKORZYSTYWANE W PORTACH

Porty	Numer kanału VHF
Świnoujście	74*, 12**
Szczecin	69**
Trzebież, Stepnica, Wolin, Nowe Warpno, Kamień Pomorski	71
Dziwnów, Mrzeżyno	10
Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba	12
Władystawowo, Hel, Jastarnia, Kuźnica, Puck	10
Gdynia	12
Sopot	63
Gdańsk	14
Elbląg i wszystkie porty Zalewu Wiślanego	10

\* Kapitanat – obsługuje małe jednostki, ten sam kanał używa marina w Basenie Północnym.

\*\* VTS – wyłącznie duże statki.

Kapitany i bosmanaty portów używają określonych kanałów VHF. Szczegółowe informacje podane są przy opisach poszczególnych portów. W tabeli, zbiorczo przedstawiamy numery używanych kanałów VHF. Warto zauważyć, że sąsiednie małe porty często używają tego samego kanału VHF.

W najmniejszych portach nasłuch nie jest prowadzony w ogóle lub prowadzony jest tylko w godzinach urzędowania bosmanatów urzędu morskigo, czyli w dni powszednie od godz. 7.00 lub 7.30 do 15.00 lub 15.30. Jeżeli lokalny bosmanat nie pracuje, to wejście w zasadzie należy zgłosić do kapitanatu (bosmanatu) sąsiedniego większego portu. Poza sytuacjami, gdy przed wejściem faktycznie potrzebne nam są jakieś informacje, np. o aktualnych głębokościach, zgłaszanie do odległej placówki nie ma sensu i nie jest praktykowane przez jednostki rekreacyjne.

W portach średniej wielkości kapitanaty funkcjonują tylko w dni powszednie w określonych godzinach – całodobowy dyżur pełnią bosmanaty. Z punktu widzenia wpływających do portu żeglarzy rozróżnienie między bosmanatem a kapitanatem nie ma znaczenia. Przez radio w portach, w których istnieje kapitanat, zwyczajowo najczęściej wywołujemy „kapitanat” o dowolnej porze. Zdarza się, że słyszymy wówczas: „Odpowiada bosmanat”. W największych portach kapitanaty pracują całodobowo.

W Szczecinie, Trzebieży, Świnoujściu oraz małych portach Zalewu Szczecińskiego sternicy jachtów zdroworoządkowo kontaktują się z bosmanatami i kapitanatami tylko w sytuacjach problematycznych lub gdy potrzebują informacji. Z obsługą systemów VTS Szczecina i Świnoujścia (kanały VHF odpowiednio 69 i 12) należy kontaktować się tylko wtedy, gdy jest ku temu ważny powód. Z formalnego punktu widzenia obowiązek zgłaszania wejść i wyjść realizowany jest poprzez zgłoszenie tych czynności do obsługi przystani.

W Dziwnowie, wchodząc z morza i wychodząc na morze, należy zgłosić się do kapitanatu portu. Jachty żeglujące z Dziwnowa Dziwną do Kamienia Pomorskiego i dalej do Wolina zwykle nie zgłaszają się ani do kapitanatu Dziwnów, ani do bosmanatów mniejszych portów. Obsługa marin w Dziwnowie

i Kamieniu Pomorskim zachęca jachty do zgłaszania się przed wejściem, co umożliwi wskazanie miejsca postoju.

Na zachodnim wybrzeżu w maju 2017 r. zarządzeniem dyrektora Urzędu Morskigo w Szczecinie uruchomiono automaty telefoniczne przeznaczone do nagrywania przez prowadzących jednostki rekreacyjne zgłoszeń, „gdy korzystają z przystani morskiej lub innego miejsca postoju, w których nie prowadzi się całodobowej służby dyżurnej”. Z treści zarządzenia wynika, że nareszcie mamy całodobową możliwość dopełnienia obowiązku zgłoszenia wszędzie na Zalewie Szczecińskim, wraz z cieśniami Dziwna i Świna, również przy postojach na dziko, w Mrzeżynie oraz na obszarze portu Szczecin. Wiedza wśród żeglarzy o istnieniu tego udogodnienia nie jest powszechna. Dla porządku podajemy telefoniczne numery automatów: 91 440 35 93 (obszar podlegający pod kapitanat Świnoujście), 91 322 17 99 (kapitanat Dziwnów), 91 421 35 41 (kapitanat Trzebież), 91 440 36 97 (Szczecin i Police).

W portach otwartego morza, od Mrzeżyna po Władysławowo, kapitanaty lub bosmanaty oczekują zgłoszeń, ale zwykle wystarcza najprostsza wersja – w rodzaju: „Dzień dobry, jacht »Lotta« na podejściu, trzy kable od główek”. Odpowiedź ogranicza się do stwierdzenia: „Tak, proszę”. W Ustce pracownik zarządu portu wskazuje też miejsce postoju (przez radio lub osobiście, z kei). W Łebie zgłoszenie czasami zachęca bosmana przystani żeglarskiej do wyjścia na keję i wskazania miejsca postoju. W Helu zgłoszenia są wymagane, ale najważniejszym pytaniem jest: „Na jak długo?”. Tak pozyskana informacja potrzebna jest poborcy opłat przystaniowych (wyposażonemu w VHF). Ten sam pracownik zarządu portu wskazuje też miejsce postoju. W Jastarni po zgłoszeniu wejścia do bosmanatu warto poprosić „marinę” o wskazanie miejsca postoju. W Kuźnicy w 2020 r. uruchomiony został lokalny bosmanat, mimo że port doskonale wcześniej funkcjonował bez niego – wchodząc tam w godzinach pracy bosmana, można dokonać zgłoszenia na VHF. W Pucku jachty z reguły się nie zgłaszają, nawet w porze pracy bosmanatu. W Gdyni, wchodząc do Basenu Zaruskiego lub do Yacht Park





Informacje o aktualnych głębokościach są potrzebne przy wejściu do Mrzeżyna

Marina, należy wywołać bosmana odpowiedniej przystani (jachty w normalnych sytuacjach nie wywołują kapitanatu portu) i zwykle w odpowiedzi zostanie wskazane miejsce postoju. W Sopocie po zgłoszeniu dyżurny bosman wskazuje miejsce i udziela informacji. W Gdańsku w Nowym Porcie (wejście do miejskich marin) kapitanat konsekwentnie wymaga od jachtów zgłoszeń i zadaje pytania o port wyjścia oraz liczbę osób załogi. Powszechnie meldowanie się przy wejściu do Górek Zachodnich i wyjściu stamtąd na kanale 14 VHF, wykorzystywanym przez cały gdański port, w okresach dużego nasilenia ruchu rekreacyjnego doprowadziłoby do paraliżu pracy portu. Mimo to kapitanat zaleca takie zgłoszenia i niektórzy skiperzy jednostek rekreacyjnych się do tego stosują. W żadnym porcie na wschód od Górek Zachodnich, łącznie ze wszystkim przystaniami Zalewu Wiślanego i Elbląga, zgłaszanie jachtów jak dotąd nie jest praktykowane.

Przed wejściem do portu warto kilkadziesiąt minut wcześniej (w odległości kilku mil od portu) przełączyć radio na nasłuch na właściwym lokalnie kanale. Nasłuchując, często uzyskamy ważne i ciekawe informacje o sytuacji w porcie, a także poznamy panujące w danym miejscu zwyczaje.

W rejsach krajowych oraz do portów krajów strefy Schengen (wszystkie państwa bałtyckie z wyjątkiem Rosji) nie ma potrzeby nawiązywania z własnej inicjatywy kontaktu ze Strażą Graniczną.

## Prognozy pogody

Polską instytucją ustawowo zobowiązaną do opracowywania morskich prognoz pogody jest Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW). Oddział Morski instytutu z siedzibą w Gdyni cztery razy na dobę udostępnia tzw. rybacką prognozę pogody. Prognoza każdorazowo obejmuje najbliższe 12 godzin oraz orientacyjnie następne 12 godzin. Podawane są: przewidywana siła wiatru w stopniach Beauforta, stan morza w tzw. skali Douglasa, temperatura, widoczność i ewentualnie informacja o opadach. Prognoza określana jest dla kilku obszarów: Bałtyku Zachodniego, Południowego oraz Południowo-Wschodniego, Centralnego i Północnego. Bałtyk Południowy i Południowo-Wschodni to akweny przylegające do polskiego wybrzeża, a formalna granica między tymi obszarami biegnie południkowo i przecina polskie wybrzeże w okolicy Rowów. Dodatkowo przedstawiane są prognoza dla tzw. polskiej strefy brzegowej, obejmującej wody przybrzeżne (do 5 Mm od brzegu), łącznie na całym polskim wybrzeżu, ewentualnie z podziałem na część wschodnią i zachodnią, oraz prognoza dla Zalewu Szczecińskiego. Tę ostatnią przygotowuje szczeciński wydział Oddziału Morskiego. IMGW raz dziennie podaje też bardzo ogólną trzydniową prognozę wiatru.

Prognoza IMGW rozpowszechniana jest przez Polish Rescue Radio oraz inne stacje nadawcze na polskim wybrzeżu (tabela na s. 16). Prognoza dostępna jest też w internecie na

stronie [baltyk.imgw.pl](http://baltyk.imgw.pl). Wydruki z prognozą są wywieszane na służbowych tablicach ogłoszeń w bosmanatach i kapitanatach.

Należy niestety stwierdzić, że wspomniana oficjalna prognoza pogody, przygotowywana w niezmiennej w zasadzie formie od kilkudziesięciu lat, odbiega od współczesnych standardów zarówno w kwestii precyzji informacji, możliwości sprawdzenia przewidywań dla określonego fragmentu wybrzeża, pozycji na morzu czy czasu, dla którego jest formułowana, jak i sposobu przekazu. Z tego względu powszechne jest korzystanie z prognoz opracowywanych przez służby meteorologiczne innych państw oraz różne organizacje pozarządowe.

Autor przewodnika ze szczególnym upodobaniem korzysta z prognoz przygotowywanych przez Szwedzki Instytut Meteorologii i Hydrologii (SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut), niekiedy porównując je z prognozami duńskimi. Prognozy szwedzkie prezentowane są w formie graficznej, umożliwiającej wygodne sprawdzenie przewidywań dla konkretnej lokalizacji, również przy polskim wybrzeżu, z krótkim krokiem czasowym (przeważnie jednogodzinnym, przynajmniej dla najbliższej doby) i opisują okresy od trzech do pięciu dób. Sprawdzalność tych prognoz jest bardzo wysoka. Są to prognozy oparte o lokalne modele, w których obliczeń dokonuje się z gęstą siatką dla stosunkowo małego obszaru (obejmującego polskie wybrzeże), w odróżnieniu od udostępnianych przez wiele serwisów wyników obliczeń globalnych modeli (np. popularne „griby”). Adres internetowy szwedzkiego instytutu meteorologicznego to [smhi.se](http://smhi.se). Morską, graficzną prognozę pogody dla całego Bałtyku w wersji anglojęzycznej odnajdziemy w zakładce „Weather”, następnie „Forecast” i „Marine & coastal weather”. Duńska prognoza wiatru dostępna jest pod adresem [dmi.dk/vind](http://dmi.dk/vind).

Cennym uzupełnieniem morskich prognoz jest powszechnie wykorzystywany w zastosowaniach lądowych serwis Interdyscyplinarnego Centrum Modelowania Matematycznego Uniwersytetu Warszawskiego (ICM), czyli [meteo.pl](http://meteo.pl).

Gwoli ścisłości należy dodać, że wśród prognoz numerycznych opracowywanych przez IMGW znajdziemy m.in. mapy wiatrowe dla

Bałtyku (patrz [meteo.imgw.pl](http://meteo.imgw.pl)). Są one jednak zdecydowanie mniej wygodne w użyciu niż prognozy skandynawskie.

Wszystkie wspomniane serwisy zagraniczne prędkość wiatru określają w metrach na sekundę, a stan morza charakteryzują wysokością fali podaną w metrach. Również w serwisie ICM i na numerycznych mapach wiatrowych IMGW stosowaną jednostką prędkości wiatru jest m/s. Przeliczenie skali Beauforta na prędkość wiatru w metrach na sekundę oraz skali stanu morza na wysokość fali w metrach podajemy w dodatku na s. 245. W wielu miejscach na polskim wybrzeżu istotny jest poziom wody, który może się dość szybko zmieniać, głównie w zależności od kierunku i siły wiatru. Aktualny poziom wody można sprawdzić na stronie [monitor.pogodynka.pl](http://monitor.pogodynka.pl), a prognozy udostępnia Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego na stronach [model.ocean.univ.gda.pl](http://model.ocean.univ.gda.pl).

## „Wiadomości Żeglarskie”

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) publikuje biuletyn o nazwie „Wiadomości Żeglarskie” (WŻ, „Notices to Marines”). Poszczególne numery WŻ można pobrać ze strony BHMW [bhmw.gov.pl](http://bhmw.gov.pl) po wybraniu zakładki „Wiadomości Żeglarskie”. WŻ w zasadzie publikowane są co tydzień, w piątki. W każdym kolejnym roku oznaczane są numerami od 1 do 52. W ostatnich latach często dwa kolejne wydania są łączone w jedno i ukazują się w odstępie dwóch tygodni (np. w 2021 r. ukazało się 35 zeszytów WŻ).

„Wiadomości Żeglarskie” zawierają informacje o: zmianach w oznakowaniu nawigacyjnym (wystawienie lub zdjęcie pław, zmiany w charakterystykach świateł i wyglądzie znaków nawigacyjnych), czasowych ograniczeniach żeglugi, przeszkodach, akwenach z ograniczeniami żeglugowymi, wrakach, pracach hydrotechnicznych, a także korektach map i innych wydawnictw BHMW. Podawane są także inne wiadomości, które mogą być przydatne dla nawigacji i żeglugi. Informacje zawarte w biuletynie są podstawą do przeprowadzenia odręcznej korekty map i innych publikacji nautycznych: *Locji Bałtyku*, *Spisu świateł i sygnałów nawigacyjnych*, *Spisu*

*radiostacji nautycznych*. Często zamieszczane są „wklejki” do map – pliki ze skorygowanymi fragmentami map, gotowe do wydrukowania i naklejenia na mapę.

Przy każdej wiadomości, z której treści wynika konieczność naniesienia korekty, są podane odpowiednie numery map lub innego wydawnictwa nawigacyjnego, a także numer poprzedniej wiadomości dotyczącej wskazanej mapy czy książki. W każdym numerze WŻ jest zamieszczany wykaz obowiązujących wiadomości czasowych. W pierwszym numerze każdego kwartału znajdziemy listę numerów stałych wiadomości korygujących poszczególne mapy opublikowanych w bieżącym roku. Poszczególne wiadomości są kolejno numerowane od początku każdego roku. W WŻ publikowane są również informacje dotyczących obszarów Bałtyku leżących poza wybrzeżem polskim, przygotowane na podstawie informacji udostępnianych przez służby hydrograficzne innych państw.

## Ostrzeżenia nawigacyjne

Ostrzeżenia nawigacyjne to publikowane na bieżąco informacje istotne dla bezpieczeństwa żeglugi. W Polsce główną instytucją odpowiedzialną za przygotowanie i publikację ostrzeżeń nawigacyjnych jest Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW). W ramach tego biura działa Krajowy Koordynator Ostrzeżeń Nawigacyjnych. Ostrzeżenia nawigacyjne mogą dotyczyć awarii urządzeń nawigacyjnych, a szczególnie świateł, pław i staw, przeszkód, takich jak np. sptyczenia, nowe wraki, zauważone dryfujące obiekty, prac prowadzonych na morzu, na szlakach żeglugowych i poza nimi, a także różnych ograniczeń żeglugi. Szczególną cechą polskich ostrzeżeń nawigacyjnych jest fakt, że dwie trzecie z nich dotyczy zamknięcia dla żeglugi określonych akwenów na polskim wybrzeżu, o których piszemy w następnym podrozdziale. Poza ostrzeżeniami o zasięgu krajowym oba urzędy morskie (Gdynia i Szczecin) publikują również ostrzeżenia własne, lokalne.

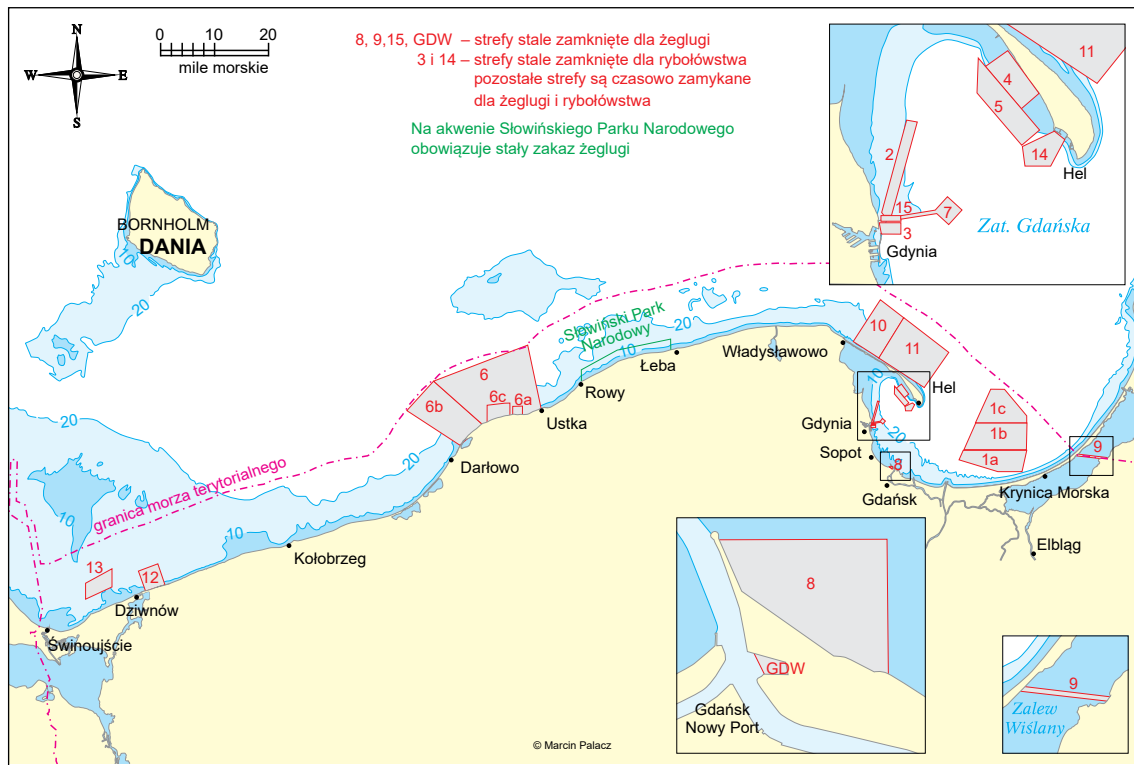
Ostrzeżenia nawigacyjne rozpowszechniane są na kilka sposobów. Najlepszym źródłem informacji o ostrzeżeniach nawigacyjnych jest strona internetowa BHMW ([bhmw.gov.pl](http://bhmw.gov.pl)),

zakładka „Ostrzeżenia nawigacyjne”. Krajowy Koordynator Ostrzeżeń Nawigacyjnych udziela też informacji telefonicznie, pod numerami 723 651 713 oraz 261 266 208. Krajowe ostrzeżenia nawigacyjne formułowane są po polsku i po angielsku, nadawane są przez Polish Rescue Radio na VHF i falach średnich, a także na VHF przez lokalne radiostacje, takie jak Słupsk Radio, VTS Zatoka czy Świnoujście Traffic. Ostrzeżenia lokalne publikowane są jedynie po polsku, również udostępniane są na stronie BHMW, wywieszane są na tablicach ogłoszeń w portach oraz transmitowane są przez lokalne radiostacje (nie przekazuje ich Polish Rescue Radio).

Niedoświadczony użytkownik usiłujący skorzystać z internetowego serwisu BHMW jest narażony na konfuzję spowodowaną nieoczywistym podziałem ostrzeżeń na grupy i niejednorodnym sposobem prezentacji. O dziwo BHMW, instytucja o ogólnokrajowym zakresie działania i odpowiedzialności, choć z siedzibą w Gdyni, własne ostrzeżenia dotyczące Zatoki Gdańskiej wyróżnia jako „lokalne”. Pochodzące z BHMW ostrzeżenia dotyczące innych części polskiego wybrzeża są określane jako „brzegowe”. Istnieją również ostrzeżenia kwalifikowane jako ważne dla wszystkich statków na Morzu Bałtyckim – te określane są przydomkiem „subarea” lub „NAVTEX”, różnie w różnych miejscach serwisu. Ostrzeżenia „lokalne BHMW”, „brzegowe” i „subarea” (czyli „NAVTEX”) mają wspólną numerację i są rozpowszechniane na całym wybrzeżu. W serwisie internetowym BHMW obowiązujące ostrzeżenia tych typów zaznaczone są też na mapce. Dodatkowo BHMW udostępnia również ostrzeżenia lokalne obu urzędów morskich, gdyńskiego i szczecińskiego. Mają one oddzielne numeracje oraz oznaczenia. Ostrzeżenia Urzędu Morskiego w Gdyni podane są w formie oddzielnych dla każdego ostrzeżenia plików PDF. Urząd Morski w Szczecinie dla odmiany zbiera wszystkie obowiązujące ostrzeżenia w jednym pliku.

## Strefy zamykane

Na polskim wybrzeżu znajduje się kilkanaście akwenów, na które okresowo lub stale nie



## AKWENY STALE ZAMKNIĘTE I CZASOWO ZAMYKANE

wolno wpływać. Istnienie większości stref zamkniętych wynika z rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 8 czerwca 2021 r., zastępującego wcześniejsze rozporządzenia dotyczące tego zagadnienia. Rozmieszczenie i oznaczenia stref przedstawia mapka. Współrzędne geograficzne punktów granicznych stref podane są na stronie BHMW. Cztery strefy – nr 8, 9, 15 i GDW – są stale zamknięte dla żeglugi. Strefa nr 8 przylega do półwyspu Westerplatte, po wschodniej stronie wejścia do gdańskiego Nowego Portu. Strefa nr 9 to pas wody o szerokości 0,3 Mm, ciągnący się wzdłuż granicy polsko-rosyjskiej na Zalewie Wiślany. Strefa nr 15 to wąski prostokąt rozciągający się 0,9 Mm na wschód od tzw. torpedowni przy porcie wojennym na Oksywiu, popularnej Formoży. Strefa z literowym oznaczeniem GDW to Basen Westerplatte w Nowym Porcie w Gdańsku. Trzy inne strefy (nr 3, 7 i 14) są stale zamknięte dla rybołówstwa, ale nie dotyczą

żeglugi. Pozostałe strefy są zamykane okresowo. Strefy oznaczone numerami 12 i 13 znajdują się na wodach zachodniego wybrzeża, w rejonie wyspy Wolin i na wschód od Dziwnowa. Strefy 6, 6a, 6b oraz 6c przylegają do poligonu Wicko, położonego między Ustką a Darłowem. Strefy 10 i 11 znajdują się po zewnętrznej (północno-wschodniej) stronie Półwyspu Helskiego, a pozostałe – na akwenu Zatoki Gdańskiej, przy Półwyspie Helskim (nr 4, 5 i 14) oraz na wschód od ujścia Wisły w Świbnie (1a, 1b i 1c).

O zamknięciu stref informuje Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w ostrzeżeniach nawigacyjnych oraz w „Wiadomościach Żeglarskich” z co najmniej pięciodniowym wyprzedzeniem. Minister w swoim rozporządzeniu przewidział też możliwość zamykania wszystkich stref z zaskoczenia i w każdym terminie – w przypadkach nagłej konieczności. Największe utrudnienie w żegludze stanowią dwie duże strefy 6 i 6b, położone między

Ustką a Darłowem, oraz strefy 10 i 11, leżące przy Półwyspie Helskim. Obszary te wychodzą daleko w morze – 12 Mm, czyli aż do granicy morza terytorialnego w przypadku stref 6 i 6b oraz 9–10 Mm w przypadku stref 10 i 11. Warto zauważyć, że strefy 10 i 11 nie sięgają samego brzegu – ich krawędź leży 0,1–0,2 Mm od plaży. Z tego korytarza skorzystać mogą tylko fozdnie o małym zanurzeniu i to przy spokojnej pogodzie – przybrzeżna granica stref na dużych odcinkach pokrywa się niemal z izobatą 5 m, a w jednym miejscu sięga nawet izobaty 2 m. Przy jakimkolwiek znaczącym zafalowaniu próby przepłynięcia korytarzem poprowadzonym w istocie w strefie przyboju i przybrzeżnych rew będą niebezpieczne dla wszystkich jednostek!

Przy okazji dużych manewrów w rejonie poligonu między Ustką a Darłowem zdarza się, że akwen przylegający do stref 6 i 6b, wybiegający na kolejne 10 mil w morze (daleko poza polskie wody terytorialne) ogłaszany jest jako niebezpieczny dla żeglugi, a ustawione przy jego granicach okręty dbają o to, by nikt w ten obszar nie wpływał. W ostrzeżeniach nawigacyjnych akwen ten identyfikowany jest tylko przez podanie współrzędnych geograficznych. Na przybrzeżnym szlaku powstaje więc przeszkoda zaczynająca się na brzegu i wychodząca ponad 22 Mm w morze! Podobne dodatkowe akweny „niebezpieczne dla żeglugi” ogłaszane są niekiedy również w innych częściach polskiego wybrzeża, np. po zewnętrznej stronie Półwyspu Helskiego i w rejonie Świnoujścia oraz Dziwnowa.

Analiza kilkuletniej historii zamykania stref między Ustką a Darłowem sugeruje, że ten morski poligon nie jest używany w lipcu i w tym miesiącu strefy 6, 6a, 6b i 6c są zwykle dostępne bez ograniczeń. Niestety w pozostałych okresach sezonu żeglarskiego akweny te są zamykane często.

Zdarza się, że poszczególne zamknięte strefy są otwierane wcześniej, niż planowano, lub w ogóle nie są zamykane mimo wcześniejszego anonsu. W takiej sytuacji BHMW ogłasza odwołanie ostrzeżenia nawigacyjnego. Niestety bardzo często informacja taka nie trafia do zainteresowanych żeglarzy. Ogłoszenie odwołujące ostrzeżenie zawiera tylko jego numer, bez informacji, czego dotyczyło.

Jeżeli wcześniej nie zanotowaliśmy numeru ostrzeżenia, to nie wiemy, co jest odwoływane. W serwisie internetowym BHMW odwołane ostrzeżenie po prostu znika. Ponadto Polish Rescue Radio informację o odwołaniu ostrzeżenia przekazuje tylko raz (nie powtarza jej). W bosmanatach i kapitanatach portów informacje o odwołaniu ostrzeżenia nie są dystrybuowane z taką samą starannością jak właściwe ostrzeżenia – często na przykład nie docierają na przystanie żeglarskie. Najlepszym sposobem upewnienia się, czy dane ostrzeżenie jest aktualne, jest sprawdzenie, czy nadal znajduje się ono na stronie BHMW, lub kontakt telefoniczny z dyżurnym Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych (tel. 723 651 713 lub 261 266 208).

Oprócz stref „wojskowych” nie wolno również wpływać na akwen będący częścią Słowińskiego Parku Narodowego, ciągnący się wzdłuż wybrzeża między Łebą a Rowami, wychodzący w morze na ok. 2 Mm. Kuriozalne, wzdłuż zewnętrznej granicy tego akwenu wyznaczono „korytarz” o szerokości 0,3 Mm – pasek wody położony od 1,7 do 2 Mm od brzegu. Korytarz ten powstał 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” (cytat z korekty mapy zamieszczonej w „Wiadomościach Żeglarskich”).

Dodatkowo na Zatoce Gdańskiej istnieją inne akweny stale zamknięte dla żeglugi: obszar zlokalizowany na płyciznach bezpośrednio przy prezydenckim ośrodku w Juracie (wewnątrz okresowo zamykanej strefy numer 4, oznaczony żółtymi bojami), fragment Ryfu Mew oraz niewielki akwen przy brzegu (ale w obszarze o żeglownych głębokościach), pomiędzy północnym falochronem Portu Północnego a półwyspem Westerplatte, w *Locji Bałtyku* określony jako „akwen zabezpieczenia mienia”. Na nieco większej części Ryfu Mew zakaz wstępu i uprawiania sportów wodnych obowiązuje w okresie od 1 lipca do 31 października, a wokół brzegów wewnętrznej Zatoki Puckiej nie wolno pływać w ślizgu (patrz plan przy opisie podejścia do Pucka, s. 160). Na Zatoce Pomorskiej mały akwen zabezpieczenia mienia z zakazem żeglugi

(kwadrat o boku 500 m) znajduje się 3,4 Mm na północny wschód od Świnoujścia.

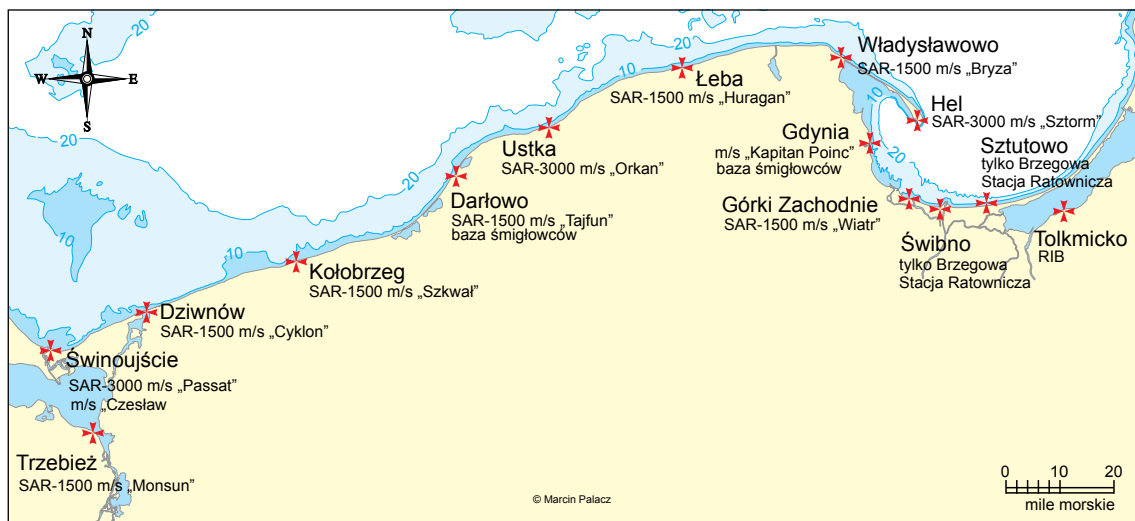
Akweny, na których obowiązuje zakaz żeglugi, wprowadzone zostały tymczasowo w rejonie budowy kanału przez Mierzę Wiślaną (po obu stronach mierzei), a także w rejonie budowy sztucznej wyspy na Zalewie. Stały charakter ma natomiast zakaz żeglugi na akwenach przylegających do zachodnich i południowo-zachodnich brzegów Zalewu Wiślanego (patrz s. 213).

## Morskie służby ratownicze

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR – Search And Rescue) jest polską organizacją rządową, której zadaniem jest poszukiwanie i ratowanie osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu, a także usuwanie zanieczyszczeń groźnych dla morskiego środowiska naturalnego. Wszystkie działania polskiego SAR koordynuje Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni. Akcjami ratowniczymi w zachodniej części polskiego wybrzeża (na zachód od Kołobrzegu) kieruje bezpośrednio Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu. SAR dysponuje statkami ratowniczymi rozmieszczonymi w portach całego wybrzeża, a także brzegowymi stacjami ratowniczymi wyposażonymi w szybkie łodzie ratownicze

oraz pojazdy przystosowane do ich transportu kołowego. W razie potrzeby (i możliwości) SAR wzywa helikoptery ratownicze pozostające w gestii Marynarki Wojennej. Śmigłowce ratownicze pełnią dyżury na lotniskach koło Darłowa oraz w Babich Dołach koło Gdyni. Z międzynarodowych porozumień wynika, że ratowanie życia na morzu wykonywane jest za darmo. Celem akcji SAR nie jest natomiast ratowanie sprzętu. Służby ratownicze zdają sobie jednak sprawę, że często najprostszym i najbezpieczniejszym sposobem uratowania żeglarza jest dostarczenie go do portu wraz z jachtem (jeśli jest to możliwe). Dlatego akcje ratownicze mogą polegać na odholowaniu uszkodzonej jednostki w bezpieczne miejsce. Począwszy od 2019 r. SAR może również podjąć się ratowania mienia – za tego rodzaju działania pobierana jest opłata, przedstawiana zainteresowanemu do akceptacji przed rozpoczęciem akcji.

Służba SAR prowadzi nasłuch na kanale 16 VHF, a do komunikacji roboczej wykorzystuje kanał 11 VHF. SAR ma własną sieć stacji nadawczo-odbiorczych, ale może również korzystać z instalacji Polish Rescue Radio. Z ośrodkami koordynacyjnymi oraz z poszczególnymi jednostkami pływającymi i stacjami brzegowymi można też kontaktować się telefonicznie. Rozmieszczenie jednostek SAR



**MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (SAR):  
OŚRODKI KOORDYNACYJNE, STATKI I STACJE BRZEGOWE**

Centrum koordynacyjne		Numery telefonów
Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (Gdynia) e-mail: polratok.1@sar.gov.pl		<b>58 661 01 97</b> <b>505 050 971</b> (główne numery alarmowe, również 112)
Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu e-mail: polratok.2@sar.gov.pl		91 321 49 17 91 321 59 29 505 050 969
Statki i stacje brzegowe		Numery telefonów
Miejscowość	Jednostka	
Świnoujście	statek SAR-3000, m/s „Passat”	91 321 60 44 515 850 041 505 050 994
	statek do zwalczania zanieczyszczeń olejowych m/s „Czesław”	91 321 60 45 505 050 989
Trzebież	statek SAR-1500 m/s „Monsun”	505 050 992
Dziwnów	Brzegowa Stacja Ratownicza	505 050 981
	statek SAR-1500 m/s „Cyklon”	505 050 985
Kotobrzeg	Brzegowa Stacja Ratownicza	94 352 20 20 505 050 968
	statek SAR-1500 m/s „Szkwał”	505 050 967
Darłowo	Brzegowa Stacja Ratownicza	505 050 975
	statek SAR-1500 m/s „Tajfun”	505 050 987
Ustka	Brzegowa Stacja Ratownicza	505 050 979
	statek SAR-3000 m/s „Orkan”	505 050 991 515 850 036
Łeba	Brzegowa Stacja Ratownicza	505 050 983
	statek SAR-1500 m/s „Huragan”	59 866 13 14 505 050 986
Władystawowo	Brzegowa Stacja Ratownicza	505 050 978
	statek SAR-1500 m/s „Bryza”	505 050 998
Hel	statek SAR-3000 m/s „Sztorm”	515 850 037 505 050 993
Gdynia	statek wielozadaniowy m/s „Kapitan Poinc”	505 050 984
Górki Zachodnie	statek SAR-1500 m/s „Wiatr”	505 050 996
Świbno	Brzegowa Stacja Ratownicza	505 050 982
Sztutowo	Brzegowa Stacja Ratownicza	505 050 976
Tolkmicko	RIB Baltic Parker 900	505 050 995



Ćwiczenia SAR na redzie Dartowa

przedstawiono na mapie, a numery telefonów do centrów koordynacyjnych, statków i stacji brzegowych zostały zebrane w tabeli. W sytuacjach alarmowych należy przede wszystkim dzwonić do centrum koordynacyjnego w Gdyni. Alarmować można również, korzystając z numeru 112 – w przypadku zdarzeń na morzu wezwanie zostanie przekazane do SAR. Informacje o Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa dostępne są na stronie [sar.gov.pl](http://sar.gov.pl).

## Morska Służba Asysty Telemedycznej – TMAS

Morska Służba Asysty Telemedycznej (TMAS – Telemedical Maritime Assistance Service) udziela porad medycznych drogą radiową i telefoniczną na morzu (tel. 58 699 84 60 czynny całodobowo).

Członkowie załóg o polskiej narodowości na jednostkach pływających na wodach całego świata, członkowie załóg na statkach znajdujących się w polskim rejonie odpowiedzialności SAR oraz ratownicy SAR mogą kontaktować się z TMAS w celu uzyskania fachowej porady dotyczącej sposobu postępowania z osobą chorą lub ranną na pokładzie statku. Z pomocy służby TMAS mogą oczywiście korzystać również załogi jachtów. Należy pamiętać, że TMAS udziela porad wyłącznie w sytuacjach nagłych na morzu, a nie w porcie i nie wtedy, gdy możliwe jest skorzystanie ze zwykłej lądowej pomocy lekarskiej. Zadania służby TMAS wykonuje Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni.

## Urzędy morskie a opłaty w portach

Przystanie żeglarskie opisane w tym przewodniku należą do różnych właścicieli, rządzą się swoimi prawami i w związku z tym za postój jachtu pobierane są w nich różne opłaty. Informacje o opłatach podajemy na stronie [wydawnictwonautica.pl](http://wydawnictwonautica.pl).

Wyjątkiem od tej różnorodności są nabrzeża w małych portach pozostające w bezpośrednim zarządzie urzędów morskich – za postój przy nich pobierane są opłaty z zastosowaniem stawek jednolitych dla całego polskiego wybrzeża, wyrażonych w euro, określonych zarządzeniami dyrektorów urzędów morskich w 2017 r. W praktyce przejrzanie listy wszystkich przystani opisanych w tej książce prowadzi do wniosku, że obecnie (na początek 2022 r.) opłaty takie pobierane są tylko w jednym porcie – w Rowach. W pozostałych przystaniach, których dotyczą wspomniane zarządzenia, jednostki rekreacyjne albo przestały cumować do nabrzeży urzędu morskiego (Trzebież, Nowe Warpno), albo opłaty nie są pobierane, ponieważ bosman nie jest wyposażony w kasę fiskalną lub w przystani w ogóle nie ma dyżurującego pracownika urzędu. Dla porządku, skoro zarządzenia nadal obowiązują i można się liczyć z możliwością zmian w niektórych portach, stawki tych opłat podajemy w tabeli poniżej (kwoty w euro są przeliczane na złotówki według aktualnego kursu).

### OPLĄTY ZA POSTÓJ JEDNOSTEK REKREACYJNYCH W MAŁYCH PORTACH, PRZY NABRZEŻACH ZARZĄDZANYCH PRZEZ URZĘDY MORSKIE (W SZCZECINIE I W GDYNI)

Długość jachtu	Opłata za dobę
do 5,5 m	3,00 euro
od 5,5 do 8 m	4,00 euro
od 8 do 10 m	5,00 euro
od 10 do 13 m	6,00 euro
od 13 do 17 m	7,00 euro
od 17 do 20 m	9,00 euro
powyżej 20 m	12,00 euro





# Zalew Szczeciński