



**URZĄD MIASTA KRYNICA
MORSKA**

***PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ
I ZANIECZYSZCZEŃ WÓD
PORTOWYCH W PRZYSTANI
MORSKIEJ***

***KRYNICA MORSKA - BASEN II
PASAŻERSKO - JACHTOWY***

2025

Spis treści

1. Podmiot przedkładający plan do zatwierdzenia.....	1
1.1 Nazwa przedkładającego plan do zatwierdzenia	1
1.2 Siedziba i dane teleadresowe zarządu	1
2. Obszar objęty planem.....	1
2.1 Granice obszaru.....	1
2.2 Działalność prowadzona na obszarach objętym planem	8
2.3 Rodzaje obsługiwanych ładunków niebezpiecznych, według klasyfikacji IMO, oraz miejsc ich przeładunku, obróbki i składowania.....	9
2.4 Rodzaje zagrożeń i zanieczyszczeń, które mogą wystąpić w obszarze objętym planem	9
2.5 Miejsca, w których występuje największe prawdopodobieństwo powstania zagrożeń i zanieczyszczeń.....	10
2.6 Miejsca wymagające szczególnej ochrony przed zagrożeniami i zanieczyszczeniami.....	10
3. Możliwe scenariusze wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń i zanieczyszczeń	12
4. Możliwość reagowania na powstałe zagrożenia i zanieczyszczenia	12
4.1 Siły, środki i procedury reagowania podmiotu na zagrożenia i zanieczyszczenia powstałe na obszarze objętym planem	12
4.2 Struktura organizacyjna oraz możliwości operacyjne podmiotów wykonującego zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie.....	13
4.3 Właściwe jednostki, o których mowa w art. 118 ustawy o bezpieczeństwie morskim, które uczestniczą w działaniach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze objętym planem.....	13
4.4 Obowiązujące procedury alarmowe, w zależności od rodzaju zagrożeń i zanieczyszczeń, 15	
4.5 Metody usuwania zagrożeń i zanieczyszczeń, z uwzględnieniem szczególnych warunków działania (takich jak zalodzenie, powódź, sztorm).....	17
4.6 Sposoby postępowania z powstałym zanieczyszczeniem i sposobu jego utylizacji.....	19
4.7 Organizacja łączności w sytuacji wystąpienia zagrożeń i zanieczyszczeń	19
5. Informacja na temat ćwiczeń i szkoleń z zakresu reagowania na potencjalne zagrożenia i zanieczyszczenia, w tym ćwiczeń organizowanych wspólnie z PSP lub właściwymi jednostkami, o których mowa w art. 118 Ustawy o bezpieczeństwie morskim	19
6. Informacja na temat zgodności opisanych w nim procesów i procedur z właściwymi wymaganiami.....	19
7. Informacje wymagane na podstawie przepisów wydanych przez właściwego Dyrektora Urzędu Morskiego lub uznane przez podmiot	21
8. Załączniki	21
8.1 Załącznik I.	22
8.2 Załącznik II.	24
8.3 Załącznik III.	25



1. PODMIOT PRZEDKŁADAJĄCY PLAN DO ZATWIERDZENIA

1.1 Nazwa przedkładającego plan do zatwierdzenia

Podmiot zarządzający przystanią:	Urząd Miasta w Krynicy Morskiej
1.2 Siedziba i dane teleadresowe zarządu	
Adres:	ul. Górników 15; 82-120, Krynica Morska
Telefon / Fax	+48 55 247 65 27 / +48 55 247 65 66
E-mail:	um@krynica-morska.tv
Adres strony internetowej:	www.krynica-morska.tv
REGON:	170008774
NIP:	578-00-17-940

2. OBSZAR OBJĘTY PLANEM

2.1 Granice obszaru

Granice przystani objętej planem, określone zostały Zarządzeniem nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 25 stycznia 2023 r. w sprawie określenia granicy przystani "Krynica Morska - Basen II pasażersko - jachtowy" w Krynicy Morskiej (Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2023.578; Dz. Urz. Woj. Pomor. 2023.495) i stanowią linie łączące punkty graniczne od strony lądu oraz od strony morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego.

Mapa 1. Granice przystani morskiej – Basen II Pasażersko - Jachtowy



Załącznik do Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 25 stycznia 2023 r. w sprawie określenia granicy przystani „Krynica Morska - Basen II pasażersko - jachtowy” w Krynicy Morskiej

Przystań pasażersko-jachtowa w Krynicy Morskiej (Basen II) stanowi kluczowy element infrastruktury rekreacyjno-turystycznej. Przystań położona jest w sąsiedztwie największego



portu północnej części Zalewu Wiślanego. Zaplecze infrastrukturalne przystani obejmuje trzy nabrzeża, trzy pirsy oraz jeden slip.

Pirs nr 3

Długość nabrzeża 79,0 mb, szerokość 5,0 mb w skład wyposażenia wchodzi linia cumownicza z podwójnymi pachotami cumowniczymi (12 szt.) z rur stalowych $\phi 114$ mm osadzone w koronie oczepu w rozstawie co 6 m;

Linia odbojowa — drewniane pionowe belki odbojowe (osłona drabinek) - 4 kpl ;

Drabinki wyłazowe - 4 szt.;

Stojak ze sprzętem ratunkowym — 1 szt.;

Oświetlenie Pirsu — latarnie o wysokości 4m usytuowane co 16m.

Latarnia oświetlenia ostrzegawczego

Dopuszczalne obciążenie użytkowe: 5 kN/m^2 / maksymalny nacisk na oś pojazdu 0,25 t;

Głębokość dopuszczalna: -2.50 m

Głębokość techniczna: -3.00 m

Rzędna korony nabrzeża Pirsu: +1.00 m(K)

Ostroga boczna — dł. 18,90 mb i szer. 2,50 m, nawierzchnia pomostu wyłożona kostką betonową na podsypce cementowo -piaskowej.

Linia cumownicza - podwójne pachoty cumownicze (4 szt.) z rur stalowych $\phi 114$ mm osadzone w koronie oczepu w rozstawie co 10 m;

Linia odbojowa — pionowe belki odbojowe poliuretanowe o długości 1,80 m i przekroju 20x20cm, w rozstawie co 0,5m;

Drabinki wyłazowe — 1 szt.

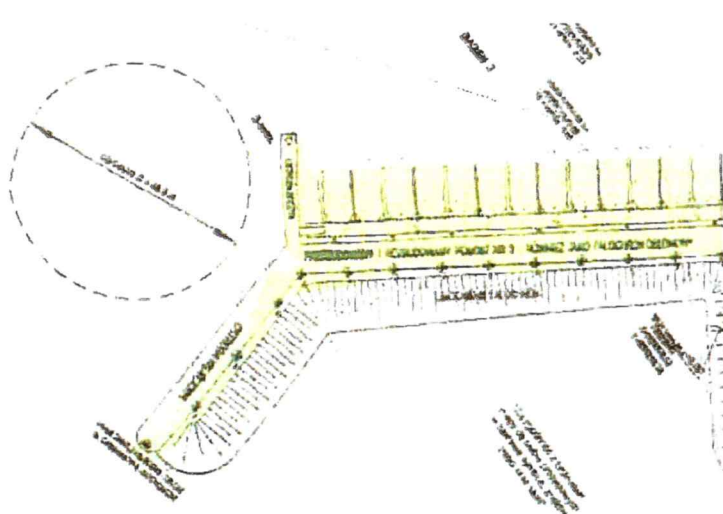
Oświetlenie Pirsu - latarnie o wysokości 0,6 m

Oświetlenie nawigacyjne — 1 szt.

Stojak ze sprzętem ratunkowym - 1 szt.

Ostroga wejściowa o długości 40,52 m i szerokości 5,0 m wyłożona kostką betonową na podsypce cementowo – piaskowej. W skład nabrzeża wchodzi następujące wyposażenie:

- Linia cumownicza - polery ZL-10 osadzone w koronie oczepu w rozstawie co 10 m;
- Linia odbojowa - odbijacze typu „A” (33 szt.) oraz odbojowe poliuretanowe (12 szt.) o długości 1,80 m i przekroju 20x20 cm w rozstawie co 0,5 m;
- Drabinki wyłazowe - 1 szt.
- Stojak ze sprzętem ratunkowym — 1 szt.;
- Oświetlenie Pirsu — latarnie o wysokości 0,6m.
- Oświetlenie nawigacyjne — 1 szt.
- Dopuszczalne obciążenie użytkowe: 5 kN/m^2 / maksymalny nacisk na oś pojazdu 0,25 t;
- Głębokość: dopuszczalna: -4.00 m
- Głębokość techniczna: -2.50 m
- Korona nabrzeża Pirsu: +1.00 m(K)
- Narzut kamienny — na przedpolu Pomostu nr 3 Ostrogi Wejściowej znajduje się ochronny narzut z kamienia łamanego.



Pirs nr 2

Długość 60,0mb szerokość 3,65mb, nawierzchnia pomostu — kostka betonowa gr. 8 cm na podbudowie cementowo wapiennej. W konstrukcji pomostu — instalacje wody pitnej i elektryczne dla zasilania punktów poboru znajdujących się na pomostach pływających. Wzdłuż konstrukcji Pomostu nr 2 znajdują się dwa wzdłużne pływające pomosty cumownicze, o długości 56 mb i szerokości 2,0 m. Na przedłużeniu Pomostu nr 2 znajduje się pływający pomost cumowniczy o długości 24 m i szerokości 2,0 m. Pomosty pływające z pływakami o konstrukcji żelbetowej, wypełnionej styropianem.

Mocowanie pomostów pływających — stalowe prowadnice w postaci pali rurowych, o średnicy 457/10mm o długości 9,0m. Pomosty pływające wyposażone są w podkłady drewniane wykonane z drewna sosnowego. Do Pomostu nr 2 zamontowana 1 szt. pomostu pływającego o następujących parametrach technicznych:

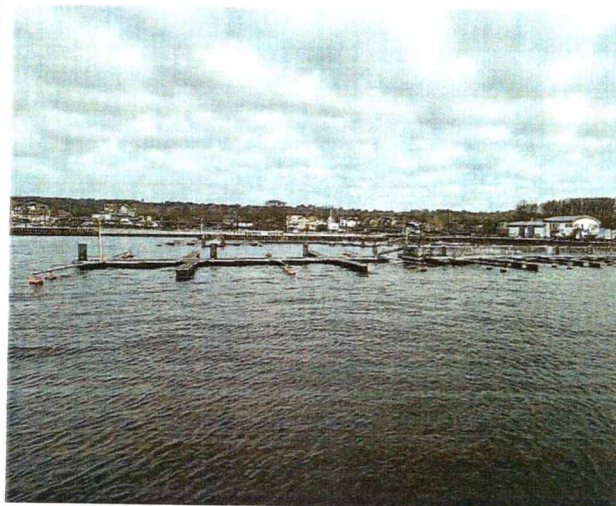
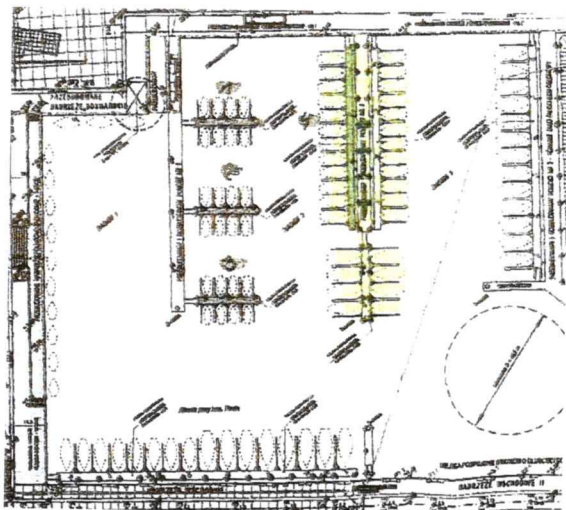
- ✓ długość — 56 m
- ✓ szerokość — 2 m
- ✓ pontony wysoko — obciążalne;
- ✓ prowadnice pala — 4 szt.;
- ✓ drewniana linia odbojowa
- ✓ kanały technologiczne średnicy $\varnothing$ 110mm — 3szt.
- ✓ studzienki instalacyjne z odwodnieniem (3 szt. oświetlenie, 2 szt. — słupki instalacyjne)

Wyposażenie nabrzeża:

- Linia cumownicza - podwójne pachoły cumownicze (12szt) z rur stalowych $\varnothing$ 114mm osadzone w koronie oczepu w rozstawie co 6 m;
- Linia odbojowa — drewniane pionowe belki odbojowe (osłona drabinek) — 4 kpl ;
- Drabinki wyłazowe — 4 szt.
- Stojak ze sprzętem ratunkowym — 1 szt.;
- Oświetlenie Pirsu — latarnie o wysokości 4m montowane co 16 m.
- Latarnia oświetlenia ostrzegawczego
- Dopuszczalne obciążenie użytkowe: 5 kN/m² / maksymalny nacisk na oś pojazdu 0,25 t;



- Głębokość dopuszczalna: 2.50 m
- Głębokość techniczna: 3.00 m
- Korona nabrzeża Pirsu: » +1.00 m(K)



Pirs nr 1

Długość pirsu 83,70 mb szerokość 3,65mb posadowiony jest na żelbetowej ścianie szczelnej. Nawierzchnia pomostu — kostka betonowa gr. 8cm na podbudowie cementowo wapiennej. W konstrukcję pomostu wbudowane zostały instalacje wody pitnej i elektrycznej dla zasilania punktów poboru znajdujących się na pomstach pływających. Do pierwszego pomostu zamontowano 3 szt. pomostów pływających o następujących parametrach technicznych:

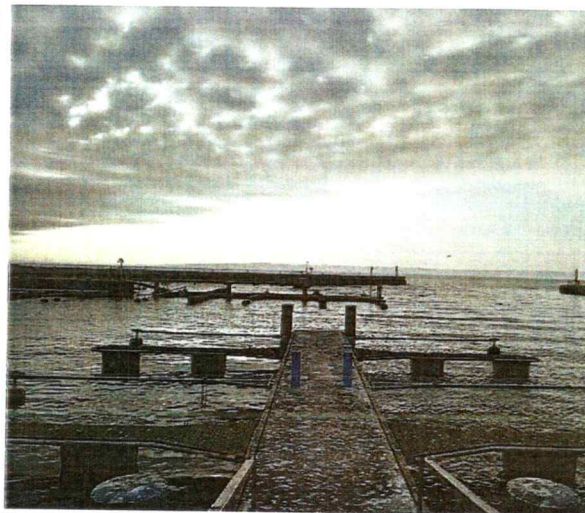
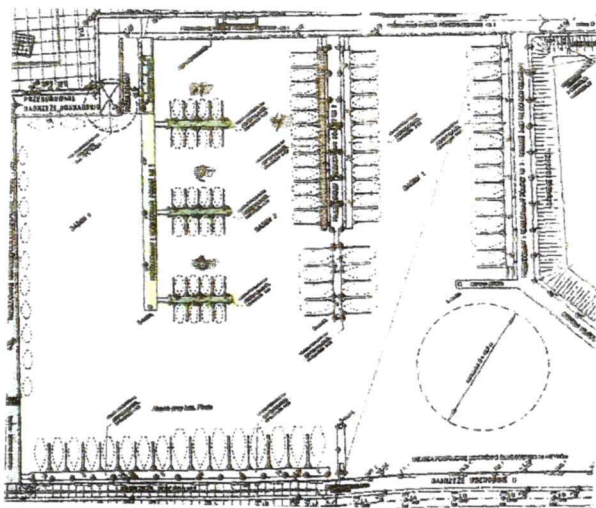
- ✓ długość — 20m
- ✓ szerokość — 2m
- ✓ pontony wysoko — obciążalne
- ✓ prowadnice pala — 4 szt.;
- ✓ drewniana linia odbojowa
- ✓ kanały technologiczne o średnicy 110mm — 3szt.
- ✓ studzienki instalacyjne z odwodnieniem (3 szt. oświetlenie, 2 szt. - słupki instalacyjne).

Wyposażenie nabrzeża:

- Linia cumownicza - podwójne pachoty cumownicze (6szt) z rur stalowych $\varnothing 114\text{mm}$ osadzone w koronie oczepu w rozstawie co 6 m;
- Linia odbojowa — pionowe belki odbojowe poliuretanowe 0 długości 1,80m i przekroju 20x20cm, w rozstawie co 0,5m;
- Drabinki wyłazowe — 3 szt.
- Stojak ze sprzętem ratunkowym — 1 szt;
- Oświetlenie Pirsu — latarnie o wysokości 4m montowane co 16m.
- Latarnia oświetlenia ostrzegawczego
- Dopuszczalne obciążenie użytkowe: 20 kN/m^2 /maksymalny nacisk na oś pojazdu 1,00 t;
- Głębokość dopuszczalna: - 2,50 m
- Głębokość techniczna: - 3,00 m



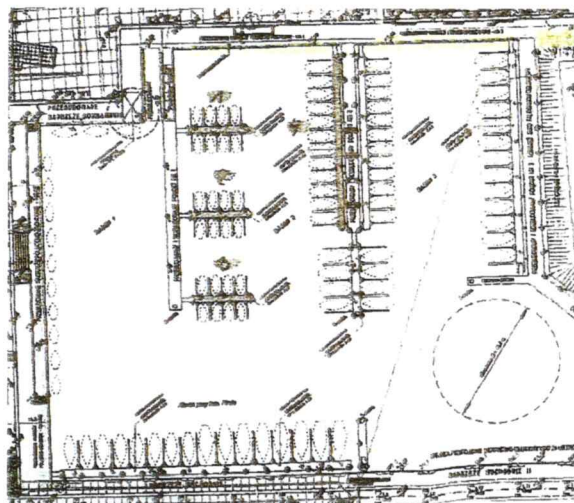
- Korona nabrzeża wysokiego: +1,60 m(K);
- Korona nabrzeża Pirsu: +1,37 m(K)



Nabrzeże Północno-Wschodnie

Wyposażenie nabrzeża:

- Linia cumownicza - podwójne pachoły cumownicze (17 szt.) z rur stalowych $\varnothing 114\text{mm}$ osadzone w koronie oczepu w rozstawie co 6 m;
- Linia odbojowa - pionowe belki odbojowe poliuretanowe (42 szt.) o długości 1,80m i przekroju 20x20cm, w rozstawie co 0,5m;
- Wnęki wodociągowe: (3 szt.) - 40x45cm i głęb. 30cm;
- Wnęki elektryczne: (3 szt.) 45x45cm / 45x60cm i głęb. 30cm
- Drabinki wyłazowe: 5 szt.
- Stojak ze sprzętem ratunkowym: 1 szt.;
- Dopuszczalne obciążenie użytkowe: 20 kN/m²/maksymalny nacisk na oś pojazdu 1,00 t;
- Głębokość techniczna (odc. I oraz odc. II) : 2.50 m
- Głębokość dopuszczalna (odc. I oraz odc. II): 3.00 m
- Głębokość dopuszczalna (odc. III) : 1.50 m
- Głębokość techniczna (odc. III): 1.00 m
- Korona nabrzeża wysokiego: +1.60 m (K)



Slip

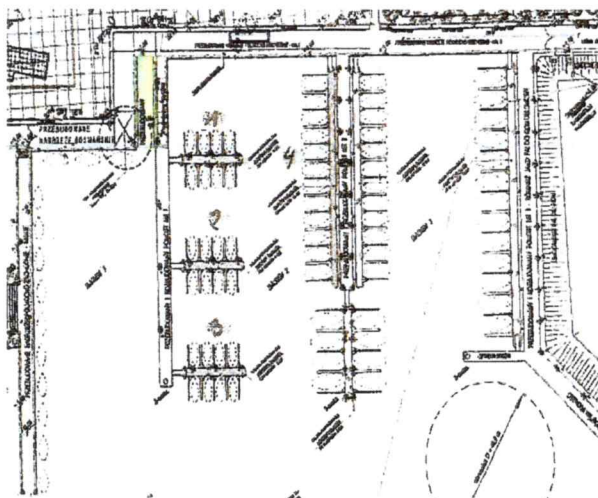
Próg dolny posadowiony jest na ścianie szczelnej typu AU16, o długości brusa $l=5,0m$. Stalowa ścianka szczelna stanowi wzmocnienie wcześniej pogrożonych elementów slipu, w postaci drewnianej ścianki szczelnej.

Linia długości korony progu (-2,30m) zamocowano pozioma belką progowa, tj. profil z twardej gumy. Wzdłuż ścian bocznych slipu występują schody żelbetowe — 5 stopni zejściowych o wymiarach 25 x 170cm

- Nachylenie płyty slipu 1:6; grubość płyty 40 70 cm;
- Długość slipu - $L=23,50mb$;
- Rzędna korony oczepu wynosi +1,60m Kr.

Wypozażenie nabrzeża:

- Linia cumownicza - brak;
- Linia odbojowa — pozioma belka odbojowe poliuretanowe (20x20cm) — mocowana na progu o długości 5,0m;
- Korona nabrzeża wysokiego: +1.60 m(K)
- Korona progu: -2.26 m(K)





Nabrzeże Północno-Zachodnie

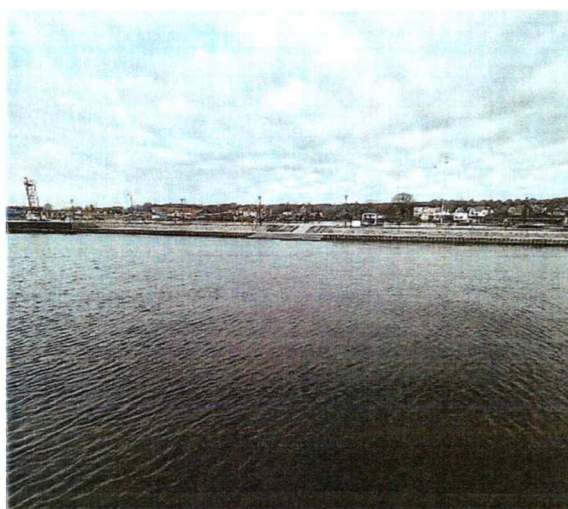
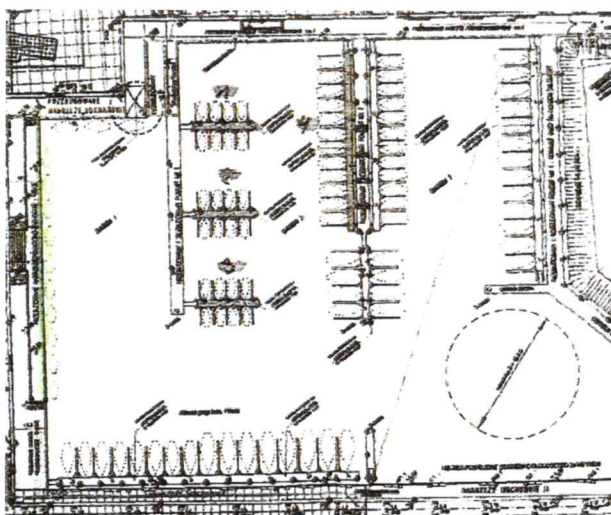
Nabrzeże Wysokie o odcinki o długości 24mb oraz 1,5mb. Linia cumownicza stanowi podwójne pachoły cumownicze (4 szt.) wykonane z rur stalowych o $\varnothing 114\text{mm}$ osadzone w koronie oczepu w rozstawie co 6 m. W skład linii odbojowej wchodzi pionowe belki odbojowe poliuretanowe w ilości 42 szt. o długości 1,80m i przekroju 20x20cm, w rozstawie co 0,5m. Infrastruktura - wnęka wodociągowa (1 szt.) — 40x45cm oraz głębokości 30cm, wnęka elektryczna (1 szt.) - 60x45cm i głębokość 30cm;

Nabrzeże Niskie o długości 88,50mb. Linia cumownicza — podwójne pachoły cumownicze (18 szt.) z rur stalowych $\varnothing 70\text{mm}$ osadzone w koronie oczepu w rozstawie co 5 m. Linia odbojowa — pionowe belki odbojowe poliuretanowe (173 szt.) o długości 1,80m i przekroju 15x15cm, w rozstawie co 0,5m. Pionowe belki odbojowe poliuretanowe (2 szt.) o długości 1,80 m i przekroju 20x20cm, w rozstawie co 0,5m. Dostęp do nabrzeża zapewniają drabinki wyłazowe w ilości 2 szt.

Na nabrzeżu zapewniono stojak ze sprzętem ratunkowym, trap pływający o wymiarach 8x3m, zakotwiony do nabrzeża, pokład z płyt gretingowych. Dopuszczalne obciążenie użytkowe: 20 kN/m^2 / maksymalny nacisk na oś pojazdu – 1,00 t;

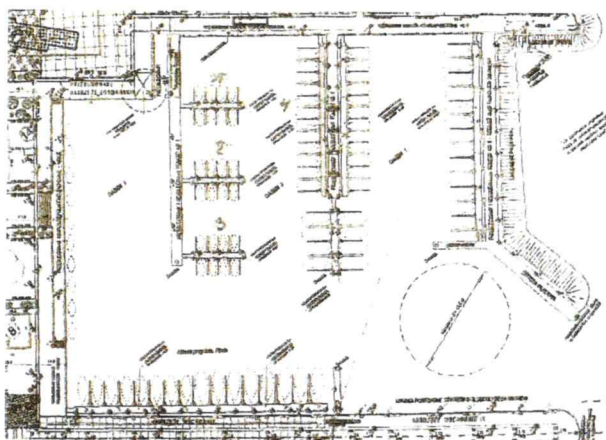
- Głębokość dopuszczalna: - 3,00 m
- Głębokość techniczna: - 2,50 m;
- Korona nabrzeża wysokiego: +1.60 m (K);
- Korona nabrzeża niskiego: +0.50 m (K)

Sezonowo pomiędzy Nabrzeżem Wysokim oraz Nabrzeżem Niskim, na długości 8,0m na schodach betonowych zostały ustawione stalowe ślizgi z kratownic gretingowych w ilości 6 szt. służące do wodowania małych jednostek.



Nabrzeże Bosmańskie

Nabrzeże o długości 33mb, linię cumowniczą stanowią podwójne pachoły cumownicze (6 szt.) z rur stalowych $\varnothing 114\text{mm}$ osadzone w koronie oczepu w rozstawie co 6 m;



Linia odbojowa wykonana została z pionowych poliuretanowych belek odbojowych w ilości 42 szt. długości 1,80m i przekroju 20x20cm, w rozstawie no 0,5m. Jedna wnęka wodociągowa — 40x45cm i głęb. 30cm;

- Drabinki wyłazowe - 1 szt.
- Stojak ze sprzętem ratunkowym - 1 szt;
- Dopuszczalne obciążenie użytkowe: 10 kN/m² maksymalny nacisk na oś pojazdu 0,5 [t];
- Głębokość dopuszczalna: 3.00 m;
- Głębokość techniczna: -2.50 m;
- Korona nabrzeża wysokiego: +1.60 m(K);

2.2 Działalność prowadzona na obszarach objętym planem

Przystań prowadzi głównie działalność w obszarze usług portowych dla jednostek turystyczno - sportowych, posiada rozbudowaną infrastrukturę dostępną dla użytkowników przystani oraz zaplecze socjalno-sanitarne. Marina oferuje nowoczesne sanitariaty z pełnym węzłem, w tym toalety i prysznice z ciepłą wodą, dostosowane także dla osób z niepełnosprawnych. Dla żeglarzy i turystów przygotowano pralnię samoobsługową. Operator przystani zapewnia również pomieszczenia kuchenne umożliwiające przygotowanie posiłków.

Usługi portowe obejmują profesjonalne cumowanie jednostek pływających na nowoczesnych pomostach wyposażonych w przyłącza do prądu i wody. Przystań oferuje także możliwość slipowania, czyli wodowania i wyciągania łodzi przy pomocy wózków transportowych. Na terenie mariny punkty odbioru nieczystości płynnych i stałych, co umożliwia ekologiczne zarządzanie odpadami.



Dla większego komfortu użytkowników marina zapewnia system monitoringu i ochrony, co gwarantuje bezpieczeństwo cumowanych oraz zimowanych jednostek.

Tabela 1. Ilość zawinięć do przystani w roku 2024.

Miesiąc	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	SUMA
Ilość zawinięć	14	264	401	650	757	298	32	2416
Liczba osób	36	561	537	874	958	326	41	3333

Opracowanie własne na podstawie danych UM Krynica Morska

2.3 Rodzaje obsługiwanych ładunków niebezpiecznych, według klasyfikacji IMO, oraz miejsc ich przeładunku, obróbki i składowania

Przystań "Krynica Morska - Basen II pasażersko - jachtowy" w Krynicy Morskiej nie obsługuje ładunków niebezpiecznych, według klasyfikacji IMO.

2.4 Rodzaje zagrożeń i zanieczyszczeń, które mogą wystąpić w obszarze objętym planem

Kolizja – najpoważniejszym potencjalnym zagrożeniem zanieczyszczenia wód morskich jest ewentualna kolizja jednostek pływających lub ich awaria – rozprucie poszycia. Jednostki sportowo – turystyczne cumujące w marinie mogą posiadać zbiorniki paliwowe od 20 do 2000L.

W skrajnym przypadku należy uwzględnić możliwość przedostania się do wód kilku ton lekkiego oleju napędowego lub kilkuset litrów benzyny bezołowiowej. Ryzyko wystąpienia zdarzenia oceniono jako incydentalne (wartość – 1).

Zanieczyszczenia eksploatacyjne – możliwość zagrożenia występuje jedynie w czasie bunkrowania jednostek pływających i cumujących przy nabrzeżach lub pomostach przystani. Wszelkie naprawy, remonty, wymiany olejów, stwarzające potencjalne zagrożenie zanieczyszczenia wód morskich jest w obszarze mariny zabronione. Większość rozlewów eksploatacyjnych będzie miał charakter ograniczony i lokalny co może stanowić ułatwienie w zwalczaniu powstałego zanieczyszczenia.



Prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia: mało prawdopodobne, ale możliwe (wartość – 3). Indywidualni użytkownicy operujący w obrębie przystani – właściciele turystycznych jednostek pływających (rekreacyjnych) nieprowadzący działalności związanej ze świadczeniem usług w transporcie morskim. Nieodpowiedzialna i niezgodna z przepisami portowymi eksploatacja jednostek pasażerskich, sportowych i turystycznych w obszarze sąsiadującym z przystanią. Emisja nawet niewielkich ilości zużytego oleju, popłuczyn ze zbiornika lub usunięcie zaolejonych filtrów jest potencjalnym źródłem zanieczyszczenia, które w wyniku niekorzystnego falowania może rozproszyć się w granicach basenu pasażersko - jachtowego w Krynicy Morskiej. Prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia: tylko sporadycznie możliwe (wartość – 1).

Tabela 2. Prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia

Wartość	Opis	Prawdopodobieństwo %
10	Rzeczywiste zagrożenie	50 % 1 na 2 zdarzenia zakończy się zanieczyszczeniem
6	Niewykluczone	10% 1 na 10 zdarzeń zakończy się zanieczyszczeniem
3	Hipotetycznie możliwe	1% 1 na 100 zdarzeń zakończy się zanieczyszczeniem
1	Incydentalne przypadki	0,1 % 1 na 1000 zdarzeń zakończy się zanieczyszczeniem
0,5	Wyobrażalne	0,01 % 1 na 10 000 zdarzeń zakończy się zanieczyszczeniem
0,2	Właściwie niemożliwe	0,001% 1 na 100 000 zdarzeń zakończy się zanieczyszczeniem
0,1	Wyłącznie teoretycznie możliwe	0,0001% 1 na 1 000 000 zdarzeń zakończy się zanieczyszczeniem

2.5 Miejsca, w których występuje największe prawdopodobieństwo powstania zagrożeń i zanieczyszczeń.

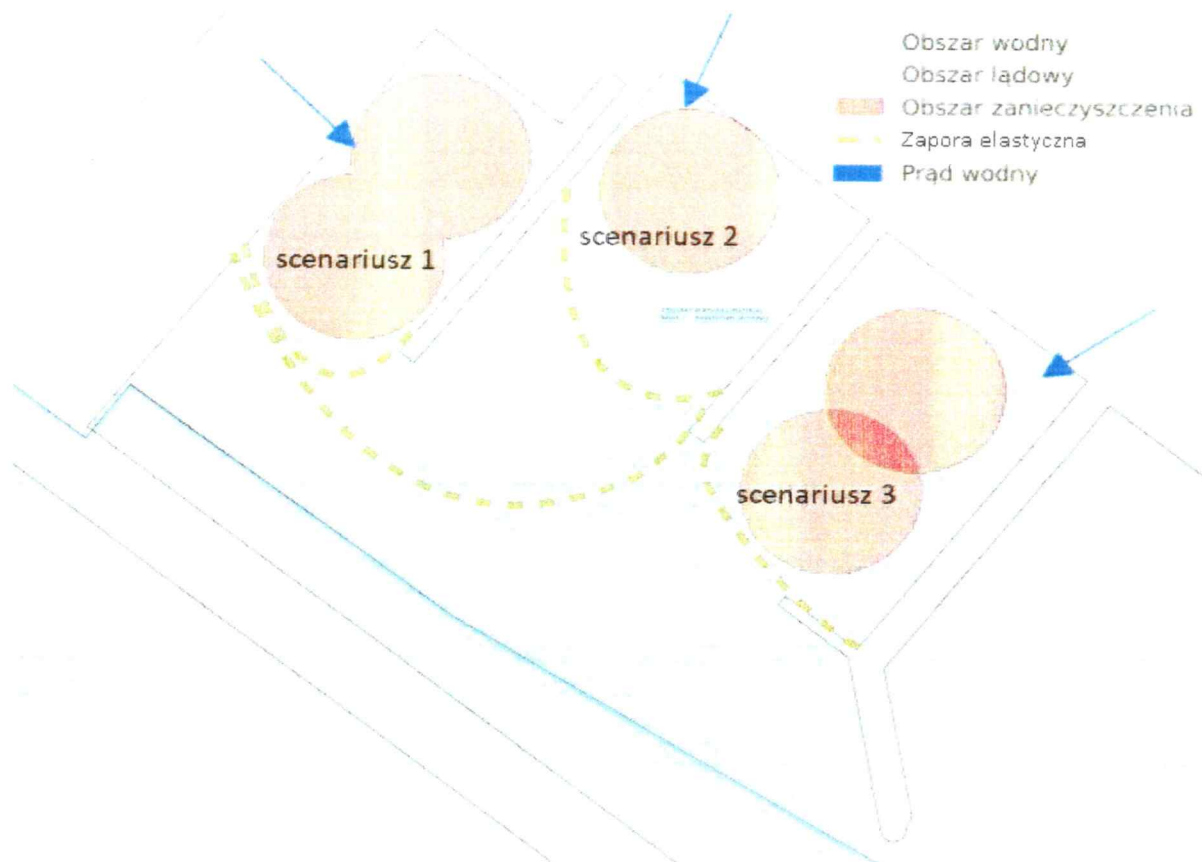
Rejon slipu oraz Nabrzeża Północno – Zachodniego narażony jest na największe prawdopodobieństwo powstania zanieczyszczeń oraz zagrożeń w związku z wodowaniem oraz bunkrowaniem jednostek pływających. Nie należy jednak wykluczać pozostałych basenów jako obszarów o potencjalnie niższym zagrożeniu.

2.6 Miejsca wymagające szczególnej ochrony przed zagrożeniami i zanieczyszczeniami.

Miejsca wymagające szczególnej ochrony przed zagrożeniami i zanieczyszczeniami obejmują baseny Bosmański oraz basen nr 2, które są narażone na wycieki paliwa, ścieki i odpady pochodzące z cumujących jednostek. Kluczowym obszarem są także strefy przeładunku paliwa, gdzie istnieje ryzyko rozlania substancji ropopochodnych. Pływające pomosty oraz miejsca postoju jednostek wymagają regularnego monitoringu i konserwacji, aby zapobiegać emisji zanieczyszczeń do wody. Wrażliwe są również tereny zielone wokół mariny, gdzie niewłaściwa gospodarka odpadami oraz substancjami ropopochodnymi może prowadzić do zanieczyszczenia wód morskich. Szczególną uwagę należy zwrócić na miejsca odbioru nieczystości stałych i płynnych, które powinny być odpowiednio zabezpieczone, by nie dochodziło do wycieków i zanieczyszczeń środowiska wodnego.



Mapa 1 Scenariusze rozprzestrzeniania się rozlewu na przystani.



Opracowanie własne na podstawie map serwisu <https://sipam.gov.pl/geoportal>.

Opracowana wizualizacja przedstawia scenariusze rozprzestrzeniania się rozlewu substancji ropopochodnych w obszarze przystani morskiej. Rozlew został zaaranżowany w centralnej części jak również w basenach skrajnych akwenu i wyróżniony kolorem czerwonym o stopniowo rosnącym promieniu, co obrazuje proces rozprzestrzeniania się zanieczyszczenia. Kierunki prądów wodnych zostały oznaczone strzałkami w kolorze niebieskim, wskazującymi dominujące przepływy wody, które wpływają na rozprzestrzenianie się rozlewu. Wzdłuż linii prądów zanieczyszczenie przesuwa się w różnych kierunkach, zależnie od siły i charakterystyki hydrodynamicznej akwenu.

W celu ograniczenia skutków skażenia w wybranych miejscach zaznaczono w kolorze żółtym zapory elastyczne, które mają za zadanie zatrzymać dalsze rozprzestrzenianie się substancji ropopochodnej i ograniczyć jej dostęp na otwarte wody Zalewu Wiślanego. Zapory umieszczono w strategicznych punktach, gdzie prądy wodne mogą skutkować największym rozproszaniem zanieczyszczeń.

Dodatkowo na mapie opisano kluczowe elementy, takie jak miejsce wycieku, kierunek przepływu wody oraz umiejscowienie zapór, co pozwala lepiej zrozumieć mechanizm zarządzania tego typu zagrożeniem.



3. MOŻLIWE SCENARIUSZE WYSTĄPIENIA NAJPOWAŻNIEJSZYCH ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ

Scenariusze zdarzeń możliwych do wystąpienia w obszarach portowych objętych „Planem (...)” zostały przyjęte na podstawie zebranych danych archiwalnych, jak również analiz prowadzonych prac związanych z operacjami wykonywanymi w obrębie nabrzeży.

Możliwość wystąpienia najpoważniejszych zagrożeń i zanieczyszczeń

- rozlew substancji ropopochodnych z jachtów motorowych;
- rozszczelnienie powłoki zbiorników paliwowych na jednostce pływającej w wyniku kolizji;
- uszkodzenia przewodów elastycznych instalacji zasilającej;
- zanieczyszczenia z terenów portowych:
- przedostanie się nieczystości do sieci kanalizacji deszczowej, w wyniku braku utrzymania należytej czystości placów i nabrzeży;
- niezamierzony lub świadomy zrzut zanieczyszczeń do wód portowych z instalacji portowych i innych jednostek pływających;
- pożar w obrębie terminala;
- pożar jednostki pływającej cumującej przy nabrzeżu;
- zagrożenie dla zdrowia lub życia.

4. MOŻLIWOŚCI REAGOWANIA NA POWSTAŁE ZAGROŻENIA I ZANIECZYSZCZENIA

4.1 Siły, środki i procedury reagowania podmiotu na zagrożenia i zanieczyszczenia powstałe na obszarze objętym planem

Działania mające na celu zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarach portowych podejmują kierownicy podmiotów prowadzących działalność i użytkujących nabrzeża w granicach portu morskiego oraz podmioty zarządzające portem przy wykorzystaniu wyspecjalizowanych jednostek organizacyjnych, zgodnie z opracowanymi przez te podmioty planami zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych¹. Pierwszą, bezpośrednią odpowiedzialność za działania prewencyjne i reagowanie na powstałe zagrożenia i zanieczyszczenia w przystani spoczywa na kapitanie jednostki powodującej zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego oraz Bosmanie Przystani Jachtowej. Działania kapitana jednostki pływającej jeśli jednostka jest źródłem lub w przypadku zauważenia zagrożenia lub zanieczyszczenia podejmuje natychmiastowe działania w miarę możliwości, zatrzymanie wypływu substancji niebezpiecznej lub zanieczyszczającej, ograniczenie jej wielkości, przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się zanieczyszczenia, poinformowanie Bosmana Przystani Jachtowej, Bosmanat Portu Krynica Morska lub Kapitanat Portu Nowy Świat. Bosman Przystani Jachtowej bezzwłocznie wprowadza w życie „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych w przystanie morskiej Krynica Morska – Basen II Pasażersko – Jachtowy” oraz natychmiast zawiadamia o zdarzeniu Bosmanat Portu Krynica Morska lub

¹ § 14 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (t.j. Dz.U. 2022 poz. 216)



Kapitanat Portu Nowy Świat i równocześnie stanowisko właściwe ds. zarządzania kryzysowego Urzędu Miasta Krynica Morska tj. Stanowisko ds. Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej.

W każdym z powyższych przypadków zgłaszający powinien podać następujące informacje:

- okoliczności awarii (np. wypadek, uszkodzenie poszycia jednostki, zatonięcie);
- rodzaj i dostępne dane o substancjach niebezpiecznych;
- ocenę rozprzestrzeniania się substancji ropopochodnej (wielkość, prędkość etc.) oraz potencjalnych skutków dla ludzi i środowiska;
- podjęte już działania awaryjne.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni lub działający w jego imieniu Kapitan Portu Nowy Świat – w przypadku powzięcia informacji o pożarze lub innym zdarzeniu wymagającym podjęcia działań ratowniczo-gaśniczych na akwenu wód morskich portu, kierują do akcji ratowniczo-gaśniczej siły i środki ochrony przeciwpożarowej od strony wody podmiotów wykonujących zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie oraz siły i środki właściwych jednostek, których udział w akcji ratowniczo-gaśniczej jest uzasadniony koniecznością ochrony zdrowia lub życia ludzkiego, środowiska naturalnego lub mienia, mając na względzie bezpieczeństwo, możliwości operacyjne i pełnione przez te podmioty funkcje tj. Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji.

Urząd Miasta Krynica Morska w ramach prowadzonego magazynu przeciwpowodziowego i obrony cywilnej Gminy dotychczas nie zadysponował środków do samodzielnego reagowania na zagrożenia i zanieczyszczenia powstałe w Basenie II pasażersko – jachtowym.

W razie potrzeby, centrum kierowania akcją zostanie zlokalizowane w bosmanacie przystani. W przypadku konieczności utworzenia Centrum Operacji Ratowania Mienia (SCU) osoba odpowiedzialna za Zarządzanie Kryzysowe w Urzędzie Miasta Krynica Morska, zarekomenduje dogodne miejsce dla zlokalizowania takiego centrum. Pole operacyjne powinno zostać utworzone w okolicy nabrzeża, przy którym prowadzone są działania ratownicze. Podczas mobilizacji zaplecza należy przyjąć dogodne warunki dostępu oraz komunikacji, sprawny dostęp do informacji dot. bezpieczeństwa żeglugi, komunikację z Centrum kierowania akcją wraz z centrum operacji ratowania mienia oraz wymianę informacji z Bosmanatem Portu Krynica Morska. Niezawodna wymiana informacji ma znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi w rejonie prowadzonej akcji jak również zapewnia dostęp do informacji batymetrycznych, meteorologicznych, hydrologicznych lub lodowych.

4.2 Struktura organizacyjna oraz możliwości operacyjne podmiotów wykonującego zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie.

Urząd Gminy Miasta Krynica Morska, jako podmiot odpowiedzialny za realizację zadań związanych z ochroną przeciwpożarową na swoim terenie, w tym w Basenie II pasażersko - jachtowym w Krynicy Morskiej, opiera swoje działania na ścisłej współpracy z wyspecjalizowanymi służbami. Burmistrz Miasta Krynica Morska przy wsparciu stanowiska ds. obrony cywilnej, zarządzania kryzysowego, spraw obronnych, przeciwpożarowych, przeciwpowodziowych i OSP odpowiada za zadania związane m.in. z prowadzeniem spraw obrony i obrony cywilnej, prowadzeniem spraw z zakresu zarządzania kryzysowego,



prowadzeniem spraw związanych z ćwiczeniami wojskowymi i mobilizacją, organizację łączności alarmowej, prowadzeniem spraw z zakresu bezpieczeństwa i porządku publicznego, prowadzeniem spraw związanych z ochroną przeciwpożarową, w tym na obiektach stanowiących własność Gminy.

Urząd Miasta Gminy Krynica Morska jest jednostką samorządu terytorialnego i nie posiada wystarczających sił i środków do właściwego reagowania na zanieczyszczenie substancjami ropopochodnymi, które stanowią realne zagrożenie poprzez wycieki paliwa, olejów i smarów z jednostek pływających.

Obecnie dostępne siły wyszkolone i wyposażone do działań ratowniczo-gaśniczych w portach i przystaniach morskich zgodnie z art. 118 ustawy o bezpieczeństwie morskim, które uczestniczą w działaniach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze objętym planem zostały wskazane w ust. 4.3 niniejszego „Planu (...)”.

Możliwości operacyjne UM Krynica Morska ograniczają się wyłącznie do zarządzania kryzysowego poprzez koordynację działań struktur Urzędu Gminy oraz koordynację działania wszystkich służb poprzez zapewnienie komunikacji i informowanie ludności, zabezpieczenie logistyczne dla służb ratowniczych (np. wyżywienie, zakwaterowanie, paliwo) w przypadku wystąpienia zdarzenia kryzysowego.

4.3 Właściwe jednostki, o których mowa w art. 118 ustawy o bezpieczeństwie morskim, które uczestniczą w działaniach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze objętym planem

Najbliższe jednostki organizacyjne, które mogą współdziałać w zadaniach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla obszaru objętego planem:

- ✓ Państwowa Straż Pożarna - Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Nowym Dworze Gdańskim (działania z zakresu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych od strony lądu);
- ✓ Jednostka Ochotniczej Straży Pożarnej w Krynicy Morskiej (działania z zakresu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych od strony lądu);
- ✓ Placówka Straży Granicznej w Krynicy Morskiej – Morski Oddział Straży Granicznej;
- ✓ Komenda Powiatowa Policji w Nowym Dworze Gdańskim – Posterunek Policji w Krynicy Morskiej;
- ✓ Opieka zdrowotna - Powiatowe Centrum Zdrowia Sp. z o.o. w Malborku /placówka Nowy Dwór Gdański/;
- ✓ Inne jednostki:
 - - Gminne Centrum Zarządzania Kryzysowego w Krynicy Morskiej;
 - - Urząd Morski w Gdyni Delegatura Elbląg / Kapitanat Portu Nowy Świat / Bosmanat Krynica Morska.

Najbliższe jednostki SAR

Brzegowa Stacja Ratownicza w Sztutowie:

- Jednostki pływające
- Łódź ratownicza RIB typu Ł-4800 R-5;
- Łódź ratownicza RIB typu Gemini Waverider 600 R-21;



- Sprzęt przeciwozlewowy
- zapory: Troilboom (300m), Mini Scantrawl;
- zbieracz MOP (5m³/h);
- zbiorniki: pływający i przenośny

Morska Stacja Ratownicza w Tolkmicku:

- Jednostka pływająca
- Łódź ratownicza RIB typu Baltic Parker 900 R30
- Sprzęt przeciwozlewowy
- Zapora Flexi 750 lekka parkanowa, umieszczona na mobilnym zwijadle bębnowym – 150 m

4.4 Obowiązujące procedury alarmowe, w zależności od rodzaju zagrożeń i zanieczyszczeń,

Urząd Miasta Krynica Morska jako podmiot zarządzający przystanią jachtową ma obowiązek posiadania i wdrażania Planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych. Na podstawie uzgodnionego i zatwierdzonego planu, podmiot zarządzający przystanią jest odpowiedzialny za podjęcie zgodnych z niniejszym opracowaniem działań związanych z uruchomieniem procedur w przypadku wystąpienia zanieczyszczenia w obszarze objętym przedmiotowym planem. Urząd Miasta Krynica Morska odpowiada za utrzymanie infrastruktury i procedur zgodnych z zatwierdzonym planem, ponadto odpowiada za zapewnienie miejsc do gromadzenia odpadów poawaryjnych oraz ich utylizację przez wyspecjalizowane firmy.

Zasady powiadamiania w przypadku zanieczyszczenia w obszarze objętym planem

W przypadku wystąpienia zagrożenia lub zanieczyszczenia na obszarze objętym planem Bosman Portu Jachtowego poinformuje o tym fakcie stanowisko właściwe ds. zarządzania kryzysowego Urzędu Miasta Krynica Morska (tj. Stanowisko ds. Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej) oraz zgodnie art. 11. Ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (t.j. Dz.U.2024.1786) Bosmanat Portu Krynica Morska lub Kapitanat Portu Nowy Świat.

Dyrektor urzędu morskiego, do którego wpłynie zawiadomienie, o zanieczyszczeniu polskich obszarów morskich, jest obowiązany dokonać oceny faktycznej sytuacji w celu ustalenia rodzaju i stopnia zanieczyszczenia wód morskich lub zagrożenia zanieczyszczeniem w razie potrzeby zarządzić i podjąć odpowiednie działania. Zgodnie z § 6.1 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Infrastruktury (t.j. Dz.U.2024.1202) Dyrektorzy urzędów morskich, bezpośrednio lub przez swoje służby dyżurne, współpracują z podmiotami, które uczestniczą w działaniach ratowniczo-gaśniczych w porcie, w tym z podmiotami wykonującymi zadania związane z ochroną przeciwpożarową w porcie oraz z jednostkami PSP.

Sposoby alarmowania i informowania o zdarzeniach powodujących zagrożenia lub zanieczyszczenia środowiska morskiego powinny odbywać w oparciu o poniższe punkty kontaktowe (dane teleadresowe stanowi Załącznik II):

Informacja o zdarzeniu

- Bosman Portu Jachtowego;



- Urząd Miejski w Krynicy Morskiej - Stanowisko ds. ochrony ludności i obrony cywilnej
- Bosmanat Portu Krynica Morska
- Kapitanat Portu Nowy Świat – Służba Dyżurna;
- Państwowa Straż Pożarna;
- Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (Służba SAR);
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Zasady powiadamiania w przypadku zagrożenia zdrowia lub życia

Organy właściwe w sprawach powiadamiania ratunkowego określa Ustawa z dnia 22 listopada 2013 r. o systemie powiadamiania ratunkowego (t. j. Dz.U.2023.748 t.j. z późn. zm.) łącząc zadania i zasady działania w ramach systemu powiadamiania ratunkowego oraz o centra powiadamiania ratunkowego w tym, Krajowe Centrum Monitorowania Systemu Powiadamiania Ratunkowego tel. **112** lub **999**, jednostki organizacyjne Policji – tel. **112** lub **997**, Państwowej Straży Pożarnej tel. **112** lub **998**.

Zasady powiadamiania w przypadku pożaru w obszarze objętym planem

Sposoby alarmowania i informowania w przypadku wystąpienia pożaru powinny odbywać w oparciu o poniższe punkty kontaktowe

- ✓ Państwowa Straż Pożarna;
- ✓ Kapitanat Portu Nowy Świat / Bosmanat Portu Krynica Morska;
- ✓ Urząd Miejski w Krynicy Morskiej / Stanowisko ds. ochrony ludności i obrony cywilnej;
- ✓ Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (Służba SAR);



Schemat 1. Źródło: opracowanie własne



4.5 Metody usuwania zagrożeń i zanieczyszczeń, z uwzględnieniem szczególnych warunków działania (takich jak zalodzenie, powódź, sztorm)

Metody zwalczania rozlewów substancji ropopochodnych różnią się w zależności od rodzaju zanieczyszczenia. Benzyny szybko odparowują, przez co działania mają charakter głównie prewencyjny i monitorujący. W przypadku MGO można stosować kombinacje metod mechanicznych, chemicznych i biologicznych w celu minimalizacji skutków zanieczyszczenia. Wybór metody powinien uwzględniać warunki hydrometeorologiczne, wielkość rozlewu oraz potencjalne skutki dla środowiska.

Zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi² zwalczanie zanieczyszczeń na polskich obszarach morskich wykonuje się metodami mechanicznymi, tylko w uzasadnionym przypadku za zgodą Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na wniosek kierownika akcji mogą zostać zastosowane metody inne niż mechaniczne. Metodami innymi niż mechaniczne, dopuszczonymi na wodach morskich jest możliwość zastosowania dyspergentów chemicznych. Dyspergenty używa się w celu przyspieszenia biodegradacji MGO przez mikroorganizmy morskie. Działają one poprzez rozbicie plamy olejowej na mikroskopijne kropelki, ułatwiając ich późniejszą degradację biologiczną. Rozwiązanie te należy stosować z należytą ostrożnością ze względu na to, iż korzyści z ich użycia mogą być niewspółmierne do szkód wywołanych przez te środki w środowisku wodnym.

Nabrzeża wchodzące w skład infrastruktury przystani i objęte niniejszym planem, graniczą morskimi wodami wewnętrznymi.

W przystani jachtowej operują głównie jednostki sportowe i rekreacyjne uprawiające morską żeglugę przybrzeżną. Wymienione jednostki wykorzystują wyłącznie benzyny lub w mniejszym stopniu lekkie oleje napędowe (MGO), charakteryzujące się niską lepkością. W środowisku wodnym, oleje o niskiej lepkości wykazują podatność na wpływ takich czynników jak prędkość nurtu, wiatr i falowanie w wyniku czego dochodzi do rozbicia plamy olejowej na mniejsze skupiska rozprzestrzeniające się w szybkim czasie na większej powierzchni wody. W związku z tym należy uwzględnić, że zanieczyszczenia ropopochodne mogące powstać w przystani w wyniku kolizji lub eksploatacji jednostek pływających, czyli w przypadkach o najwyższym prawdopodobieństwie wystąpienia, stanowią rodzaj rozlewów trudnych do zwalczania w sposób mechaniczny.

Metody zwalczania rozlewów olejowych w przystani jachtowej w Krynicy Morskiej przy wykorzystaniu bezpiecznych i dostępnych metod.

Zastosowanie zapór przeciwolejowych – wykorzystanie sztywnych lub elastycznych zapór w trybie biernym, polegającym na ich ustawieniu w odpowiedniej konfiguracji lub swobodnym

dryfowaniu. Różnica w prędkości dryfu zapory (1,5–3% prędkości wiatru) i plamy olejowej (do 5% prędkości wiatru) umożliwia napływ i koncentrację zanieczyszczenia wewnątrz zapory. Aby utrzymać jej kształt, można:

- zakotwiczyć końce zapory za pomocą lekkich kotwic,
- zamocować dryfkotwy na obu końcach,
- rozciągnąć zaporę między nabrzeżami, mocując ją do polderów.

² § 6.1-2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (t.j. Dz.U. 2022 poz. 216).



Po zebraniu całej plamy zaporę należy zamknąć, a następnie przystąpić do neutralizacji pozostałych wycieków.

Mechaniczne usuwanie oleju – zastosowanie zbieraczy mechanicznych (np. skimmerów) do odzyskiwania substancji ropopochodnych z powierzchni wody. W uzasadnionych przypadkach można zastosować dyspergenty chemiczne, jednak z zachowaniem ostrożności ze względu na środowisko.

Wykorzystanie sorbentów – użycie mat lub zapór sorpcyjnych do usuwania cienkich warstw oleju, które nie mogą być zebrane metodami mechanicznymi.

Gromadzenie mieszaniny wodno-olejowej – odprowadzanie zebranego oleju i zanieczyszczonej wody do specjalnych zbiorników tymczasowych.

Utylizacja odpadów – przekazanie zgromadzonej mieszaniny firmom specjalizującym się w odbiorze i unieszkodliwianiu wód zaolejonych, w celu dalszej separacji i bezpiecznego usunięcia.

W warunkach zimowych olej rozptywa się pod powierzchnią lodu dążąc do zmniejszenia grubości warstwy i przemieszcza się wraz z nurtem. W kontakcie z lodem przykleja się do niego, co zmniejsza zasięg skażenia. W miarę topnienia lodu uwalnia się stopniowo.

W przypadku rozlewów na powierzchni lodu stosuje się maty sorpcyjne. Zanieczyszczenia olejowe spływające pod lód usuwa się zaporami sorpcyjnymi lub elastycznymi umieszczonymi w przeręblach i rynnach wyciętych w lodzie. W przypadku niewielkich rozlewów olejowych w przystani jachtowej w Krynicy Morskiej, dopuszczalne jest – po wcześniejszej ocenie ryzyka – ograniczenie działań interwencyjnych na rzecz monitorowania i naturalnych procesów rozkładu substancji ropopochodnych. Decyzja o takim postępowaniu musi być zatwierdzona przez odpowiednie służby nadzorujące ochronę środowiska i w porcie.

Procesy wspomagające samooczyszczanie:

Parowanie – lotne frakcje oleju ulegają odparowaniu pod wpływem promieniowania słonecznego i wiatru.

Rozpuszczanie – część składników rozpuszcza się w wodzie, choć w ograniczonym stopniu.

Dyspersja – fale i prądy morskie przyczyniają się do rozproszenia plamy na większym obszarze, przyspieszając jej rozpad.

Oksydacja – reakcje utleniania prowadzą do stopniowego rozkładu węglowodorów.

Biodegradacja – mikroorganizmy obecne w środowisku morskim rozkładają substancje ropopochodne na prostsze związki.

Sedymentacja – cięższe frakcje opadają na dno, gdzie ulegają dalszej degradacji lub są pochłaniane przez osady dennie.

Warunki zastosowania tej metody:

Rozlew musi być na tyle mały, aby nie zagrażał ekosystemowi ani infrastrukturze portowej. Obszar musi być stale monitorowany przez służby portowe i środowiskowe.

W przypadku pogorszenia sytuacji (np. rozprzestrzeniania się plamy) konieczne jest natychmiastowe wdrożenie aktywnych metod usuwania zanieczyszczeń. Takie podejście pozwala uniknąć niepotrzebnej ingerencji w środowisko, gdy naturalne procesy są wystarczająco skuteczne, przy jednoczesnym zachowaniu pełnej kontroli nad sytuacją. Szczegółowe metody usuwania zagrożeń i zanieczyszczeń mogących wystąpić w obszarze



objętym Planem zwalczania (...). przedstawione zostały w Krajowym Planie Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego³ w poniższych załącznikach:

Załączniku M Metody zwalczania zanieczyszczeń olejowych

Załączniku O Zasady zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń chemicznych

4.6 Sposoby postępowania z powstałym zanieczyszczeniem i sposobu jego utylizacji

Odpady powstałe w wyniku usuwania skutków zanieczyszczenia, zgodnie z obowiązującymi przepisami i zawartymi umowami, zostaną przekazane do utylizacji firmom posiadającym wymagane prawem pozwolenia.

Podmiotem wskazanym przez UM Krynica Morska, dokonującym odbioru odpadów niebezpiecznych powstałych podczas akcji na podstawie jednorazowego zlecenia komercyjnego będzie firma Port Service Sp. z o.o. - Zakład utylizacji odpadów w Gdańsku. Środki na ten cel pochodzić będą z rezerwy celowej budżetu gminy na zarządzanie kryzysowe.

4.7 Organizacja łączności w sytuacji wystąpienia zagrożeń i zanieczyszczeń

Zgodnie z przepisami statki operujące w porcie Krynica Morska powinny nawiązywać łączność z Bosmanatem Portu Krynica Morska na kanale 68 UKF poza godzinami urzędowania tj. 7:00 – 15:00 z Służbą dyżurną Kapitanatu Nowy Świat na tym samym kanale. W sytuacjach awaryjnych organizacja łączności w porcie może odbywać się przy użyciu w/w częstotliwości UKF jak również stałych łączności komunikacyjnych, Internetu oraz telefonii GSM. Łączność między lądem (centrum koordynacji akcji) a miejscem akcji ratowniczej za pomocą ustalonych pomiędzy tymi centrami częstotliwości UKF oraz GSM. Łączność pomiędzy zespołami biorącymi udział w akcji odbywa się za pośrednictwem częstotliwości morskich lub specjalnych kanałów łączności.

5. INFORMACJA NA TEMAT ĆWICZEŃ I SZKOLEŃ Z ZAKRESU REAGOWANIA NA POTENCJALNE ZAGROŻENIA I ZANIECZYSZCZENIA, W TYM ĆWICZEŃ ORGANIZOWANYCH WSPÓLNIE Z PAŃSTWOWĄ STRAŻĄ POŻARNĄ LUB WŁAŚCIWYMI JEDNOSTKAMI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 118 USTAWY O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM

Urząd Miasta w Krynicy Morskiej w przypadku zainteresowania służb i komórek odpowiedzialnych za zwalczanie zanieczyszczeń w porcie, zabezpieczy odpowiednie środki i udostępni swoje nabrzeża w celu przeprowadzenia ćwiczeń związanych ze zwalczaniem rozlewów.

6. INFORMACJA NA TEMAT ZGODNOŚCI OPISANYCH W NIM PROCESÓW I PROCEDUR Z WŁAŚCIWYMI WYMAGANIAMI

Niniejsza Instrukcja jest zgodna z wymaganiami ustępu 3 Załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach tj.:

³ Krajowym Planie Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego - <https://www.sar.gov.pl>



Międzynarodowe konwencje i kodeksy

- Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 761 i 773), kodeksach, o których mowa w rozdziale VII Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869);
- Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. poz. 346).

Ochrona przeciwpożarowa.

- Ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (t.j. Dz.U.2025.188);
- Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. 2010 nr 109 poz. 719 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1992 r. w sprawie zakresu i trybu korzystania z praw przez kierującego działaniem ratowniczym (Dz. U. 1992 nr 54 poz. 259)

Bezpieczeństwo i obszary morskie.

- Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz.U.2024.1068 z późn. zm.)
- Ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (t.j. Dz.U.2024.1786 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (t.j. Dz.U.2023.1796);
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (t.j. Dz.U. 2022 poz. 216)
- Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz.U.2024.1125)
- Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach (t.j. Dz.U.2024.1202).

Zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

- Zarządzenia Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 7 sierpnia 2000 r. w sprawie zapobiegania powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia na obszarze morskich portów i przystani leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 108, poz. 705 z późn. zm.);
- Zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe. (Pomor.2023.3924 t.j. z późn. zm.).



7. INFORMACJA WYMAGANE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW WYDANYCH PRZEZ WŁAŚCIWEGO DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO LUB UZNANE PRZEZ PODMIOT

Zgodnie z Zarządzeniem porządkowym Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 7 sierpnia 2000 r. w sprawie *zapobiegania powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia na obszarze morskich portów i przystani leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni*⁴.

W przypadku pożaru należy:

- a) przerwać bunkrowanie (przeładunek),
- b) ogłosić alarm pożarowy (telefonicznie, głosem, itp.),
- c) przystąpić do gaszenia pożaru w zarodku przy użyciu podręcznego sprzętu gaśniczego,
- d) zawiadomić o pożarze Straż Pożarną i kapitana portu,
- e) przygotować statek do odcumowania od nabrzeża,
- f) zamknąć włazy i odłączyć węże autocysterny/bunkierki,
- g) odprowadzić autocysternę/bunkierkę z miejsca zdarzenia w bezpieczne miejsce.

W przypadku rozlewu olejowego/chemicznego należy:

- a) wstrzymać przeładunek,
- b) zawiadomić załogę i przystąpić do likwidacji zagrożenia,
- c) powiadomić kapitana portu przy pomocy najbliższych dostępnych środków łączności, który podejmie niezbędne czynności zgodnie z obowiązującymi procedurami.

8. Załączniki

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie *nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach* do Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń dołącza się

mapę obszaru objętego planem ze wskazaniem miejsc przeładunku, obróbki i składowania ładunków niebezpiecznych, lokalizacji sił i środków reagowania na zagrożenia i zanieczyszczenia, którymi dysponuje podmiot, w tym rozmieszczenia sprzętu do zwalczania zanieczyszczeń wód portowych oraz stałych instalacji gaśniczych, sprzętu gaśniczego i ratunkowego oraz dróg ewakuacyjnych.

⁴ § 18 i 19 Zarządzenia porządkowego Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 7 sierpnia 2000 r. w sprawie *zapobiegania powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia na obszarze morskich portów i przystani leżących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni* (Pomor.2000.108.705)

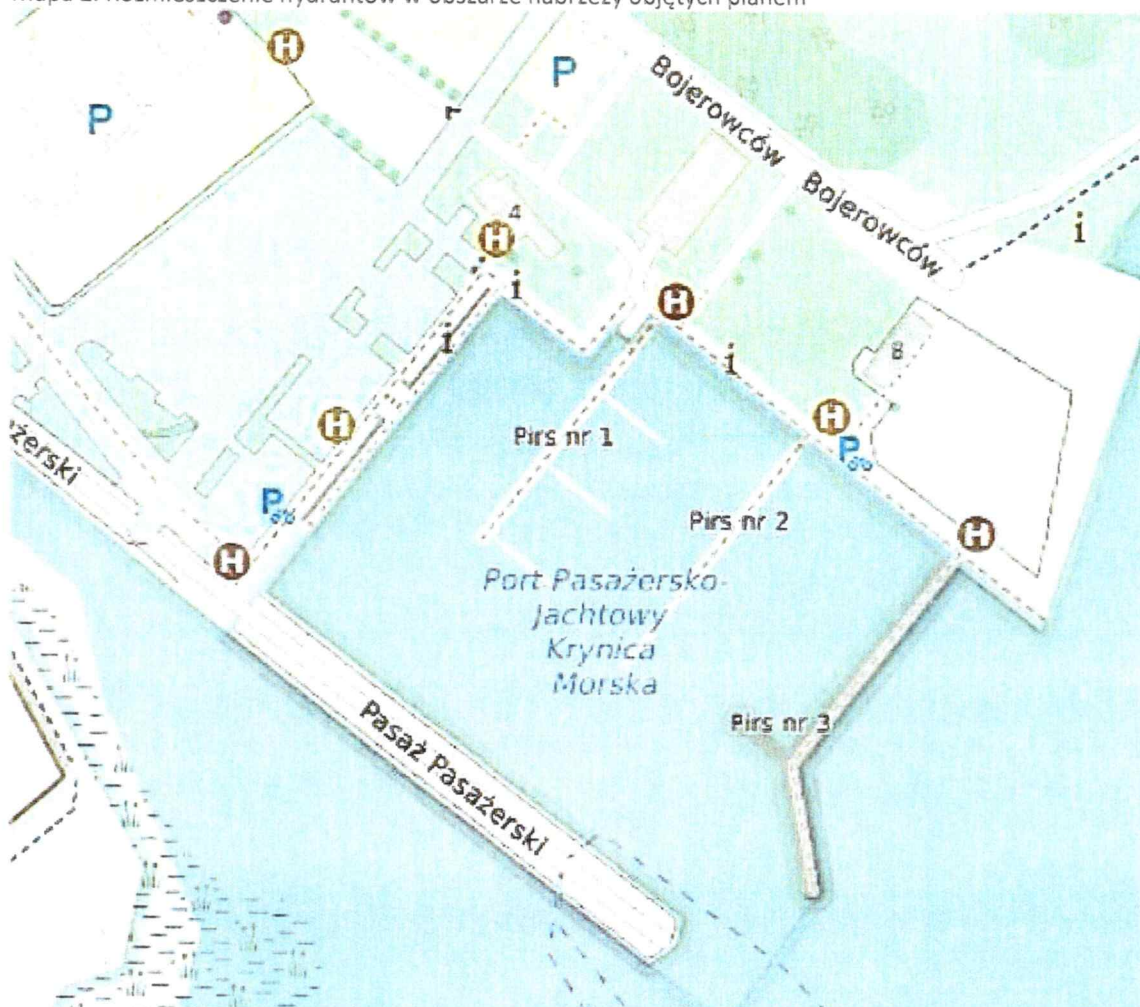


8.1 Załącznik I.

W obszarze objętym niniejszym planem nie wstępują miejsca, w których dokonywane są operacje przeładunku, obróbki i składowania ładunków niebezpiecznych.

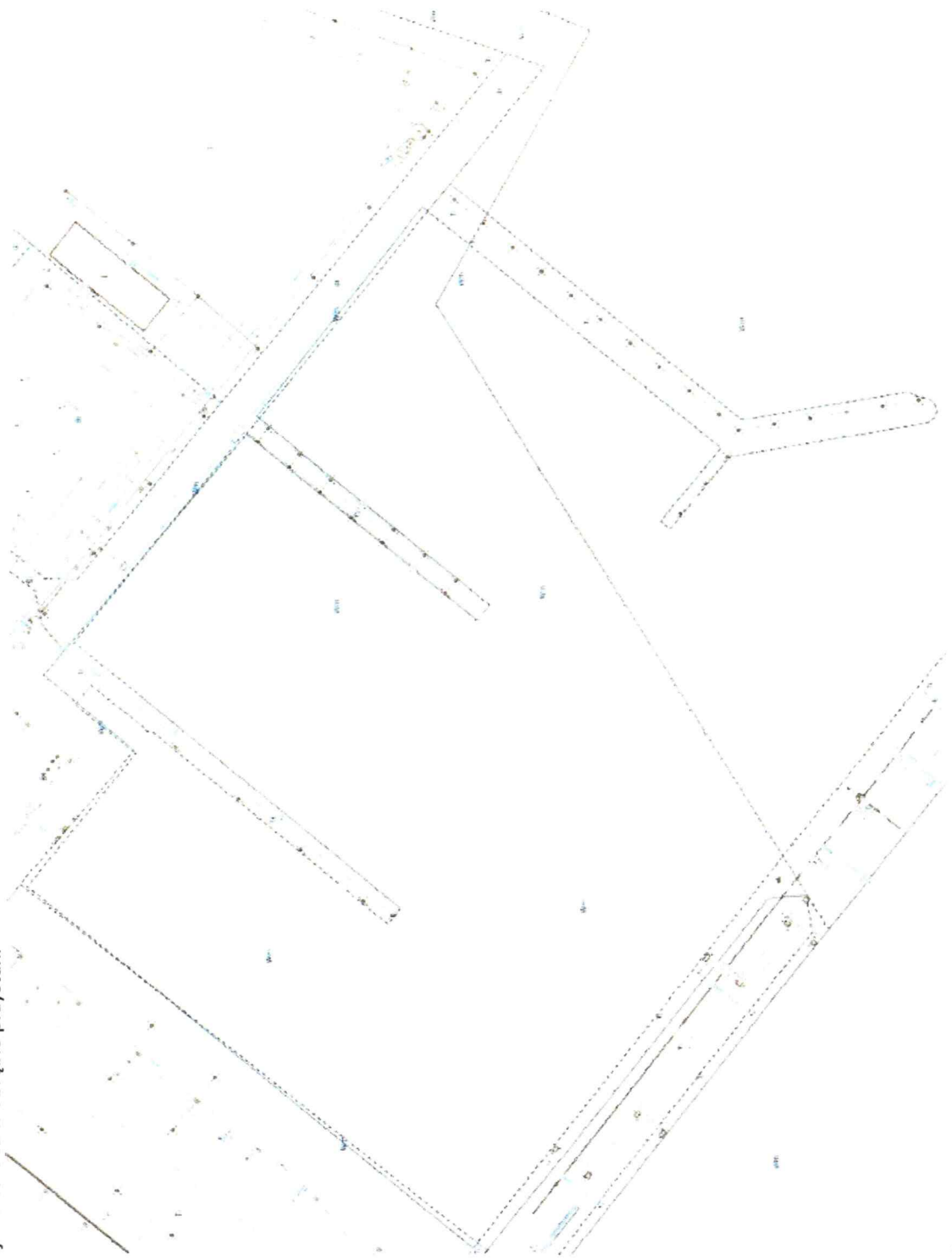
Urząd Miejski w Krynicy Morskiej jako podmiot zarządzający przystanią "Krynica Morska - Basen II pasażersko - jachtowy" w Krynicy Morskiej nie dysponuje własnymi siłami i środkami w przypadku wystąpienia zdarzenia związanego z zanieczyszczeniem wód portowych.

Mapa 2. Rozmieszczenie hydrantów w obszarze nabrzeży objętych planem



Źródło: mapa.abakus.net.pl

Mapa 3. Sieć uzbrojenia terenu w obrębie przystani



Źródło: geoportal.pl

8.2 Załącznik II.

Dane kontaktowe jednostek lub osób właściwych w sprawach bezpieczeństwa wyznaczonych przez podmioty prowadzące działalność na obszarze objętym planem oraz informacja na temat sposobów alarmowania podmiotu wykonującego zadania związane z ochroną przeciwpożarową w przystani oraz właściwych jednostek, o których mowa w art. 118 ustawy o bezpieczeństwie morskim, które uczestniczą w działaniach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze objętym planem, wraz ze wskazaniem sposobu bezpośredniego alarmowania danej jednostki lub osoby.

L.p.	Jednostka lub osoba właściwa w sprawach bezpieczeństwa	tel. komórkowy	tel. stacjonarny	kanal UKF	adres e-mail
1.	Kapitanat Portu Nowy Świat	-	+48 58 347 3972	68	kpns@umgdy.gov.pl
2.	Urząd Morski w Gdyni Delegatura Elbląg	-	+48 55 234 77 11	-	kpelblag@umgdy.gov.pl
3.	Bosmanat Portu Krynica Morska	-	+48 55 247 6076	68	-
4.	PSP Nowy Dwór Gdański	-	+48 55 247 35 89 / 998 / 112	-	sekretariat.nowydwor@straz.gda.pl
5.	Ochotnicza Straż Pożarna w Krynicy Morskiej	-	+48 55 247 60 15	-	-
6.	Brzegowa Stacja Ratownicza Sztutowo	+48 505 050 976	+48 55 247 80 54	10, 71	bsr.sztutowo@sar.gov.pl
7.	Morska Stacja Ratownicza Tolkmicko	+48 505 050 995	+48 55 231 61 55	10, 71	msr.tolkmicko@sar.gov.pl
8.	Pogotowie Ratunkowe	-	999 / 112	-	-
9.	Policja	-	997 / 112	-	-
10.	Posterunek Policji w Krynicy Morskiej	-	+48 47 74 39 452	-	-
11.	Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne	505-050-971	+48 58 620 55 51 + 48 58 621 68 11	11 ; 16	polratok.1@sar.gov.pl
12.	Urząd Morski w Gdyni Centrum VTS	+48 601 991 331	+48 58 355 36 10 satelitarny +870 772 265 042	71	vts@umgdy.gov.pl
13.	Stanowisko ds. ochrony ludności i obrony cywilnej – Urząd Miasta w Krynicy Morskiej	+48 783 141 121	55 247 65 27 w. 151	-	-
14.	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku	+48 601 823 210	+48 58 309 49 11	-	sekretariat@gdansk.wios.gov.pl
15.	Placówka Straży Granicznej w Krynicy Morskiej	-	+48 55 246 85 00	-	-
16.	Stanowisko ds. gospodarki komunalnej – Urząd Miasta w Krynicy Morskiej	+48 535 423 106	-	-	-

8.3 Załącznik III.

Karta zmian ze wskazaniem terminu i zakresu zmian wprowadzonych do planu.

KARTA ZMIAN

[illegible]