



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

---

Gdańsk, dnia 08.09.2022 r.

Poz. 3400

### ZARZĄDZENIE NR 11 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

z dnia 8 września 2022 r.

#### zmieniające Przepisy portowe

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U z 2022 r. poz.457, poz. 1079 i poz. 1604) oraz art. 84 ust. 2,3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515 i poz. 1604) zarządza się co następuje:

§ 1. W zarządzeniu nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego poz. 2832, z 2019 r. poz. 3329, z 2020 r. poz. 2802, poz. 3500 i poz. 3893, z 2021 r. poz.2237, z 2022 r. poz. 1067 i poz. 2769, Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego poz. 3242, z 2019 r. poz. 3683, z 2020 r. poz. 2756, poz. 3385 i 3760, z 2021 r. poz. 2349, z 2022 r. poz.1153 i poz. 3302) wprowadza się następujące zmiany:

1) po rozdziale VIII dodaje się rozdział IX w brzmieniu:

#### **„Rozdział 9.**

##### **Przepisy dodatkowe dla Portu i śluzy Nowy Świat**

§ 154j. 1. Wielkość statków wchodzących do Portu Nowy Świat nie może przekraczać 100 m długości, 20 m szerokości i 4,5 m zanurzenia. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody i może ulec czasowym ograniczeniom.

2. Kapitan Portu w przypadkach niezagrażających bezpieczeństwu, może zezwolić na wejście do Portu i przejście przez śluzę statkom o parametrach większych niż określone w ust.1.

§ 154k. Ustalenia zawarte w „Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń” łącznie z poprawkami wprowadzonymi przez Kapitana Portu są obowiązujące. Kapitan Portu może odstąpić od zawartych w „Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń” ograniczeń, o ile uzna, że nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi.

§ 154l. Statki powinny poruszać się z prędkością bezpieczną zgodnie z „m.p.z.z.m” lecz nie większą niż:

- 1) na redzie – 9 węzłów;
- 2) na redzie w trakcie obsadzania/zdawania pilota z prędkością 6 węzłów;
- 3) na torze podejściowym do główek Portu 7 węzłów;
- 4) na torze podejściowym od główek Portu do kierownicy śluzy 4 węzły;
- 5) w kierownicy i śluzie z prędkością bezpieczną gwarantującą zatrzymanie statku przed bramami śluzy, w granicach bram śluzy, lecz nie większą niż 3 węzły;

- 6) Kapitanat Portu może zezwolić na przekroczenie prędkości, o której mowa w pkt2, jeżeli jest to konieczne dla wykonania prawidłowych manewrów lub konieczność wynika ze szczególnych właściwości technicznych statku określając jednocześnie akwen, na którym statek może się poruszać z większą prędkością;
- 7) Kapitan Portu może nakazać ograniczenie prędkości, o których mowa w niniejszym paragrafie, w przypadkach szczególnych w celu zapewnienia bezpieczeństwa w porcie i służbie.

§ 154m. 1. Kanałem roboczym Kapitanatu Portu Nowy Świat jest kanał 68 UKF.

2. Wszystkie statki wchodzące /wychodzące do/ z Portu Nowy Świat na Zatokę Gdańską/ Zalew Wiślany zobowiązane są do uzyskania zgody Kapitanatu Portu.

3. Z obowiązku, o którym mowa w ust.2 zwalnia się holowniki i statki pilotowe zajęte czynnościami z wprowadzaniem i wyprowadzaniem statków.

§ 154n. 1. Do Portu Nowy Świat mogą wchodzić statki o gabarytach:

- 1) do Portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej i służby – statki o długości do 100 m i zanurzeniu 4,5 m przy średnim stanie wody;
- 2) nietypowe jednostki pływające, (typu duże pontony, wieże wiertnicze i podobne), których szerokość, wysokość lub konstrukcja utrudnia manewrowanie oraz jednostki przekraczające parametry danego nabrzeża ze względu na nośność budowli hydrotechnicznej, jej wyposażenia w urządzenia cumownicze i odbojowe, o zanurzeniu większym niż ustalono w „Atlasie Dopuszczalnych Zanurzeń” są traktowane jako jednostki ponadgabarytowe.

2. Wprowadzanie/wyprowadzanie statków o gabarytach większych niż określono w ust. 1 pkt 1 i opisanych w pkt 2, może w uzasadnionych przypadkach nastąpić za zgodą i na warunkach określonych przez Kapitana Portu.

3. Powyższe warunki obowiązują w trakcie wszystkich zmian miejsca postoju podczas pobytu w Porcie.

4. Maksymalna długość jednostki ponadgabarytowej obsługiwanej w Porcie Nowy Świat i przechodzącej przez służę nie może przekraczać 130 m.

5. W przypadku wprowadzenia/wyprowadzenia statków o gabarytach większych niż określono w ust. 1 pkt 1 i opisanych w pkt. 2 i ust. 4, Kapitan Portu może nakazać usunięcie statków zacumowanych na trasie holowania na koszt zainteresowanego.

6. Żegluga przez służę Nowy Świat jest zabroniona dla jakiegokolwiek statku lub jednostki zespółonej, zarówno pchanych jak i holowanych, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:

- 1) maksymalne wymiary statku lub jednostki kompozytowej nie przekraczają podanych w przepisach portowych;
- 2) nie ma wątpliwości co do stateczności i zdolności manewrowych takiego statku lub jednostki zespółonej;
- 3) wskaźnik wychylenia steru jest odpowiednio oświetlony;
- 4) nie ma przedmiotów, ładunku wystającego poza burty statku lub zespołu holowniczego;
- 5) w żaden inny sposób nie wpłynie to na bezpieczeństwo i swobodny przepływ ruchu.

7. Powyższe postanowienia stosuje się, również do narzędzi pływających oraz pływających urządzeń instalacji.

§ 154o. 1. Statki cumujące w Porcie Nowy Świat mogą o własnych siłach przeciągać się wzdłuż nabrzeży na odległość nie większą niż długość statku, po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu zgody Kapitanatu Portu.

2. Postój statków przy stanowiskach cumowniczych - oczekujących, od strony Zatoki Gdańskiej i strony Zalewu Wiślanego dozwolony jest jedynie po otrzymaniu instrukcji i zgody Kapitanatu Portu.

3. Postój statków poza wyznaczonymi miejscami cumowania jest zabroniony.

§ 154p. 1. W Porcie Nowy Świat i służbie statki o długości Lc od 80 m do 100 m włącznie obowiązane są do korzystania z asysty jednego holownika.

2. Statki o długości powyżej 100 m obowiązane są do korzystania z asysty dwóch holowników.

3. Ze względu na bezpieczeństwo w porcie i bezpieczeństwo przejścia przez służę, Kapitan Portu może nakazać posłużenie się pomocą holowniczą statkom o długości innej niż określono w zarządzeniu.

§ 154q. 1. Statki o długości  $\geq 60$  m przewożące ładunki w klasie 1,2.3,3,6.2,7 Kodu IMDG oraz wszelkie ładunki ropopochodne lub gazy ciekłe luzem lub nieodgazowane po ich przewozie zobowiązane są do korzystania na torach podejściowych i wodach wewnątrz Portu, służy, Zalewu Wiślanego, z efektywnej pomocy nie mniej niż jednego holownika uwiązanego na holu.

2. Dopuszcza się możliwość rzucenia holu podczas przejścia, manewru cumowania, o ile Kapitan statku i pilot uznają ten manewr za bezpieczny i poprawiający warunki przejścia, cumowania jednostki.

§ 154r. Statki bez własnego napędu zobowiązane są korzystać z asysty holowniczej:

1) jednego holownika:

- statki o długości do 50 m włącznie, holowanie wyłącznie przy burcie;

2) dwóch holowników:

- statki o długości powyżej 50 m do 80 m, przy czym zestaw holowniczy nie może przekraczać 130 m.

§ 154s. Jednostkom cumującym do nabrzeży, przechodzącym przez służę, u których występują ograniczenia bezpiecznego manewrowania, Kapitan Portu może nakazać posłużenie się większą ilością holowników niż określono w zarządzeniu.

§ 154t. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa żeglugi ilość cumowników i motorówek cumowniczych ustala Kapitan Portu.

§ 154u. Instrukcje bezpiecznej obsługi obowiązujące na nabrzeżach powinny być przestrzegane, według ustaleń wynikających z dobrej praktyki morskiej i przepisów portowych.

§ 154v. 1. Do korzystania z usług pilota w Porcie Nowy Świat i przechodzenia przez służę zobowiązane są statki bez względu na długość, przewożące ładunki niebezpieczne a także posiadające asystę holowniczą.

2. Zestawy holownicze, w skład których wchodzi pontony, barki i inne obiekty holowane bez własnego napędu o długości do 40 m holujące przy burcie są zwolnione z asysty pilotowej.

§ 154w. 1. Statki wchodzące do Portu Nowy Świat, przechodzące przez służę powinny być obsadzone przez pilota w odległości 0,5 Mm na NW od pławy NS.

2. Statki wychodzące z Portu powinny zdawać pilota po minięciu pławy NS.

3. Alternatywnym miejscem obsadzania pilota jest rejon boi PP Portu Północnego Portu Gdańsk. W uzasadnionych przypadkach spowodowanych warunkami pogodowymi, Kapitanat Portu może wyznaczyć inne miejsce obsadzenia pilota na statek lub zdania pilota ze statku.

4. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami do tego przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub do tego przystosowanymi. Za bezpieczny przewóz pilotów w trakcie wykonywania usług pilotowych odpowiedzialna jest właściwa stacja pilotowa świadcząca usługi pilotowe na akwenach objętych zakresem działania stacji.

§ 154x. 1. W Porcie Nowy Świat oraz przy stanowiskach oczekiwania i stanowiskach cumowniczych służy zabrania się cumowania burta w burtę statkom i pływającym urządzeniom portowym bez zgody Kapitana Portu.

2. W przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem żeglugi lub porządkiem portowym Kapitan Portu może nakazać usunięcie jednostki cumującej do burty innej jednostki na koszt cumującego do burty.

§ 154y. Zaopatrywanie jednostek w paliwo napędowe, wodę, bunkrowanie, prowiant itp. na obszarze redy, portu i służy bez uzyskania każdorazowo zgody Kapitana Portu jest zabronione.

§ 154z. 1. Przepływ jednostek przez śluzę może odbywać się zgodnie z sygnalizacją na tablicach świetlnych, po uprzednim kontakcie i otrzymaniu instrukcji od Służby Dyżurnej Kapitanatu Portu Nowy Świat na kanale 68 UKF.

2. O otwarciu, zamykaniu mostów i bram śluzy, kolejności wejścia, wyjścia, cumowania/odcumowaniu w porcie, przy nabrzeżach oczekiwania, śluzie i porcie osłonowym oraz wskazaniach sygnalizacji świetlnej decyduje Oficer Dyżurny Kapitanatu Portu Nowy Świat.

3. Dla statków o wysokości (air draft) nieprzekraczającej 4.60 m możliwy jest tranzyt przez śluzę bez konieczności otwierania mostów, o czym decyduje Oficer Dyżurny Kapitanatu Portu.

4. Ruch statków na torach podejściowych z Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego oraz przez śluzę jest jednokierunkowy.

5. Regulacja żeglugi przez śluzę i znaczenie sygnałów określone są w załączniku nr 3 do niniejszego zarządzenia.

§ 154za. Na obszarze Portu Nowy Świat nie wolno używać sterowania automatycznego.

§ 154zb. 1. Żegluga na obszarze Portu Nowy Świat, śluzy i nabrzeży oczekiwania po obu stronach śluzy dozwolona jest dla jednostek tylko przy użyciu silnika.

2. Kapitan Portu może zezwolić na przejście śluzą jednostkom ponadgabarytowym i bez napędu, po określeniu warunków przejścia i wydaniu jednorazowej zgody.

3. Na akwenu Portu Nowy Świat zabrania się:

- 1) żeglugi na skuterach wodnych;
- 2) uprawiania narciarstwa wodnego oraz holowania statków powietrznych, spadochroniarza;
- 3) pływania na desce z żaglem, SUP i kitesurfingu;
- 4) uprawiania sportu lub rekreacji jednostkami rozwijającymi duże prędkości;
- 5) kąpieli na terenie portu;
- 6) przebywania na nabrzeżach podczas operacji obsługi statków;
- 7) połowu ryb.

4. Wstęp i przebywanie osób na terenie Portu Nowy Świat jest na własną odpowiedzialność.

§ 154zc. Przejście przez śluzę łodzi sportowych, jednostek napędzanych przy pomocy mięśni ludzkich może odbywać się na warunkach specjalnych jedynie w porze dziennej.

§ 154zd. Inne statki oczekujące na przejście przez śluzę zobowiązane są do zacumowania, według wskazań i dyspozycji Służby Dyżurnej Kapitanatu, odpowiednich sygnałów świetlnych przewidzianych przepisami i zobowiązane są oczekiwać przy nabrzeżach po obu stronach śluzy prowadząc nasłuch na UKF kanał 68 i kanał 16.

§ 154ze. Na podejściu do Portu Nowy Świat od Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego jednostki sportowe, łodzie wiosłowe, skutery wodne powinny trzymać się w bezpiecznej odległości od statków handlowych, pasażerskich aby nie spowodować niejasnych sytuacji, zagrażających bezpieczeństwu.

§ 154zf. Statki handlowe wchodzą do śluzy jako pierwsze. Następnie inne statki pasażerskie i jednostki rekreacyjne po otrzymaniu sygnału do wejścia, w zależności od dostępnej przestrzeni w komorze śluzy.

§ 154zg. Statki przewożące ładunki niebezpieczne IMDG klasy 1,2,3,3,6,2,7 nie mogą być śluzowane ze statkami pasażerskimi i jednostkami rekreacyjnymi.

§ 154zh. Śluzowanie dozwolone jest dla statków, jednostek rekreacyjnych wyposażonych w radiotelefon UKF, z którymi łączność jest możliwa na kanale pracy Kapitanatu Portu Nowy Świat.

§ 154zi. 1. Śluzowanie statków oraz innych jednostek od momentu uruchomienia śluzy możliwa będzie jedynie w porze dziennej do odwołania w następujących sekwencjach:

- 1) z Zatoki Gdańskiej na Zalew Wiślany :                    08:30 – 10:30; 13:30 – 15:30;

2) z Zalewu Wiślanego na Zatokę Gdańską: 11:00 – 13:00; 16:00 – 18:00.

2. Śluzowanie może odbywać się w bezpiecznych warunkach hydro meteo i po spełnieniu technicznych uwarunkowań systemu i wszystkich urządzeń obiektu

§ 154zj. Na akwenie Portu Nowy Świat pilotaż jest obowiązkowy dla:

- 1) statków o długości  $L > 60.00\text{m}$  i / lub zanurzeniu  $d > 3.50\text{m}$ ;
- 2) statków przewożących ładunki niebezpieczne klasy 1,2,3,3,6,2,7;
- 3) statków korzystających z usług holowniczych;
- 4) Kapitan Portu może nakazać korzystanie z usług pilota lub/i holowników w każdej sytuacji kiedy uzna za konieczne celem zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.

§ 154zk. Na akwenie Portu Nowy Świat korzystanie z usług cumowników jest obowiązkowe dla:

- 1) w śluzie dla statków  $24.0\text{m} \leq L < 50.0\text{m}$  – 1 cumownik;
- 2) w śluzie dla statków  $L \geq 50\text{m}$  i większej – 2 cumowników;
- 3) na pozostałych nabrzeżach dla statków o długości  $24.0\text{ m} < L < 50.0\text{ m}$  – 1 cumownik;
- 4) na pozostałych nabrzeżach dla statków o długości  $L < 24.0\text{m}$  – 1 cumownik (dozór, asysta);
- 5) na pozostałych nabrzeżach dla statków o długości  $L > 50.00\text{ m}$  – 2 cumowników.

§ 154zl. 1. Zgłoszenie statku do przejścia przez śluzę powinno nastąpić z wyprzedzeniem:

- 1) z Zatoki Gdańskiej,
  - dla statków zobowiązanych do korzystania z usług pilota, do stacji Pilotowej Gdańsk min. 6 godzin przed przybyciem do boi pilotowej NS, a do Kapitanatu Portu Nowy Świat 2 godziny przed czasem przeprawy śluzowej, ETA do boi pilotowej NS,
  - dla statków niezobowiązanych do korzystania z usług pilota do Kapitanatu Portu Nowy Świat na kanale 68 UKF 2 godziny przed czasem przeprawy śluzowej,
  - meldunek powinien zawierać: ostatni port, max. długość, max. szerokość, max. wysokość (air draft), zanurzenie na dziobie i rufie, port przeznaczenia, ładunki niebezpieczne przewożone na statku, ilość osób na burcie, ilość pasażerów, ETA przy boi NS.
- 2) z Zalewu Wiślanego lub portu Zalewu Wiślanego (innego niż Port Elbląg):
  - dla statków zobowiązanych do korzystania z usług pilota do stacji Pilotowej Gdańsk, Kapitanatu Portu Elbląg min. 6 godzin przed wyjściem z Portu Nowy Świat a do Kapitanatu Portu Nowy Świat 2 godziny przed czasem przeprawy śluzowej,
  - dla statków niezobowiązanych do korzystania z usług pilota do Kapitanatu Portu Elbląg na kanale 10 UKF a Kapitanatu Portu Nowy Świat na kanale 68 UKF 2 godziny przed czasem przeprawy śluzowej.
- 3) statki wychodzące z Portu Elbląg 6 godzin przed wyjściem i uaktualnić ETA 2 godziny przed czasem wyjścia,
  - dla statków zobowiązanych do korzystania z usług pilota do stacji pilotowej Gdańsk, Kapitanatu Portu Elbląg kanał 10 UKF 2 godziny przed czasem wyjścia, a Kapitanatu Portu Nowy Świat kanał 68 UKF 2 godziny przed czasem przeprawy śluzowej,
  - dla statków niezobowiązanych do korzystania z usług pilota do Kapitanatu Portu Nowy Świat na kanale 68 UKF 2 godziny przed czasem przeprawy śluzowej,
  - meldunek powinien zawierać: ostatni port, max. długość, max. szerokość, max. wysokość (air draft), zanurzenie na dziobie i rufie, port przeznaczenia, ładunki niebezpieczne przewożone na statku, ilość osób, ilość pasażerów na burcie.
- 4) z Zatoki Gdańskiej do Portu osłonowego Nowy Świat:

- dla statków zobowiązanych do korzystania z usług pilota, do stacji Pilotowej Gdańsk min. 6 godzin przed przybyciem do boi pilotowej NS, a do Kapitanatu Portu Nowy Świat 2 godziny przed czasem służowania i ETA do boi pilotowej NS,
- dla statków niezobowiązanych do korzystania z usług pilota do Kapitanatu Portu Nowy Świat na kanale 68 UKF 2 godziny przed przybyciem do boi NS,
- meldunek powinien zawierać: ostatni port, max. długość, max. szerokość, max. wysokość (air draft), zanurzenie na dziobie i rufie, port przeznaczenia, ładunki niebezpieczne przewożone na statku, ilość osób, ilość pasażerów na burcie.

2. Wejście do portu osłonowego Portu Nowy Świat od strony Zatoki Gdańskiej oraz od strony Zalewu Wiślanego bez zezwolenia Kapitanatu Portu jest niedozwolone.

§ 154zm. 1. Wszystkie statki zamierzające przejść przez służę zobowiązane są do działania według poleceń Kapitanatu Portu i stosowania się do poleceń Służby Dyżurnej.

2. Należy bezwzględnie przestrzegać informacji podawanych na UKF kanał 68, komunikatów głosowych i świetlnych podawanych na tablicach informacyjnych.

3. Pierwszeństwo mają jednostki wychodzące ze służy.

4. Dopóki brama służy nie będzie całkowicie otwarta (schowana do kieszeni) w żadnym wypadku nie mogą przekroczyć linii kierownic i pozostają zacumowane, a ich maszyny pozostają w gotowości manewrowej.

5. Po otwarciu bramy służy, wyświetleniu odpowiedniego komunikatu i polecenia głosowego/UKF kanał 68, jednostki opuszczają służę na polecenie Oficera Służby Dyżurnej w uzgodnionej kolejności bez zbędnej zwłoki

6. Zakazuje się używania odbijaczy w służy.

7. Zakazuje się rzucania kotwic w służy.

§ 154zn. Zabrania się bez zgody Kapitana Portu Nowy Świat parkowania, postoju pojazdów mechanicznych poza miejscami wyznaczonymi za wyjątkiem pojazdów uprzywilejowanych, operacjami bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska, utrzymania porządku na obszarze portu morskiego.

§ 154zo. Dla statków niewyposażonych w sprawne środki łączności: radio, UKF i radar, poruszanie się na akwenu Portu Nowy Świat w czasie ograniczonej widzialności jest zabronione.

§ 154zp. Palenie, używanie otwartego ognia w służy jest zabronione. Jakikolwiek prace naprawcze, remontowe, serwisowe, testowanie środków napędu, wodowanie środków ratunkowych wymaga zgody Kapitanatu Portu Nowy Świat i określenia szczegółowych warunków.

§ 154zq. Mycie pokładów, okien, nadbudówek na terenie Portu Nowy Świat jest zabronione.

§ 154zr. Za dostęp i korzystanie z kanału można od statków, okrętów i jednostek korzystających pobierać opłaty na pokrycie kosztów utrzymania żeglowności lub ulepszeń kanału i dostępu do niego albo pokrycie wydatków, skutecznych w interesie żeglugi. Taryfa tych opłat będzie opublikowana w odrębnych przepisach.”;

2) dodaje się załącznik nr 3 w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 12 września 2022 r. i podlega ogłoszeniu w Dziennikach Urzędowych Województw: Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego  
w Gdyni

**kpt.ż.w. Wiesław Piotrkowski**

Załącznik do Zarządzenia nr 11

Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

z dnia 8 września 2022 r.

zmieniającego zarządzenie


Przepisy portowe

### Regulacja żeglugi przez służę Portu Nowy Świat i znaczenie sygnałów


Od str. Zatoki Gdańskiej / Od str. Zalewu Wiślanego /                      **znaczenie**

a)   
(światła migające)

Poważna sytuacja awaryjna. Wszystkie statki zobowiązane są pozostać na kotwicy, zatrzymać się lub zmienić kierunek ruchu według instrukcji Kapitanatu Portu.

b)   
(światła stałe)


Wejście/Wyjście niedozwolone.  
Port-śluzą zamknięta.

c)   
(światła stałe)

Wejście do służy od strony Zatoki Gdańskiej niedozwolone, ruch statków jednokierunkowy z Elbląga i Zalewu Wiślanego na Zatokę Gdańską.

d)   
(światła stałe)

Wejście do służy od strony Zalewu Wiślanego niedozwolone, ruch statków jednokierunkowy z Zatoki Gdańskiej na Zalew Wiślany i do Elbląga.

e)   
(światła stałe)

Specjalne pozwolenie na wejście do służy z Zatoki Gdańskiej i dalszy transfer na Zalew Wiślany i /lub do Portu Elbląg statków o max. wysokości  $\leq 4.60$  m.



f)



( światła stałe )

Specjalne pozwolenie na wejście z Zalewu

Wiślanego do śluzy i dalszy transfer na Zatokę Gdańską  
statków o max. wysokości  $\leq 4.60$  m.

g)



( białe światło migające )

Pozwolenie dla statków na opuszczenie śluzy

zacumowanych prawą burtą.

h)



( białe światło migające )

Pozwolenie dla statków na opuszczenie śluzy

zacumowanych lewą burtą.

i)



( białe światło migające )

Pozwolenie dla statków na opuszczenie śluzy

zacumowanych lewą burtą.

j)



( białe światło migające )

Pozwolenie dla statków na opuszczenie śluzy

zacumowanych prawą burtą.