



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI

Gdynia, 23 września 2025 r.

WYMAGANIA DOTYCZĄCE PLANU BEZPIECZEŃSTWA NA CZAS BUDOWY MFW (wer.2)

w odpowiedzi na zapytanie dotyczące wytycznych, jakie w opinii Urzędu Morskiego w Gdyni powinien zawierać:

=> "Plan bezpieczeństwa żeglugi dla budowy MFW" oraz

=> "Plan bezpieczeństwa żeglugi dla budowy kabla eksportowego MFW" (lub Plan wspólny) przekazujemy poniżej zagadnienia, które powinny znaleźć się w ww. dokumentach.

Zgodnie z Art.113b Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim Inwestor był zobowiązany do przedstawienia Dyrektorowi Urzędu Morskiego *Planu ratowniczego i Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń* dla przedsięwzięcia przed ubieganiem się o pozwolenie na budowę. W opinii zespołu BMEW plany te – jeśli zostały zatwierdzone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni - stanowią bardzo dobrą bazę do opracowania *Planu Bezpieczeństwa na czas budowy MFW*.

Ze względów organizacyjnych sugerujemy aby stworzyć jeden Plan Bezpieczeństwa obejmujący wszystkie etapy budowy, a nie przedstawiać plany „częstkowe”, na poszczególne jej etapy (np. wbijanie pali, kable wewnętrzne, obsypka...). Każdy z planów „częstkowych” wymaga takiego samego procesu uzgodnienia przez Dyrektora jak jeden plan główny - każdy plan jest rozsyłany do wielu komórek w Urzędzie, w celu zebrania opinii.

1. Informacje dotyczące chronologicznego przedstawienia zakresu prac z uwzględnieniem:

- akwenów objętych pracami;

Zobrazowanie Inwestycji, wraz z przebiegiem kabli eksportowych powinno być przedstawione na aktualnej mapie nawigacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem newralgicznego z punktu widzenia bezpieczeństwa **żeglugi** obszaru, na którym zlokalizowany jest system rozgraniczenia ruchu TSS Ławica Słupska oraz innych zwyczajowych tras żeglugowych przebiegających w okolicy obszaru budowy.

Współrzędne geograficzne planowanego obszaru budowy oraz korytarza kablowego powinny być podane w systemie **geocentrycznym geodezyjnym** WGS84¹.

- jednoznacznego rozróżnienia, które z poruszanych tematów i proponowanych działań

¹ Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Art. 23 ust. 5.



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI

dotyczą obszaru farmy (turbiny, OSS, IAC, kable między OSS-ami), a które korytarza dla kabli eksportowych;

- całościowego harmonogramu prac, obejmującego poszczególne etapy, informacje o etapach budowy farmy oraz etapach operacji układania kabli eksportowych, przewidywanym czasie trwania każdego z etapów;

- jednostek zaangażowanych w prace (jednostki zakotwiczone, statki typu DP, jack-up, statki dozorowe, kablownce - charakterystyka tych jednostek, bandera, towarzystwo klasyfikacyjne, narodowość załogi, czy posiadają lądowisko, dodatkowe urządzenia do likwidacji rozlewów);

Jeżeli szczegółowe informacje dot. statków nie są dostępne w czasie składania Planu do akceptacji, należy je uzupełniać na bieżąco poprzez przekazywanie aktualnych cotygodniowych biuletynów informacyjnych (tzw. „weekly notice of operations”). Niemniej, na tym etapie prac charakterystyki większości statków powinny być już znane i uaktualnione, a informacje takie jak dodatkowy sprzęt do usuwania rozlewów lub posiadanie lądowiska dla helikopterów są bardzo cenne z punktu widzenia ewentualnych sytuacji awaryjnych.

- informacji o technologiach stosowanych w procesie układania kabli wewnętrznych i eksportowych, a w szczególności czy zabezpieczenie kabli eksportowych odbędzie się w jednym procesie z jego układaniem, czy będą to osobne procesy; informacje o przewidywanych prędkościach układania kabla, szacunkowym okresie utrudnienia ruchu innych statków w okolicach TSS Ławica Słupska w związku z wykonywanymi pracami;

- portów instalacyjnych i serwisowych, z których będą operowały jednostki związane z etapem budowy, planowane trasy między portami a obszarem budowy, akweny wymagające wzmożonej uwagi (obszar TSS Ławica Słupska);

Określenie portów serwisowych i operacyjnych, które będą wykorzystane w czasie budowy oraz określenie prawdopodobnych tras żeglugowych port-farma pozwala na wcześniejsze przygotowanie służb do wzmożonego monitorowania newralgicznych obszarów tras żeglugowych.

- danych kontaktowych do kierownika prac/ centrum koordynacji – dostępnego (24/7), porozumiewający się w języku polskim.

2. Oznakowanie nawigacyjne obszarów, na których prowadzone będą prace budowlane.

Wytyczne dotyczące oznakowania nawigacyjnego na etapie budowy powinny być zgodne z zapisami zawartymi w zatwierdzonej „Ekspertyzie nawigacyjnej w zakresie oceny wpływu Morskiej Farmy Wiatrowej i zespołu urządzeń na bezpieczeństwo i efektywność żeglugi statków w polskich obszarach morskich” oraz w ewentualnych dodatkowych ustaleniach.

Z uwagi na to, że oznakowanie nawigacyjne na etapie budowy MFW ma charakter tymczasowy, niezbędne jest również przedstawienie do zatwierdzenia sposobu przekazywania



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI

informacji na temat wystawiania, zmian w oznakowaniu tymczasowym oraz wszelkich informacji o awariach oznakowania nawigacyjnego.

Wszelkie zmiany, a w szczególności awarie (zdryfowanie, brak oświetlenia lub sygnalizacji) powinny być natychmiastowo zgłaszane do BHMW z kopią do BMEW/ON (biuro.mew@umgdy.gov.pl, on@umgdy.gov.pl); Jeżeli zmiany będą trwałe, wtedy oznakowanie nawigacyjne na czas budowy powinno być ponownie zaakceptowane.

UWAGA – Oznakowanie jak i wystawienie oznakowania jest w gestii Inwestora. UM Gdynia nie świadczy usług komercyjnych.

3. Informacje na temat proponowanych sposobów zabezpieczenia nawigacyjnego obszaru prowadzonych prac:

- dozorujący statek patrolowy (ang. guard vessel) z możliwością efektywnej komunikacji w języku polskim i angielskim, kanał roboczy;

W obecnej sytuacji geo-politycznej, mając na uwadze doświadczenia związane z obecnie prowadzonymi pracami związanymi z MFW (przewierty HDD, budowa MFW) i zainteresowaniem tymi pracami stron trzecich, obecności statków „obcych” (gapiostwo, wywiad), Inwestor powinien rozważyć zaangażowanie statku GV na czas budowy. Leży to w jego dobrze pojętym interesie, przede wszystkim bezpieczeństwie inwestycji i możliwości szybkiej interwencji na akwenu budowy.

- ustalenie zasad żeglugi w rejonie budowy;

Np. informacje, czy Inwestor postanowi, że dostęp do akwenu budowy jest przez „bramkę” w celu szybkiej identyfikacji jednostki zaangażowanej w budowę; wskazanie tras z portów instalacyjnych lub serwisowych pozwalają Inwestorowi – a w przypadkach skrajnych – innym służbom – określić czy zbliżający się statek nie stanowi zagrożenia; ilość jednostek dozorujących.

- ustalenie kanału roboczego VHF do komunikacji między jednostkami zaangażowanymi (ze strony inwestora oraz innych służb (SG, MW))

UWAGA - przy składaniu wniosku do URE dla przyznania częstotliwości, należy mieć na uwadze częstotliwości obecnie przyznane portom, służbie SAR i sąsiadującym inwestycjom

- planowane wielkości stref ochronnych wokół jednostek zajętych pracami, mając na uwadze odpowiednie przepisy i konwencje międzynarodowe, ze szczególnym uwzględnieniem układania kabli na torach kierunkowych w akwenach rozgraniczenia ruchu (umożliwienie ruchu innych jednostek poruszających się torem kierunkowym)

Wyjaśnienie: Strefy bezpieczeństwa wynikające z art. 24 ustawy o obszarach morskich będą ustalane na wniosek Inwestora po fizycznym zainstalowaniu konstrukcji.

4. Informacje dotyczące ochrony środowiska:

- sposoby zabezpieczenia prac (rodzaj sprzętu do zwalczania zanieczyszczeń, zastosowanie



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI

odpowiednich procedur bezpieczeństwa -można oprzeć się na normie ISO 45001);

- właściwe przeszkolenie i ćwiczenia dla personelu dot. reagowania na sytuacje awaryjne;
- środki własne Inwestora gotowe do użycia w przypadku sytuacji awaryjnej.

5. Informacja dotycząca przekazywania informacji do Centrum Operacji Morskich MW (COM).

W celu uwzględnienia przez COM akwenów zajętych pracami budowlanymi w planowanych operacjach i ćwiczeniach związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa, informacje należy przekazywać z odpowiednim wyprzedzeniem.

Wyjaśnienie: dotyczy w szczególności fragmentów tras kabli eksportowych, które przechodzą przez akwen poligonów. Zamieszczenie informacji w Planie Bezpieczeństwa ma na celu przypomnienie Inwestorowi o obowiązku ścisłej współpracy z dowództwem poligonu oraz uzgodnieniu zasad powiadamiania.

6. Sytuacje awaryjne.

Sposoby postępowania w przypadku sytuacji awaryjnych tj. rozlew, zagrożenie dla życia ludzkiego (w tym MOB), zagrożenie pożarowe, procedury dotyczące postępowania z wykrytymi UXO/BST i ich neutralizacją.

Dotyczy to też wszelkich procedur alarmowych i wzywania pomocy, które są związane z pracą na otwartym morzu, a których odzwierciedleniem jest między innymi standardowa komunikacja bezpieczeństwa.

Wyjaśnienie: w/w zagadnienia są objęte zakresem Planów ratowniczych i Planów zapobiegania rozlewom i zanieczyszczeniom, w których zawarto scenariusze i schematy postępowania. Plany te zostały zatwierdzone przez DUM, i po uaktualnieniu mogą być wykorzystane jako podstawa do Planu Bezpieczeństwa na czas budowy. Ze względu na mnogość przedsiębiorstw zaangażowanych w Inwestycję i tym samym różnorodność planów postępowania – Plan Bezpieczeństwa na czas budowy ma ujednolicić procedury postępowania i komunikacji w sytuacjach zagrożenia między Inwestorem a Administracją.

7. Sposoby komunikacji.

Odnośnie wszystkich powyższych punktów należy przedstawić do zatwierdzenia właściwe sposoby oraz częstotliwość i zakres przekazywanej informacji do:

- dyrektora urzędu morskiego,
- służb kontroli ruchu statków (VTS Ławica Słupska, VTS Zatoka Gdańska, kapitanaty portów),
- służby Biura Hydrograficznego MW odpowiedzialnej za koordynację informacji nautycznej w zakresie bezpieczeństwa żeglugi z uwzględnieniem bieżącego postępu prac,



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI

- służb odpowiedzialnych za planowanie operacji i ćwiczeń związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa (COM).

8. Zaplanowanie kompleksowej informacji dla użytkowników morza.

Inwestor powinien przewidzieć sporządzanie miesięcznych planów ruchu dotyczących całości inwestycji na morzu oraz tygodniowych uaktualnień w celu regularnego informowania dyrektora urzędu morskiego, BHMW, środowiska rybackiego i żeglarskiego.

Jako przykład takiej informacji przekazujemy do wiadomości link z dostępem do dokumentu tzw. „Weekly Notice of Operations” dla budowy morskiej farmy wiatrowej Dogger Bank.

<https://doggerbank.com/wp-content/uploads/2024/03/LF500013-CST-DOG-NOT-0006-WNoO-Rev-103-04032024.pdf>

Niezależnie od powyższych wymagań sugerujemy, aby informacje ogólne dotyczące etapu budowy MFW uwzględniały wymagania zawarte w poniższych aktach prawnych:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 grudnia 2021 w sprawie ekspertyzy nawigacyjnej i ekspertyz technicznych dla morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 grudnia 2021 w sprawie planu ratowniczego oraz planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń;

Z poważaniem

Zespół Biura do spraw Morskiej Energetyki Wiatrowej

ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia

Tel: 58 355 39 90/91/92

email: biuro.mew@umgdy.gov.pl

<https://www.umgdy.gov.pl/informacje/morska-energetyka-wiatrowa/>

Biuro ds. Morskiej Energetyki Wiatrowej