



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Olsztyn, dnia 10 sierpnia 2020 r.

Poz. 3385

ZARZĄDZENIE NR 9 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

z dnia 4 sierpnia 2020 r.

w sprawie zmiany Przepisów portowych

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2019 r. poz. 2169 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284) oraz art. 84 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2020 r. poz. 680) 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. 2831, z 2019 r. poz. 3329 oraz z 2020 r. 2802; Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego poz. 3242, z 2019 r. poz. 3683 oraz z 2020 r. poz. 2756) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 105 otrzymuje brzmienie:

„§ 105. 1. Przeływ jednostek przez linie kładek na Motławie: kładki na Wyspę Ołowiankę dalej zwanej kładką Nr 1 oraz kładki na Wyspę Spichrzów, dalej zwanej kładką Nr 2, w stanie zamkniętym lub otwartym dla ruchu pieszego, może odbywać się tylko zgodnie z sygnalizacją pokazywaną na tablicach świetlnych lub sygnalizatorach awaryjnych, umiejscowionych bezpośrednio przed kładkami. Obowiązujące „Zasady regulacji żeglugi sygnalizacją przeprawy przez operatorów kładek” przedstawione są w załączniku nr 1 do niniejszego zarządzenia.

2. Harmonogram otwarcia kładek przedstawia załącznik nr 2 do niniejszego zarządzenia.

3. Jednostki pływające, inne niż uprawiające żeglugę regularną, udające się w rejon Motławy za kładkami, przy zgłoszeniu wejścia do portu na UKF kanał 14, mają obowiązek zakomunikować ten zamiar oficerowi dyżurnemu portu oraz podać swoje parametry.

4. Jednostki, dla których w przejściu przez linię kładek obowiązuje ruch jednokierunkowy przed wejściem na Motławę oraz przed odcumowaniem z mariny lub stanowisk cumowniczych na Motławie za kładkami, mają obowiązek wywołać właściwych operatorów kładek i uzgodnić jednokierunkowy sposób przejścia. Przejście jednokierunkowe obowiązuje:

1) Kładka Nr 1 – dla statków o szerokości większej od 6,60m lub wysokości większej od 25m;

2) Kładka Nr 2 – dla statków o szerokości większej od 3,80m – tor główny; większej od 2,25m – tor boczny.

5. Statki uprawiające cykliczną żeglugę regularną, zasady przejścia jednokierunkowego mogą ustalić jednorazowo. Listy takich statków i ich parametry muszą być dostępne w sterowniach operatorów kładek.

6. Potrzebę otwarcia na żądanie należy zgłosić do operatorów kładek na UKF lub telefonicznie:

1) jednostki wchodzące - przed wejściem na Motławę przy Polskim Haku;

2) jednostki wychodzące - z wyprzedzeniem co najmniej 30 min.

7. W oczekiwaniu na otwarcie kładek statki wychodzące powinny pozostawać w dotychczasowych miejscach cumowania, statki wchodzące powinny zacumować na wolnych stanowiskach zachodniego brzegu Motławy w miejscach gdzie krawężniki nabrzeży pomalowane są na zielono.

8. Kierownicy jednostek zobowiązani są do bezwzględnego przestrzegania zasad przejścia zgodnie ze znaczeniem sygnałów wyświetlanych na tablicy i uzgodnieniami z operatorem kładki.

9. Wszystkie statki z zamiarem przejścia linii kładek powinny zachować szczególną ostrożność i poruszać się z prędkością umożliwiającą zaniechanie manewru przejścia. Do momentu całkowitego otwarcia i wyświetlenia sygnału zezwalającego na bezpieczne przejście statki nie powinny zbliżać się do kładek. Utrzymywanie się w dryfie lub nieuzasadnione manewrowanie na torze wodnym w oczekiwaniu na otwarcie kładki jest zabronione.

10. Wyprzedzanie innych statków, na odcinku kanału w zakresie wzrokowej widoczności kładek jest zabronione.

11. Małe jednostki, w tym napędzane siłą ludzkich mięśni, w rejonie kładek powinny zachować szczególną ostrożność i nie powinny przeszkadzać w bezpiecznym przejściu pozostałych jednostek.

12. Oznakowanie stałe kładek jest zgodne z przepisami dot. wód śródlądowych.

13. Wszystkie wątpliwości dotyczące przejścia linii kładek powinny być wyjaśniane bezpośrednio z jej operatorami na UKF kanał 15 lub telefonicznie. Dane kontaktowe zawiera załącznik nr 2.

14. Konieczność wyłączenia kładki z eksploatacji na określony okres lub potrzebę przedłużonego czasu otwarcia lub zamknięcia kładki na czas imprez masowych należy zgłosić do Kapitanatu Portu Gdańsk zgodnie z poniższymi wymogami:

- 1) wyłączenie kładki z eksploatacji na czas przeglądów okresowych należy zgłosić pisemnie do Kapitanat Portu Gdańsk co najmniej z 72 godzinnym wyprzedzeniem;
- 2) awaryjne wyłączenia z eksploatacji należy zgłosić niezwłocznie po jego zaistnieniu;
- 3) potrzebę przedłużonego czasu otwarcia lub zamknięcia kładki organizator imprez masowych lub inny zainteresowany ma obowiązek zgłosić pisemnie do kapitanatu portu z wyprzedzeniem co najmniej 14 dniowym po wcześniejszym, udokumentowanym uzgodnieniu z użytkownikiem infrastruktury w rejonie Motławy za kładkami i armatorami uprawiającymi stałą żeglugę cykliczną na tym akwenie.”;

2) załączniki nr 1 i 2 otrzymują brzmienie jak w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i podlega opublikowaniu w Dziennikach Urzędowych Województw: Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego
w Gdyni

kpt.ż.w. Wiesław Piotrkowski

Załącznik Nr 1

do zarządzenia Nr 9

Dyrektora Urzędu Morskiego

w Gdyni z dnia 4 sierpnia 2020 r.

„Regulacja żeglugi sygnalizacją przeprawy przez operatorów kładek”**1. Ogólne zasady przejścia****1.1 Kładka Nr 1**

- a) o wskazaniach sygnalizacji świetlnej decyduje operator kładki, z którym możliwy jest kontakt na przypisanym kanale VHF (numer kanału 6 lub 15),
- b) należy bezwzględnie stosować się do wskazań sygnalizacji świetlnej,
- c) szerokość toru wodnego dla kładki otwartej umożliwia bezpieczne przejście w ruchu jednokierunkowym dla charakterystycznego największego statku o parametrach: $B_{max}=13,2m$ i $H_{max}=25m$,
- d) dla ruchu dwukierunkowego suma szerokości statków płynących z przeciwnych kierunków nie może być większa niż 13,2m,
- e) dla statków o wysokości przekraczającej $H_{max}=25m$ dla kładki otwartej wskazane jest przejście prawą stroną ,
- f) maksymalna bezpieczna wysokość statku dla kładki zamkniętej $H_{max}=2,1m$ (przy stanie wody SW),
- g) wodowskazy zlokalizowane po obu stronach kładki wskazują wysokość pionową w świetle konstrukcji (hśw) dla aktualnego stanu wody.

1.2 Kładka Nr 2

- a) obrotowa kładka posiada dwa tory żeglugowe główny i boczny z osobnymi sygnalizatorami sygnalizacji świetlnej,
- b) o wskazaniach sygnalizacji świetlnej decyduje operator kładki, z którym możliwy jest kontakt na przypisanym kanale VHF (numer kanału 15),
- c) należy bezwzględnie stosować się do wskazań sygnalizacji świetlnej,
- d) szerokość toru głównego dla kładki otwartej umożliwia bezpieczne przejście w ruchu jednokierunkowym dla charakterystycznego największego statku o parametrze szerokości: $B_{max}=11,55m$. Dla ruchu dwukierunkowego suma szerokości statków płynących z przeciwnych kierunków nie może być większa niż 7,55m,
- e) szerokość toru bocznego dla kładki otwartej umożliwia bezpieczne przejście w ruchu jednokierunkowym dla charakterystycznego największego statku o parametrze szerokości: $B_{max}=6,80m$. Dla ruchu dwukierunkowego suma szerokości statków płynących z przeciwnych kierunków nie może być większa niż 4,50m,
- f) dla kładki zamkniętej maksymalna bezpieczna wysokość statku na torze głównym $H_{max}=2,00m$ (przy stanie wody SW), na torze bocznym ruch jednostek pod kładką jest zabroniony,
- g) wodowskaz zlokalizowano na nabrzeżu od strony Długiego Pobrzeża w rejonie przyczółka, wskazuje on wysokość pionową w świetle konstrukcji (hśw) przęsła nad torem głównym dla aktualnego stanu wody.

2. Wskazania sygnalizatorów świetlnych

Poniżej przedstawiono możliwe wskazania sygnalizatorów dla poszczególnych faz pracy kładek:

2.1. Kładka zamknięta

	sygnał V	- zakaz przejścia, z wyjątkiem statków o małej wysokości,
---	----------	---

	sygnał IV	- zakaz przejścia, (użycie w przypadkach losowych)
	sygnał VI	- zakaz przejścia, z wyjątkiem statków o małej wysokości, duże jednostki chcące przekroczyć kładkę mają kontaktować się ze sterownią na kanale VHF 15

2.2. Otwieranie kładki

	sygnał IVa pulsujący	- zakaz przejścia – zmiana pozycji kładki
---	----------------------	--

2.3. Kładka otwarta

	sygnał III	- przejście dozwolone w obu kierunkach
	sygnał I	- przejście dozwolone w jednym kierunku, ruch z przeciwnego kierunku jest zabroniony
	sygnał II	- zakaz przejścia, możliwy jest ruch statków z przeciwnego kierunku
	sygnał IV	- zakaz przejścia, (użycie w przypadkach losowych)

2.4. Zamykanie kładki

	sygnał IVa pulsujący	- zakaz przejścia – zmiana pozycji kładki
---	----------------------	--

3. Zasady kolejności przejścia

3.1. Kładka zamknięta

- kładka zamknięta - sygnał V dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu,
- kładka zamknięta - sygnał VI dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

3.2. Otwieranie kładki

- proces otwierania kładki - sygnał IVa,

- b) kładka otwarta, pierwszeństwo dla jednostek wychodzących w morze - sygnał **I** dla jednostek wychodzących w morze, sygnał **II** dla jednostek wchodzących do portu,
- c) kładka otwarta, przejście wolne - sygnał **III** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

3.3. Kładka otwarta

- a) w przypadku sygnału **III** z obydwu stron kładki o kolejności przejścia decyduje kolejność podejścia do kładki,
- b) w przypadku jednoczesnego podejścia do kładki pierwszeństwo ma jednostka wychodząca w morze,
- c) Dla kładki Nr 1 - w szczególnych przypadkach (patrz pkt. 1.1 e) – sygnał **I** oraz wskazanie przez operatora kładki (VHF) przejścia prawą stroną  dla jednostek wychodzących w morze, sygnał **II** dla jednostek wchodzących do portu.

3.4. Zamykanie kładki

- a) zamykanie kładki - sygnał **IVa** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

SYGNALIZACJA AWARYJNA.

1. Opis i zasady użycia sygnalizacji awaryjnej

- a) Kładki są wyposażone w awaryjny system sygnalizacji przeprawy do regulacji żeglugi,
- b) Sygnalizacja awaryjna jest stosowana w przypadku awarii tablic gdy nie ma możliwości użycia co najmniej jednej tablicy na każdej stronie kładki,
- c) Sygnalizacja awaryjna to okrągłe zmienno-kolorowe sygnalizatory, mogące świecić światłem zielonym, żółtym lub czerwonym, które sterowane są z pomieszczenia sterowni,
- d) Sterowanie sygnalizacji awaryjnej jest niezależne od systemu sterowania zwodzenia kładek,
- e) Stosowanie sygnalizacji awaryjnej wymaga każdorazowo zgłoszenia do oficera dyżurnego Kapitanatu Portu na kanale 14.

2. Wskazania sygnalizatorów awaryjnych

	sygnał VII	-zakaz przejścia
	sygnał VIII	- przejście dozwolone (kładka zamknięta dla ruchu pieszego)
	sygnał IX	- zakaz przejścia z wyjątkiem statków mieszczących się w skrajni (kładka otwarta dla ruchu pieszego)

3. Zasady kolejności przejścia przy sygnalizacji awaryjnej

3.1. Kładka zamknięta

- a) kładka zamknięta – sygnał **IX** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

3.2. Otwieranie kładki

- a) rozpoczęcie otwierania kładki – sygnał **VII** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

- b) kładka otwarta, pierwszeństwo dla jednostek wychodzących w morze – sygnał **VIII** dla jednostek wychodzących w morze, sygnał **VII** dla jednostek wchodzących do portu,
- c) kładka otwarta, przejście dozwolone – sygnał **VIII** dla obu kierunków - jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

3.3. Kładka otwarta

- a) Kładka Nr 1 - dla jednostek o szerokości powyżej $B_{max}=6,60m$ lub wysokości powyżej $H_{max}=25m$ obowiązuje ruch jednokierunkowy – sygnał **VIII** dla jednostki zgłaszającej przejście w ruchu jednokierunkowym, sygnał **VII** dla kierunku przeciwnego do jednostki zgłaszającej ruch jednokierunkowy,
- b) Kładka Nr 2 - dla jednostek o szerokości powyżej $B_{max}=3,80m$ – tor główny lub $B_{max}=2,25m$ – tor boczny, obowiązuje ruch jednokierunkowy – sygnał **VIII** dla jednostki zgłaszającej przejście w ruchu jednokierunkowym, sygnał **VII** dla kierunku przeciwnego do jednostki zgłaszającej ruch jednokierunkowy.

3.4. Zamykanie kładki

- a) rozpoczęcie zamykania kładki – sygnał **VII** dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu.

Załącznik Nr 2
do zarządzenia Nr 9
Dyrektora Urzędu Morskiego
w Gdyni z dnia 4 sierpnia 2020 r.

„Harmonogram zwodzenia kładek”

1. Kładki są obsługiwane 24 godziny na dobę przez cały rok.

2. Dla żeglugi kładki są otwierane zgodnie z poniższym harmonogramem:

Od 1 kwietnia do 31 października:

7:00 – 7:30, 8:00 – 8:30, 9:00 – 9:30, 10:00 – 10:30, 11:00 – 11:30, 12:00 – 12:30,
13:00 – 13:30, 14:00 – 14:30, 15:00 – 15:30, 16:00 – 16:30, 17:00 – 17:30, 18:00 – 18:30, 19:00 – 19:30,
20:30 – 21:00, 22:00 – 22:30, 23:00 – 23:30

W godzinach 24:00 do 7:00 kładki są otwierane dla żeglugi na żądanie.

Od 1 listopada do 31 marca kładki są otwierane na żądanie jednostek pływających w ciągu całej doby.

3. W przypadkach uznanych przez obsługę kładek za szczególnie uzasadnione dopuszcza się kilkuminutowe odstępstwo od harmonogramu godzinnego.

4. Zgłoszenia do obsługi kładek należy kierować na kanale 15 (nasłuch i wywołanie UKF

kanał 14) lub na numery telefonu : Kładka Nr 1: + 48 516 970 048

Kładka Nr 2: +48 605 110 452

5. Kładki nie będą otwierane przy wietrze powyżej: Kładka Nr 1 - 15 m/s

Kładka Nr 2 – 17,1 m/s

6. Dla statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia (Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Urząd Morski, Policja, Urząd Celny, SOPG) kładki otwierane są na żądanie.

7. Wyłączenia kładek z eksploatacji planowe lub awaryjne oraz przedłużone otwarcia lub zamknięcia kładek na czas imprez masowych będą ogłaszane przez Kapitanat Portu Gdańsk w formie zawiadomień pisemnych lub za pomocą UKF.