

ZARZĄDZENIE Nr 4

DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

z dnia 18 czerwca 2018 r.

**w sprawie zmiany zarządzenia Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 20 lutego 2013 r.
– Przepisy portowe**

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (j.t. Dz. U. z 2017 r. poz. 2205; z 2018 r. poz. 317), w związku z art. 84 ust. 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (j.t. Dz. U. z 2018 r. poz. 181) zarządza się co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 20 lutego 2013 r. – Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego poz. 1314, z 2015 r. poz. 4000, z 2017 r. poz. 3027 i poz. 3661, z 2018 r. poz. 204; Dz. Urz. Woj. Warmińsko – Mazurskiego poz. 1006, z 2015 r. poz. 4895, z 2017 r. poz. 3426 i poz. 4159, z 2018 r. poz. 364) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) Załącznik nr 1 „Regulacja żeglugi sygnalizacją przeprawy przez operatora kładki” otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 1 do niniejszego zarządzenia,
- 2) Załącznik nr 2 „Harmonogram zwodzenia kładki” otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 2 do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 21 czerwca 2018 r. i podlega ogłoszeniu w Dziennikach Urzędowych Województw Pomorskiego i Warmińsko – Mazurskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski

Załącznik Nr 1.

„Regulacja żeglugi sygnalizacją przeprawy przez operatora kładki”

1. Ogólne zasady przejścia

- 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

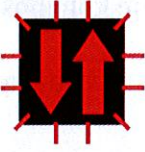
2. Wskazania sygnalizatorów świetlnych

Poniżej przedstawiono możliwe wskazania sygnalizatorów dla poszczególnych faz pracy kładki:

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

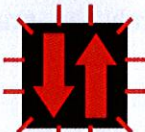
2.2. Otwieranie kładki

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

2.3. Kładka otwarta

	sygnał III	- przejście wolne
	sygnał I	- przejście wolne 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

- a) kładka zamknięta - sygnał V dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu
- b) kładka zamknięta - sygnał VI dla jednostek wychodzących w morze i wchodzących do portu

3.2. Otwieranie kładki

- a) 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) w szczególnych przypadkach (patrz pkt. 1e) – 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

Załącznik Nr 2.

„Harmonogram zwodzenia kładki”

1. Kładka jest obsługiwana 24 godziny na dobę przez cały rok.
2. Dla żeglugi kładka jest otwierana 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 kładka jest otwierana dla żeglugi na żądanie.

Od 1 listopada do 31 marca kładka jest otwierana na żądanie jednostek pływających w ciągu całej doby.

3. W przypadkach uznanych przez obsługę kładki za szczególnie uzasadnione dopuszcza się kilkuminutowe odstępstwo od harmonogramu godzinnego.
4. Zgłoszenia do obsługi kładki należy kierować na kanale 15 (nasłuch i wywołanie UKF kanał 14) lub na numer telefonu + 48 516 970 048.
5. Kładka nie będzie otwierana przy wietrze powyżej 15 m/s.
6. Dla statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia (Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Urząd Morski, Policja, Urząd Celny, SOPG) kładka jest otwierana na żądanie.
7. Wyłączenia kładki z eksploatacji planowe lub awaryjne oraz przedłużone otwarcia lub zamknięcia kładki na czas imprez masowych będą ogłaszane przez Kapitanat Portu Gdańsk w formie zawiadomień pisemnych lub za pomocą UKF.