

## ZARZĄDZENIE Nr 1/2008

### DYREKTORA URZĘDU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ w WARSZAWIE

z dnia 07-04-2008 r.

w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie art. 14 *Ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej* stanowiącej załącznik do Dz.U. z 2006 r. nr 123, poz 857 z późniejszymi zmianami, po uzgodnieniu z administracją dróg wodnych, zarządza się co następuje:

#### **§ 1. Zakres obowiązywania:**

Przepisy niniejsze regulują szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków oraz zestawów, wynikające z charakteru i właściwości dróg wodnych, objętych właściwością terytorialną Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie:

##### **1.1 Drogi wodne:**

- **rz. Wisła** od km. 324,50 (ujście rz. Kamiennej) do km. 719,90 (Silno);
- **Kanał Żerański** od km. 0,00 (wejście z rz. Wisły w km. 520) do km. 17,20 (północna krawędź mostu drogowego w Nieporęcie);
- **rz. Narew** od km. 248,50 (ujście rz. Biebrzy) do km. 0,00 (wraz z Jeziorem Zegrzyńskim) w ujściu do rz. Wisły w km. 550,50;(od km.21,60 do km.0,00 rzeka nie wytyczona)
- **rz. Bug** od km. 283,20 (ujście rz. Muchawiec) do km. 0,00 (ujście do rz. Narwi w km. 37,80).

#### **§ 2. Wymiary statków pojedynczych i zestawów:**

**2.1 Statki, zestawy pchane i sprzężone nie mogą przekraczać niżej podanych parametrów:**

##### 1). Na rz. Wiśle:

- od km. 324,50 do km. 550,50 –  $L_{max} = 85,0$  m;  $B_{max} = 16,0$  m;  $H_{max} = 5,2$  m.
- od km. 550,50 do km.719,90 –  $L_{max} = 110,0$  m;  $B_{max} = 18,0$  m;  $H_{max} = 7,0$  m.

##### 2). W Śluzie Włocławek w km. 674,85 rz. Wisły:

- $L_{max} = 110,0$  m;  $B_{max} = 11,0$  m;  $H_{max} = 6,0$  m.

##### 3). W Śluzie Żerań w km. 0,40 Kanału Żerańskiego:

- $L_{max} = 83,0$  m;  $B_{max} = 11,0$  m;  $H$  = nie dotyczy.

##### 4). Na Kanale Żerańskim:

- $L_{max} = 85,0$  m;  $B_{max} = 11,0$  m;  $H_{max} = 5,0$  m

5). Na Jez. Zegrzyńskim do km. 40,20 rz. Narwi (most drogowy w m. Wierzbica):

- $L_{\max} = 110,0$  m;  $B_{\max} = 18,0$  m;  $H_{\max} = 5,80$  m.

6). Na Jez. Zegrzyńskim od km. 40,20 do km. 62,40 (most drogowy m. Pułusk):

- $L_{\max} = 100,0$  m;  $B_{\max} = 18,0$  m;  $H_{\max} = 5,80$  m.

7). Na rz. Narwi:

- od km. 248,50 do km. 180,80 (ujście rz. Pisy) -  $L_{\max} = 60,0$  m;  $B_{\max} = 5,80$  m;  $H_{\max} = 4,20$  m;  $T = 80$  cm;
- od km. 180,80 do km. 106,80 (m. Brzuze) -  $L_{\max} = 83,0$  m;  $B_{\max} = 10,50$  m;  $H_{\max} = 4,20$  m;  $T = 80$  cm;
- od km. 106,80 do km. 62,40 (m. Pułusk) -  $L_{\max} = 100,0$  m;  $B_{\max} = 12,0$  m;  $H_{\max} = 5,80$  m;  $T = 80$  cm.

8). Na rz. Bug:

- od km. 283,20 do km. 0,00 -  $L_{\max} = 83,0$  m;  $B_{\max} = 8,50$  m;  $H_{\max} = 4,50$  m;  $T = 80$  cm.

## 2.2 Zestawy holowane nie mogą przekraczać niżej podanych parametrów:

1). Na rz. Wiśle z wodą:

- od km. 324,50 do km. 719,90:  $L = 200,0$  m;  $B = 16,0$  m;  $H = 5,20$  m;  $T = 80$  cm.

2). Na rz. Wiśle pod wodę:

- od km. 719,90 do km. 324,50:  $L = 300,0$  m;  $B = 25,0$  m;  $H = 5,20$  m;  $T = 80$  cm.

3). W Śluzie Włocławek:

- $L = 100,0$  m;  $B = 11,0$  m;  $H = 4,50$  m.

4). W Śluzie Żerań:

- $L = 83,0$  m;  $B = 11,0$  m.

5). Na Kanale Żerańskim w dół i w górę:

- $L = 150,0$  m;  $B = 11,0$  m;  $H = 5,0$  m.

6). Jez. Zegrzyńskie – do km. 62,40 rz. Narwi – w dół i w górę:

- $L = 200,0$  m;  $B = 16,0$  m;  $H = 5,80$  m.

7). Na rz. Narwi z wodą:

- Od km. 248,50 do km. 180,80:  $L = 100$  m;  $B = 5,80$  m;  $H = 4,0$  m;  $T = 80$  cm.
- Od km. 180,80 do km. 117,0 (m. Różan) -  $L = 100,0$  m;  $B = 16,0$  m;  $H = 4,20$  m;  $T = 80$  cm.
- Od km. 117,0 do km. 62,40:  $L = 150$  m;  $B = 16,0$  m;  $H = 5,80$  m;  $T = 80$  cm.

8). Na rz. Narwi pod wodę przy stanie wody j.w.:

- Od km. 62,40 do km. 180,80: **L** = 100,0 m; **B** = 11,0 m; **H** = 5,80 m; **T** = 80 cm.
- Od km. 180,80 do km. 248,50: **L** = 100,0 m; **B** = 11,0 m; **H** = 4,0 m; **T** = 80 cm.

9). Na rz. Bug pod wodę i z wodą:

- Od km. 283,20 do km. 0,00: **L** = 100 m; **B** = 6,50 m; **H** = 4,20 m; **T** = 80 cm.

2.3 Wartość parametru H (wysokość najwyższego elementu statku ponad lustro wody), ze względów bezpieczeństwa została pomniejszona w stosunku do parametru prześwitu H pod mostem o  $\pm 30$  cm;

### **§ 3. Zanurzenie statków zgodnie z głębokością tranzytowa poszczególnych szlaków żeglownych wg ich klas**

3.1 **Rz. Wisła** od ujścia rz. Kamiennej w km. 324,50 do Kępy Tokarskiej w km. 628,0:

- **Głębokość tranzytowa wymagana w klasie Ib = 160 cm;**
- **Głębokość tranzytowa faktyczna = 100 cm** przy stanie wody 230 cm na wodowskazie warszawskim;
- **WWŻ** (najwyższa woda żeglowna czyli ustalony najwyższy stan wody) = **670 cm** na wodowskazie warszawskim;
- **B** (szerokość szlaku żeglownego) od ujścia rz. Kamiennej do ujścia rz. Narwi w km. 550,50 = **50 m** (B wymagana w klasie Ib = 20 m);
- **B** od ujścia rz. Narwi do Płocka przy Kępie Tokarskiej w km. 628,0 = **100 m;**
- **H** (prześwit przy WWŻ pod najniższym mostem) = **759 cm** (Most Siekierkowski w Warszawie w km. 507,10).
- **T** (ustalona wartość ograniczenia parametru zanurzenia) = **80 cm.**

3.2 **Rz. Wisła** (jako Zbiornik Włocławski), od Kępy Tokarskiej w km. 628,0 do Stopnia Wodnego Włocławek w km 674,85:

- **Głębokość tranzytowa wymagana w klasie Va = 280 cm;**
- **Głębokość tranzytowa faktyczna = 280 cm; (250 cm przy obniżonym poziomie wody przy wejściu do portu we Włocławku)**
- **WWŻ** = nie dotyczy;
- **B=100 m;** (B wymagana w klasie Va = 50 m);
- **H = 6,0 m** (ograniczenie wynikające z parametrów Śluzy Włocławek);
- **T = 280 cm.**

**3.3 Rz. Wisła**, od Stopnia Wodnego-Włocławek w km. 674,85 do m. Silno w km. 719,90:

- **Głębokość tranzytowa = zmienna**, zależna od zrzutów wody z elektrowni na Stopniu Wodnym Włocławek czasowo uniemożliwiająca żeglugę
- **WWŻ = bez ograniczeń;**
- **B = 50 m;**
- **H = bez ograniczeń;**
- **T = 80 cm.**

**3.4 Kanał Żerański**, od rz. Wisły w km. 0,00 do km 17,20 (północna krawędź mostu drogowego w Nieporęcie):

- **Głębokość tranzytowa w klasie II wymagana na kanałach = 220 cm;**
- **Głębokość tranzytowa faktyczna = 100 cm;**
- **B = 30 m;** (B wymagana w klasie II na kanałach = 25 m);
- **H = 5,38 m** (najniższy most nad Kanałem Żerańskim w m. Nieporęt w km. 15,87);
- **T = 100 cm.**

**3.5 Rz. Narew**, od ujścia rz. Biebrzy w km. 248,50 do ujścia rz. Pisy w km. 180,80:

- **Głębokość tranzytowa w klasie Ia wymagana na rzekach = 120 cm;**
- **Głębokość tranzytowa = 100 cm** (przy stanie wody 180 cm na wodowskaziu w Ostrołęce);
- **WWŻ = 276 cm;**
- **B = 25 m;**
- **H = 4,28 m** (most drogowy w Bronowie w km. 233,90);
- **T = 80 cm.**

**3.6 Rz. Narew**, od ujścia rz. Pisy w km. 180,80 do mostu drogowego w m. Pułtusk w km. 62,40:

- **Głębokość tranzytowa = 100 cm** (przy stanie wody 165 cm na wodowskaziu w Ostrołęce);
- **WWŻ = 450 cm;**
- **B = 30 m;**
- **H = 420 cm** (most drogowy w Ostrołęce w km. 147,80);
- **T = 80 cm.**

**3.7 Rz. Narew**, od mostu drogowego w m. Pułtusk w km. 62,40 do Stopnia Wodnego w Dębem w km. 21,60: (od km. 21,60 do km. 0,00 rzeka nie wytyczona)

- **Głębokość tranzytowa w klasie II wymagana na rzekach = 180 cm;**
- **Głębokość tranzytowa = 180 cm;**
- **B = 60 m;**
- **H = 6,0 m** (wartość parametru prześwietu mostu w Wierzbicy w km. 40,20 rz. Narwi);
- **T = 140 cm.**

**3.8 Rz. Bug**, od ujścia rz. Muchawiec do ujścia do rz. Narwi w km. 0,00:

- **Głębokość tranzytowa = 100 cm** (przy stanie wody 190 cm na wodowskazie we Włodawie);
- **WWŻ = 400 cm;**
- **B = 25 m;**
- **H = 450 cm** (wartość parametru prześwietu mostu drogowego w Małkini-Borowem w km. 98,30);
- **T = 80 cm.**

**3.9** Parametry zanurzenia statków i zestawów powinny być dostosowane do aktualnych głębokości tranzytowych, podawanych do wiadomości przez właściwą administrację drogi wodnej.

**3.10** Różnica między głębokością tranzytową a zanurzeniem statku T lub zestawu, powinna być wystarczająca dla zachowania bezpieczeństwa statku i drogi wodnej.

**3.11** Statki i zestawy zaskoczone na szlaku żeglownym nagłym spadkiem wody w rzece, powinny przerwać żeglugę aż do ew. odlichtowania, jeśli są pod ładunkiem.

#### **§ 4. Prędkość statków**

**4.1** Jeżeli oznakowanie brzegowe nie stanowi inaczej, prędkość statków względem brzegu drogi wodnej nie może przekraczać:

- 1) na Kanale Żerańskim: statki pasażerskie i frachtowe do 8 km/h, statki sportowo-rekreacyjne do 12 km/h;
- 2) na rz. Narwi w km. 62,30 do km. 64,30 – 6 km/h.

**4.2** Prędkość statków i zestawów musi być zawsze bezpieczna i uzależniona od istniejących warunków nawigacyjnych i atmosferycznych, oraz nie może stwarzać zagrożenia dla innych statków, osób kąpiących się i uczestników imprez na wodzie. Prędkość należy też zmniejszyć do sterownej podczas przechodzenia obok statków zakotwiczonych z postawioną sztywną flagą międzynarodowego kodu sygnałowego ze znakiem litery „A” lub zajmujących się rybołówstwem.

#### **§ 5. Szczegółowe zasady ruchu i postoju statków i zestawów**

**5.1** Ruch statków powinien odbywać się po wytyczonych szlakach żeglownych.

**5.2** Statki idące wytyczonymi szlakami żeglownymi, mają pierwszeństwo przejścia wobec statków przechodzących szlak żeglowny w poprzek.

- 5.3** Statki i zestawy schodzące z wodą z zamiarem wejścia do portów lub na rozwidleniu dróg na drogę podrzędną, z wyjątkiem małych statków, mają obowiązek dokonania manewru obrotu poniżej wejścia o 180°, po czym dopiero dokonanie manewru wejścia dziobem pod prąd wody.
- 5.4** Ze względu na brak przy szlakach żeglownych odpowiednich ścieżek holowniczych, holowanie z lądu może odbywać się wyłącznie na krótkich odcinkach w celu lokalnego przemieszczania statków i tylko w tych miejscach, gdzie istnieje możliwość dogodnego i bezpiecznego przejścia brzegiem.
- 5.5** Wyprzedzanie się statków z wyłączeniem statków sportowych i rekreacyjnych. może być stosowane w odległości nie mniejszej niż 500 m od mostów i przewężeń na szlaku .
- 5.6** Wyprzedzanie się zestawów pchanych, sprzężonych i holowanych na rzekach i kanale możliwe jest tylko po porozumieniu się kierowników zestawów a zestaw wyprzedzany zwolni i skieruje się burtą ku brzegowi, dając tym samym dogodne i bezpieczne przejście zestawowi wyprzedzającemu.
- 5.7** Na Kanale Żerańskim zabrania się obracania statkom, których długość przekracza 20 m. Obracanie dozwolone jest tylko w miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym E8, a postój statków w miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym E7. Przepis ten nie dotyczy statków zajętych pracami hydrotechnicznymi związanymi z utrzymaniem Kanału, oraz które uległy awarii i nie są zdolne do ruchu.
- 5.8** Zabrania się kotwiczenia i postoju wszystkim jednostkom pływającym w szlaku żeglownym z wyjątkiem jednostek prowadzących prace utrzymaniowe , remontowe lub badawcze.

## **§ 6. Przepisy szczegółowe dla śluz**

### **6.1 Przepisy szczegółowe dla Śluzy Włocławek:**

- 1) Statki przekraczające swymi wymiarami jeden z ustalonych parametrów dopuszczających śluzowanie, mają obowiązek uzgadniania swego przejścia z kierownictwem Inspektoratu RZGW we Włocławku. Negatywna decyzja Inspektoratu może być uchylona jedynie przez jednostkę nadrzędną, tj. Zarząd Zlewni Wisły Mazowieckiej w Warszawie.
- 2) Godziny śluzowania w sezonie nawigacyjnym ustala Zarząd Zlewni Wisły Mazowieckiej z uwzględnieniem warunków hydrologiczno-meteorologicznych.
- 3) Ruch w rejonie śluzy może odbywać się z prędkością do 4 km/h. Do rejonu śluzy poza komorą należą akweny dolny i górny, sięgające do końca linii dalb jako urządzeń cumowniczych.
- 4) W dolnym rejonie śluzy obowiązuje ruch lewostronny.

- 5) Na wyjściu i wejściu z rz. Wisły do dolnego rejonu śluzy występuje zjawisko uciążu, którego siła uzależniona jest od liczby pracujących na Stopniu Wodnym turbin elektrowni.
- 6) Przywilej wyprzedzania oczekujących na śluzowanie statków, przysługuje wyłącznie jednostkom uprawnionym do pierwszeństwa przejścia.
- 7) Po wejściu do komory śluzowej należy zatrzymać statek przez zakładanie cum na stałe urządzenia cumownicze, a po jego unieruchomieniu należy przełożyć cumy na urządzenia cumownicze ruchome. Statek musi stać co najmniej na dwóch cumach: dziobowej i rufowej. Dyspozycje o rozstawieniu statków w komorze śluzowej wydaje operator śluzy.
- 8) Statki bezzałogowe lub nie zaopatrzone w urządzenie sterowe, do komory śluzowej mogą być wprowadzane wyłącznie przez jednostkę o napędzie mechanicznym.
- 9) Załogi śluzujących się jednostek sportowych, rekreacyjnych, rybackich lub innych małych statków, mają obowiązek nałożenia na siebie pasów ratunkowych lub kamizelek asekuracyjnych.
- 10) Śluzujące się statki mają prawo do postoju z przyczyn uzasadnionych w rejonach górnym i dolnym śluzy na cumowiskach przy dalbach, oznakowanych żeglugowym znakiem pomocniczym II/3 „zezwole nie postoj u”. Postój należy zgłosić obsłudze śluzy i uzgodnić z Inspektora tem.

## 6.2 Przepisy szczegółowe dla Śluzy Żerań im. inż. T. Tillingera w Warszawie:

- 1) Statki przekraczające swymi wymiarami jeden z ustalonych parametrów dopuszczających śluzowanie, mają obowiązek uzgadniania swego przejścia z kierownictwem Śluzy Żerań. Od odmowy śluzowania przysługuje odwołanie do jednostki nadrzędnej, tj. Zarządu Zlewni Wisły Mazowieckiej w Warszawie.
- 2) Śluzujące się statki mają obowiązek stania na dwóch cumach: dziobowej i rufowej, z marynarzami w gotowości do regulowania ich długości.
- 3) Statek zbliżający się do śluzy od strony Kanału Żerańskiego z zamiarem prześluzowania, stosuje się do poleceń operatora śluzy wystawiającego odpowiednie znaki żeglugowe, i jeśli to będzie:
  - A1 – cumuje do lewostronnych dalb cumowniczych przed wejściem do śluzy;
  - A11 – oczekuje na otwarcie śluzy w dryfie, zachowując bezpieczną odległość od wrót komory śluzowej i nie tarasując przejazdu innym statkom, a w przypadku trudnych warunków nawigacyjnych postępuje jak w pkt. 1).

- E1 – wchodzi bezpośrednio do komory śluzowej.
- 4) Łączenie zestawów po prześluzowaniu może odbywać się:
    - przy dalbach cumowniczych w rejonie śluzy;
    - między rz. Wisłą a znakami żegludowymi E5 i E7.
  - 5) W rejonach śluzy statki oczekujące na śluzowanie muszą być ustawione i przycumowane w sposób nie przeszkadzający wychodzącym ze śluzy jednostkom oraz innym statkom, którym przysługuje pierwszeństwo śluzowania.
  - 6) Oczekujące na śluzowanie statki zatrzymują się w rejonach śluzy jeden za drugim w kolejności przybycia.
  - 7) Statkom przybyłym w rejon śluzy później, zabrania się wyprzedzania statków przybyłych wcześniej oczekujących śluzowania, z wyjątkiem jednostek, którym przysługuje pierwszeństwo.
  - 8) Podczas napełniania lub opróżniania komory śluzowej zabrania się wszelkich manewrów w odległości 25 m od śluzy.
  - 9) Basen portowy na Żeraniu od mostu drogowego przy ul. Modlińskiej do śluzy po stronie prawej, administrowany jest przez Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego S.A. w Warszawie, z którym należy uzgadniać postoje statków nie związane ze śluzowaniem. Akwen pozostały należy do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie.
  - 10) Prędkość statków w basenie portowym nie może przekraczać 4 km/h.

## **§ 7. Ograniczenia wysokości dla statków**

7.1 Statki, których wysokość  $H$  mierzona od lustra wody do najwyższej części nierozbieralnej lub wysokiego ładunku, sięgających wysokości minimalnego prześwitu pod konstrukcjami krzyżującymi się z danym szlakiem żeglownym, powinny pilnie obserwować stany wody na wodowskazach na Wiśle i Sanie, Narwi i Bugu.

## **§ 8. Najwyższa woda żeglowna i zamknięcie drogi wodnej**

8.1 Najwyższa woda żeglowna (WWŻ) jest ustalonym stanem wody, po osiągnięciu i przekroczeniu którego uprawianie żeglugi jest zabronione.

8.2 Administracja drogi wodnej, w przypadku prognoz przekroczenia WWŻ, ogłasza w formie komunikatu zamknięcie dla żeglugi danego szlaku żeglownego.



## **§ 9. Warunki żeglugi w granicach WWŻ**

**9.1** Po przekroczeniu stanu wody 670 cm na wodowskazie warszawskim, administracja drogi wodnej w porozumieniu z Urzędem Żeglugi Śródlądowej w Warszawie zamyka dla ruchu statków szlak żeglowny rz. Wisły od km. 628,0 (Kępa Tokarska) do km. 324,50 (ujście rz. Kamiennej).

## **§ 10. Żegluga w warunkach zalodzenia i wezbrań**

**10.1** W okresach wystąpienia zjawisk lodowych lub wezbrań, odcinki dróg wodnych, na których one występują będą zamknięte dla żeglugi. Decyzję o zamknięciu i otwarciu nawigacji podejmuje administracja drogi wodnej w porozumieniu z Urzędem Żeglugi Śródlądowej w Warszawie i ogłasza ją w formie komunikatu.

**10.2** W momencie ogłoszenia komunikatu o zamknięciu danego szlaku żeglownego, znajdujące się na nim statki powinny tak szybko, jak to jest możliwe, dopłynąć do najbliższego portu, schroniska, przystani lub stopnia wodnego, gdzie jest dozwolony bezpieczny postój.

**10.3** Czasowe zamknięcie szlaku żeglownego nie dotyczy statków z klasą lodową, statków służb publicznych biorących udział w akcji ratowniczej, oraz statków, których ruch jest konieczny dla utrzymania drogi wodnej.

## **§ 11. Żegluga w porze nocnej**

**11.1** Uprawianie żeglugi w porze nocnej może odbywać się wyłącznie na szlakach żeglownych z oznakowaniem do niej przygotowanym. Wyszczególnienie szlaków dopuszczonych do żeglugi nocnej ogłasza administracja dróg wodnych w komunikacie o otwarciu nawigacji.

**11.2** Przepis ust.11.1 nie dotyczy:

- 1) statków będących w akcji ratowniczej,
- 2) statków pełniących służbę publiczną,
- 3) statków rybackich zajmujących się zarobkowym połowem ryb, lub idących na łowisko bądź też z niego wracających.
- 4) urządzeń pływających przeznaczonych do wykonywania prac technicznych , utrzymania szlaków żeglownych lub eksploatacji złóż kruszyw.

**11.3** Statki na szlaku żeglownym znajdujące się w ruchu, gdzie nie jest dozwolona żegluga nocna, 1 h po zachodzie słońca obowiązane są dojść do najbliższego, bezpiecznego miejsca i zatrzymać się na postój nocny.

**11.4** Zabrania się uprawiania żeglugi nocnej zestawem holowanym idącym w dół rzeki.

## **§ 12. Łączność radiotelefoniczna**

**12.1** Dla śródlądowych dróg wodnych wymienionych w § 1, ustala się do stosowania następujące kanały radiowe z morskiego pasma VHF:

- 1) **kanal 08** o częstotliwości 156,400 MHz – do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej;
- 2) **kanal 09** o częstotliwości 156,450 MHz – do prowadzenia nasłuchu radiotelefonicznego oraz do przekazywania informacji, wynikających ze stosowania przepisów żeglugowych lub doraźnych zaleceń Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie;
- 3) **kanal 17** o częstotliwości 156,850 MHz – do prowadzenia łączności związanej z Wodnym Pogotowiem Ratunkowym.

## **§ 13. Przepisy szczególne dla statków sportowych i rekreacyjnych**

**13.1** Statki nie podlegające obowiązkowi rejestracji i posiadania dokumentu bezpieczeństwa (karty rejestracyjnej i świadectwa zdolności żeglugowej, określających rodzaj i liczbę środków ratunkowych), powinny być wyposażone w pasy lub kamizelki ratunkowe w liczbie odpowiadającej liczebności osób znajdujących się na pokładzie statku, apteczkę, czerpak, latarkę elektryczną gaśnicę gdy jednostka wyposażona jest w silnik spalinowy, oraz rzutkę ratunkową lub koło ratunkowe z rzutką gdy pozwala na to konstrukcja statku .

**13.2** Statek sportowo-rekreacyjny w ruchu na szlakach żeglownych powinien przestrzegać następujących zasad:

- 1) Iść skrajem szlaku żeglownego, ale kiedy nie stwarza to zagrożenia dla niego i innych użytkowników drogi wodnej, może korzystać z całej szerokości szlaku;
- 2) Schodzenie samospławem po linii nurtu jest zabronione, a przechodzenie linii nurtu powinno odbywać się po najkrótszej drodze;
- 3) Odległość od mijanych lub wyprzedzanych statków powinna być bezpieczna, a przy przecinaniu linii kursu statków profesjonalnych nie mniejsza niż 100 m;
- 4) Zabrania się dobijania do będących w ruchu statków z włączonym napędem mechanicznym, jak również iść w ich kilwaterze, w strefie działania rufowych prądów wstecznych, powstających pod wpływem pracy pędnika.

**13.3** Zestaw holowany złożony z małych statków, powinien mieć zapewnioną zdolność manewrową.

**13.4** Dopuszcza się indywidualny ruch statków rekreacyjnych (jak skutery wodne, poduszki, holowanie narciarzy wodnych i innych obiektów pływających i napowietrznych, holowanych za statkiem żeglugi śródlądowej), inny niż w pkt. 13.2 wyłącznie poza szlakiem żeglownym, w odległości nie mniejszej niż 100 m od kotwicowisk, przystani, kąpielisk itp., oraz 50 m od innych jednostek pływających.

- 13.5** Ruch statków żaglowych w portach oraz wchodzenie i wychodzenie z basenów portowych i przystani na żaglach są zabronione, a jednostki idące na silnikach mają obowiązek poruszania się na minimalnych obrotach, gwarantującym im jednak manewrowość.
- 13.6** Pomosty, keje, nabrzeża na przystaniach i w portach powinny być utrzymywane w należyтым stanie technicznym, a w porze nocnej wystarczająco oświetlone i wyposażone w:
- 1) właściwą liczbę urządzeń cumowniczych, umożliwiającą prawidłowe i łatwe cumowanie;
  - 2) odbojnice chroniące burtę;
  - 3) sprzęt ratunkowy: bosaki i koła ratunkowe z linką-rzutką o długości 25m. rozmieszczone co 30 m, sprawne technicznie, umożliwiające ich natychmiastowe użycie;
  - 4) ratowniczą linkę chwytakową wzdłuż pomostu – jeśli głębokość wody przy pomoście jest większa niż 1,0 m;
  - 5) drabinkę, umożliwiającą wyjście z wody;
  - 6) łódź ratunkową z pełnym wyposażeniem.
- 13.7** Na przystani statków sportowo-rekreacyjnych, o ile jest to możliwe pod opieką bosmana portu lub bosmana przystaniowego, powinien znajdować się:
- 1) regulamin portu lub przystani wraz z obowiązującymi przepisami porządkowymi, wywieszony w widocznym miejscu;
  - 2) dziennik portowy lub przystaniowy z rejestrem wyjść i wejść statków, oraz zawierający codzienny wpis sytuacji pogodowej a na rzekach stanu wody, łącznie z przewidywaniami progностycznymi;
  - 3) zbiór aktualnych przepisów regulujących uprawianie żeglugi na śródlądowych drogach wodnych;
  - 4) apteczka z instrukcją udzielania pierwszej pomocy;
  - 5) gaśnica przeciwpożarowa.

#### **§ 14. Obowiązek posiadania przepisów żeglugowych**

- 14.1** Obowiązek posiadania na statku aktualnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych oraz niniejszych przepisów prawa miejscowego nie dotyczy:
- 1) przewozów międzybrzegowych;
  - 2) małych statków nie posiadających kabin;
- Niniejszy przepis nie zwalnia kierowników tych statków z obowiązku znajomości i przestrzegania w/w przepisów.

#### **§ 15. Postępowanie w sytuacjach szczególnych**

- 15.1** W celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa, kierownik statku lub zestawu, albo też osoba odpowiedzialna w danej chwili za obiekt pływający, powinna przedsięwziąć wszelkie środki podyktowane sytuacją szczególną, łącznie z odstąpieniem od przestrzegania niniejszych przepisów.

**15.2** W niektórych sytuacjach dopuszcza się uzasadnione odstępianie od postanowień zawartych w niniejszych przepisach, wyłącznie na podstawie zezwolenia udzielonego przez dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie w porozumieniu z administracją drogi wodnej.

## **§ 16. Przepisy końcowe**

**16.1** Traci moc Zarządzenie Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie z dnia 30 lipca 2004 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków, wynikających z charakteru i właściwości dróg wodnych

**16.2** Zarządzenie wchodzi w życie w ciągu 14 dni od ogłoszenia w wojewódzkim dzienniku urzędowym województw: mazowieckiego, łódzkiego, lubelskiego, podlaskiego i kujawsko-pomorskiego.

**D Y R E K T O R**  
Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie

*Bogdan Maślanka*