

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 ± 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 „zezwoleń postoju”. Postój należy zgłosić obsłudze śluzy i uzgodnić z Inspektorem.

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) **kanał 08** o częstotliwości 156,400 MHz – do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej;
- 2) **kanał 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) **kanał 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