



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Rzeszów, dnia 30 września 2019 r.

Poz. 4616

ZARZĄDZENIE NR 1/2019 DYREKTORA URZĘDU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ WE WROCŁAWIU

z dnia 30 września 2019 r.

w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków

Na podstawie art. 14 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1568) zarządza się, co następuje:

§ 1. Dopuszczalne maksymalne parametry pojedynczych statków, zestawów pchanych i zestawów sprzężonych na śródlądowych drogach wodnych zostały określone w załączniku nr 1 do Zarządzenia.

§ 2. 1. Zanurzenie statków powinno być dostosowane do aktualnych głębokości tranzytowych, podawanych do wiadomości przez administrację drogi wodnej.

2. Różnica między głębokością tranzytową, a zanurzeniem statku powinna być wystarczająca dla zachowania bezpieczeństwa statku i śródlądowej drogi wodnej, jednak powinna być nie mniejsza niż 10 cm.

3. W przypadku statków przewożących materiały niebezpieczne różnica między głębokością tranzytową i ich zanurzeniem musi wynosić minimum 30 cm.

§ 3. Statki o zanurzeniu większym od dopuszczalnego, które znalazły się na szlaku żeglownym, powinny przerwać żeglugę i podjąć działania dla zmniejszenia zanurzenia.

§ 4. 1. Jeżeli oznakowanie nie stanowi inaczej, prędkość statków i zestawów pchanych względem brzegu nie może przekraczać:

- 1) na kanale Kędzierzyńskim - 6 km/godz.,
- 2) na Kanale Gliwickim - 8 km/godz.,
- 3) na odcinku drogi wodnej rzeki Wisły od km 0,00 (ujście rzeki Przemszy) do km 23,20 (wylot kanału śluzy Smolice) - 10 km/godz.,
- 4) na kanale Łączańskim - 6 km/godz.,
- 5) na odcinku drogi wodnej rzeki Wisły od km 57,80 (wylot Kanału Łączańskiego) do km 92,60 (stopień wodny Przewóz) - 15 km/godz.

2. Prędkość statków musi być dostosowana do warunków hydrometeorologicznych i nawigacyjnych na szlaku żeglownym. Prędkość statków względem brzegu nie może być mniejsza niż 4 km/godz.

3. Prędkość, o której mowa w ust. 2, nie dotyczy urządzeń pływających, scalonych materiałów pływających, małych statków oraz statków administracji drogi wodnej, urzędów żeglugi śródlądowej i innych służb publicznych wykonujących swoje zadania

§ 5. Na odcinkach dróg wodnych, gdzie nie ustawiono oznakowania, szerokość szlaku żeglownego określono w odrębnych przepisach. Jednak statki powinny zachować bezpieczną odległość od budowli wodnych oraz innych przeszkód i miejsc niebezpiecznych.

§ 6. 1. Statki, z wyjątkiem małych statków, płynące w dół rzeki i zamierzające wpłynąć do portów, powinny uprzednio dokonać obrotu poniżej wejścia lub wpłynąć rufą, jeżeli warunki na to pozwalają.

2. Statki wychodzące z kanałów śluzowych mają pierwszeństwo przed statkami zamierzającymi wpłynąć do kanałów, z wyjątkiem kanałów śluzowych na kanale Gliwickim, górnych kanałów śluzowych w Zwanowicach, Lipkach i Oławie, w których wchodzący statek ma pierwszeństwo przed statkiem wychodzącym.

3. Statki wychodzące z portu mają pierwszeństwo przed statkami zamierzającymi wpłynąć do portu.

4. Statek wychodzący z portu udziela pierwszeństwa wejścia statkowi zamierzającemu wpłynąć do portu w przypadku, gdy statek wymaga ochrony przed wysoką falą, silnym wiatrem, a także statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej lub statkowi, który uległ awarii.

5. Podczas żeglugi na odcinkach śródlądowej drogi wodnej oznaczonych znakami nr B8; B9a; B9b, określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 2003 r. nr 212 poz. 2072), na statkach, których długość przekracza 80 m, należy utrzymywać posterunek obserwacyjny w części dziobowej. Obserwator powinien mieć zapewnioną stałą łączność ze sterówką. Statki zbliżające się do tych odcinków dróg powinny podać komunikat radiowy na wyznaczonej częstotliwości dla łączności statek - statek, informujący o ich pozycji.

§ 7. Ruch statków i zestawów pchanych na kanale Kędzierzyńskim może odbywać się tylko jednokierunkowo. Wszystkie statki i zestawy pchane mające wpłynąć do kanału muszą uprzednio uzyskać zgodę dyspozytora portu Kędzierzyn – Azoty. Statki wychodzące z portu Kędzierzyn – Azoty muszą swoje wyjście uzgodnić z obsługą śluzy Nowa Wieś.

§ 8. 1. W czasie uprawiania żeglugi na kanale Gliwickim zestawy pchane, których długość przekracza 70 m, muszą być rozłączane przed każdym stopniem wodnym, a barki - pojedynczo wprowadzane i wyprowadzane przez pchacza do i z komory śluzowej.

2. W czasie ruchu sprzężonych łodzi flisackich na rzece Dunajec odległość między nimi nie może być mniejsza niż 20 m.

3. Podczas ruchu jednostek pływających na rzece Dunajec sprzężone łodzie flisackie mają pierwszeństwo przed innymi jednostkami pływającymi.

§ 9. Statek powinien dokonywać postoju w miejscu, które jest w należytym stanie technicznym, zapewnia łatwy dostęp do lądu, posiada dostateczną liczbę urządzeń cumowniczych umożliwiających prawidłowe i bezpieczne cumowanie.

§ 10. 1. Uprawianie żeglugi nocnej może odbywać się wyłącznie na odcinkach szlaków żeglownych odpowiednio oznakowanych i dopuszczonych do żeglugi w porze nocnej.

2. Informacje o odcinkach szlaków żeglownych dopuszczonych do żeglugi w porze nocnej ogłasza, w formie komunikatu, właściwa administracja drogi wodnej.

§ 11. Postój statków urzędów żeglugi śródlądowej, administracji drogi wodnej, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Rybackiej, Państwowej Straży Pożarnej i podmiotów uprawnionych do wykonywania ratownictwa wodnego, związany z realizacją zadań służbowych, jest możliwy w każdym miejscu. Postój takiego statku nie może zagrażać bezpieczeństwu żeglugi.

§ 12. 1. Statki przewożące materiały niebezpieczne mogą zatrzymywać się w specjalnie wyznaczonych i oznakowanych miejscach postoju.

2. W przypadku zaistnienia konieczności zatrzymania statku, określonego w ust. 1, w innym miejscu, należy:

- 1) niezwłocznie powiadomić Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej oraz administrację drogi wodnej o konieczności takiego postoju, podając dokładne miejsce, powód oraz inne istotne okoliczności zaistniałej sytuacji,
- 2) prowadzić stały nasłuch radiowy na częstotliwościach przeznaczonych do łączności statek - statek oraz statek – administracja drogi wodnej,

- 3) przestrzegać, aby miejsce postoju statku, o ile jest to możliwe, znajdowało się maksymalnie daleko od zakładów przemysłowych, skupisk ludności, mostów, linii energetycznych, rurociągów, miejsc poboru wody oraz innych obiektów, których bezpieczeństwo może być zagrożone,
- 4) podjąć szczególne środki ostrożności dotyczące prawidłowego nadzoru zacumowania bądź zakotwiczenia statku, zabezpieczenia ładunku, prawidłowego oznakowania oraz ochrony przed dostaniem się na statek osób nieuprawnionych.

§ 13. 1. Statki znajdujące się na szlaku żeglownym, z chwilą ogłoszenia komunikatu o jego zamknięciu, powinny tak szybko, jak tylko to jest możliwe, dopłynąć do najbliższego bezpiecznego miejsca postoju.

2. W okresie zamknięcia ruchu żeglugowego postój statku jest dozwolony w portach, przystaniach, zimowiskach, w miejscach do tego wyznaczonych odrębnymi przepisami oraz w następujących bezpiecznych miejscach postoju:

- 1) na rzece Odrze:
 - a) dolny kanał śluzy Krępa,
 - b) górny kanał śluzy Krapkowiec,
 - c) dolny kanał śluzy Rogów Opolski,
 - d) dolny kanał śluzy Kąty,
 - e) dolny kanał śluzy Groszowice,
 - f) dolny kanał śluzy Opole,
 - g) dolny kanał śluzy Wróblin,
 - h) dolny kanał śluzy Dobrzeń,
 - i) dolny kanał śluzy Chróścice,
 - j) dolny kanał śluzy Zawada,
 - k) dolny kanał śluzy Ujście Nysy,
 - l) dolny i górny kanał śluzy Zwanowice,
 - m) dolny kanał śluzy Brzeg,
 - n) górny kanał śluzy Oława,
 - o) dolny kanał śluzy Opatowice,
 - p) górny kanał śluzy Szczytniki,
 - q) kanał od śluzy Bartoszowice do śluzy Zacisze,
 - r) górny kanał śluzy Brzeg Dolny,
 - s) górny kanał śluzy Malczyce.
- 2) na rzece Wiśle:
 - a) dolny kanał śluzy Dwory,
 - b) dolny kanał śluzy Smolice,
 - c) górne i dolne stanowisko śluzy Borek Szlachecki,
 - d) dolne stanowisko śluzy Kościuszkowo,
 - e) górne i dolne stanowisko śluzy Przewóz,
 - f) przystań Sanka, brzeg lewy, km 67+900 rzeki Wisły,
 - g) brzeg prawy rzeki Wisły od km 75+800 do km 76+000,
 - h) brzeg prawy rzeki Wisły od km 76+800 do km 77+300,
 - i) brzeg prawy rzeki Wisły od km 77+400 do km 77+800,

- j) brzeg prawy rzeki Wisły od km 79+750 do km 80+200,
- k) brzeg lewy rzeki Wisły od km 76+400 do km 76+700,
- l) brzeg lewy rzeki Wisły od km 78+350 do km 78+950,
- m) port Kraków – Płaszów, brzeg prawy, km 81+300 rzeki Wisły,
- n) port Kraków Nowa Huta „Kujawy”, brzeg lewy, km 90+500 rzeki Wisły,
- o) przystań w miejscowości Witów, brzeg lewy, km 143+000 rzeki Wisły,
- p) przystań w miejscowości Nowy Korczyn, brzeg lewy, km 168+800 rzeki Wisły,
- q) przystań w miejscowości Szczucin, brzeg prawy, km 193+800 rzeki Wisły,
- r) przystań w miejscowości Kółko Żabięckie, brzeg lewy, km 195+400 rzeki Wisły,
- s) kanał zrzutowy elektrowni Połaniec, brzeg lewy, km 226+100 rzeki Wisły,
- t) Port Rieczny Sandomierz, brzeg prawy, km 269+200 rzeki Wisły,
- u) przystań w miejscowości Zawichost, brzeg lewy, km 287+000 rzeki Wisły.

3. Przepisów ust. 2 pkt 2 lit. g-l nie stosuje się do małych statków.

§ 14. Przepisy dotyczące zamknięcia śródlądowej drogi wodnej nie dotyczą:

- 1) statków biorących udział w akcji ratowniczej,
- 2) statków, których ruch jest konieczny dla utrzymania prawidłowego stanu drogi wodnej, wykonujących prace remontowe, sondowanie, pomiary lub prowadzących akcję przeciwlodową,
- 3) statków urzędów żeglugi śródlądowej, administracji drogi wodnej, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Rybackiej, Państwowej Straży Pożarnej i podmiotów uprawnionych do wykonywania ratownictwa wodnego.

§ 15. W sytuacji gdy tendencje zmiany stanów wód nie dają gwarancji bezpiecznego przejścia statku do miejsca bezpiecznego postoju, kierownik statku powinien powstrzymać się od rozpoczęcia żeglugi.

§ 16. Zabrania się uprawiania żeglugi:

- 1) po przekroczeniu stanu WWŻ,
- 2) w dół drogi wodnej po przekroczeniu granicznego stanu wody
- określonych w załączniku nr 2 do Zarządzenia.

§ 17. 1. Łączność radiotelefoniczna statek - ład (z administracją drogi wodnej i Urzędem Żeglugi Śródlądowej; dla celów przekazywania informacji nawigacyjnych, monitoringu ruchu statków, ich pilotażu, holowania, cumowania itp.) powinna być prowadzona:

- 1) na obszarze działalności Delegatury w Krakowie: na częstotliwości 156,450 MHz (kanał 9),
- 2) na pozostałym obszarze działalności Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu: na częstotliwości 156,725 MHz (kanał 74).

2. Łączność radiotelefoniczna statek - statek powinna być prowadzona:

- 1) na obszarze działalności Delegatury w Krakowie: na częstotliwości 156,400 MHz (kanał 8),
- 2) na pozostałym obszarze działalności Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu: na częstotliwości 156,500 MHz (kanał 10).

§ 18. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów oraz wjazd i wyjazd pojazdów ze statku powinny być nadzorowane przez członka załogi statku lub obsługę przystani.

§ 19. W czasie postoju oraz wjazdu pojazdów na prom kłapa wjazdowa od strony wody powinna być podniesiona i zabezpieczona, a w czasie ruchu obie kłapy wjazdowe powinny być podniesione i zabezpieczone.

§ 20. Na przewozach międzybrzegowych dolnolinowych każdorazowo po zakończeniu przewozu lina nośna musi być opuszczona, a prom przycumowany do brzegu.

§ 21. Pojazdy drogowe na promie powinny być tak rozmieszczone i zabezpieczone, aby nie zagrażały bezpieczeństwu żeglugi.

§ 22. Statki zbliżające się do przewozu międzybrzegowego promu lub łodzi przewozowej w miejscu znaku żeglugowego E.4a lub E.4b powinny zmniejszyć prędkość i zachować szczególną ostrożność.

§ 23. Wszystkie przejścia, miejsca pracy na statku oraz drogi ewakuacyjne, w czasie ruchu i postoju statku, powinny być czyste oraz wolne od jakichkolwiek przeszkód utrudniających przejście lub pracę.

§ 24. Prace przeładunkowe powinny odbywać się pod nadzorem kierownika statku lub innej osoby pełniącej nadzór nad pracami przeładunkowymi.

§ 25. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 października 2019 r.¹⁾

**Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej
we Wrocławiu**

Jan Pyś

¹⁾Niniejsze zarządzenie było poprzedzone zarządzeniem Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu z dnia 25 marca 2015 roku w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych ([Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z dn. 12.06.2015 r., poz. 2599](#), [z dn. 8.07.2016 r., poz. 3333](#); [Dz. Urz. Woj. Opolskiego z dn. 10.06.2015 r., poz. 1417](#), [z dn. 8.07.2016 r., poz. 1557](#); [Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z dn. 10.06.2015 r., poz. 1057](#)), zarządzeniem Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie z dnia 16 lipca 2013 roku w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych ([Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z dn. 18.07.2013 r., poz. 4583](#); [Dz. Urz. Woj. Świętokrzyskiego z dn. 18.07.2013 r., poz. 2861](#); [Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z dn. 17.07.2013 r., poz. 2750](#); [Dz. Urz. Woj. Śląskiego z dn. 19.07.2013 r., poz. 5090](#)) i zarządzeniem Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu z dnia 17 września 2004 roku w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych ([Dz. Urz. Woj. Opolskiego Nr 75 z dn. 8.11.2004 r., poz. 1967](#), [Nr 1 z dn. 7.01.2005 r., poz. 26](#); [Dz. Urz. Woj. Śląskiego Nr 97 z dn. 12.10.2004 r., poz. 2773](#), [Nr 129 z dn. 29.12.2004 r., poz. 4449](#)), które tracą moc z dniem 1 października 2019 r. w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej ([Dz. U. z 2018 r. poz. 1694](#)).

Załącznik Nr 1 do zarządzenia Nr 1/2019
 Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
 z dnia 30 września 2019 r.

**Tab. 1 Dopuszczalne maksymalne parametry pojedynczych statków,
 zestawów pchanych i zestawów sprzężonych na danych odcinkach śródlądowych dróg wodnych**

Lp.	Odcinek drogi wodnej	L maksymalna długość [m]	B maksymalna szerokość [m]	T maksymalne zanurzenie [m]
1.	2.	3.	4.	5.
1.	Kanał Gliwicki			
	statki pojedyncze	70,00	9,00	1,70
	zestawy pchane i sprzężone	118,00	9,00	1,70
2.	Kanał Kędzierzyński			
	statki pojedyncze	70,00	9,00	1,60
	zestawy pchane i sprzężone	70,00	9,00	1,60
3.	Rzeka Odra			
3.1.	Od Raciborza (km 51,20) do śluzy Koźle (km 95,60)			
	statki pojedyncze	38,00	5,00	1,10
	zestawy pchane i sprzężone	38,00	5,00	1,10
3.2.	Od śluzy Koźle (km 95,60) do śluzy Różanka (km 9,02 Wrocławskiego Szlaku Głównego)	70,00	9,00	1,70
	statki pojedyncze	118,00	9,00	1,70
	zestawy pchane i sprzężone			
3.3.	Od śluzy Różanka (km 9,02 Wrocławskiego Szlaku Głównego), od śluzy Miejskiej (km 6,30 Kanału Miejskiego) i od stoczni (km 254,50) do śluzy Malczyce (km 300,00)	70,00	11,40	1,70
	statki pojedyncze	118,00	11,40	1,70
	zestawy pchane i sprzężone			
3.4.	Od śluzy Malczyce (km 300,00) do ujścia rzeki Nysa Łużycka (km 542,40)			
	statki pojedyncze	70,00	9,00	1,70
	zestawy pchane i sprzężone	118,00	9,00	1,70
3.5.	Szlak boczny rzeki Odry od śluzy Opatowice do śluzy Miejskiej w m. Wrocław			
3.5.1.	Od śluzy Opatowice do śluzy Szczytniki			
	statki pojedyncze	70,00	9,00	1,70
	zestawy pchane i sprzężone	118,00	9,00	1,70
3.5.2.	Od śluzy Szczytniki do śluzy Miejskiej (Kanał Miejski)			
	statki pojedyncze	55,00	9,00	1,40
	zestawy pchane i sprzężone	70,00	9,00	1,40

4.	Rzeka Wisła			
4.1.	Od ujścia rzeki Przemszy (km 0,00) do początku Kanału Łęczańskiego (km 37,50) statki pojedyncze zestawy pchane i sprzężone	80,00 110,00	11,00 11,00	wg klasy IV w budowie
4.2.	Od wylotu Kanału Łęczańskiego (km 57,80) do Stopnia Wodnego Przewóz (km 92,60) statki pojedyncze zestawy pchane i sprzężone	60,00 83,00	11,00 11,00	1,70
4.3.	Od Stopnia Wodnego Przewóz (km 92,60) do ujścia rzeki Kamienna (km 324,50) statki pojedyncze zestawy pchane i sprzężone	60,00 100,00	11,00 11,00	1,50
5.	Kanał Łęczański			
	statki pojedyncze zestawy pchane i sprzężone	60,00 83,00	11,00 11,00	1,70

Załącznik Nr 2 do zarządzenia Nr 1/2019

Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
z dnia 30 września 2019 r.**Tab. 1 Graniczne wartości wodowskazowe WWŻ dla poszczególnych odcinków Odrzańskiej Drogi Wodnej**

Lp.	Odcinek drogi wodnej	Graniczne stany wody dla statków idących w dół [cm]	Stan WWŻ [cm]	Wodowskaz [km]
1.	2.	3.	4.	5.
1.	Racibórz (km 51,20) - ujście Nysy Kłodzkiej (km 181,3)	400	400	Miedonia (55.5)
2.	Ujście Nysy Kłodzkiej (km 181,3) - śluza Oława (km 216,0)	380	380	Brzeg Most (199.1)
3.	Śluza Oława (km 216,0) - śluza Bartoszowice (km 244,4)	530	550	Oława Most (216.5)
4.	Śluza Bartoszowice (km 244,4) - śluza Różanka (km 255,6)	660	675	Różanka śluza góra (255.6)
5.	Wrocławski Węzeł Wodny (szlak żeglowny boczny)	890	890	Szczytniki śluza góra (250.0)
6.	Śluza Różanka (km 255,6) - śluza Brzeg Dolny (km 282,65)	600	620	Rędzin śluza góra (261.6)
7.	Śluza Brzeg Dolny (km 282,65) - Malczyce (km 304,8)	490	530	Brzeg Dolny śluza dół (282.6)
8.	Malczyce (km 304,8) - Ścinawa (km 332,1)	450	480	Ścinawa (331.9)
9.	Ścinawa (km 332,1) - Głogów (km 395,0)	460	485	Głogów (392.9)
10.	Głogów (km 395,0) - Nowa Sól (km 430,0)	450	480	Nowa Sól (429.8)
11.	Nowa Sól (km 430,0) - Cigacice (km 471,8)	440	470	Cigacice (470.7)
12.	Cigacice (km 471,8) - ujście Nysy Łużyckiej (km 542,4)	390	420	Krosno Odrzańskie (514.1)

Tab. 2 Graniczne wartości wodowskazowe WWŻ dla poszczególnych odcinków rzeki Wisły

Lp.	Odcinek drogi wodnej	Stan WWŻ [cm]	Wodowskaz [km]
1.	2.	3.	4.
1.	Od ujścia rzeki Przemszy do SW Smolice	400	Las (16.23)
2.	Od SW Smolice do SW Łączany	450	Smolice (23.3)
3.	Od SW Łączany do SW Kościuszko	580	Czernichów-Prom (45.62)
4.	Od SW Kościuszko do ujścia rzeki Raby	370	Kraków Bielany (69.2)
5.	Od ujścia rzeki Raby do ujścia rzeki Dunajec	580	Popędzinka (138.1)

6.	Od ujścia rzeki Dunajec do Szczucina	550	Karsy (166.0)
7.	Od Szczucina do ujścia rzeki Breń	460	Szczucin (194.1)
8.	Od ujścia rzeki Breń do Sandomierza	460	Koło (240.82)
9.	Od Sandomierza do ujścia rzeki San	420	Sandomierz (268.4)
10.	Od ujścia rzeki San do Zawichostu	480	Zawichost (287.6)