



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W KIELCACH

Kielce, dnia 15 lutego 1971 r.

Nr 5

Poz.: 36 – 37

T R E Ś Ć :

Część II. Zarządzenia:

Poz.:

36 — Zarządzenie Nr 14/5/69 Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach z dnia 5 grudnia 1969 r. w sprawie powierzenia powiatowym organom administracji wodnej wydawania pozwoleń wodnoprawnych

należących do właściwości wojewódzkiego organu administracji wodnej.

37 — Zarządzenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie z dnia 18 stycznia 1971 r. w sprawie lokalnych przepisów dotyczących żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

36

ZARZĄDZENIE NR 14/5/69

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach
z dnia 5 grudnia 1969 r.

w sprawie powierzenia powiatowym organom administracji wodnej wydawania pozwoleń wodnoprawnych należących do właściwości wojewódzkiego organu administracji wodnej.

Na podstawie art. 44 ust. 5 i art. 69 ust. 3 ustawy z dnia 30 maja 1962 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 34, poz. 158) Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach po porozumieniu z Prezesem Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej zarządza, co następuje:

§ 1. 1. Powierza się wydziałom gospodarki wodnej i ochrony powietrza prezydiów powiatowych (miejskich) rad narodowych wydawanie pozwoleń wodnoprawnych:

1) w zakresie szczególnego korzystania z wód na:

a) pobór wód powierzchniowych w ilości przekraczającej 10% rocznego średniego przepływu ciekłu, lecz nie więcej od 250.000 m³ rocznie,

b) pobór wód podziemnych, jeżeli ujęcie wody dokonane jest na głębokości nie większej niż 100 m lub ilość pobranej wody nie przekracza 35 m³/godz.,

c) wprowadzenie do wód ścieków zawierających szkodliwe substancje lub energie w ilości nie większej od 150 m³ na dobę i nie przekraczającej 55.000 m³ rocznie w tych przypadkach, gdy korzystający z wody nie pobiera jej równocześnie w sposób, na który wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego,

d) dokonywanie przewozów międzybrzegowych przez wody żeglowne i spławne,

e) wydobywanie z wód żeglownych i spławnych materiałów i lodu oraz wycinanie roślin;

2) w zakresie wykonywania obiektów budowlanych gospodarki wodnej, które nie służą do szczególnego korzystania z wód na:

a) regulację wód śródlądowych,

b) wykonywanie obiektów budowlanych, które służą do zmiany zwierciadła wody,

c) wykonywanie urządzeń zabezpieczających przed powodzią,

d) budowę kąpielisk, przystani, pomostów i innych podobnych obiektów budowlanych na brzegach i na wodzie,

e) prowadzenie przez wody i nad wodami mostów i urządzeń komunikacyjnych przewodów wodociagowych, gazowych, elektrycznych i innych podobnych urządzeń,

f) wykonywanie obiektów budowlanych na obszarach przepływu wielkich wód,

2. Przepis ust. 1, pkt. 1, lit. „d” i „e” nie dotyczy rzeki Wisły.

3. Przepis ust. 1, pkt. 2, lit. „a” — „f” nie dotyczy wód żeglownych i spławnych wymienionych w zarządzeniu Prezesa Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej z dnia 8 listopada 1967 r. w sprawie uznania niektórych wód śródlądowych za żeglowne i spławne (Monitor Polski Nr 63, poz. 301, a ponadto w zakresie spraw wymienionych pod lit. „a”, „b”, „c”, „f” odnosi się do cieków o znaczeniu lokalnym.

§ 2. Tracą moc:

1) zarządzenie Nr 16/63 Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach z dnia 7 czerwca 1963 r. w sprawie powierzenia powiatowym organom administracji wodnej w: Busku-Zdroju, Kielcach, Radomiu i Ostrowcu Świętokrzyskim wydawania pozwoleń wodnoprawnych należących do właściwości wojewódzkiego organu administracji wodnej (Dz. U. WRN w Kielcach Nr 14, poz. 107);

2) zarządzenie Nr 28/8/66 Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach z dnia 29 lipca 1966 r. w sprawie powierzenia powiatowym organom administracji wodnej wydawania pozwoleń wodnoprawnych należących do właściwości wojewódzkiego organu administracji wodnej (Dz. Urz. WRN w Kielcach Nr 19, poz. 97).

§ 3. Wykonanie zarządzenia powierza się Wydziałowi Gospodarki Wodnej i Ochrony Powietrza Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach oraz wydziałom gospodarki wodnej i ochrony powietrza prezydiów powiatowych rad narodowych w Busku-Zdroju, Kielcach i Radomiu oraz Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim.

§ 4. Zarządzenie podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach.

§ 5. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1970 r.

Przewodniczący Prezydium: mgr A. Zarajczyk

Sekretarz Prezydium: mgr J. Kosowski

37
ZARZĄDZENIE
INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
w Warszawie

z dnia 18 stycznia 1971 r.

w sprawie lokalnych przepisów dotyczących żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182), § 15 ust. 7, § 29 ust. 8 § 30 ust. 9, § 31 ust. 6 i § 40 ust. 16 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie usprawniania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 14, poz. 71) oraz § 3 ust. 2 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r. w sprawie powołania inspektoratów żeglugi śródlądowej (Monitor Polski Nr 7, poz. 37) zarządza się, co następuje:

Rozdział I.

Zasięg terytorialny

§ 1. Przepisom niniejszego zarządzenia podlegają następujące drogi wodne:

- 1) rzeka Wisła od km 324,5 do km 719,9 (m. Silno) wraz ze Zbiornikiem Włocławskim;
- 2) Kanał Żerański od rzeki Wisły wraz ze służą im. inż. Tadeusza Tilingera do Jeziora Zegrzyńskiego;
- 3) Jezioro Zegrzyńskie w granicach ustalonych: od północy — ujście rzeki Rządzy, z południa — północna krawędź mostu drogowego w Nieporęcie, z zachodu — zapora czołowa w Dębie;
- 4) rzeka Narew do ujścia do rzeki Wisły do ujścia rzeki Biebrzy;
- 5) rzeka Bug od ujścia do rzeki Narwi do m. Wyszków;
- 6) rzeka Pilica od ujścia do rzeki Wisły do m. Tomaszów Mazowiecki.

Rozdział II.

Wymiary statków, pociągów holowniczych i zestawów pchanych. Szybkość jazdy.

§ 2. Do ruchu żeglugowego dopuszcza się wszelkiego rodzaju statki z własnym napędem i bez napędu, pociągi holownicze i zestawy pchane.

§ 3. 1. Statki i zestawy pchane wymienione w § 2 nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów:

Lp.	Droga wodna	Długość	Szerokość	Zanurzenie
1.	rz. Wisła od km 324,5 do km 513 (Port Handlowy)	85 m	16 m	od 15 cm. mniejsze od aktualnych głębokości tranzytowych
2.	rz. Wisła od km 513 do km 719,9	115 m	19 m	2,5 m
3.	przez służę we Włocławku	113 m	11 m	2,5 m
4.	przez służę im. inż. Tadeusza Tilingera	83 m	11 m	2,5 m
5.	Kanał Żerański	85 m	10,5 m	1,85 m
6.	Jezioro Zegrzyńskie	85 m	12 m	2,5 m
7.	rz. Narew od ujścia rz. Rządzy do m. Gnojno	85 m	12 m	jak w pkt. 1
8.	rz. Narew od m. Gnojno do ujścia rz. Pisy	65 m	10,5 m	"
9.	rz. Narew od ujścia rz. Pisy do ujścia rz. Biebrzy	38 m	6,5 m	"
10.	rz. Bug od ujścia do rz. Narwi do m. Wyszków	65 m	10,5 m	"

2. Każdorazowe zwiększenie szerokości statków i zestawów pchanych ponad wielkości, ustalone w ust. 1, wymaga uzgodnienia z Okręgowym Zarządem Wodnym i Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej.

§ 4. 1. Pociągi holownicze nie mogą przekraczać następujących maksymalnych gabarytów:

Lp.	Droga wodna	Długość pociągu	Szerokość pociągu
1.	rz. Wisła od km 324,5 do km 719,9 — przy jeździe w dół rzeki	200 m	26,0 m
2.	rz. Wisła od km 324,5 do km 719,9 — przy jeździe w górę rzeki	300 m	26,0 m
3.	Kanał Żerański	150 m	10,5 m
4.	Jezioro Zegrzyńskie	300 m	26,0 m
5.	rz. Narew od ujścia rz. Rządzy do m. Gnojno — przy jeździe w górę rzeki	200 m	16,0 m
6.	rz. Narew od ujścia rz. Rządzy do m. Gnojno — przy jeździe w dół rzeki	150 m	16,0 m
7.	rz. Narew od m. Gnojno do ujścia rz. Pisy — przy jeździe w górę rzeki	150 m	16,0 m
8.	rz. Narew od m. Gnojno do ujścia rz. Pisy — przy jeździe w dół rzeki	100 m	16,0 m
9.	rz. Narew od ujścia rz. Pisy do ujścia rz. Biebrzy — przy jeździe w górę rzeki	150 m	13,0 m
10.	rz. Narew od ujścia rz. Pisy do ujścia rz. Biebrzy — przy jeździe w dół rzeki	100 m	6,5 m
11.	rz. Bug od ujścia do rz. Narwi do m. Wyszków — przy jeździe w górę rzeki	150 m	13,0 m
12.	rz. Bug od ujścia do rz. Narwi do m. Wyszków — przy jeździe w dół rzeki	100 m	13,0 m

2. Zanurzenie pociągów holowniczych powinno być o 15 cm mniejsze od aktualnych głębokości tranzytowych.

§ 5. Ze względu na brak odpowiednich ścieżek holowniczych przy drogach wodnych, wymienionych w § 1, holowanie z brzegu 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 drogi wodnej.

§ 6. 1. Szybkość statków wymienionych w § 2 nie może przekraczać:

- 1) na rzece Wiśle od km 324,5 do km 719,9 — bez ograniczenia;
- 2) na Kanale Żerańskim:
 - a) statków, pociągów holowniczych i zestawów pchanych ładownych nie mijających się z innymi statkami — 7 km/godz.,
 - b) statków, pociągów holowniczych i zestawów pchanych próżnych nie mijających się z innymi statkami — 10 km/godz.,
 - c) statków pasażerskich, holowników i pchaczy idących pojedynczo i nie mijających się z innymi statkami — 11 km/godz.,
 - d) statków sportowych i turystycznych typu ślizgowego nie mijających się z innymi statkami — 30 km/godz.,
- 3) na Jeziorze Zegrzyńskim — bez ograniczenia;
- 4) na rzece Narwi — bez ograniczenia;
- 5) na rzece Bug — bez ograniczenia.

2. Przy mijaniu i wyprzedzaniu się wszelkiego rodzaju statków, szybkość powinna być ograniczona, aby nie narażała na niebezpieczeństwo mijające lub wyprzedzające się statki.

3. Ograniczenia szybkości, wymienione w ust. 1 pkt. 2, nie dotyczą statków ratowniczych i inspekcyjnych (jednostek administracji żeglugowej i administracji wodnej oraz jednostek MO).

Rozdział III.

Porządek śluzowania. Uprawnienia załogi śluzy i obowiązki statków w czasie śluzowania.

Przepisy ogólne o śluzowaniu.

§ 7. 1. Statki zbliżające się do śluzy powinny co najmniej na 200 m przed śluzą oznajmić swoje przybycie sygnałem dźwiękowym:

- a) w przypadku zamkniętej śluzy — dwa długie dźwięki;
- b) w przypadku otwartej śluzy — jeden długi dźwięk.

2. Zamkniętą śluzę oznacza — jedno czerwone światło. Otwartą śluzę oznacza — jedno zielone światło. Przygotowanie śluzy do otwarcia oznacza — czerwone i zielone światło umieszczone obok siebie. Śluzę nieczynną oznaczają — dwa czerwone światła umieszczone jedno nad drugim.

3. Dopóki ze śluzy nie jest podany sygnał wjazdu, statki obowiązane są zatrzymać się przy dalszych, przed wystawionym znakiem żeglugowym nr 23 i ustawić się w taki sposób, aby nie tarasować drogi innym statkom.

4. Wjazd statków do komory śluzowej może nastąpić dopiero po podaniu sygnału wjazdu (znak żeglugowy nr 21c). Zezwolenie na wjazd do śluzy może być wydane po zapewnieniu przez obsługę śluzy bezpiecznych warunków śluzowania.

5. Przed wejściem do komory śluzowej wszelkie przedmioty wyposażenia pokładowego, wystające za burty statku muszą być usunięte. Pociągi holownicze muszą skrócić liny holownicze, a łodzie żaglowe zdjąć żagle.

6. Przy wjeździe do komory śluzowej szybkość statków nie może być większa od koniecznej dla bezpiecznego sterowania statkiem (tzw. najmniejsza szybkość sterowna).

7. Statki w komorze śluzowej powinny tak się ustawić, aby inne statki śluzowane jednocześnie miały zapewnione bezpieczeństwo i odpowiednią przestrzeń. Odległość między krawędziami kadłubów statków stojących obok siebie nie może być mniejsza niż 20 cm. Odległość między statkami stojącymi w komorze jeden za drugim nie może być mniejsza niż 1 m.

8. W czasie wchodzenia i wychodzenia statków z komory śluzowej, kierownicy statków powinni znajdować się na stanowiskach dowodzenia, kierownicy maszyn (z wyjątkiem statków z urządzeniami zdalnego sterowania silnikami) oraz załoga powinni znajdować się na stanowiskach manewrowych.

9. W czasie wjazdu, postoju i wyjazdu ze śluzy należy zwracać uwagę, aby statek nie uderzył o wrota, ścianę komory itp. W tym celu statki powinny używać elastycznych odbijaczy, aby uniknąć ew. uszkodzeń budowli.

10. W czasie śluzowania pedniki statków powinny być zatrzymane, a cała załoga powinna znajdować się na stanowiskach manewrowych (nie dotyczy to kierowników maszyn na statkach posiadających urządzenia zdalnego kierowania silnikami ze sterówki).

11. Wyjazd z komory śluzowej może nastąpić dopiero po wydaniu zezwolenia na opuszczenie śluzy.

12. Wprowadzanie i wyprowadzanie statków do i z komory śluzowej sposobem ręcznym powinno tak się odbywać, aby nie spowodowało uszkodzeń obrzeży, głowic komory lub konstrukcji i zamknięć wrót.

13. Pociągi holownicze mogą wjeżdżać i wyjeżdżać ze śluzy tylko na skróconym hołu i krótkich linach holowniczych, łączących poszczególne jednostki w jego składzie.

14. Kierownicy statków nie posiadających pełnej zdolności manewrowej obowiązani są przed wejściem do śluzy, zawiadomić o tym kierownika śluzy.

15. Kierownicy wszystkich statków na żądanie kierownika śluzy obowiązani są przedłożyć do wglądu dokumenty statkowe.

16. W czasie pobytu statków w komorze śluzowej lub w awanportach, zabrania się następujących czynności:

- 1) odpychania statków od wrót, głowic, ścian i nabrzeży bumsztakami lub bosakami z ostrymi okuciami;
- 2) wleczenia kotwic, łańcuchów i lin kotwicznych po dnie;
- 3) zadymiania powietrza i zanieczyszczania terenów śluzy;
- 4) śluzowania statków bez kompletnej załogi i wyposażenia niezbędnego do cumowania;
- 5) dokonywania napraw na statkach znajdujących się w komorze śluzowej;
- 6) wychodzenia ze statków na teren śluzy bez zezwolenia obsługi śluzy;
- 7) używania w porze nocnej w komorze śluzowej reflektorów.

17. Wszelkie manewry i zwroty statków w awanportach, w odległości 25 m przed głowami śluzy w czasie napełniania lub opróżniania komory są zabronione.

18. Kierownicy wszystkich statków znajdujących się w awanportach i w komorze śluzowej, obowiązani są podporządkować się zarządzeniom kierownika śluzy.

19. Wjazd do śluzy i komora śluzowa powinny być w porze nocnej oświetlone w taki sposób, aby światło nie oślepiło załóg statków.

Kolejność śluzowania

§ 8. 1. Śluzowanie odbywa się według kolejności przybycia statków.

2. W przypadku równoczesnego przybycia statków z dwóch kierunków, pierwszeństwo śluzowania mają statki podchodzące do śluzy od strony poziomu zrównanego z poziomem wody istniejącym w danej chwili w komorze śluzowej. Nie dotyczy to statków ratowniczych płynących do miejsca wypadku, które mają pierwszeństwo śluzowania we wszystkich przypadkach.

3. Z pierwszeństwa śluzowania korzystają:

- 1) statki ratownicze płynące do miejsca wypadku;
- 2) statki inspekcyjne i jednostki służbowe MO;
- 3) statki pasażerskie linii regularnych (rozkładowych).

4. Statki sportowe, turystyczne i rybackie będą śluzowane przy sposobności śluzowania innych statków lub w razie zebrania się ich większej ilości.

5. Zabrania się śluzowania statków załadowanych materiałami łatwopalnymi i wybuchowymi razem ze statkami pasażerskimi.

6. Kierownictwo śluzy może wyjątkowo zmienić kolejność śluzowania jeśli wymaga tego bezpieczeństwo lub zachowanie ciągłości ruchu żegludowego.

Czas śluzowania

§ 9. 1. Śluzowanie odbywa się tylko w godzinach ustalonych przez Zarząd Wodny w Warszawie.

2. Śluzowanie w innych godzinach może odbywać się po uzyskaniu zezwolenia Okręgowego Zarządu Wodnego.

Przepisy szczegółowe dla śluzy we Włocławku.

§ 10. 1. Przez śluzę mogą przechodzić statki i zestawy pchane o długości nie przekraczającej 113 m i szerokości maksymalnej 11,0 m. W przypadku szerokości statku większej niż 11,0 m, ale nie przekraczającej 11,70 m, kierownik statku obowiązany jest przed wejściem do komory uzgodnić śluzowanie z kierownictwem śluzy. Zabrania się śluzowania statków o szerokości większej jak 11,70 m.

2. Jazda w obrębie śluzy może odbywać się tylko z szybkością ograniczoną do 4 km/godz. Do obrębu śluzy należą poza komorą również awanporty, aż do końca urządzeń cumowniczych.

3. W dolnym awanporcie obowiązuje ruch lewostronny.

4. Przy wejściu do dolnego awanportu występuje zjawisko uciągu, którego siła uzależniona jest od ilości pracujących turbin. Praca każdej turbiny sygnalizowana jest przy pomocy fioletowego światła.

5. Wyprzedzanie się statków w awanportach jest zabronione. Wyprzedzanie statków oczekujących na śluzowanie dopuszczalne jest tylko przez statki korzystające z pierwszeństwa śluzowania.

6. Długie pociągi holownicze, przed wejściem do komory śluzowej muszą być rozdzielone. Rozdzielone pociągi holownicze w oczekiwaniu na prześluzowanie całego składu, mogą być cumowane w awanportach przy nabrzeżach skarpowych, za znakiem żegludowym nr 23. Postój w tych miejscach nie może być dłuższy, niż to jest konieczne do prześluzowania i sformowania pociągu holowniczego.

7. Statkom w komorze śluzowej nie wolno przekraczać pionowych, białych pasów umieszczonych na ścianach komory — oznaczających długość użytkową komory. Długość użytkowa komory dodatkowo oznakowana jest tablicami informacyjnymi.

8. Po wejściu do komory śluzowej, w celu zatrzymania się — statki obowiązane są cumować do stałych urządzeń cumowniczych. Po zatrzymaniu się, cumy należy przelożyć na ruchome urządzenia cumownicze. Z uwagi na intensywne napełnianie komory, statki muszą być przycumowane co najmniej dwoma cumami: dziobową i rufową.

9. Jednostki bezzałogowe jak: łodzie ciężarowe, krypa itp. mogą być wprowadzone do komory śluzowej wyłącznie przy burcie holownika.

10. W czasie śluzowania statków sportowych, turystycznych i rybackich załogi tych statków obowiązane są posiadać na sobie kamizelki ratunkowe.

11. Zabrania się śluzowania i wjazdu do awanportów łodzi wiosłowych wyczynowych, łodzi typu canoe oraz kajaków

12. Zabrania się wszelkiego rodzaju statkom wpływania na akwen w pobliżu stopnia piętrzącego (powyżej i poniżej stopnia) oznakowany znakami żegludowymi nr 22.

13. Przepis ust. 12 nie dotyczy statków wykonujących prace związane z utrzymaniem stopnia.

Przepisy szczegółowe dla śluzy im. inż. Tadeusza Tilingera w Warszawie.

§ 11. 1. Przez komorę śluzową mogą przechodzić statki i zestawy pchane o długości nie przekraczającej 83 m i szerokości maksymalnej 11,0 m. W przypadku szerokości statku większej niż 11,0 m, ale nie przekraczającej 11,70 m kierownik statku obowiązany jest przed wejściem do komory uzgodnić śluzowanie z kierownictwem śluzy. Zabrania się śluzowania statków o szerokości większej niż 11,70 m.

2. W czasie śluzowania statki powinny być przycumowane w sposób pozwalający na regulowanie długości cum.

3. Prowadnice do komory śluzowej i głowicy śluzy powinny być pomalowane białą farbą.

4. Formowanie pociągów holowniczych po prześluzowaniu może odbywać się wyłącznie:

- 1) płynących w kierunku rzeki Wisły — między Wisłą a znakiem żegludowym nr 23, na wysokości wejścia do osadnika elektrociepłowni,
- 2) płynących w kierunku Jeziora Zegrzyńskiego — przy nabrzeżu węglowym elektrociepłowni.

5. Zabrania się wchodzenia statkom do Kanalu Żerańskiego i zbliżania się do śluzy od strony rzeki Wisły, kiedy stan wody w rzece przekroczy poziom najwyższej wody żeglownej.

Rozdział IV.

Żegluga nocna.

§ 12 .1. Żegluga nocna może odbywać się tylko na drogach wodnych przystosowanych do uprawiania żeglugi nocnej.

2. O gotowości drogi wodnej do żeglugi nocnej zawiadamia właściwy okręgowy zarząd wodny.

§ 13. Do żeglugi nocnej dopuszcza się statki, pociągi holownicze i zestawy pchane, wymienione w § 3 ust. 1 i w § 4 ust. 1, pod warunkiem:

- 1) posiadania przepisanych świateł nawigacyjnych, właściwych dla danego rodzaju statku, zgodnie z §§ 21, 22, 23 i 24 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (M. P. nr 14, poz. 71);
- 2) przystosowania statku pod względem technicznym i wyposażenia zapewniającym bezpieczeństwo pasażerów, prac załogi oraz bezpieczeństwo ruchu żegludowego;
- 3) posiadania odpowiedniego wpisu w świadectwie zdolności żegludowej dokonanego przez inspektorat żeglugi śródlądowej.

§ 14. Ze względów bezpieczeństwa, w czasie jazdy nocnej na Kanale Żerańskim ogranicza się szybkość jazdy dla statków idących pojedynczo i nie mijających się z innymi statkami — do 10 km/godz.

§ 15. 1. Zabrania się uprawiania żeglugi nocnej pociągiem holowniczym płynącym w dół rzeki.

2. Zabrania się uprawiania żeglugi nocnej statkom sportowym i turystycznym na następujących drogach wodnych:

- 1) na Kanale Żerańskim;
- 2) na Jeziorze Zegrzyńskim;
- 3) na rzece Narwi od ujścia rzeki Rządzy do mostu drogowego w m. Wierzbica;
- 4) na Zbiorniku Włocławskim.

3. Zabrania się uprawiania żeglugi nocnej na Kanale Żerańskim przewozom międzybrzegowym.

§ 16. Przystanie pływające, do których dobijają statki pasażerskie, uprawiające żeglugę nocną, powinny spełniać następujące warunki:

- 1) trapy powinny być oświetlone w sposób zapewniający bezpieczne wejście i zejście pasażerów;
- 2) punkty świetlne na przystani powinny być tak rozmieszczone, aby nie oślepiały załóg dobijających statków;
- 3) co najmniej jedno koło ratunkowe powinno być zaopatrzone w bojkę świetlną.

Rozdział V.

Zasady ruchu na odcinkach dróg wodnych uciążliwych dla żeglugi.

§ 17. 1. Ruch statków na Kanale Żerańskim powinien odbywać się prawą stroną w kierunku jazdy.

2. Odległość między statkami płynącymi wzdłuż kanału i nie wyprzedzającymi się powinna wynosić co najmniej 200 m.

3. Zabrania się statkom wszelkiego rodzaju poruszania się na całej długości kanału przy pomocy żagla.

§ 18. 1. Wszelkiego rodzaju statki zbliżające się do basenu portowego „Faelbet” z odległości 200 m obowiązane są podać sygnał dźwiękowy „uwaga”, zmniejszyć szybkość jazdy i zachować szczególną ostrożność. Powyższe dotyczy również statków wychodzących z basenu portowego na kanał.

2. Statki płynące wzdłuż kanału mają pierwszeństwo przejazdu przed statkami wychodzącymi z basenu portowego „Faelbet” na kanał.

§ 19. 1. Pierwszeństwo przejazdu pod mostami na Kanale Żerańskim mają statki płynące z Jeziora Zegrzyńskiego w kierunku rzeki Wisły.

2. Na Kanale Żerańskim zabrania się mijania statkom w odległości mniejszej niż 200 m od mostów.

3. Wyprzedzanie się statków na Kanale Żerańskim może nastąpić w odległości nie mniejszej jak 500 m od mostów.

§ 20. 1. Na Kanale Żerańskim wyprzedzanie się statków jest dozwolone jedynie dla statków z własnym napędem mechanicznym, płynących pojedynczo.

2. Wyprzedzanie się zestawów pchanych dopuszczalne jest tylko wtedy, gdy zestaw wyprzedzany skieruje się pod brzeg i zatrzyma się, dając tym samym dogodny i bezpieczny przejazd zestawowi wyprzedzającemu.

3. Na całej długości kanału zabrania się wyprzedzania się pociągom holowniczym i statkom o szerokości większej niż 6 m.

§ 21. Na całej długości Kanału Żerańskiego zabrania się obracania statkom o długości większej jak 15 m (z wyjątkiem miejsc oznaczonych znakiem żeglugowym nr 36).

§ 22. 1. Postój wszelkiego rodzaju statków na całej długości kanału może odbywać się tylko w miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym nr 35.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy statków wykonujących prace związane z utrzymaniem kanału, oraz statków, które uległy awarii i nie są zdolne do dalszej jazdy.

§ 23. 1. Ruch statków na Jeziorze Zegrzyńskim i Zbiorniku Włocławskim powinien odbywać się po wyznaczonych szlakach żeglownych, prawą stroną w kierunku jazdy.

2. Statki sportowe, turystyczne i rybackie mogą poruszać się po całej powierzchni Jeziora Zegrzyńskiego, o ile nie zagraża to ich bezpieczeństwu.

3. Ruch statków sportowych i turystycznych na Zbiorniku Włocławskim na odcinku od km 620 do km 667 powinien odbywać się wyłącznie po wyznaczonym szlaku żeglugowym, a od km 667 do zapory możliwy jest po całej powierzchni zbiornika.

§ 24. Na Jeziorze Zegrzyńskim i Zbiorniku Włocławskim statki płynące wzdłuż wyznaczonych szlaków żeglownych mają pierwszeństwo przejazdu przed statkami płynącymi w poprzek szlaków żeglownych.

§ 25. 1. W czasie trudnych warunków hydrologiczno-meteorologicznych na Jeziorze Zegrzyńskim i Zbiorniku Włocławskim powstałych na skutek silnych, porywistych wiatrów, mgły, śnieżyicy itp. Okręgowy Zarząd Wodny w Warszawie z uwagi na bezpieczeństwo ruchu żeglugowego ograniczy lub całkowicie zamknie ruch żeglugowy.

2. Ostrzeżenie o niebezpieczeństwie (ograniczeniu ruchu żeglugowego) oznacza: w dzień żółty stożek skierowany wierzchołkiem do góry, w nocy — żółte światło.

3. Całkowite zamknięcie ruchu żeglugowego oznacza: w dzień — dwie czerwone kule umieszczone jedna nad drugą w odległości 1 m, w nocy — dwa czerwone światła umieszczone jedno nad drugim.

§ 26. Każdorazowe ograniczenie lub zamknięcie ruchu żeglugowego, o którym mowa w § 25 będzie sygnalizowane:

- 1) na Jeziorze Zegrzyńskim:
 - a) przy wejściu na jezioro z Kanału Żerańskiego — w Nieporęcie,
 - b) przy wejściu na jezioro z rzeki Narwi — w Serocku, na 37,8 km rzeki Narwi;
- 2) na Zbiorniku Włocławskim:
 - a) przy jeździe w dół rzeki — na lewym brzegu przy wyjściu z portu handlowego w Płocku, km 633,
 - b) przy jeździe w górę rzeki — przy wyjściu z górnego awanportu śluzę we Włocławku.

Rozdział VI.

Wypożyczenie statków.

§ 27. Wypożyczenie statków pływających po Jeziorze Zegrzyńskim i Zbiorniku Włocławskim w urzędzenia i środki ratunkowe, powinno odpowiadać normom określonym w „Przepisach wyposażenia pokładowego statków śródlądowych” — Polskiego Rejestru Statków z 1968 r. — dla rejonu żeglugi „S”.

Rozdział VII.

Oznakowanie szlaku żeglugowego w porze zimowej.

§ 28. W razie zaistnienia odpowiednich warunków do uprawiania żeglugi w okresie zimowym, okręgowe zarządy wodne w porozumieniu z Inspektorem Żeglugi Śródlądowej ustalą każdorazowo sposób oznakowania szlaku żeglugowego.

Rozdział VIII.

Postanowienia ogólne.

§ 29. Wszelki ruch statków nie posiadających aktualnie świadectw zdolności żeglugowej, jak: próby techniczne, zdawczo-odbiorcze itp. może odbywać się tylko po uprzednim uzyskaniu zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej.

§ 30. Niezależnie od zastosowania przewidzianych niniejszym zarządzeniem składów pociągów holowniczych i zestawów pchanych, kierownicy tych pociągów i zestawów obowiązani są w warunkach uciążliwych dla żeglugi zmniejszyć odpowiednio długość pociągów holowniczych i zestawów pchanych, jak również szybkość jazdy, jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa żeglugi.

§ 31. W sprawach nie unormowanych niniejszym zarządzeniem mają zastosowanie postanowienia zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (M. P. nr 14, poz. 71).

Rozdział IX.

Postanowienia końcowe.

§ 32. Winni naruszania przepisów niniejszego zarządzenia będą pociągani do odpowiedzialności na podstawie art. 15 i 16 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludzie i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. nr 16, poz. 182).

§ 33. Traci moc zarządzenie nr Wa-04/20/464/67 Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie z dnia 26 kwietnia 1967 r. w sprawie lokalnych przepisów dotyczących żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Dz. Urz. WRN w Warszawie nr 7, poz. 42, Dz. Urz. RN m. st. Warszawy nr 8, poz. 45 oraz Dz. Urz. WRN w Lublinie nr 8, poz. 68).

§ 34. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 15 marca 1971 r.

Kierownik Inspektoratu: F. Bleja

Adres Redakcji i Administracji : Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach Zamek. Tel. Redakcji
Adminisr. Nr 59-33

Prenumerata: rocznie — 18 zł, półrocznie — 10 zł.
Ogłoszenia: 1 strona 240 zł, 3/4 — 210 zł, 1/2 — 165 zł, 1/4 — 90 zł, 1/8 — 60 zł.
tabelaryczne i cyfrowe o 50 proc. drożej, drobne i wyraz — 0,9 zł. Ogłoszenia o zagubieniu dokumentu zł 10,50; za każdy następny dokument dolicza się po zł 1,50.
Wpłaty: Narodowy Bank Polski, Oddział II Miejski, Kielce, konto Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach Nr 550-94.2-104.

ODBIORCA