

Krzysztof Woś

System zharmonizowanych usług informacji rzecznej RIS na drodze wodnej dolnego odcinka Odry

Ekonomiczne Problemy Usług nr 59, 267-275

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

KRZYSZTOF WOŚ*

SYSTEM ZHARMONIZOWANYCH USŁUG INFORMACJI RZECZNEJ RIS NA DRODZE WODNEJ DOLNEGO ODCINKA ODRY

1. Informacje nawigacyjne na dolnym odcinku Odry

W Polsce obowiązek nadawania komunikatów dla użytkowników dróg wodnych reguluje Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 roku o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2006 r., nr 123, poz. 857), która zastąpiła obowiązującą od 50 lat Ustawę z dnia 7 marca 1950 roku o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 1952 r., nr 26, poz. 182). Zasadniczą przesłanką podjęcia prac i uchwalenia ustawy o żegludze śródlądowej było przyjęcie przez Polskę statusu wówczas państwa stowarzyszonego z Unią Europejską, nakładającego na nasz kraj wiele obowiązków związanych z przystosowaniem polskiego prawa do standardów unijnych. Ustawa o żegludze śródlądowej przyjmuje w swoich postanowieniach liczne regulacje zawarte w dyrektywach i rozporządzeniach Wspólnoty Europejskiej oraz rezolucjach EKG ONZ.

Zgodnie z artykułem 43 ustawy, śródlądowe drogi wodne należy utrzymywać w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę poprzez:

- należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę,
- systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych, odpowiednich do klasy drogi wodnej,

* Dr Krzysztof Woś – Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

- oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną.

Utrzymanie śródlądowych dróg wodnych w stanie zapewniającym bezpieczną żeglugę należy do administracji drogi wodnej, która między innymi ogłasza w formie komunikatów w sposób zwyczajowo przyjęty:

- warunki żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych,
- terminy otwarcia i zamknięcia dróg wodnych dla żeglugi,
- wydaje informator o śródlądowych drogach wodnych.

Administracja drogi wodnej posiada zorganizowany system łączności do nadawania komunikatów nawigacyjnych, przy czym najpopularniejsza jest łączność internetowa i radiowa, natomiast coraz rzadziej używana jest łączność telefaksowa.

Zasady używania łączności radiotelefonicznej w żegludze śródlądowej zostały uregulowane w § 4.04 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 roku w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 2003 r., nr 212, poz. 2072). Przepisy stanowią, że statki o napędzie mechanicznym, z wyłączeniem małych statków, promów i urządzeń pływających, mogą uprawiać żeglugę, o ile są wyposażone w dwa sprawne technicznie radiotelefony, natomiast promy i urządzenia pływające o napędzie mechanicznym muszą mieć jeden sprawny technicznie radiotelefon. Dla statków w drodze kanały do komunikacji statek – statek i odbioru wiadomości żeglugowych powinny być w ciągłej gotowości do nadawania i odbioru komunikatów. Kanał wydzielony dla przekazywania kapitanom statków wiadomości żeglugowych może być przez nich opuszczony tylko na krótki okres w celu wysłania lub odbioru informacji na innym kanale.

Każdy statek wyposażony w radiotelefon powinien przed wejściem w obszar o ograniczonej widoczności, taki jak zakole, wyjście z portu czy przejście pod mostem, powiadomić o tym inne statki na kanale wydzielonym do łączności statek – statek. Obowiązek ten istnieje szczególnie na odcinkach dróg wodnych oznakowanych znakami B.11 (rysunek 1).



Rys. 1. Znaki nawigacyjne nakazu i wskazania prowadzenia nasłuchu radiotelefonicznego

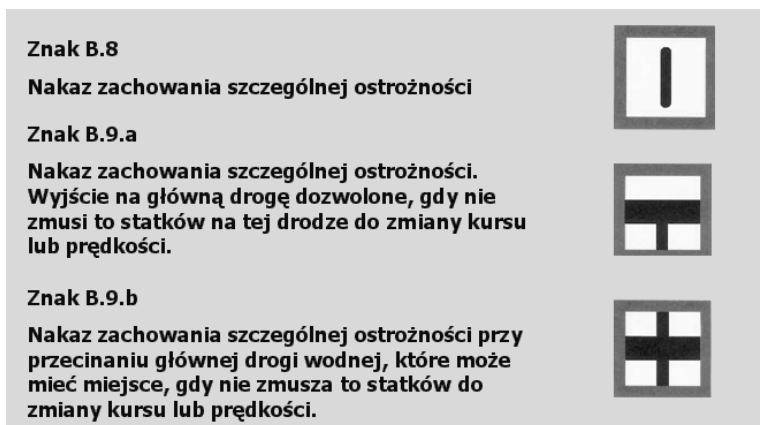
Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 roku w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 2003 r., nr 212, poz. 2072).

Kanały łączności radiotelefonicznej, przeznaczone wyłącznie do przekazywania informacji związanych z bezpieczeństwem ruchu żeglugowego, ustalane są dla poszczególnych odcinków dróg wodnych przez dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w porozumieniu z prezesem Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty.

Zasady posługiwania się łącznością radiotelefoniczną zostały uregulowane także w Zarządzeniu Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie z dnia 7 czerwca 2004 roku w sprawie przepisów prawa miejscowego na śródlądowych drogach wodnych (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2004 r., nr 41, poz. 785). Przepisy te w § 12 stanowią, że statki o napędzie mechanicznym, z wyjątkiem małych statków, powinny posiadać sprawne radiotelefony, które umożliwiają prowadzenie korespondencji w relacji statek – statek wyłącznie na częstotliwości 156,500 MHz (kanał 10), która może być wykorzystywana także do odbioru informacji nawigacyjnych, jak również w relacji statek – ład (z administracją żeglugową i administracją drogi wodnej), wyłącznie na częstotliwości 156,725 MHz (kanał 74).

Lokalne przepisy żeglugowe w § 6 regulują zasady nadawania przez kapitanów statków komunikatów, gdy ich statki przechodzą przez uciążliwe odcinki dróg wodnych. Statki i zestawy zbliżające się do uciążliwych odcinków dróg

wodnych, oznaczonych znakami nawigacyjnymi nakazu zachowania szczególnej ostrożności (rysunek 2), powinny podać komunikat radiowy na częstotliwości wskazanej do łączności statek – statek, zawierający informacje o rodzaju statku, jego pozycji i kierunku ruchu.



Rys. 2. Znaki nawigacyjne nakazu zachowania szczególnej ostrożności

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 roku w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 2003 r., nr 212, poz. 2072).

W obrębie dolnego odcinka Odry miejsca uciążliwe dla żeglugi zlokalizowane są w szczególności:

- na rzece Regalicy w: km 733,7 (zwodzony most kolejowy) i km 739,6 (połączenie rzeki Regalicy z rzeką Parnicą);
- na rzece Odrze Zachodniej w: km 35,59–36,55 (tj. Wyspa Jaskółcza, wyspa Wenecja, most kolejowy, most drogowy Długi – zmiana organizacji ruchu z prawo na lewostronny);
- na rzece Parnicy w km 4,45 (most kolejowy);
- w rejonie połączenia dróg wodnych Odry Wschodniej, Regalicy i Odry Zachodniej z przekopem Klucz–Ustowo.

2. Europejskie uwarunkowania normatywne i prawne

Obowiązek wdrożenia RIS obejmuje wszystkie śródlądowe drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym oraz znajdujące się na nich porty, które łączą się

z innymi drogami o tym samym standardzie, tj. począwszy od IV klasy drogi wodnej według klasyfikacji EKG ONZ (Resolution no. 92/2 on New classification of inland waterways [CEMT/CM (92)6/final]). Postanowienia dyrektywy RIS, według uznania państw członkowskich, mogą być stosowane również na śródlądowych drogach wodnych nie objętych tym obowiązkiem. Natomiast na krajowych śródlądowych drogach wodnych objętych obowiązkiem RIS, ale nie powiązanych siecią dróg wodnych innego państwa członkowskiego, wymagania i specyfikacje techniczne dla zharmonizowanego systemu informacji rzecznej, określone w dyrektywie RIS, nie są obowiązkowe, a jedynie zalecane.

Wymóg opracowania specyfikacji technicznych dla europejskiego systemu informacji rzecznej wynikał z konieczności budowy zharmonizowanego, interoperacyjnego i otwartego systemu informacyjnego, dostępnego bez dyskryminacji dla wszystkich dostawców i użytkowników systemu. Ze względów bezpieczeństwa założono, że wymogi i specyfikacje techniczne opierać się będą na dorobku wypracowanym w tej dziedzinie przez właściwe organizacje międzynarodowe, takie jak:

- Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugowe (PIANC),
- Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CCNR),
- Europejska Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).

Ramowa struktura zharmonizowanego systemu informacji rzecznej powinna umożliwiać operatorom i użytkownikom systemu osiągnięcie wytyczonych celów poprzez realizację szeregu zadań związanych z zarządzaniem flotą śródlądową, w oparciu o gromadzone i przesyłane informacje tworzące daną usługę.

Usługi RIS dzielimy na dwie zasadnicze grupy – pierwsza obejmuje informacje związane z ruchem (informacje o torach wodnych, informacje o ruchu i zarządzaniu ruchem, wspomaganie łagodzenia skutków katastrof), druga zaś związana jest z transportem (informacje dla zarządzania transportem, usługi statystyczne i celne oraz opłaty żeglugowe i portowe).

Informacje o ruchu muszą mieć charakter taktyczny lub strategiczny. Taktyczne informacje o ruchu wpływają na natychmiastowe decyzje operatora lub użytkownika systemu i wiążą się z aktualną sytuacją żeglugową, dotyczącą ruchu lokalnego, natomiast strategiczne informacje o ruchu wpływają na średnio- i długoterminowe decyzje użytkowników systemu. W celu skonstruowania konkretnej usługi informacji rzecznej, np. taktycznych informacji o ruchu, niezbędne są tak zwane funkcje systemu zawierające np. prezentację pozycji własnego statku oraz prezentację pozycji innych statków. Do tego celu służą

wyspecjalizowane systemy techniczne, pozwalające na zastosowanie RIS, czyli świadczenie usług informacji rzecznej, które:

- dostarczają użytkownikom RIS wszelkich istotnych danych dotyczących żeglugi i planów podróży na śródlądowych drogach wodnych,
- zapewniają użytkownikom RIS dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych,
- umożliwiają właściwym władzom otrzymywanie elektronicznych raportów z odpowiednimi danymi ze statków,
- zapewniają dostarczanie kierownikowi statków komunikatów zawierających informacje o stanie wody (lub maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu) i sytuacji lodowej na śródlądowych drogach wodnych w formie znormalizowanych, zakodowanych i gotowych do pobrania wiadomości.

3. Implementacja dyrektywy RIS do polskiego prawa

Dostosowanie przepisów Unii Europejskiej do przepisów krajowych w zakresie wdrożenia systemu zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) nastąpiło w Ustawie z dnia 4 września 2008 roku o zmianie ustawy o żegludzie śródlądowej (Dz.U. z 2003 r., nr 171, poz. 1057). Obowiązki wdrożenia postanowień dyrektywy RIS na polskich śródlądowych drogach wodnych podlega ok. 100 km odcinek Odry (rysunek 3), tj. od miejscowości Ognica do granic z morskimi wodami wewnętrznymi w Szczecinie, na których już funkcjonuje od 2000 roku VTMS (*Vessel Traffic Management System*). Natomiast po realizacji zamierzeń inwestycyjnych w ramach „Federalnego planu rozbudowy niemieckich dróg wodnych”, system RIS obejmie także obowiązkowo niemieckie kanały żeglugowe, łączące rzekę Odrę z Berlinem oraz pozostałą zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych.



Rys. 3. Dolny odcinek Odry wraz z kanałami łączącymi go z europejską siecią dróg wodnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Wasserstrassen von Elbe bis Oder. Band 10a: Die Oder. Nagel's Nautic Verlag, Berlin 1993, s. 4.*

Podsumowanie

Komisja Europejska wprowadzając w 2005 roku zharmonizowane usługi informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie, konsekwentnie realizuje politykę równoważenia systemu transportowego, wspierając przyjazne dla środowiska gałęzie i technologie przewozów, w tym transport wodny śródlądowy.

Dyrektywa RIS jest jedną z najważniejszych regulacji w zakresie żeglugi śródlądowej na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat. Gwarantuje ona zaawansowane usługi i funkcje informacyjne w transporcie wodnym śródlądowym, które przyczyniać się będą do:

- wzrostu konkurencyjności branży, m.in. poprzez lepsze zarządzanie flotą oraz integrowanie żeglugi śródlądowej z intermodalnymi łańcuchami dostaw;
- optymalnego wykorzystania infrastruktury, m.in. poprzez efektywniejsze wykorzystanie terminali, sprawniejszą obsługę śluz, mostów zwodzonych itp.;
- poprawy bezpieczeństwa, m.in. poprzez koordynację ruchu statków oraz przekazywanie informacji mających wpływ na taktyczne i strategiczne decyzje nawigacyjne;
- poprawy ochrony środowiska naturalnego, m.in. poprzez możliwość monitorowania transportu ładunków niebezpiecznych oraz poprzez przejmowanie przez bardziej przyjazną dla środowiska żeglugę śródlądową części ładunków przewozowych transportem samochodowym.

Literatura

- Commission Staff working document. Annex to the Communication from the Commission on the promotion of inland waterway transport „Naiades”. Brussels 17.01.2006 SEC (2006) 34/3 COM (2006) 6 final.
- Draft Commission Regulation concerning the technical guidelines for the planning, implementation and operational use of River Information Services (RIS) referred to in Article 5 of the European Parliament and of the Council on harmonised River Information Services (RIS) on inland waterways in the Community. The Commission of the European Communities, p. 13. Brussels, 2006.
- Resolution no. 92/2 on New classification of inland waterways, CEMT/CM (92)6/final.
- Rozporządzenie 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).
- Ustawa z dnia 7 marca 1950 r. o żegludzie i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r., nr 26, poz. 182).
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej (Dz. U. z 2006 r., nr 123, poz. 857).

Ustawa z dnia 4 września 2008r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2008 r., nr 171, poz. 1057).

Wasserstrassen von Elbe bis Oder. Band 10a: Die Oder. Nagel's Nautic Verlag, Berlin 1993.

White Paper. European Transport Policy for 2010: time to decide, Luxembourg, 2001.

Zarządzenie Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie z dnia 7 czerwca 2004 r. w sprawie przepisów prawa miejscowego na śródlądowych drogach wodnych (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2004 r., nr 41, poz. 785).

HARMONISED RIVER INFORMATION SERVICES SYSTEM RIS ON WATERWAY ON LOWER PART OF THE Odra RIVER

Summary

The paper covers the legal framework establishing the harmonised European river information system in order to ensure the compatibility and interoperability of the existing and new systems of this type on Community waterways. It describes the framework of the river information system which ought to enable the system operators and users to achieve their objectives by means of carrying out a number of tasks related to inland fleet management, based on acquired and shared information, using specialised technical systems which deliver the respective service. It also presents the scope of Polish inland waterways which are covered by the legal requirement to implement a harmonised river information system.