



TREŚĆ:

ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW:

- Poz.:** 335—Komunikacji z dnia 23 marca 1934 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych i Opieki Społecznej o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych 599
- 336—Opieki Społecznej z dnia 10 kwietnia 1934 r. określające warunki dobrowolnego ubezpieczenia na wypadek choroby i macierzyństwa 630
- 337—Przemysłu i Handlu oraz Skarbu z dnia 20 kwietnia 1934 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. o zasadach sporządzania bilansów, zamknięć rachunkowych i sprawozdań osób prawnych, obowiązanych do prowadzenia ksiąg handlowych 631
- 338—Skarbu z dnia 24 kwietnia 1934 r. o podwyższeniu wysokości emisji 5% pożyczki konwersyjnej z 1924 roku 633

OŚWIADCZENIA RZĄDOWE:

- Poz.:** 339—z dnia 23 marca 1934 r. w sprawie zastąpienia wyrażenia „law agent” wyrażeniem „solicitor”, przy przesyłaniu do Szkocji wniosków o doręczenie lub pism rekwizycyjnych w myśl konwencji między Polską a W. Brytanią o postępowaniu w sprawach cywilnych i handlowych 634
- 340—z dnia 29 marca 1934 r. w sprawie złożenia dokumentów ratyfikacyjnych konwencji o ograniczeniu fabrykacji i o uregulowaniu podziału środków odurzających oraz protokołu podpisania, oraz w sprawie zgłoszenia przystąpienia do powyższej konwencji 634
- 341—z dnia 13 kwietnia 1934 r. w sprawie wypowiedzenia przez Szwecję i Niemcy konwencji, dotyczącej uregulowania kolizyj ustawodawstw i jurysdykcji w zakresie rozwodu i rozłączenia co do stołu i łoża 634

335.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 23 marca 1934 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych i Opieki Społecznej o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie art. 19 i 25 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 266) w brzmieniu ustawy z dnia 18 lutego 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 25, poz. 215) zarządza się co następuje:

Postanowienia wstępne.

§ 1. (1) Za szlak żeglowny w rozumieniu rozporządzenia niniejszego uważa się część drogi wodnej, na której swobodnie i bezpiecznie może i powinien odbywać się ruch statków i łodzi o zagłębieniu, dozwolonym na danym odcinku drogi wodnej, i ruch tratw.

(2) Za prawą stronę szlaku żeglownego uważa się na rzekach prawą stronę szlaku w kierunku biegu rzeki; przeciwną stronę uważa się za lewą. Na jeziorach i szczytowych odcinkach kanałów sztucznych, łączących dwie rzeki, za prawą stronę szlaku żeglownego uważa się prawą stronę szlaku w kierunku od wschodu na zachód albo w kierunku od południa na północ; przeciwną stronę uważa się za lewą.

§ 2. (1) Za statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym uważa się statki i łodzie, poruszające

się zapomocą silnika, wbudowanego na stałe. Inne statki i łodzie uważa się za statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego. Łodzie z przystawnymi silnikami uważa się za łodzie bez własnego napędu mechanicznego.

(2) Barki, posiadające silniki wbudowane na stałe, uważa się za statki z własnym napędem mechanicznym, jeśli poruszają się zapomocą silnika; jeżeli zaś spływają z prądem wody bez użycia silnika, są holowane lub idą pod żaglem, uważa się je za statki bez własnego napędu mechanicznego.

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu niniejszem określa się powierzchnię statku lub łodzi w metrach kwadratowych, przez określenie to rozumie się powierzchnię, otrzymaną z pomnożenia największej długości statku lub łodzi przez największą ich szerokość, jednakże bez uwzględnienia obudowy kół; ilekroć jest mowa o długości statku lub łodzi, rozumie się przez nią największą długość statku lub łodzi między pionami.

§ 4. Kloce drzewa okrągłego lub ciosanego, ułożone obok siebie w kierunku biegu rzeki celem spławienia drogą wodną, związane zapomocą lin, drutu, łyka, poprzecznych belek, określa się nazwą „tafla”. Kilka tafli, połączonych ze sobą wzdłuż, określa się nazwą „pas”. Kilka pasów, połączonych ze sobą wszczep, uważa się za tratwę. Tafle lub pasy, spławiane oddzielnie, uważa się za tratwy. Kilka tratw, transportowanych równocześnie i powierzonych jednemu kierownikowi (retmanowi), uważa się za partję tratw.

§ 5. Za porę nocną uważa się część doby, rozpoczynającą się w pół godziny po astronomicznym zachodzie słońca a kończącą się w pół godziny przed astronomicznym wschodem słońca; resztę doby uważa się za porę dzienną.

§ 6. Ilekroć w rozporządzeniu niniejszem jest mowa o organach nadzorczych, rozumie się przez nie państwowe zarządy wodne i organa im podległe, a w zakresie służby zdrowia — władze administracji ogólnej.

Warunki techniczne statków i łodzi.

§ 7. (1) Kadłub statku lub łodzi powinien być dostatecznie mocny i skonstruowany odpowiednio do swego przeznaczenia. Dno powinno być należycie konserwowane a przykrywająca je podłoga powinna być urządzona w taki sposób, aby w każdej chwili możliwy był dostęp od wewnątrz w celu oględzin i naprawy dna.

(2) Kadłub powinien posiadać dostateczną ilość szczelnych grodzi, zabezpieczających od przenikania wody i szerzenia się pożaru. Statki i łodzie o długości ponad 25 m z własnym napędem mechanicznym powinny posiadać co najmniej cztery poprzeczne grodzie, jedną na dziobie, jedną na rufie i dwie, odgraniczające komory kotłowe i maszyn. Jeżeli jedna z grodzi na dziobie lub na rufie służy jednocześnie za gródz komory kotłowej i maszynowej, wówczas wystarczy trzy grodzie. Statki i łodzie z własnym na-

pędem mechanicznym o długości do 25 m włącznie mogą nie posiadać grodzi na rufie. Statki i łodzie bezpokładowe z własnym napędem mechanicznym oraz statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego powinny posiadać co najmniej dwie grodzie, jedną na dziobie i jedną na rufie. Statki i łodzie o powierzchni do 20 m² włącznie mogą nie posiadać poprzecznych grodzi wodoszczelnych. Na statkach i łodziach osobowych pomieszczenia pod pokładem, przeznaczone do przewozu ładunków, powinny być oddzielone od innych pomieszczeń wodoszczelnymi grodziami, sięgającymi od dna do pokładu i zrobionymi na statkach i łodziach żelaznych z żelaza, na drewnianych z żelaza lub drzewa. Jeżeli grodzie z drzewa służą do odgraniczenia komory kotłowej i maszyn, powinny być pokryte od wewnątrz komory materiałem niepalnym i nieprzepuszczającym ciepła. Otwory w grodziach powinny być zaopatrzone w wodoszczelne zamknięcia.

§ 8. (1) Największe dopuszczalne zanurzenie statku lub łodzi powinno być oznaczone na zewnętrznej stronie kadłuba z obu stron statku lub łodzi w połowie długości kreską długości 10 cm, wypaloną w drzewie lub wyrytą w żelazie albo tabliczką, której krawędź dolna odpowiada poziomowi górnej płaszczyzny pomiarowej. Na statkach lub łodziach, które w środku swej długości nie posiadają podziałek pomiarowych, największe dopuszczalne zanurzenie powinno być oznaczone przez wymalowanie kresy długości 20 cm i wysokości 5 cm, której dolna krawędź odpowiada wypalanej lub wyrtej kresce pomiarowej lub dolnej krawędzi tabliczki.

(2) Ponad linią największego dopuszczalnego zanurzenia powinna pozostawać wolna burta, której wysokość, liczona od linii największego zanurzenia do górnej krawędzi burty albo do dolnej krawędzi najniższej położonych otworów okiennych, ma wynosić na statkach i łodziach krytych o nośności do 30 tonn włącznie — co najmniej 25 cm, na statkach i łodziach krytych o nośności ponad 30 tonn co najmniej 30 cm, na statkach i łodziach otwartych — co najmniej 35 cm. Wysokość wolnej burty może być zmniejszona do 20 cm, jeżeli statek lub łódź są w odpowiedni sposób zabezpieczone przed zalaniem falami.

(3) Przepis o wysokości wolnej burty nie dotyczy statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię, jednakże wspomniane statki i łodzie mogą być zanurzone tylko o tyle, aby pozostawała wolna burta, dostateczna do bezpiecznego i swobodnego płynięcia.

§ 9. Pokłady, pomosty nadpokładowe, pomosty sternicze i kładki, przeznaczone do zejścia na ląd, otwory w pokładach i pomostach i otwory w osłonach kół tudzież schody wewnętrzne i zewnętrzne powinny być należycie i trwale urządzone oraz powinny posiadać odpowiednie osłony i barjery. Schody powinny posiadać stopnie o powierzchni, zapobiegającej poślizgnięciu się. Ilość drzwi i schodów do pomieszczeń pasażerów i załogi, ilość schodów i trapów zewnętrznych powinna odpowiadać wielkości i przeznaczeniu statku lub łodzi. Otwory w ka-

dłubie, położone poniżej linii wodnej, powinny posiadać szczelne zamknięcia (kingstony), wyłączające przenikanie wody. Okna w burtach (iluminatory) powinny zamykać się szczelnie albo posiadać takie urządzenie, aby przy największym dopuszczalnym zanurzeniu się statku lub łodzi nie były narażone na zalanie wodą.

§ 10. (1) Do kotłów parowych i ich pomieszczeń stosuje się przepisy o budowie, ustawianiu i dozorcze kotłów parowych na statkach.

(2) Kominy statków powinny być metalowe, szczelne, bez pęknięć, szpar lub otworów w ścianach.

(3) Mechanizmy napędowe i pomocnicze powinny być utrzymywane w stanie zdatnym do użytku i dobrze usadowione oraz posiadać przyrządy i osłony, zapewniające bezpieczeństwo używania tych mechanizmów i umożliwiające nadzór nad nimi.

(4) Piece, kominy, przyrządy do ogrzewania (kaloryfery) oraz rurociągi parowe powinny być tak rozmieszczone i zabezpieczone, aby nie zagrażały bezpieczeństwu statku i osób.

§ 11. (1) Budka sternicza powinna być urządzona w taki sposób, aby z niej otwierał się niczem niezasłonięty widok na wszystkie strony. Podczas jazdy przy wietrze budka sternicza powinna być o tyle otwarta, aby sygnały słuchowe były słyszane.

(2) Urządzenia sterowe powinny być trwałe a sprawność ich działania zapewniona na wypadek zerwania się liny lub łańcucha sterowego. Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym powinny posiadać na pomoście sternicznym urządzenia do wydawania rozkazów obsłudze maszyn.

§ 12. Oświetlenie pomieszczeń wewnętrznych (komór dla maszyn i kotłów, kajut dla załogi i pasażerów, kuchni, ustępów, korytarzyków, przejść, klatek schodowych i innych pomieszczeń) powinno być dostateczne i tak urządzone, aby nie zagrażało bezpieczeństwu. Na statkach i łodziach z oświetleniem elektrycznym powinny znajdować się stale i w dostatecznej ilości lampy olejne, naftowe lub świece.

§ 13. Statki i łodzie powinny posiadać, stosownie do swej wielkości i przeznaczenia, dostateczną ilość pomp, umożliwiających wypompowywanie wody z poszczególnych części statku.

§ 14. (1) Ściany, sufity i podłogi w kuchniach powinny być wykonane z materiałów trudno zapalających się lub poszyte takimi materiałami. Jeżeli do poszycia drewnianych ścian, sufitów lub podłóg ma służyć żelazo, wówczas pomiędzy drzewem a poszyciem żelazem powinna być ułożona warstwa materiału źle przewodzącego ciepło.

(2) W pomieszczeniach dla pasażerów i załogi nie wolno używać łatwo zapalających się materiałów do izolacji drewnianych ścian i sufitów od wewnętrznego poszycia. Nie wolno również używać łatwo zapalających się tkanin do pokrycia mebli, na firanki i rolety.

§ 15. Lampy naftowe i olejne, oraz świece do oświetlania pomieszczeń statku lub łodzi powinny być umieszczone w metalowych latarniach, rozmieszczonych i umocowanych w taki sposób, aby wyłączone było nagrzewanie się od nich drewnianych części statku lub łodzi. Rezerwoary lamp powinny być metalowe.

§ 16. Statki i łodzie powinny być co do wymiarów (długość, szerokość, wysokość i głębokość zanurzenia) dostosowane do warunków dróg wodnych lub jej odcinków, dla których są przeznaczone, aby mogły swobodnie poruszać się i przechodzić bez trudu przez otwory mostów, śluzy, jazy i inne budowle wodne. Głębokość zanurzenia statków i łodzi uzależnia się od stanów wód na danym odcinku drogi wodnej.

Wypożażenie i warunki sanitarne statków i łodzi.

§ 17. (1) Statki i łodzie, będące w użyciu, powinny być zaopatrzone w dostateczną ilość przyborów, niezbędnych do ruchu i do przybijania do brzegu (wiosła, szreki, liny, kotwice i inne przedmioty), oraz posiadać przybory sygnałowe i ratunkowe. Wszystkie przybory powinny znajdować się na właściwych miejscach i w stanie zdatnym do natychmiastowego użytku.

(2) Wojewódzkie władze administracji ogólnej mają prawo wydawania w miarę potrzeby w ramach rozporządzenia niniejszego przepisów szczegółowych o ilości przyborów, niezbędnych do ruchu i do przybijania do brzegu statków i łodzi na podległych im drogach wodnych lub ich odcinkach.

§ 18. Statki i łodzie o nośności do 250 tonn włącznie powinny posiadać dwie kotwice, jedną na dziobie i jedną na rufie. Statki i łodzie o nośności ponad 250 tonn powinny posiadać cztery kotwice, dwie na dziobie i dwie na rufie. Na statkach i łodziach powinny być urządzenia, umożliwiające natychmiastowe zrzućcenie kotwic do wody; kotwice powinny mieć odpowiednią wagę, aby mogły zatrzymać statek lub łódź. Kotwice powinny być zaopatrzone w bober lub buj, pomalowany skośnie kolorem białym i czerwonym i przymocowany do kotwicy na linie w ten sposób, aby przy zanurzeniu kotwicy pozostawał na powierzchni wody i wskazywał miejsce, w którym znajduje się kotwica. Na rzekach kotwice pojedynczo idących statków i łodzi mogą być umieszczone na zewnątrz statku lub łodzi, w taki jednak sposób, aby całkowicie znajdowały się ponad wodą; w pociągach holowniczych mogą być w powyższy sposób umieszczone tylko przednie kotwice pierwszego statku lub łodzi i tylne kotwice ostatniego statku lub łodzi, wchodzących w skład pociągu. Podczas jazdy na kanałach nie wolno umieszczać kotwic na zewnątrz statku lub łodzi. Przepisy o posiadaniu kotwic nie dotyczą statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie bez względu na ich nośność ani statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię i nośność.

§ 19. Na statkach i łodziach o nośności ponad 30 tonn powinna się znajdować przynajmniej jedna

Łódź ratunkowa, obliczona co najmniej na 5 osób. Statki i łodzie o załodze ponad 8 osób powinny posiadać co najmniej dwie takie łodzie ratunkowe. Łodzie ratunkowe powinny posiadać odpowiednie urządzenie do szybkiego opuszczania na wodę, powinny być niezaladowane i zdadne do użytku w każdej chwili.

§ 20. Na statkach i łodziach, z wyjątkiem statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię, powinny stale znajdować się co najmniej dwa koła ratunkowe (poduszki, pasy lub kule), zaopatrzone w chwytty i linki do rzucania. Na statkach i łodziach, przeznaczonych do przewozu pasażerów, ilość kół ratunkowych powinna być taka, aby, uwzględniając załogę i największą dopuszczalną ilość pasażerów, jedno koło ratunkowe przypadało na 30 osób. Koła ratunkowe powinny być w stanie zdatnym do użytku i tak rozmieszczone, aby korzystanie z nich nie było utrudnione.

§ 21. Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym powinny być zaopatrzone w sikawkę parową lub ręczną z węzłem długości równej co najmniej połowie długości statku lub łodzi, oraz w odpowiednie aparaty do gaszenia ognia. Nadto statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym, jak również statki i łodzie towarowe bez własnego napędu mechanicznego powinny posiadać na pokładzie w dostępnym i widocznym miejscu co najmniej dwa topory i cztery wiadra do wody z przymocowanymi sznurami długości 2 — 5 m, zależnie od wysokości górnego pokładu nad zwierciadłem wody. Statki i łodzie, załadowane naftą, jej przetworami lub podobnymi materiałami łatwopalnymi, powinny posiadać na pokładzie skrzynię, objętości około 2 m³, napełnioną piaskiem. Postanowien paragrafu niniejszego nie stosuje się do statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie, ani do statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

§ 22. (1) Na statkach i łodziach, będących w użyciu, z wyjątkiem statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie, oraz statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię, powinny znajdować się dokumenty i księgi, przepisane dla danego rodzaju statku lub łodzi, oraz jeden egzemplarz przepisów rozporządzenia niniejszego.

(2) Kierownik statku lub łodzi obowiązany jest na żądanie organów nadzorczych okazywać dokumenty i księgi statkowe.

§ 23. (1) Wnętrza pomieszczeń mieszkalnych, przeznaczonych dla pasażerów lub dla załogi, powinny być urządzone w taki sposób, aby na każdą osobę przypadały co najmniej 2 m³ wolnej przestrzeni powietrznej oraz 0,5 m² powierzchni podłogi, nie zajętej przez ławki, łóżka i inne urządzenia. Wysokość tych pomieszczeń w miejscach najniższych powinna wynosić co najmniej 1,80 m. Na statkach i łodziach, wybudowanych przed wejściem w życie rozporządzenia niniejszego, wolna przestrzeń powietrzna, przy-

padająca na jedną osobę, może wynosić w pomieszczeniach dla załogi 1,8 m³.

(2) Ogólna ilość pasażerów, jaka może być jednocześnie przewożona na statku lub łodzi, powinna odpowiadać ilości miejsc we wszystkich pomieszczeniach zakrytych, przeznaczonych dla pasażerów, oraz miejsc na pokładach. W pomieszczeniach zakrytych ogólnych i w kajutach oddzielnych, nie przeznaczonych do spania, powinno przypadać na każdego pasażera 0,60 m długości kanapy, tapczana lub ławki o szerokości co najmniej 0,50 m, albo stosownej wielkości fotele, krzesła lub taborety. W kajutach oddzielnych, przeznaczonych do spania, długość kanapy, tapczanu lub miejsc na narach (pryczy) powinna wynosić co najmniej 1,80 m a szerokość co najmniej 0,70 m. Ponadto przy obliczaniu miejsc w pomieszczeniach zakrytych stosuje się postanowienia ustępu poprzedniego, dotyczące wolnej przestrzeni powietrznej i powierzchni podłogi.

(3) Na pokładach powinno przypadać dla każdego pasażera miejsce do siedzenia o wymiarach takich, jak w pomieszczeniach ogólnych zakrytych, albo miejsce do stania, wynoszące co najmniej 0,75 m² zupełnie wolnej przestrzeni pokładu, nie przeznaczonej wyłącznie do składania przewożonych rzeczy i nie zajętej przez mechanizmy statku lub łodzi, ławki, schody, luki świetlne, węglowe, ładunkowe i inne urządzenia.

(4) Jeżeli chodzi o krótkotrwałe rejsy (przewóz z brzegu na brzeg, ruch podmiejski, wycieczkowy) organa nadzorcze, właściwe według miejsca rozpoczęcia rejsów przez statek lub łódź, mogą zezwolić na przewożenie pasażerów ponad określoną ilość dla danego statku lub łodzi, jednakże nie mogą być przekroczone normy największego dopuszczalnego zanurzenia statku lub łodzi i normy stateczności statku lub łodzi.

§ 24. (1) Pokłady nad pomieszczeniami mieszkalnymi i pokrycia takich pomieszczeń powinny być tak szczelne, aby wyłączały przesiąkanie wody. Ściany i sufity powinny być bądź posypane drzewem i pomalowane farbą olejną, bądź pokryte materiałami, ułatwiającymi utrzymanie czystości i dokonanie dezynfekcji pomieszczeń. Podłoga w pomieszczeniach podpokładowych powinna być zrobiona ze szczelnych taflí, dających się łatwo wyjmować dla oczyszczenia dna i przestrzeni pomiędzy dnem a podłogą.

(2) Sufity i ściany pomieszczeń kotłowych i maszyn powinny być pomalowane jasną farbą.

§ 25. (1) Pomieszczenia, przeznaczone dla pobytu osób, powinny posiadać wystarczające oświetlenie naturalne. Pomieszczenia dla pasażerów i załogi, jak również przejścia, korytarze i schody, powinny być należycie oświetlone w porze nocnej, a jeżeli naturalne światło dzienne jest niedostateczne — także w dzień.

(2) Okna (iluminatory) powinny być tak urządzone, aby mogły być otwierane celem przewietrzenia pomieszczeń. W pomieszczeniach, w których urządzenie okien do otwierania nie jest możliwe lub których przewietrzanie zapomocą okien nie jest wystarczające, powinna być urządzona odpowiednia sztuczna wentylacja.

§ 26. Urządzenia do ogrzewania powinny umożliwiać utrzymanie podczas chłódów w pomieszczeniach mieszkalnych temperatury co najmniej 14° C.

§ 27. (1) W kajutach pasażerskich, przeznaczonych do spania, tapczany stałe lub opuszczane powinny być urządzone w taki sposób, aby przestrzeń pomiędzy jednym tapczanem a umieszczonym nad nim drugim tapczanem oraz pomiędzy górnym tapczanem a sufitem wynosiła co najmniej 90 cm. Norma powyższa powinna być zachowana również przy urządzaniu tapczanów lub nar (prycz) w pomieszczeniach dla załogi. Dolna kondygnacja nar (prycz) i dolny tapczan w pomieszczeniach dla załogi powinny wznosić się nad podłogą co najmniej na 30 cm. Dostęp do nar (prycz) nie powinien być wyższy niż 75 cm.

(2) Dla każdego członka załogi i dla każdego pracownika, który obowiązany jest pozostawać na statku lub łodzi dłużej niż 8 godzin na dobę, powinien być przeznaczony osobny tapczan lub miejsce na narach (pryczy) o długości co najmniej 1,80 m i szerokości 0,70 m. Miejsca na narach (pryczy) powinny być rozdzielone przegródkami o wysokości co najmniej 0,25 m. Tapczany i nary (prycze) powinny być pomalowane olejną farbą.

(3) Jeżeli w skład załogi lub obsługi statku lub łodzi wchodzi kobiety, tapczany lub nary (prycze), przeznaczone dla nich, powinny być urządzone w oddzielnej kajucie.

(4) Maszynownia, kotłownia, kuchnia, bufety, spiżarnia i pomieszczenia dla pasażerów nie mogą być używane na mieszkania dla załogi i obsługi statku lub łodzi.

§ 28. (1) Statki i łodzie, na których mieszka załoga, powinny posiadać co najmniej jeden ustęp dla załogi.

(2) Ilość ustępów na statkach i łodziach pasażerskich jest zależna od ilości pasażerów, jaką statek lub łódź może jednocześnie przewozić, i powinna być tak obliczona, aby na każdych 40 pasażerów, nie licząc miejsc pasażerskich do stania, przypadł co najmniej jeden ustęp. Ustępy powinny posiadać wysokość co najmniej 1,80 cm, powinny być ściśle oddzielone od innych pomieszczeń, należycie oświetlane i przewietrzane zapomocą odpowiedniego wyciągu.

(3) Podłogi w ustępach powinny być nieprzepuszczalne dla płynów, a ściany i sufity pomalowane farbą olejną lub wyłożone odpowiednim materiałem.

(4) Organa nadzorcze, właściwe według miejsca rozpoczęcia rejsów przez statek lub łódź, mogą w zależności od czasu trwania rejsów i wielkości statku lub łodzi zezwolić na urządzenie mniejszej ilości ustępów niżby to wynikało z postanowień, zawartych w ust. (2). Organa nadzorcze mogą zwolnić od obowiązku urządzenia ustępów na statkach i łodziach, odbywających krótkotrwałe rejsy, trwające nie dłużej niż godzinę (przewóz z brzegu na brzeg, ruch podmiejski, wycieczkowy).

§ 29. (1) Na statkach i łodziach, przeznaczonych do zawodowego przewozu pasażerów, powinny być urządzone umywalnie z wodą bieżącą w pomie-

szczeniach należycie przewietrzanych i oświetlanych, co najmniej jedna na 100 osób, nie licząc miejsc pasażerskich do stania. Na statkach, odbywających rejsy, trwające ponad 24 godziny, umywalnie powinny być oddzielone od ustępów. Dla załogi i obsługi statków i łodzi pasażerskich powinna być urządzona co najmniej jedna oddzielna umywalnia.

(2) Umywalnie powinny być stale zaopatrzone w wodę zdatną do picia. Statki i łodzie, odbywające krótkotrwałe rejsy mogą nie posiadać umywalni.

§ 30. (1) Na statkach i łodziach pasażerskich, na których są przygotowywane i przechowywane pokarmy, powinny być urządzone: kuchnia, spiżarnia albo lodownia i bufet.

(2) W kuchni ściany powinny być malowane jasną farbą olejną, podłoga powinna być z materiału nieprzepuszczalnego. Błaty stołów, deski, stolnice powinny być z drewna niesmolistego, niemalowane, jednolite, bez szczelin i szpar, naczynia metalowe cynowane w miarę potrzeby cyną, zawierającą powyżej 1% zanieczyszczenia.

(3) Spiżarnia powinna być sucha, chłodna, należycie przewietrzana; zapasy powinny być umieszczane na półkach, większe zaś na legarach. Produkty powinny być zabezpieczone przed kurzem, działaniem promieni słonecznych; pojawiające się robactwo, myszy, powinno być szybko i radykalnie wytępione.

(4) Bufet powinien mieć nawierzchnię nieprzemakalną. Artykuły żywności powinny być umieszczane w szklanych gablotkach i zabezpieczone przed kurzem, owadami i dotykiem rękami. Do podawania produktów powinny być używane szczypcy, widelce, noże, łyżki, a do zawijania czysty, niezadrukowany papier.

(5) Artykuły żywności, przeznaczone do spożycia, powinny być świeże, nieszkodliwe dla zdrowia, niesfałszowane, niepodrabiane. Woda, używana do picia, do przyrządzania pokarmów i napojów, do zmywania naczyń kuchennych i stołowych, powinna być przechowywana w zbiornikach zamkniętych i pobierana z nich przez kran, oraz powinna odpowiadać warunkom, wymagany od dobrej wody do picia.

(6) Kuchnia, spiżarnia, oraz pomieszczenie, w którym znajduje się bufet, powinny być utrzymane w czystości, codziennie przewietrzane i chronione przed muchami; podłogi powinny być zmywane lub zamiatane po skropieniu wodą. Naczynia i przyrządy kuchenne i stołowe powinny być codziennie oczyszczane. Bielizna stołowa powinna być czysta.

(7) Do przyrządzania i podawania pokarmów mogą być dopuszczone tylko osoby zdrowe, w szczególności nie mogą być dopuszczone osoby dotknięte ostrą chorobą zakaźną lub gruźlicą w postaci niebezpiecznej dla otoczenia, chorobą skórną zaraźliwą lub wzbudzącą wstręt, nosiciele zarazków cholery i duru brzuszego, oraz osoby, stykające się z zakaźnie chorymi. Osoby, przyrządzające lub podawające pokarmy, powinny przestrzegać przy pracy wzorowej czystości, mieć czyste ręce, krótko obcięte paznokcie, być schludnie ubrane, nosić białe fartuchy z długimi rękawami oraz białe czepki (czapki).

§ 31. Na statkach i łodziach, z wyjątkiem statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię, powinien się znajdować jeden lub więcej zbiorników z napisem „woda do picia”, zawierających wodę zdatną do picia w takiej ilości, aby na każdą osobę z pośród załogi i na każdego pasażera, nie licząc miejsc pasażerskich do stania, przypadał co najmniej jeden litr wody.

§ 32. Pomieszczenia na statkach i łodziach powinny być stale utrzymywane w należytej czystości i porządku. Na statkach i łodziach pasażerskich po zakończeniu każdego rejsu, a co najmniej raz na tydzień, powinny być wszystkie pomieszczenia dokładnie oczyszczone i przewietrzone, meble miękkie, materace i dywany wytrzepane, podłogi, ławki, tapczany i nary (pryce) wymyte. Wszelkiego rodzaju robactwo powinno być tępione.

§ 33. (1) W razie wystąpienia objawów choroby zakaźnej lub stwierdzenia zarazków chorobotwórczych u pasażerów, załogi lub osób, zatrudnionych czynnościami przy przyrządzaniu lub podawaniu pokarmów, kierownik statku lub łodzi obowiązany jest odosobnić chorego.

(2) Wydaliny chorych zakaźnych (kał, mocz, wymiociny, płwocina) powinny być zaraz po ich oddaniu do specjalnych naczyń zalewane równą ilością świeżo przygotowanego mleka wapiennego lub 2,5% roztworu mydła-krezolowego bądź innego odpowiedniego płynu odkażającego i dopiero po dwugodzinnym odkażeniu mogą być usuwane do rzeki.

(3) Po przywiezieniu chorego na chorobę zakaźną lub podejrzanego o taką chorobę do miejsca jego przeznaczenia kierownik statku, łodzi lub tratwy obowiązany jest o powyższym niezwłocznie zawiadomić organa nadzorcze, a w razie ich braku policję państwową, która w porozumieniu z zarządem gminy wyda odpowiednie zarządzenia, przewidziane w ustawie o zapobieganiu i zwalczaniu chorób zakaźnych. W przypadkach zachorowania na cholera lub dur osutkowy i brzuszny albo podejrzenia o taką chorobę należy chorego umieścić w szpitalu najbliższym przystani. Ten sam tryb postępowania należy stosować w przypadkach, gdy inne szczególne warunki wymagałyby takiego postępowania.

§ 34. (1) Na statkach i łodziach pasażerskich, odbywających rejsy, trwające ponad 24 godziny, powinna znajdować się oddzielna kajuta sanitarna o powierzchni co najmniej 3 m², przeznaczona do przewożenia zakaźnie chorego.

(2) Kajuta sanitarna nie powinna mieć żadnej łączności z pomieszczeniem dla pasażerów i powinna być tak umieszczona, aby przy wynoszeniu chorego było jak najmniej styczności z osobami postronnymi.

(3) Kajuta sanitarna powinna pod względem oświetlenia i ogrzewania odpowiadać wszelkim warunkom, wymagany dla kajuł pasażerskich.

(4) Kajuta sanitarna powinna być stale utrzymywana w czystości, należyście przewietrzana i dezynfekowana i nie może być zajmowana przez nikogo prócz chorych, ani używana na skład rzeczy.

(5) Umeblowanie kajuty sanitarnej powinno składać się przynajmniej z jednego tapczana, stolika, 2 taboretów, osobnej umywalni, miednicy do płynów odkażających, mosz, wieszaka i hermetycznie zamkniętego wadna do wydaliny chorego. Kajuta powinna być zaopatrzona w pościel i bieliznę pościelową, fartuch i czapkę płócienną dla osoby, pielęgnującej chorego.

(6) Umeblowanie i sprzęty powinny być drewniane lub metalowe i niewysciewane. Ściany i sufit oraz sprzęty powinny być pomalowane białą farbą olejną, podłoga powinna być nieprzepuszczalna dla płynów.

(7) W kajucie sanitarnej powinna być umieszczona instrukcja o pielęgnowaniu chorych, którą wyda Minister Opieki Społecznej.

§ 35. (1) Postanowienia § 34 nie dotyczą statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię, oraz statków i łodzi, zbudowanych przed wejściem w życie rozporządzenia niniejszego, bez względu na ich wielkość, rodzaj i czas trwania rejsów. Organa nadzorcze mogą w przypadkach, zasługujących na wyjątkowe uwzględnienie, zwolnić od obowiązku posiadania kajuty sanitarnej również statki i łodzie, wybudowane po wejściu w życie rozporządzenia niniejszego. Do udzielania zwolnień powołany jest organ nadzorczy, właściwy według miejsca rozpoczęcia rejsów przez statek lub łódź.

(2) Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym, nie posiadające oddzielnych kajuł sanitarnych, z wyjątkiem statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię, powinny posiadać apteczkę, zaopatrzoną w środki, niezbędne do udzielania pierwszej pomocy lekarskiej.

§ 36. (1) Przystanie pływające, do których przybijają statki pasażerskie, powinny posiadać — zależnie od intensywności ruchu pasażerskiego w danej miejscowości i odległości od osiedli — bądź osobne poczekalnie dla pasażerów, ogrzewane podczas chłódów i zaopatrzone co najmniej w jeden ustęp, bądź poddasze do ochrony pasażerów podczas niepogody, bądź platformę z ławkami. Organa nadzorcze, właściwe według miejsca postoju danej przystani pływającej, ustalą, które z powyższych urządzeń ma być w danej miejscowości.

(2) Pozatem do przystani pływających stosuje się odpowiednie postanowienia §§ 25, 26, 31 i 32.

Wiązanie tratw.

§ 37. (1) Kloce drzewa, wchodzące w skład tratwy, powinny być mocno i trwale połączone w taflę.

(2) Wiązanie taflí w pasy i pasów w tratwy powinno być wykonane starannie przy użyciu odpowiednio mocnych materiałów do wiązania i w taki sposób, aby w razie potrzeby rozłączenie i ponowne złączenie pasów i taflí było łatwe do skutecznego.

(3) Wiązanie drzewa w tratwy może odbywać się na lądzie lub na wodzie.

(4) Do wiązania tratw, idących na kanał Bydgoski i skanalizowaną Notecę dolną i górną, nie wolno używać drutu. Wojewódzkie władze administracji ogólnej mogą zabronić używania drutu do wiązania tratw na podległych im drogach wodnych lub ich odcinkach, jeżeliby użycie drutu okazało się szkodliwe dla istniejących budowli i urządzeń wodnych.

(5) W miejscach przewiązywania i rozbierania tratw nie wolno zanieczyszczać łożyska wód ani brzegów.

§ 38. (1) Długość taflii nie powinna przekraczać 30 m; wyjątek stanowi materiał masztowy, który wolno wiązać w taflie o długości do 40 m. Poza tym długość i szerokość tratw oraz poszczególnych taflii i pasów, wchodzących w skład tratwy, powinny być takie, aby tratwa mogła swobodnie i bezpiecznie odbywać drogę, nie przeszkadzała żegludze i spławowi, nie uszkadzała budowli wodnych i nie powodowała trudności na ostrych zakolach i przy przejściu przez słupy komorowe. Szerokość pasów powinna być taka, aby zapewniała swobodne i bezpieczne przejście przez otwory mostów i miejsca uciążliwe, istniejące na drodze wodnej, którą tratwa zamierza przebyć.

(2) Tratwy mogą o tyle tylko zanurzać się, aby mogły płynąć swobodnie i przejść przez naj płytsze miejsca drogi wodnej, którą zamierzają przebyć.

(3) Wojewódzkie władze administracji ogólnej mają prawo określania w ramach rozporządzenia niniejszego, w miarę potrzeby, największy dopuszczalny wymiar tratw (długość, szerokość, głębokość zanurzenia) i ich części składowych (taflii i pasów) na podległych im drogach wodnych lub ich odcinkach.

Wypożyczenie tratw.

§ 39. (1) Tratwa albo partja tratw powinna posiadać przybory następujące:

- a) drygawki i szteki do kierowania i zatrzymywania tratw. Na każdym pasie o normalnej szerokości 5 — 7,5 m powinny się znajdować po jednej drygawce na każdym końcu pasa, po jednym szteku na przodzie i w środku pasa, dwa szteki na końcu pasa; na pasach o większej szerokości niż normalna powinny się znajdować po jednej drygawce na każdym końcu pasa i po dwa szteki na przodzie, w środku i na końcu pasa. Ponadto na tratwie powinny się znajdować zapasowe drygawki i szteki w takiej ilości, aby na każde 5 m szerokości tratwy przypadała jedna drygawka i jeden sztek;
- b) linę konopną lub stalową o dostatecznej mocy i co najmniej 60 m długą;
- c) dwa topory na partję tratw oraz po jednym bosaku i jednym drażu dla każdego flisaka;
- d) pomost do schodzenia na brzeg z desek grubości 5—6 cm, co najmniej 40 cm szeroki i 4—5 m długi;
- e) dwie łodzie na partję tratw, jedną większą, wystarczającą co najmniej dla 8 ludzi, i jed-

ną małą dwuwiosłową dla kierownika tratwy (retmana);

- f) budkę albo budki w ilości i o wymiarach, wystarczających do ulokowania wszystkich ludzi, obsługujących tratwę; budki powinny być urządzone w taki sposób, aby dostatecznie chroniły ludzi w czasie niepogody i posiadały podłogę, wzniesioną co najmniej 30 cm nad powierzchnią tratwy, lub odpowiednią warstwę izolacyjną ze słomy lub siano;
- g) naczynia dostatecznej objętości do gotowania i przechowywania przegotowanej wody do picia;
- h) latarnie i flagi sygnałowe w odpowiedniej ilości i jakości oraz dzwon, róg lub deskę dębową albo żeliwną z kołatką do dawania sygnałów słuchowych.

(2) Właściwe organa nadzorcze mogą, stosownie do specjalnych warunków miejscowych drogi wodnej i sposobu transportowania tratw (spławem, holowaniem z brzegu, za statkiem), zezwalać na odchylenia od warunków, jakim powinny odpowiadać tratwy pod względem wyposażenia albo zarządzać zwiększenie tego wyposażenia.

Oznaczanie statków, łodzi i tratw.

§ 40. Statki i łodzie, podlegające rejestracji na podstawie art. 12 i 13 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 266), powinny posiadać na zewnętrznych stronach burt na dziobie wypisany znak numerowy.

§ 41. (1) Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym powinny oprócz znaku numerowego posiadać nazwę, odróżniającą je od innych statków i łodzi.

(2) Nazwa powinna być wypisana na obu zewnętrznych stronach burt na dziobie poniżej znaku numerowego albo na osłonach kół.

(3) Oznaczanie nazwą nie dotyczy statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie, statków i łodzi, stanowiących własność Państwa Polskiego, barek, posiadających silniki, tudzież statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

(4) Statki i łodzie, nie obowiązane do posiadania nazwy, mogą posiadać nazwę lub zastępujący ją numer bądź na zewnętrznych stronach burt, poniżej ewentualnego numeru rejestracyjnego, bądź na dziobie, bądź na rufie.

§ 42. (1) Statki i łodzie, z wyjątkiem statków i łodzi, stanowiących własność Państwa Polskiego, oraz statków i łodzi sportowych, stanowiących własność zrzeszeń sportowych, powinny posiadać na obu zewnętrznych stronach burt, bądź na dziobie poniżej znaku numerowego i nazwy, bądź na rufie napis, obejmujący imię i nazwisko lub firmę właściciela statku lub łodzi, oraz miejsce postoju statku lub łodzi.

(2) Przedsiębiorstwa żeglugowe mogą umieszczać na statkach i łodziach nazwę firmy w skróceniu, powinny jednak używać jednakowego skrótu na wszystkich swoich statkach i łodziach.

§ 43. Łodzie ratunkowe, należące do innych statków lub łodzi, powinny posiadać na zewnętrznych stronach burt na dziobie znak numerowy oraz nazwę statków lub łodzi, do których należą.

§ 44. Jeżeli umieszczenie napisów, przewidzianych w §§ 40—43, wskutek braku miejsca na burtach statków lub łodzi nie jest możliwe, wówczas napisy te mogą być umieszczane na zewnętrznych stronach bocznych ścian nadbudówek, a gdy ich nie ma, — na tablicach, umocowanych nad burtami na przodzie albo na tyle statku lub łodzi.

§ 45. Napisy, przewidziane w §§ 40 — 43, powinny być wykonane czarną farbą na białym tle, literami łacińskimi i cyframi arabskimi. Litery powinny mieć co najmniej 10 cm, cyfry zaś co najmniej 15 cm wysokości; odstępy między literami powinny wynosić 1/5 wysokości liter, a między cyframi — 1/5 wysokości cyfr. Napisy powinny być stale utrzymywane w stanie czytelnym. Postanowienia, dotyczące wielkości liter, nie dotyczą statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

§ 46. (1) Statki parowe mogą mieć na kominach białoczerwone opaski. Kominy służbowych statków parowych państwowego zarządu rzeczno powinny być pomalowane białą-srebrną farbą aluminową, której nie wolno używać do malowania kominów innych statków parowych.

(2) Używanie bander, flag i godeł przez statki i łodzie państwowe i prywatne normują osobne przepisy.

§ 47. (1) Na środku każdej tratwy w kierunku jej osi podłużnej, na wysokości 1,5 m, licząc od powierzchni tratwy, powinny być umieszczone dwie białe tablice, jedna nad drugą. Po obu stronach tych tablic powinno być wypisane na górnej tablicy czerwoną farbą imię, nazwisko i adres, albo firma właściciela tratwy, na dolnej zaś tablicy czarną farbą imię, nazwisko i adres kierownika tratwy lub partji traw (retmana). Dozwolone jest używanie skróconej nazwy firm (skrót). Tablice powinny być utrzymywane w stanie czytelnym i niezastonięte.

(2) Do rodzaju i wielkości liter i cyfr na tablicach stosuje się postanowienia § 45.

Załoga statków, łodzi i traw.

§ 48. (1) Załoga statków i łodzi bez własnego napędu mechanicznego, będących w ruchu i nieholowanych, powinna składać się:

- a) przy nośności ponad 600 tonn — z dwóch zawodowych żeglarzy (§ 52 ust. (3) i dwóch praktykantów żeglarskich (chłopców);

- b) przy nośności ponad 250 do 600 tonn włącznie — z dwóch zawodowych żeglarzy i jednego praktykanta żeglarskiego;
- c) przy nośności ponad 30 do 250 tonn włącznie — z dwóch zawodowych żeglarzy albo z jednego zawodowego żeglarza i jednego praktykanta żeglarskiego;
- d) przy nośności do 30 tonn włącznie — z jednego zawodowego żeglarza.

(2) Przepisu o liczbie załogi nie stosuje się do statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie bez względu na ich nośność, ani do statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię i nośność.

(3) Załoga statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym powinna składać się:

- a) przy mocy maszyn ponad 75 KM — z kierownika (kapitana), sternika, majtki lub praktykanta żeglarskiego oraz maszynisty i palacza;
- b) przy mocy maszyn do 75 KM włącznie i na łodziach motorowych — z kierownika, który może zarazem pełnić funkcje sternika, z majtki lub praktykanta żeglarskiego oraz maszynisty, który może zarazem pełnić funkcje palacza; na łodziach motorowych kierownik może pełnić zarazem funkcje sternika i motorniczego.

§ 49. (1) Na statkach i łodziach, posiadających stałą załogę, powinien znajdować się, niezależnie od spisów (ksiąg), wymaganych przez przepisy o ochronie pracy, spis załogi ze wskazaniem podziału pracy zwyczajnej i w wypadkach nagłych (pożar, tonięcie).

(2) Spis załogi powinien obejmować wszystkich członków załogi, pełniących służbę na danym statku lub łodzi, jak również tych członków załogi, którzy w danym okresie nawigacyjnym zostali zwolnieni ze służby albo przeniesieni na inny statek lub łódź. W spisie powinno być podane imię i nazwisko każdego członka załogi, miejsce i data urodzenia oraz przynależność państwowa; przy nazwisku członka załogi, zwolnionego ze służby lub przeniesionego na inny statek lub łódź, powinna być ponadto podana początkowa i końcowa data służby na danym statku lub łodzi.

(3) Kierownik statku lub łodzi obowiązany jest okazywać spis załogi na żądanie organów nadzorczych i organów bezpieczeństwa publicznego.

§ 50. (1) Załoga traw powinna składać się z kierownika (retmana) i po dwóch flisaków dla każdego pasa, wchodzącego w skład tratwy.

(2) Załoga traw, holowanych przez statek lub łódź z własnym napędem mechanicznym, może być ograniczona do pięciu osób łącznie z kierownikiem tratwy bez względu na ilość pasów.

(3) Jeżeli jeden kierownik prowadzi partję traw, wówczas na każdej tratwie, wchodzącej w skład partji, powinien znajdować się zastępca kierownika (retmańczyk).

§ 51. Stosownie do miejscowych warunków wojewódzkie władze administracji ogólnej mają pra-

wo zezwalania na zmniejszanie lub zwiększanie liczby załogi statków, łodzi i tratw, ustalonej w §§ 48 i 50, na podległych im drogach wodnych lub ich odcińkach.

§ 52. (1) Kierownik statku lub łodzi powinien posiadać patent żeglarski, jeżeli nie jest od tego obowiązku wolny na podstawie art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 266), kierownik zaś tratwy — patent retmański. Zastępca kierownika statku lub łodzi z własnym napędem mechanicznym o mocy maszyn ponad 75 KM powinien posiadać patent żeglarski, jeżeli od takiego obowiązku nie jest wolny kierownik danego statku lub łodzi. Patent należy okazywać na żądanie organów nadzorczych.

(2) Obsługa kotłów powinna posiadać uzdolnienie, odpowiadające przepisom o budowie, ustawianiu i dozorcze kotłów parowych na statkach.

(3) Zawodowi żeglarze i sternicy, jeżeli nie posiadają patentów żeglarskich, powinni posiadać poświadczenie odbytej co najmniej dwuletniej praktyki żeglarskiej, a zastępcy retmanów, jeżeli nie posiadają patentów retmańskich, powinni posiadać poświadczenie odbytej co najmniej dwuletniej praktyki fliśackiej. Poświadczenie wydaje właściciel lub kierownik statku, łodzi lub tratwy, u którego żeglarze, sternicy i zastępcy retmanów odbywali praktykę.

§ 53. Kierownik statku lub łodzi z własnym napędem mechanicznym o mocy maszyn ponad 75 KM powinien mieć ukończonych 24 lat życia. Kierownik każdego innego statku lub łodzi, zastępca kierownika statku lub łodzi, sternik, maszynista, palacz, używany do czasowego zastępowania maszynisty, kierownik tratwy i jego zastępca, powinni mieć ukończonych 21 lat życia. Każdy inny członek załogi, oprócz praktykanta żeglarskiego, powinien mieć ukończonych 18 lat życia; praktykant żeglarski (chłopiec) powinien mieć ukończonych 16 lat życia.

§ 54. (1) Podczas ruchu statku i łodzi przy sterze powinien znajdować się kierownik statku lub łodzi (kapitan) albo jego zastępca lub sternik; mogą oni być chwilowo zastępowani przez innych członków załogi, należycie obeznanych z prowadzeniem statku lub łodzi.

(2) Podczas postoju w porcie, przy przystani lub na szlaku żeglownym, na statkach i łodziach, z wyjątkiem statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię, powinien znajdować się kierownik albo jego zastępca lub zawodowy żeglarz. Osoby te mogą w czasie przerwy w nawigacji opuścić statek lub łódź tylko za zezwoleniem organu nadzorczego, właściwego według miejsca, w którym znajduje się dany statek lub łódź.

§ 55. (1) Kierownik statku, łodzi lub tratwy powinien przestrzegać przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu i jest za przestrzeganie tych przepisów odpowiedzialny.

(2) Załoga i pasażerowie obowiązani są stosować się do zarządzeń kierownika statku, łodzi lub tratwy w zakresie bezpieczeństwa i porządku. Osoby, niestosujące się do wspomnianych zarządzeń, mogą być wysadzone na ląd w miejscu ku temu odpowiednim i oddane organom bezpieczeństwa publicznego.

§ 56. (1) W pociągu holowniczym wydaje rozkazy kierownik holownika; kierownicy holowanych statków, łodzi i tratw obowiązani są stosować się do jego zarządzeń; obowiązek ten nie zwalnia jednak kierowników i załogi holowanych statków, łodzi i tratw od spełniania wszystkich tych czynności, których wymagają względy bezpieczeństwa ruchu ich statków, łodzi lub tratw, chociażby potrzebne w tym kierunku rozkazy nie zostały wydane przez kierownika holownika.

(2) Kierownik holownika może wyłączyć z pociągu holowniczego te statki, łodzie i tratwy, których kierownicy nie stosują się do jego zarządzeń.

§ 57. Załoga może opuścić statek lub łódź dopiero po ich umocowaniu w przepisany sposób. Załoga może opuścić tratwę za zezwoleniem kierownika tratwy lub partii tratw. Kierownik tratwy może zezwolić na opuszczenie tratwy najwięcej połowie załogi każdej tratwy. W porze nocnej, podczas mgły, śnieżycy, wichru lub burzy, załoga nie może wcale opuszczać tratw, stojących na szrekach i nieprzymocowanych linami do brzegu.

§ 58. Kierownicy statków, łodzi i tratw obowiązani są donosić organom nadzorczym o zauważonych brakach w wytyczaniu, oświetlaniu i oczyszczaniu szlaku żeglownego oraz o wypadkach, którym uległy statki, łodzie lub tratwy.

Znaki orientacyjne i sygnalizacyjne.

§ 59. Do oznaczania szlaku żeglownego i przeszkód dla żeglugi lub spławu służą znaki orientacyjne według wzorów, ustalonych w załączniku do rozporządzenia niniejszego (załącznik Nr. 1). Znaki orientacyjne umieszcza się w miarę potrzeby i celowości na wodzie, na brzegu, na budowach wodnych albo na statkach i łodziach. Do ustawiania znaków orientacyjnych powołane są organa nadzorcze, o ile rozporządzenie niniejsze w poszczególnych przypadkach nie zobowiązuje do tego innych osób.

§ 60. Otwory mostów, przeznaczone do przejścia statków, łodzi i tratw na drogach wodnych o większym ruchu żeglownym lub spławnym, powinny być na żądanie organów nadzorczych zaopatrzone po obu stronach mostu w tablice, na których powinna być wypisana rozporządzalna szerokość dla przepływu statków, łodzi i tratw, oraz w łaty, wskazujące bezpośrednio odczyty wysokości przelotu, odpowiadające poziomowi wody danego dnia. Łata powinna być tak długa, aby obejmowała poziomy wód najwyższy i najniższy i powinna posiadać na swej długości podziałki co 10 cm. Odczyty łaty powinny iść z góry na dół i odpowiadać odległościom krawędzi ustroju niosącego mostu do zwierciadła

wody tak, aby na łacie poziom wody w danej chwili wskazywał rozporządzalną wysokość przelotu mostu.

§ 61. (1) Oznaczanie we dnie i w nocy otworów mostowych, przeznaczonych do przejścia statków, łodzi i tratw, i utrzymanie w porządku tych oznaczeń należy do organów nadzorczych. Koszty jednak, związane z instalacją i utrzymaniem oznaczeń, ponosi organ, utrzymujący most.

(2) Obsługiwanie (zapalanie i gaszenie) sygnałów nocnych, jeżeli te obowiązują dla danego mostu, może być zlecone służbie rzecznej lub mostowej, stosownie do porozumienia się właściwych organów nadzorczych z organem, utrzymującym most.

§ 62. (1) Znaków orientacyjnych nie wolno zniekształcać, uszkadzać, niszczyć, przenosić na inne miejsce ani usuwać.

(2) Jeżeli kierownik statku, łodzi lub tratwy dostrzeże zniekształcenie, uszkodzenie lub zniszczenie znaku orientacyjnego, spowodowane bądź przez swój statek, łódź lub tratwę, bądź przez inny statek, łódź lub tratwę, powinien w miarę możliwości znak naprawić lub nowy znak ustawić na właściwym miejscu, a gdyby to okazało się niemożliwe, zawiadomić niezwłocznie o swoim spostrzeżeniu najbliższy organ nadzorczy.

§ 63. (1) Porozumiewanie się i ostrzeganie statków, łodzi i tratw podczas postoju i ruchu na drodze wodnej powinno się odbywać zapomocą sygnałów słuchowych i wzrokowych, ustalonych w załączniku do rozporządzenia niniejszego (załącznik Nr. 1).

(2) Sygnały słuchowe daje się zapomocą dźwięków krótkich lub przeciągłych albo krótkich i przeciągłych. Krótkie dźwięki trwają 1 — 2 sekund, przeciągłe 5—10 sekund. Między dwoma bezpośrednio po sobie następującymi dźwiękami sygnału powinna być przerwa, trwająca 1 — 2 sekund.

(3) Statki parowe dają sygnały słuchowe gwizdawką parową o tonie wyjącm, odmiennym od gwizdu parowozów kolejowych. Inne statki i łodzie oraz tratwy dają sygnały słuchowe trąbką sygnałową jednotonową, syreną, biciem w dzwon lub w deskę. Sygnały słuchowe powinny być tak głośne, aby mogły być słyszane z odległości co najmniej 500 m.

(4) Sygnały wzrokowe daje się w porze dziennej zapomocą flag lub kul, w porze zaś nocnej zapomocą świateł.

(5) Flagi, używane do sygnalizacji, powinny posiadać kształt kwadratu o powierzchni co najmniej 1 m².

(6) Kule, używane do sygnalizacji, powinny posiadać co najmniej półmetrową średnicę.

(7) Światła, używane do sygnalizacji, powinny palić się jasno i powinny być widoczne, stosownie do swego przeznaczenia i umieszczenia, bądź na wszystkie strony bądź tylko od odpowiedniej strony statku lub łodzi. Szkła latarni sygnałowych powinny być stale utrzymywane w należytej czystości. Do sygnalizacji można używać lampek elektrycznych o sile 5 świec normalnych. Lampki acetylenowe nie mogą być używane do sygnalizacji.

(8) Za jasne białe światło uważa się takie światło, które, paląc się w latarni o bezbarwnem przezrystem szkłem, jest widoczne przy pogodzie i czystem powietrzu co najmniej z odległości 1 km. Za matowe białe światło uważa się takie światło, które, paląc się w latarni o mleczno-białem szkłem, jest widoczne przy pogodzie i czystem powietrzu co najmniej z odległości ½ km. Światła kolorowe powinny być również widoczne przy pogodzie i czystem powietrzu co najmniej z odległości ½ km.

(9) Używanie sygnałów słuchowych i wzrokowych normują przepisy rozporządzenia niniejszego o ładunku i ładowaniu, ruchu i postoju statków, łodzi i tratw, tudzież o przewozach między przeciwnymi brzegami.

Ładunek i ładowanie statków, łodzi i tratw.

§ 64. (1) Statki, łodzie i tratwy mogą być obciążone tylko w taki sposób, aby nie zanurzały się głębiej niż na to pozwala stan wody na danym odcinku drogi wodnej.

(2) Wysokość ładunku ponad pokładem lub ponad krawędziami burt powinna być tak obliczona, aby był zapewniony swobodny przejazd pod istniejącymi na danej drodze wodnej mostami lub innymi budowlami wodnymi.

(3) Ładunek nie powinien wystawać poza burty z wyjątkiem słomy, siano, faszyny i innych tym podobnych materiałów, które mogą wystawać poza burty, nie więcej jednak niż na 1 m z każdej strony statku lub łodzi. Nie powinny wystawać poza burty wiosła, szreki, drągi, deski i inne przedmioty osprzętu.

(4) Jeżeli dla danej przestrzeni drogi wodnej zostały ustalone największe dopuszczalne wymiary statków i łodzi, wówczas nie wolno przy ładowaniu przekraczać dopuszczalnych wymiarów. Nie wolno przez przyjęcie nadmiernego ładunku zanurzać statku lub łodzi ponad ich największe dopuszczalne zanurzenie.

(5) Przedmioty, stanowiące ładunek statków i łodzi, zwłaszcza pokładowy, powinny być rozmieszczane i ustawiane w taki sposób, aby nie mogły wypaść poza burtę i aby pozostawał wolny dostęp do pomostu sterniczego.

(6) Postanowienia paragrafu niniejszego stosuje się odpowiednio do ładunków na tratwach z tem dalszem ograniczeniem, że na tratwy mogą być ładowane tylko materiały i wyroby drzewne lub inne ładunki nie tonące.

§ 65. (1) Przedmioty, mogące łatwo zapalić się od iskier (siano, słoma, trzcina, torf, skrawki papieru, masa drzewna, trociny, materiały przedziałne pochodzenia roślinnego i ich odpadki, materiały z domieszką odpadków nafty lub żywicy i inne), powinny być ładowane w szczelnych pomieszczeniach podpokładowych, w razie zaś przewozu na pokładach lub na otwartych statkach i łodziach oraz na tratwach powinny być ściśle przykryte oponami.

(2) Celuloid we wszelkiej postaci, wyroby i odpadki celuloidowe oraz celuloidyna powinny być pakowane w szczelne skrzynie drewniane lub w paczki,

opakowane dostatecznie mocnym papierem i ściśnięte listwami drewnianymi.

§ 66. Materiały łatwopalne, jako to: ropa naftowa i jej przetwory, spirytus, alkohol metylowy, etery wszelkiego rodzaju, tłuszcze ciekłe, pokosty, lakier olejny lub spirytusowy, powinny być przewożone w naczyniach z materiału niepalnego i na osobnych statkach lub łodziach. Przewóz wspomnianych materiałów łącznie z innymi towarami na jednym statku lub łodzi albo na statkach i łodziach, idących z pasażerami, może odbywać się tylko za każdorazową zgodą organu nadzorczego, właściwego według miejsca załadowania statku wymienionymi materiałami. Załadowanie i wyładowanie wspomnianych materiałów w ilościach ponad 20 tonn może odbywać się tylko w miejscach, wyznaczonych przez organa nadzorcze.

§ 67. Materiały samozapalne we wszelkiej postaci, jako to: fosfor zwyczajny i czerwony, samozapalne związki fosforu z metalami, wapno niegaszone, nici nitrocelulozowe, służące do wyrobu jedwabiu sztucznego, metale piroforyczne, świeżo wypalone sadze, węgiel drzewny mielony, ziarnisty lub w kałkach, nasycone tłuszczem, oliwą, olejem lub pokostem materiały, jak: wełna naturalna i sztuczna, bawełna, jedwab, len, konopie, juta, nie mogą być przewożone na statkach i łodziach, idących z pasażerami, przy przewozie zaś na innych statkach lub łodziach powinny być odpowiednio opakowane i tak ułożone, aby pozostawał swobodny dostęp do nich celem obserwowania ewentualnego podnoszenia się ich temperatury.

§ 68. (1) Materiały wybuchowe, jako to:

- a) środki rozsadzające i strzelnicze,
- b) amunicja,
- c) materiały zapalające i ognie sztuczne,
- d) gazy zgęszczone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem,
- e) materiały, wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie, mogą być przewożone tylko na osobnych statkach lub łodziach albo w osobnych szczególnie zamkniętych pomieszczeniach statków lub łodzi.

(2) Na statkach i łodziach, idących z pasażerami, nie wolno przewozić materiałów wybuchowych.

(3) O zamierzonym przewozie materiałów wybuchowych należy co najmniej na 24 godziny naprzód zawiadomić organ nadzorczy, właściwy według miejsca załadowania statku lub łodzi materiałami wybuchowymi.

(4) Warunki i sposób przewożenia oraz środki ostrożności przy przewożeniu materiałów wybuchowych określają osobne przepisy.

§ 69. Statki i łodzie, załadowane materiałami łatwopalnymi (§ 66), samozapalnymi (§ 67) lub wybuchowymi (§ 68), oznacza się podczas ruchu i postoju w porze dziennej flagą niebieską, rozwiniętą, widoczną na wszystkie strony, umieszczoną na wysokości co najmniej 3 m ponad poziomem wody,

w porze nocnej zaś światłem niebieskiem, umieszczonym w taki sam sposób (sygnał Nr. 39).

§ 70. (1) Materiały, wydzielające przy zawilgoceniu gazy wybuchowe lub trujące, do których należą stopy metali z krzemem i manganem, jak żelazokrzem, glinokrzem, żelazomangan oraz węgliki metali, jak węgiel wapnia (karbid), powinny być przewożone na statkach i łodziach w miejscach przewiewnych i zabezpieczonych od zawilgocenia, a na statkach i łodziach pasażerskich — w miejscach niedostępnych dla pasażerów. Stopy metali z krzemem i manganem powinny być przewożone w beczkach drewnianych lub naczyniach metalowych, suchych, szczelnie zamkniętych z napisem, w którym powinny być zamieszczone nazwa materiału i wyrazy „chronić przed wilgocią, nie wstrząsać”, węgliki metali zaś w naczyniach metalowych suchych, hermetycznie zamkniętych, z napisem, w którym powinny być zamieszczone nazwa materiału i wyrazy „chronić przed wilgocią”.

(2) Materiały trujące, niewymienione w ust. (1), powinny być przewożone w szczelnym opakowaniu i w miejscach niedostępnych dla pasażerów.

(3) Materiały, budzące odrazę i wydzielające przykrą woń, jak nawóz, śmiecie, świeże skóry niesolone, kości, racice, muł kanalizacyjny, powinny być przewożone w szczególnym opakowaniu lub co najmniej osłonięte ze wszystkich stron w sposób zapobiegający zanieczyszczaniu drogi wodnej. Wspomnianych materiałów nie wolno przewozić na statkach idących z pasażerami.

§ 71. Przewóz zwłok może się odbywać statkami i łodziami pod warunkami, przewidzianymi w osobnych przepisach.

§ 72. (1) Drzewo, przeznaczone do spławu, może być składane na brzegu bądź stale (bindugi) bądź czasowo w miejscach na to przeznaczonych przez organa nadzorcze, z zastrzeżeniem praw właścicieli gruntów nadbrzeżnych lub innych osób.

(2) Spuszczanie drzewa na wodę i wyciąganie na brzeg drzewa z rozwiązanych tratw może odbywać się tylko na odcinkach brzegu, wyznaczonych w tym celu przez organa nadzorcze.

(3) Właściciele drzewa spuszczanego na wodę lub wyciąganego na brzeg, obowiązani są należycie zabezpieczyć brzegi przed uszkodzeniem.

(4) Jeżeli wiązanie drzewa w tratwy odbywa się na wodzie, wówczas może być spuszczone na wodę tylko taka ilość drzewa, jaką w ciągu dnia można związać. Postanowienia tego nie stosuje się, jeżeli do miejsca wiązania tratwy drzewo spławia się luzem. Związane na wodzie tafle i pasy powinny być niezwłocznie po związaniu odprowadzone na szersze miejsca drogi wodnej.

Ruch i postój statków, łodzi i tratw, tudzież korzystanie z brzegu i urządzeń pomocniczych dla żeglugi i spławu.

§ 73. (1) Przybijanie i przymocowywanie do brzegu statków, łodzi i tratw dla czasowego posto-

ju, jak również korzystanie z brzegu w celu umieszczenia na nim ładunku, załadowania lub wyładowania statku i łodzi, związania lub rozwiązania tratwy, jest dozwolone z zastrzeżeniem przestrzegania przepisów prawa wodnego i wydanych na jego podstawie rozporządzeń i zarządzeń, oraz przepisów rozporządzenia niniejszego i zarządzeń organów nadzorczych, wydanych na podstawie tych przepisów.

(2) Przybijanie i przymocowywanie do brzegu statków, łodzi i tratw jest dozwolone, z wyjątkiem miejsc do tego celu zabronionych, jeśli nie powoduje przeszkody dla żeglugi, spławu i holowania lub uszkodzenia brzegów, budowli i urządzeń wodnych.

(3) Statki i łodzie powinny przybijać możliwie blisko do brzegu i stawać w rzędzie w ten sposób, aby dzioby statków lub łodzi nie znajdowały się obok rufy statków lub łodzi, stojących przed nimi.

(4) Nie wolno statkom, łodziom i tratwom przybijać do brzegu bez zgody właściwych organów nadzorczych:

- a) w przejściach pod mostami i w obrębie 100 m powyżej i poniżej tych przejść;
- b) w takiej bliskości promów przewozowych, przy której ruch promu byłby utrudniony;
- c) przed ujściami dopływów i wewnątrz ostrych zakoli drogi wodnej; ograniczenie to nie dotyczy łodzi rybackich, zatrudnionych połowem, ani ujść rzek, przeznaczonych na miejsce ładowania;
- d) przy ładowniach publicznych, jeśli celem postoju nie jest załadowanie lub wyładowanie towarów;
- e) w miejscach, oznaczonych napisem, wzbraniającym przybijanie do brzegu.

§ 74. (1) Statki i łodzie powinny podczas postoju stać mocno na kotwicach, tratwy na szрекach i być należycie umocowane linami (przycumowane).

(2) Kotwice powinny być rzucane do wody bez szkody dla innych statków i łodzi. Zarzucanie kotwic na brzeg, stoki brzegów (skarpy), ścieżki holownicze, tamy poprzeczne, jak również wbijanie we wspomnianych miejscach pali celem umocowania statków, łodzi lub tratw, jest dozwolone tylko w nagłych wypadkach. Skoro tylko niebezpieczeństwo minie, należy statek, łódź lub tratwę umocować w normalny sposób.

(3) Nie wolno przymocowywać (cumować) statków, łodzi i tratw do mostów, jeżeli niema na nich specjalnych do tego celu urządzeń, ani do innych budowli wodnych i przedmiotów, nieprzeznaczonych do powyższego celu.

§ 75. (1) Statki, łodzie i tratwy mogą zatrzymywać się na dłuższy postój tylko w miejscach, wyznaczonych na ten cel przez organa nadzorcze.

(2) Statki, łodzie i tratwy, które w danym miejscu nie są załadowywane ani wyładowywane ani też nie czekają na przesłuzowanie, nie mogą bez zgody właściwych organów nadzorczych stać w miejscach, nieprzeznaczonych na dłuższy postój przy brzegu lub na szlaku żeglownym, dłużej niż trzy dni, a na kanałach żeglownych dłużej niż 24 godziny. Statki, łodzie i tratwy nie powinny obierać na dłuższy postój takiego miejsca, w którym przeszkadzałyby ruchowi

innych statków, łodzi i tratw lub zagrażałyby dojściu do przystani, portów, ładowni i zimowisk. Nie dotyczy to statków i łodzi, zatrudnionych przy robotach regulacyjnych, konserwacyjnych, pogłębiarskich i pomiarowych, jednakże i takie statki i łodzie, w miarę możliwości, nie powinny tamować żeglugi i spławu.

(3) Statki, łodzie i tratwy nie powinny podczas postoju przy ścieżkach holowniczych zagrażać drogi pociągom holowanym na linie. Załoga wspomnianych statków, łodzi i tratw obowiązana jest bezwzględnie podnosić w górę liny holownicze przechodzących pociągów, jak również składać na czas przejścia holowanych statków, łodzi i tratw swoje maszty, żorawiki i belki ładunkowe.

(4) Podczas postoju w portach lub przy ładowniach nie wolno wywieszać nazewnątrz statku i łodzi kotwic, a stery powinny być umocowane w taki sposób, aby się nie ruszały.

§ 76. (1) Zatrzymywanie się statków, łodzi i pociągów holowniczych na szlaku żeglownym dozwolone jest tylko w nagłych przypadkach i w takim miejscu, aby największe statki, używane na danej przestrzeni drogi wodnej, mogły bez przeszkód przechodzić obok zatrzymujących się statków, łodzi i pociągów holowniczych. Tratwy na czas postoju powinny usuwać się ze szlaku żeglownego.

(2) Przyjmowanie ładunku i odciażanie statku lub łodzi (lichtowanie) na szlaku żeglownym powinno odbywać się w takich miejscach, w których nie powoduje przeszkody dla żeglugi. Jeżeli zajdzie potrzeba odciażenia (zlichtowania) statków lub łodzi w celu przepuszczenia ich przez mieliznę (przemiał), wówczas lichtowanie powinno odbywać się w odpowiedniej odległości od mielizny w takim miejscu, aby lichtowany statek lub łódź i lichtun nie utrudniały przejścia innym statkom i łodziom. Jeżeli zajdzie potrzeba zlichtowania stojącego na mieliznie statku lub łodzi, wolno przeładować z takiego statku lub łodzi na lichtun tylko tyle ładunku, ile okaże się konieczne dla zejścia lichtowanego statku lub łodzi z mielizny, w celu zaś ewentualnego dalszego lichtowania należy statek lub łódź odprowadzić w takie miejsce, w którym nie będą stanowiły przeszkody dla żeglugi.

(3) Podczas postoju na szlaku żeglownym miejsce, w którym leży kotwica, powinno być oznaczone znakiem orientacyjnym Nr. 6.

§ 77. Statki i łodzie, załadowane materiałami łatwozapalającymi się, samozapalnymi lub wybuchowymi, nie mogą pozostawać na postoju przez noc w obrębie 200 m od mostów drewnianych lub obitych drzewem mostów żelaznych.

§ 78. Statki, łodzie i tratwy, które zatrzymują się na postoju w niewłaściwym miejscu, obowiązane są na żądanie organów nadzorczych niezwłocznie opuścić to miejsce.

§ 79. (1) Statki, łodzie i tratwy mogą zatrzymywać się w celu przezimowania lub długotrwałego postoju w portach i zimowiskach lub w miejscach, wyznaczonych przez organa nadzorcze, z zastrzeżen-

nieniem przestrzegania przepisów prawa wodnego i wydanych na jego podstawie rozporządzeń i zarządzeń, oraz przepisów rozporządzenia niniejszego i zarządzeń organów nadzorczych, wydanych na podstawie tych przepisów.

(2) Wjazd do portu lub zimowiska jest dozwolony za zgodą właściwego organu nadzorczego albo zarządu danego portu lub zimowiska; w nagłych przypadkach dozwolony jest wjazd bez takiej zgody, z wyjątkiem statków, łodzi lub tratw, załadowanych materiałami łatwozapalającymi się, samozapalnymi lub wybuchowymi. W nagłych przypadkach kierownik statku, łodzi lub tratwy powinien niezwłocznie zgłosić wjazd do portu lub zimowiska.

(3) Opuszczenie portu lub zimowiska przez statek, łódź lub tratwę nie może nastąpić bez wiedzy właściwego organu nadzorczego albo zarządu portu lub zimowiska.

§ 80. Statki, łodzie i tratwy z ładunkiem materiałów łatwozapalających się, samozapalnych lub wybuchowych mogą być dopuszczone do postoju w portach lub zimowiskach w każdym przypadku tylko za zgodą właściwego organu nadzorczego albo zarządu portu lub zimowiska.

§ 81. Statki, łodzie i tratwy powinny być podczas postoju w porcie lub zimowisku należycie umocowane (przycumowane) w miejscach, wyznaczonych na ten cel. Nie wolno na statku, łodzi lub tratwie rozgrzewać na otwartym ogniu smoły, paku, oleju i innych łatwozapalających się materiałów, jak również wrzucać ze statku do wody przedmiotów i wszelkiego rodzaju odpadków cięższych od wody; nie wolno zanieczyszczać ani uszkadzać portu lub zimowiska, ich urządzeń i brzegów.

§ 82. Kierownicy statków, łodzi i tratw lub ich zastępcy obowiązani są podczas postoju w porcie lub zimowisku dbać o bezpieczeństwo swoich statków, łodzi i tratw. Poza to do obowiązków kierowników statków i łodzi należy staranie się o to, aby w porze zimowej codziennie naokoło statków i łodzi był obrabiany lód i w porę odpompowywana ze statków i łodzi woda. Na statku i łodzi powinna być pozostawiona odpowiednia liczba załogi, która by na żądanie organów nadzorczych albo zarządu portu lub zimowiska pełniła w razie potrzeby nocną służbę wartowniczą.

§ 83. Korzystanie w portach i zimowiskach z brzegu w celu umieszczenia na nim ładunku, załadunku lub wyładunku statku i łodzi, związania lub rozwiązania tratwy może nastąpić poza nagłymi przypadkami tylko za zgodą właściwego organu nadzorczego albo zarządu portu lub zimowiska.

§ 84. Kierownicy statków, łodzi i tratw, tudzież członkowie załogi, obowiązani są podczas postoju w porcie lub zimowisku stosować się do zarządzeń organów nadzorczych i do żądań zarządu danego portu lub zimowiska.

§ 85. (1) Statki i łodzie, stojące na szlaku żeglownym lub obok niego wskutek uszkodzenia, nie-

zdolności do ruchu, konieczności wyładunku lub przyjęcia ładunku (lichtowania), jak również w celu przeprowadzenia robót regulacyjnych, konserwacyjnych i pogłębiarskich pomiarowych i innych, powinny być oznaczane sygnałem Nr. 25.

(2) Statki i łodzie, stojące podczas okresu nawigacyjnego poza szlakiem żeglownym, powinny być oznaczane sygnałem Nr. 26. Jeżeli na drodze wodnej stoi kilka statków lub łodzi obok siebie, wówczas sygnałem powyższym należy oznaczać tylko statek lub łódź, stojące najbliżej szlaku żeglownego.

(3) Tratwy, stojące podczas okresu nawigacyjnego na drodze wodnej, powinny być oznaczane sygnałem Nr. 27.

(4) Ustawianie sygnałów nie jest obowiązkowe, jeżeli w pobliżu miejsca, w którym stoi statek, łódź lub tratwa, ruch żeglowny i spławny nie odbywa się i brak sygnałów nie może narazić innych statków, łodzi i tratw na niebezpieczeństwo.

(5) Organa nadzorcze mogą nakazać umieszczenie sygnałów świetlnych, przewidzianych w paragrafie niniejszym również na budowlach i urządzeniach wodnych lub brzegowych, wysuniętych na szlak żeglowny, jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo publiczne.

§ 86. (1) Statki, łodzie i tratwy, załadowane i niezaładowane, powinny podczas jazdy w zasadzie trzymać się szlaku żeglownego i pozostawać w takiej odległości od budowli i urządzeń wodnych i brzegowych, aby ich nie narażać na uszkodzenie.

(2) Statki i łodzie o powierzchni do 20 m² włącznie, oraz statki i łodzie sportowe i rybackie bez względu na ich powierzchnię mogą, o ile ich zanurzenie na to pozwala, korzystać z całej szerokości drogi wodnej, jednakże powinny trzymać się zdalej od większych statków i łodzi tudzież od tratw i pociągów holowniczych i nie przeszkadzać ich ruchowi, a na dany sygnał usunąć się, aby zrobić im miejsce do przejścia.

§ 87. (1) Statki i łodzie, odbijające od przystani lub brzegu, nie powinny zagradzać drogi statkom i łodziom, przybijającym do przystani lub brzegu, ani tamować ruchu przechodzących statków i łodzi.

(2) Statki i łodzie, płynące wpoprzek drogi wodnej, powinny pozostawać w takiej odległości od dzioba statków i łodzi idących wzdłuż drogi wodnej, aby nie powodowały ich zatrzymywania się.

§ 88. (1) Odległość między statkami i łodziami, idącymi jeden za drugim a nie wymijającymi się, powinna wynosić co najmniej dwie długości statku lub łodzi. Przepis ten nie dotyczy statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

(2) Tratwy powinny płynąć jedna za drugą w odległości co najmniej 200 m. Jeżeli z powodu zatrzymania się tratwy druga tratwa zbliży się do pierwszej na odległość mniejszą niż 200 m, wówczas pierwsza tratwa powinna pozostać na miejscu tak długo, aż wymijająca ją tratwa oddali się od niej co najmniej na 200 m. Właściwe organa nadzorcze mo-

gą oznaczać w poszczególnych przypadkach inną odległość pomiędzy splawianymi tratwami.

§ 89. Statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego, płynące samodzielnie w dół rzeki, powinny mieć stale w pogotowiu tylne kotwice. Dwa takie statki lub łodzie mogą płynąć obok siebie, jeżeli są należycie ze sobą związane. Pod tym samym warunkiem mogą płynąć obok siebie trzy takie statki lub łodzie za zgodą właściwego organu nadzorczego. Spływanie obok siebie więcej niż trzech związanych ze sobą statków lub łodzi jest niedozwolone.

§ 90. (1) Szybkość jazdy statków, łodzi i pociągów holowniczych powinna być taka, aby bezpieczeństwo innych statków, łodzi i tratw oraz całość brzegów, budowli i urządzeń wodnych nie były zagrożone.

(2) Jeżeli przy zbliżaniu się statku lub łodzi do innych statków, łodzi lub tratw grozi niebezpieczeństwo zderzenia się lub zalania wodą, wówczas zbliżający się statek lub łódź powinien zmniejszyć swą szybkość a w razie potrzeby zatrzymać maszynę lub nadać jej ruch wsteczny.

(3) Statki i łodzie, idące z pasażerami, nie mogą równocześnie holować; statki i łodzie holujące nie mogą przyjmować pasażerów.

(4) Wojewódzkie władze administracji ogólnej mają prawo wydawania zarządzeń, ograniczających szybkość ruchu statków i łodzi na podległych im drogach wodnych lub ich odcinkach.

§ 91. Podczas jazdy na wszelkich drogach wodnych nie wolno wlec kotwic po dnie.

§ 92. Nie wolno na statkach i łodziach bądź zatrzymujących się przy przystaniach, bądź znajdujących się w pociągach holowniczych, bądź załadowanych materiałami łatwopalnymi rozpalać ognia w miejscach nieprzeznaczonych do zapalania ognisk i niezabezpieczonych.

§ 93. (1) Statki, łodzie i tratwy, przechodzące koło statków i łodzi, stojących na szlaku żeglownym lub obok niego i oznaczonych sygnałem Nr. 25, powinny zachować jak najdalej idącą ostrożność i przechodzić po stronie, wskazanej przez sygnał. Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym powinny wtedy unikać wywoływania fal, trzymać się w odpowiedniej odległości i płynąć ze zmniejszoną szybkością, pozwalającą jednak na sterowanie. W razie niemożności przejścia obok statku lub łodzi bez uszkodzenia ich i bez szkody dla robót przez nie dokonywanych kierownik statku, łodzi lub tratwy powinien w odpowiedniej chwili zatrzymać statek, łódź lub tratwę do czasu aż przejazd będzie bezpieczny.

(2) W miejscach, oznaczonych znakiem Nr. 16, nie wolno zarzucać kotwic na odcinku od 50 m powyżej do 50 m poniżej znaku. Na takim samym odcinku posługiwanie się szрекami i bosakami jest dozwolone w razie konieczności, jednakże powinna być zachowana jak największa ostrożność, aby odpowiednie urządzenia nie były uszkodzone.

§ 94. (1) Kierownik statku, łodzi lub tratwy powinien upewnić się przed wjazdem statku, łodzi lub tratwy pod most, czy statek, łódź lub tratwa może przejść swobodnie pod mostem. Przejazd pod mostem powinien odbywać się z odpowiednią ostrożnością; statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym powinny w tym celu zmniejszyć szybkość, przed mostem co najmniej na 100 m.

(2) Nie wolno przymocowywać (cumować) statków, łodzi ani tratw do konstrukcji mostowych, odpychać się wiosłami lub drągami okutymi żelazem od murowanych i drewnianych części mostu, ani uszkadzać go. Nie wolno podczas przechodzenia pod mostem czyścić rusztów i dorzucać paliwa; kierownik parowca powinien wczas zawiadomić maszynistę o zbliżaniu się do mostu.

(3) Wolno holować w czasie przechodzenia pod mostem tylko taką ilość przyczepek, jaką holowniki mogą przeprowadzić bez uderzeń o filary mostu. W razie potrzeby pociągi holownicze powinny być rozdzielone a przyczepki przeprowadzone częściowo lub pojedynczo.

(4) Przy silnym prądzie i wąskich otworach mostu idące z wodą statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego, z wyjątkiem statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię, powinny napuszczać się rufą naprzód.

(5) Zatrzymywanie się przed mostem w celu opuszczenia lub ustawienia masztu, rozdzielania lub zestawiania pociągu holowniczego jest dozwolone w takiej odległości od mostu, aby nie było tamowane swobodne przejście pod mostem innych statków, łodzi i tratw.

§ 95. Nie wolno wymijać ani wyprzedzać innych statków, łodzi i tratw podczas przechodzenia pod mostem o jednym otworze przejazdowym. Statki, łodzie i tratwy, nadchodzące później do przejścia pod mostem o jednym otworze, powinny w stosownej odległości od mostu czekać na swoją kolejność. Przy jednoczesnym zbliżaniu się do takiego mostu pierwszeństwo przejazdu przysługuje statkom, łodziom i tratwom idącym z wodą. Pociągom holowniczym przysługuje pierwszeństwo przed statkami, łodziami i tratwami idącymi pojedynczo i bez względu na to, czy idą z wodą lub pod wodę.

§ 96. (1) Statki, łodzie i tratwy, z wyjątkiem statków i łodzi wymienionych w ust. 2, mogą przechodzić pod mostami o dwóch lub więcej otworach przejazdowych tylko temi otworami, które są przeznaczone przez organa nadzorcze w porozumieniu z organami administracji mostów do przechodzenia statków, łodzi i tratw i oznaczone sygnałem Nr. 9. Jeżeli w takim moście są otwory, przeznaczone wyłącznie do przejścia tratw i oznaczone sygnałem Nr. 10, wówczas tratwy mogą przechodzić tylko temi otworami.

(2) Statki i łodzie o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statki i łodzie sportowe i rybackie bez względu na ich powierzchnię mogą przechodzić pod mostami dowolnie każdym otworem, jeżeli przechodzenie pod nim jest niezabronione przez organa nadzorcze. Takie statki i łodzie powinny jednak

unikac otworów, przeznaczonych do ruchu statków, łodzi i tratw, idących w przeciwnym kierunku.

§ 97. (1) Statki, łodzie i tratwy mogą wjeżdżać w otwór mostu o przesłach ruchomych dopiero wtedy, gdy przesło ruchome zostanie podniesione albo otworzone.

(2) Otwieranie i zamykanie mostów o przesłach ruchomych i mostów pontonowych należy do organów administracji mostów; czynności te powinny być wykonywane w sposób zapewniający żegludze swobodne używanie drogi wodnej. Organa administracji mostów powinny czuwać nad sprawnością działania mechanizmów przesł ruchomych, jak również dbać o to, aby otwieranie przesł nie powodowało dłuższego zatrzymania ruchu na drodze wodnej, zwłaszcza gdy chodzi o przepuszczanie statków, uprawiających stałe rejsy.

§ 98. (1) Otwory mostów, przeznaczone do przechodzenia statków i łodzi (żeglowne) nie powinny posiadać ani nad wodą ani pod wodą żadnej części stałej konstrukcji (nie wyłączając nitów, śrub, gwoździ i innych wystających części) lub części czasowo umieszczonych, któreby zmniejszały światło tych otworów. Boki stałych otworów żeglownych w ustrojach drewnianych powinny być przez administrację mostu oszalowane drzewem do wysokości, wskazanej przez organa nadzorcze. Organa nadzorcze mogą żądać oszalowania mostu istniejącego tylko w razie koniecznej potrzeby i tylko nad drogą wodną o stałym ruchu żeglownym.

(2) Części konstrukcyjne mostu, położone nad przejściami dla statków, łodzi i tratw, powinny być umocowane w sposób wyłączający możliwość spadnięcia na statek, łódź lub tratwę podczas przejazdu pod mostem. Pod konstrukcją przesł, przeznaczonych do żeglugi i spławu, nie powinny znajdować się żadne luźne przedmioty; kładki pod konstrukcją, przeznaczone do obsługi mostu, powinny być przymocowane do konstrukcji w sposób wyłączający możliwość oderwania się, osoby zaś, korzystające z tych kładek, powinny zawczasu usunąć się z nich na czas przejścia statków.

(3) Wszelkie roboty, związane z naprawą konstrukcji mostu, filarów i malowaniem w przejściach, przeznaczonych do żeglugi i spławu, mogą być rozpoczęte tylko po uprzednim porozumieniu się z organami nadzorczymi, które — zależnie od rodzaju robót — wydadzą stosowne zarządzenia, zabezpieczające żeglugę i spław.

(4) Wojewódzkie władze administracji ogólnej mają prawo określania warunków przechodzenia statków, łodzi i tratw pod mostami na podległych im drogach wodnych lub ich odcinkach po porozumieniu się z właściwymi organami administracji drogowej i mostowej.

§ 99. (1) W miejscach uciążliwych dla żeglugi (wąskich, płytkich lub na ostrych zakolach) statki i łodzie, idące pod wodę, powinny pozostawiać głębszą część szlaku żeglownego wolną dla statków, łodzi i tratw, idących z wodą, a nadto zmniejszać swoją szybkość i w razie potrzeby zatrzymać się celem

przepuszczenia statków, łodzi i tratw idących z wodą.

(2) W braku pewności, czy w miejscach, określonych w ustępie poprzedzającym, znajdują się statki, łodzie lub tratwy, kierownicy statków, łodzi i tratw, zbliżających się do takich miejsc, obowiązani są dać sygnał Nr. 21, aby się przekonać, czy przejście jest wolne. W razie nieotrzymania odpowiedzi mogą, powtarzając w krótkich odstępach czasu sygnał Nr. 21 i zachowując odpowiednią ostrożność, wjechać na odcinek drogi wodnej uciążliwy dla żeglugi.

(3) Jeżeli na uciążliwym odcinku drogi wodnej znajduje się już statek, łódź lub tratwa i wyminiecie się nie jest możliwe, wówczas nadchodzące statki, łodzie i tratwy powinny zatrzymać się do czasu, aż przejście będzie wolne. Jeżeli idące z przeciwnych stron dwa statki, dwie łodzie lub tratwy, równocześnie zbliżają się do odcinka drogi wodnej, na którym wyminiecie się nie jest możliwe, pierwszeństwo przejazdu mają statki, łodzie i tratwy, idące z wodą. W tym przypadku statki, łodzie i tratwy, idące pod wodę, powinny się zatrzymać celem umożliwienia przejazdu statkom, łodziom i tratwom, idącym z wodą. Jeżeli idące z przeciwnych stron dwa statki, dwie łodzie lub tratwy spotkają się na odcinku, na którym wyminiecie się nie jest możliwe, wówczas statki, łodzie i tratwy, idące pod wodę, obowiązane są cofnąć się do miejsca, w którym może nastąpić wyminiecie się.

(4) Postanowień paragrafu niniejszego nie stosuje się do statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani do statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

§ 100. (1) Podczas przechodzenia przez miejsca, w których urządzone są przewozy na uwięzi z brzegu na brzeg (promy), kierownicy statków, łodzi i tratw powinni przestrzegać jak największej ostrożności celem zapobieżenia wypadkom, w szczególności zaś powinna być wówczas odpowiednio zmniejszona szybkość ruchu statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym.

(2) Przy zbliżaniu się do miejsc, wymienionych w ustępie poprzedzającym, powinni kierownicy statków i łodzi, idących z wodą, dać sygnał Nr. 21 na 600 m przed miejscem przewozu a kierownicy statków i łodzi, idących pod wodę, taki sam sygnał na 300 m przed tem miejscem. Promy, które przed sygnałem jeszcze nie ruszyły, powinny czekać, aż statek lub łódź przejdzie. Jeżeli prom w czasie sygnału jest już w ruchu, kierownik promu powinien możliwie szybko przeprowadzić prom przez szlak żeglowny, statki zaś i łodzie powinny czekać, aż lina lub łańcuch zostaną opuszczone na dno albo, jeżeli prom jest urządzony z górną liną, aż będzie możliwe przejście pod liną lub łańcuchem. Statki i łodzie powinny w każdym razie starać się prom ominąć. Jeżeli pociągi holownicze idą pod wodę bezpośrednio jeden za drugim, wówczas przy przejściu przez miejsce przewozu co drugi pociąg powinien celem przepuszczenia promu zatrzymać się na sygnał dany z przystani promu zapomocą wywijania z góry na dół w dzień czerwoną flagą, w nocy zaś czerwonym światłem. Postanowień ustępu niniejszego nie stosuje się do statków i łodzi o powierzchni do 20 m²

włącznie, ani do statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

(3) Kierownicy tratw powinni uprzednio porozumieć się z kierownikami przewozów na uwieży co do sposobu przepuszczenia tratw i zastosować się do żądań kierownika danego przewozu, a w razie potrzeby zatrzymać tratwę powyżej przewozu.

§ 101. (1) Kierownicy statków, łodzi i tratw powinni przy zbliżaniu się statków, łodzi i tratw do słuz zachować należytą ostrożność oraz szybkość najwyższą 4 km na godzinę, a kierownicy żaglowców ponadto w odległości co najmniej 200 m przed słuzą opuścić lub zwinąć żagle.

(2) Nie wolno statkom, łodziom i tratwom bez zgody organów nadzorczych zbliżać się do słuz na bliższą odległość niż na 50 m ani ustawiać się w sposób, utrudniający wyjazd innych statków, łodzi i tratw ze słuz.

(3) Organa nadzorcze decydują o tem, kiedy statek, łódź lub tratwa, może wjechać w słuzę. Statki, łodzie lub tratwy powinny wjeżdżać w słuzę niezwłocznie po otrzymaniu sygnału od organów nadzorczych, w przeciwnym razie tracą swoją kolejność.

(4) Przed wjazdem w słuzę powinny być usunięte wszelkie przedmioty, wystające poza burtą statku lub łodzi, bądź poza tratwę, mianowicie kotwice, wiosła, szreki, pomosty do schodzenia.

(5) Nie powinny być wpuszczane do słuz statki, łodzie i tratwy o nieodpowiednich wymiarach lub zbyt wielkiem zanurzeniu, statki i łodzie drewniane z wystającymi ponad zewnętrzną powierzchnią burt częściami żelaznymi, jak również statki i łodzie żelazne, nie posiadające drewnianych burtochronów. Organa nadzorcze mogą zezwolić na wjazd w słuzę statkom i łodziom z burtochronami żelaznymi lub drewnianymi obitymi żelazem, o ile takie statki i łodzie zostaną zaopatrzone zewnątrz obu burt w podłużne liny o dostatecznej mocy lub w odbijaki z drzewa, korka lub lin, wywieszone co 8 m.

§ 102. (1) Ustawianie się statków, łodzi i tratw, oczekujących na prześluzowanie, regulują z zachowaniem przepisów rozporządzenia niniejszego organa nadzorcze.

(2) Statki, łodzie i tratwy powinny być słuzowane w następującej kolejności:

- a) statki i łodzie, spieszące z ratunkiem i pomocą;
- b) statki i łodzie, wiozące Prezydenta Rzeczypospolitej lub członków Rządu Polskiego;
- c) służbowo idące statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym, należące do państwowego zarządu wodnego;
- d) służbowo idące statki i łodzie państwowe z własnym napędem mechanicznym;
- e) statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym i ich przyczepki, uprawiające stałe rejsy, według ustalonych rozkładów jazdy;
- f) statki i łodzie, których główny ładunek stanowią materiały wybuchowe lub artykuły, ulegające szybkiemu zepsuciu;
- g) inne statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym;

h) statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego, stanowiące część składową pociągów holowniczych, o ile były holowane przez statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym co najmniej na przestrzeni 30 km przed słuzą;

i) inne statki bez własnego napędu mechanicznego;

j) tratwy.

(3) Śluzowanie statków i łodzi w obrębie poszczególnych grup, wymienionych w ust. (2), odbywa się w tej kolejności, w której statki i łodzie przybyły do słuz. Organa nadzorcze mogą wyjątkowo zmienić kolejność śluzowania, jeżeli tego wymaga ciągłość lub bezpieczeństwo ruchu na drodze wodnej.

(4) Statki i łodzie o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statki i łodzie sportowe i rybackie bez względu na ich powierzchnię mogą być śluzowane przy sposobności śluzowania innych statków, łodzi lub tratw, o ile to nie jest połączone ze szkodą dla ogólnego ruchu. Przenoszenie wymienionych wyżej statków i łodzi przez teren słuzy może się odbywać tylko za zgodą organów nadzorczych.

(5) Statki i łodzie, załadowane materiałami wybuchowymi, nie mogą być śluzowane łącznie z innymi statkami, łodziami lub tratwami.

(6) Przejazd statków, łodzi i tratw przez słuzę, jak również przenoszenie statków i łodzi przez teren słuzy, powinny odbywać się pod kierunkiem organów nadzorczych. Załoga statków, łodzi i tratw powinna stosować się do zarządzeń wspomnianych organów i wykonywać roboty, związane ze śluzowaniem statków, łodzi i tratw.

(7) Przy przechodzeniu przez słuzę należy unikać silniejszych uderzeń o wrota lub ściany słuz. Statki, łodzie i tratwy powinny być podczas śluzowania należycie umocowane.

(8) Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym powinny wjeżdżać w słuzę i wyjeżdżać z niej zupełnie wolno; podczas pobytu w słuzie maszyny powinny być zatrzymane.

§ 103. (1) Holowanie statków, łodzi i tratw z brzegu dozwolone jest tylko przy użyciu przeznaczonej na ten cel drogi lub ścieżki holowniczej z zastrzeżeniem przestrzegania przepisów prawa wodnego i wydanych na jego podstawie rozporządzeń i zarządzeń, oraz przepisów rozporządzenia niniejszego i zarządzeń organów nadzorczych, wydanych na podstawie tych przepisów.

(2) Nie wolno uszkadzać dróg i ścieżek holowniczych, budowli regulacyjnych i plantacji wiklinowych. Odległość pomiędzy holowanymi statkami, łodziami i tratwami a lądem bądź budowlami wodnymi, powinna podczas holowania wynosić co najmniej 3 m.

(3) Jeżeli droga lub ścieżka holownicza jest na obu brzegach, wówczas do holowania może być użyta droga lub ścieżka holownicza na którymkolwiek brzegu, jednakże nie wolno ciągnąć pociągu holowniczego linami równocześnie z obu brzegów. Jeżeli droga lub ścieżka holownicza jest tylko na jednym brzegu, wówczas na rzekach pociąg holowniczy, idą-

cy z wodą, powinien opuścić linę i ustąpić z drogi pociągowi, idącemu pod wodę, na kanałach zaś powinien ustąpić pociąg, mający drogę lub ścieżkę holowniczą po lewej stronie.

(4) Statki bez ładunku powinny ustępować z drogi pociągom holowniczym.

§ 104. (1) Holowanie zapomocą zwierząt pociągowych może odbywać się na drogach wodnych, wzdłuż których istnieją odpowiednie do tego rodzaju ruchu drogi holownicze.

(2) Wojewódzkie władze administracji ogólnej mają prawo wydawania przepisów szczegółowych, określających warunki holowania statków, łodzi i tratw zapomocą zwierząt pociągowych na podległych im drogach wodnych lub ich odcinkach.

§ 105. (1) Kto rozpoczyna trudnić się zarobkowo holowaniem zapomocą zwierząt pociągowych, obowiązany jest zawiadomić o tem równocześnie właściwy organ nadzorczy, który potwierdzi bezwzględnie odbiór zgłoszenia.

(2) W zawiadomieniu (zgłoszeniu) należy podać:

- 1) imię, nazwisko i miejsce zamieszkania rozpoczynającego wykonywanie holowania;
- 2) odcinek drogi lub ścieżki holowniczej, na którym zamierza holować;
- 3) ilość utrzymywanych zwierząt pociągowych i sposób ich rozmieszczenia na odpowiednim odcinku drogi lub ścieżki holowniczej.

(3) Osoba, trudniąca się zarobkowo holowaniem zapomocą zwierząt pociągowych, obowiązana jest stosować się do przepisów ustawy wodnej oraz rozporządzeń i zarządzeń, wydanych na jej podstawie, a dotyczących używania drogi lub ścieżki holowniczej, do przepisów rozporządzenia niniejszego, dotyczących holowania, i do zarządzeń, wydanych na jego podstawie, a nadto do przepisów o ochronie zwierząt.

§ 106. Holowanie z brzegu zapomocą siły mechanicznej (traktorów), wymagające założenia na brzegu lub w wodzie urządzeń pomocniczych, może być wykonywane po uzyskaniu pozwolenia władzy wodnej na założenie wspomnianych urządzeń. Postanowienia § 105 stosuje się odpowiednio do osób, trudniących się zarobkowo holowaniem z brzegu zapomocą siły mechanicznej.

§ 107. (1) Statkami i łodziami z własnym napędem mechanicznym wolno holować naraz tylko taką ilość statków, łodzi i tratw, jaka może bezpiecznie przejść zamierzoną drogę. Długość pociągu holowniczego nie powinna przekraczać norm, jakie dla poszczególnych dróg wodnych lub ich odcinków oznaczają w miarę potrzeby właściwe wojewódzkie władze administracji ogólnej.

(2) Jeżeli szerokość szlaku żeglownego na to pozwala, wolno w pociągach holowanych, idących pod wodę, wiązać obok siebie najwięcej dwa statki lub dwie łodzie. Przy holowaniu z wodą wolno umocowywać po jednym statku lub łodzi z każdej strony holownika lub prowadzić na linie najwięcej cztery

statki lub łodzie, związane obok siebie, jednakże łączna szerokość związanych ze sobą statków lub łodzi nie powinna przekraczać 25 m.

(3) Odstęp pierwszej przyczepki pociągu holowniczego od holownika powinien wynosić — zależnie od stanu wody — 50—100 m, odstępy zaś pomiędzy poszczególnymi przyczepkami, licząc od sztaby tylnej jednego statku lub łodzi do sztaby przedniej idącego za nimi statku lub łodzi, nie powinny wynosić więcej niż 8 m.

(4) Wojewódzkie władze administracji ogólnej mają prawo wydawania przepisów, określających w miarę potrzeby dla podległych im dróg wodnych lub ich odcinków szczegółowe warunki co do rozmieszczenia statków, łodzi i tratw, wchodzących w skład pociągów holowniczych.

(5) Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym, wchodzące w skład pociągu holowniczego jako przyczepki, nie powinny jednocześnie jechać zapomocą własnego silnika. Nie wolno holować statków, łodzi i tratw z rozwiniętymi żaglami.

§ 108. (1) Kierownik holownika, prowadzącego pociąg, obowiązany jest baczyć, aby cały pociąg holowniczy znajdował się stale na szlaku żeglownym, nie zahaczał o statki, łodzie i budowle wodne, ani nie uszkadzał znaków orjentacyjnych, ustawionych na wodzie.

(2) Podczas holowania pod wodę powinny być stale przygotowane do zarzucania przednie kotwice wszystkich przyczepki pociągu holowniczego, a podczas holowania z wodą tylne kotwice ostatniej przyczepki.

(3) Przy zbliżaniu się do uciążliwych odcinków szlaku żeglownego, na których pociągi holownicze nie mogą się wymijać lub wyprzedzać, kierownik holownika obowiązany jest dać sygnał Nr. 21, poczem dopiero może wjechać na uciążliwy odcinek szlaku żeglownego. Przed wjazdem na uciążliwy odcinek, dla którego przejścia zbyt długie pociągi holownicze powinny być rozdzielone, kierownik holownika powinien pociąg zatrzymać i przekonać się, czy dalsza jazda całego pociągu naraz jest możliwa; w razie niemożliwości przeprowadzenia naraz całego pociągu holowniczego należy pociąg rozdzielić i jego poszczególne części przeprowadzić osobno przez dany odcinek drogi wodnej. Przy przeprowadzaniu poszczególnych części pociągu kierownik holownika powinien pozostałe przyczepki ustawić w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi.

(4) Przed rozpoczęciem jazdy pociągu holowniczego kierownik holownika powinien dać sygnał Nr. 21.

(5) Jeżeli zajdzie potrzeba zatrzymania pociągu podczas jazdy, kierownik holownika powinien dać sygnał Nr. 19. Na ten sygnał przyczepki niezwłocznie zarzucają kotwice. Jeżeli kierownik jednej z przyczepki żąda zatrzymania pociągu, żądanie takie powinno być kierowane kolejno od przyczepki do przyczepki aż do przyczepki, idącej bezpośrednio za holownikiem, z tej zaś przyczepki żądanie zatrzymania pociągu powinno być kierowane do holownika zapomocą trzech dźwięków trąbki i zarazem przez wymachiwanie w porze dziennej czerwoną flagą, w po-

rze nocnej czerwonym światłem. Kierownik holownika obowiązany jest na takie żądanie holownik zatrzymać, dając jednocześnie sygnał Nr. 19.

§ 109. (1) Statki, łodzie, tratwy i pociągi holownicze, idące naprzeciw siebie, powinny, jeżeli nie zachodzą przeszkody, wymijać się na prawo w kierunku jazdy po wzajemnym porozumieniu się zapomocą odpowiednich sygnałów.

(2) Przy spotkaniu się statków lub łodzi z własnym napędem mechanicznym, idących naprzeciw siebie pojedynczo lub z pociągiem holowniczym, statki lub łodzie, idące z wodą, powinny zaproponować minięcie się na prawo przez danie sygnału Nr. 17, a jeżeli nie mogą mijać się na prawo, powinny zaproponować minięcie się na lewo sygnałem Nr. 18. Jeżeli statki lub łodzie, idące pod wodę, zgadzają się na zaproponowany sposób minięcia się, powinny przy mijaniu się na prawo niezwłocznie odpowiedzieć sygnałem Nr. 17, przy mijaniu się zaś na lewo sygnałem Nr. 18. Jeżeli zaś statki lub łodzie, idące pod wodę, nie zgadzają się na zaproponowany sposób minięcia się, a mogą mijać się po przeciwnej stronie, powinny niezwłocznie odpowiedzieć sygnałem Nr. 17 lub sygnałem Nr. 18 zależnie od tego, po której stronie mogą się mijać, i powinny oczekiwać sygnału ze statków lub łodzi, idących z wodą. Jeżeli statki lub łodzie, idące z wodą, nie mogą przyjąć propozycji statków lub łodzi, idących pod wodę, albo jeżeli jeden ze statków lub łodzi wogóle nie może mijać się, wówczas statki lub łodzie, idące z wodą lub nie mogące się mijać, powinny niezwłocznie oznajmić to sygnałem Nr. 19 i równocześnie zatrzymać maszynę a w razie potrzeby nadać jej ruch wsteczny. Statki lub łodzie, nie mogące zatrzymać maszyny ani nadać jej ruchu wstecznego, powinny oznajmić to sygnałem Nr. 20. Na taki sygnał statki lub łodzie, idące z przeciwnej strony, powinny zatrzymać swoją maszynę albo nadać jej ruch wsteczny i oznajmić to sygnałem Nr. 19. Jeżeli zaś nie mogą zatrzymać maszyny ani nadać jej ruchu wstecznego, powinny oznajmić to sygnałem Nr. 20. W tym przypadku statki lub łodzie, idące naprzeciw siebie, powinny przybić do brzegu, poczem ich kierownicy powinni porozumieć się co do sposobu wzajemnego wyminięcia się.

§ 110. Przy spotkaniu się statków lub łodzi z własnym napędem mechanicznym, idących pojedynczo lub z pociągiem holowniczym ze statkami lub łodziami bez własnego napędu mechanicznego albo z tratwami, idącymi z przeciwnej strony, powinny statki lub łodzie z własnym napędem mechanicznym wybrać stronę, po której minięcie się może odbyć się najdogodniej i zamiar swój oznajmić sygnałem Nr. 17 albo sygnałem Nr. 18 zależnie od tego, po której stronie zamierzają się mijać. Statki lub łodzie bez własnego napędu mechanicznego i tratwy, idące z przeciwnej strony, powinny oznajmić swoją zgodę przez wymachiwanie w porze dziennej białą flagą, w porze nocnej jasnym białym światłem po tej stronie, po której ma nastąpić zaproponowane minięcie się; jeżeli zaś nie mogą mijać się bez narażenia się na niebezpieczeństwo po stronie proponowanej przez statek lub łódź z własnym napędem mechanicznym

a mogą mijać się po przeciwnej stronie, powinny to oznajmić wymachiwaniem w dzień flagą, w nocy światłem po tej stronie, po której mogą się mijać; jeżeli wogóle nie mogą się mijać, powinny to oznajmić przez wymachiwanie zgóry wdół w porze dziennej czerwoną flagą, w porze zaś nocnej czerwonym światłem i zarazem przybić do brzegu lub cofnąć się do miejsca dogodnego dla wyminięcia się. Jeżeli statki lub łodzie z własnym napędem mechanicznym nie mogą mijać się po stronie proponowanej przez statki lub łodzie bez własnego napędu mechanicznego lub przez tratwy, idące naprzeciw nich, powinny ostrzec o tem sygnałem Nr. 19 i równocześnie zatrzymać maszynę lub nadać jej ruch wsteczny. Ostrzeżone statki, łodzie lub tratwy powinny w takim razie przybić do brzegu lub cofnąć się do miejsca dogodnego dla wyminięcia się. Tak samo należy postąpić, jeżeli którykolwiek ze statków, łodzi lub tratw, idących naprzeciw siebie, wogóle nie może się mijać. Postanowien paragrafu niniejszego nie stosuje się do statków i łodzi bez własnego napędu mechanicznego o powierzchni do 20 m² włącznie, ani do statków i łodzi sportowych bez własnego napędu mechanicznego bez względu na ich powierzchnię.

§ 111. Przy spotkaniu się statków lub łodzi bez własnego napędu mechanicznego z takimi statkami lub łodziami albo tratwami, idącymi naprzeciw nich, statki lub łodzie, idące pod wodę, powinny pozostawić dogodniejszą stronę dla mijania się wolną dla statków lub łodzi i tratw, idących z wodą, i wskazać stronę, po której zamierzają się mijać, przez wymachiwanie w porze dziennej białą flagą, w porze nocnej zaś białym światłem. Statki, łodzie lub tratwy, idące z wodą, powinny bądź oznajmiać swoją zgodę przez powtórzenie takiego samego sygnału, bądź podać taki sam sygnał po przeciwnej stronie, jeżeli nie mogą mijać się po stronie proponowanej przez statki lub łodzie, idące pod wodę. Jeżeli statki lub łodzie, idące pod wodę, nie mogą mijać się po stronie, proponowanej przez statki, łodzie lub tratwy, idące z wodą, powinny ostrzec o tem przez wymachiwanie zgóry wdół w porze dziennej czerwoną flagą, w porze nocnej zaś czerwonym światłem. Ostrzeżone statki, łodzie i tratwy powinny w takim razie zatrzymać się lub co najmniej zmniejszyć szybkość, a idące pod wodę statki lub łodzie powinny ustąpić ze szlaku żeglownego lub cofnąć się do miejsca dogodnego dla wyminięcia się. Tak samo należy postąpić, jeżeli którykolwiek ze statków lub łodzi, idących naprzeciw siebie, nie może się wogóle mijać. Postanowien paragrafu niniejszego nie stosuje się do statków i łodzi bez własnego napędu mechanicznego o powierzchni do 20 m² włącznie, ani do statków i łodzi sportowych i rybackich bez własnego napędu mechanicznego bez względu na ich powierzchnię.

§ 112. (1) Na jeziorach i sztucznych kanałach oznaczanie strony, po której ma nastąpić wyminięcie się, należy do statków, łodzi i tratw, które nie mogą mijać się na prawo.

(2) Przy spotkaniu się statków, łodzi lub tratw, których kierunki biegu krzyżują się ze sobą, powinny ustąpić z drogi lub zatrzymać się te statki,

łodzie lub tratwy, które po swojej prawej stronie mają spotkany statek, łódź lub tratwę.

§ 113. (1) Wyprzedzanie statków, łodzi i tratw przez inne statki, łodzie i tratwy, z wyjątkiem statków i łodzi sportowych, jeżeli nie jest zabronione na danym odcinku drogi wodnej, nie zagraża bezpieczeństwu wyprzedzanych i wyprzedzających statków, łodzi i tratw i nie tamuje żeglugi, odbywać się powinno po wzajemnym porozumieniu się co do sposobu wyprzedzania.

(2) Wyprzedzanie w zasadzie powinno odbywać się po stronie lewej w kierunku jazdy statku, łodzi lub tratwy. Wyprzedzanie się statków i łodzi, idących pod żaglem, powinno odbywać się po stronie nawietrznej.

(3) Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym, idące pojedynczo lub z pociągiem holowniczym, powinny oznajmiać zamiar wyprzedzenia innych statków, łodzi lub tratw sygnałem Nr. 22, albo sygnałem Nr. 23, zależnie od tego, po której stronie zamierzają wyprzedzać. Statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego oraz tratwy powinny oznajmiać zamiar wyprzedzenia innych statków, łodzi i tratw przez wywijanie w porze dziennej białą flagą, w porze nocnej zaś jasnym białym światłem po stronie zamierzonego wyprzedzenia. Statki, łodzie lub tratwy, które mają być wyprzedzone, powinny niezwłocznie odpowiedzieć sygnałem, wskazującym stronę, po której mogą dać się wyprzedzić. Jeżeli wyprzedzające statki, łodzie lub tratwy zamierzają przyjąć proponowany sposób wyprzedzenia, powinny potwierdzić otrzymany sygnał. Jeżeli statki, łodzie lub tratwy, które mają być wyprzedzone, nie mogą dać się wyprzedzić bez narażenia się na niebezpieczeństwo, wówczas statki lub łodzie z własnym napędem mechanicznym, idące na przodzie, powinny oznajmiać to sygnałem Nr. 20, statki zaś lub łodzie bez własnego napędu mechanicznego oraz tratwy powinny oznajmiać to przez wymachiwanie zgóry wzdłuż w porze dziennej czerwoną flagą, w porze nocnej czerwonym światłem.

(4) Po wzajemnym porozumieniu się co do strony zamierzonego wyprzedzenia statki, łodzie i tratwy wyprzedzane powinny ustąpić z drogi statkom, łodziom i tratwom wyprzedzającym a w razie potrzeby zmniejszyć swą szybkość. Pociągi holownicze wyprzedzane powinny zwolnić swój bieg tylko w takim stopniu, aby nie uniemożliwić sterowania.

(5) Jeżeli nie nastąpiło wzajemne porozumienie się co do sposobu wyprzedzenia, albo jeżeli statki, łodzie lub tratwy, które mają być wyprzedzone, oznajmiły, że nie mogą dać się wyprzedzić, wówczas statki, łodzie lub tratwy, zamierzające wyprzedzić, powinny płynąć w odległości co najmniej 100 m za idącymi na przodzie statkami, łodziami lub tratwami tak długo, aż wyprzedzenie będzie możliwe bez obustronnego niebezpieczeństwa.

(6) Wyprzedzanie jest zabronione na wąskich przejściach i ostrych zakolach szlaku żeglownego, na odcinkach uciążliwych dla żeglugi, oznaczonych znakami orientacyjnymi Nr. 12, 13 i 14, nadto zaś w odległości mniejszej niż 300 m przed mostami, słuzami, promami, przystaniami, wejściami do portów i zimo-

wisk, jak również w pobliżu miejsc wykonywania na szlaku żeglownym robót regulacyjnych, konserwacyjnych, pogłębiarskich i pomiarowych.

§ 114. (1) Statki, łodzie i tratwy, jak również pociągi holownicze powinny zatrzymać się w miejscach zamkniętych dla żeglugi i spławu, oznaczonych znakiem orientacyjnym Nr. 7 i wyczekać otwarcia szlaku żeglownego. Dalszą podróż mogą rozpocząć dopiero po uzyskaniu zgody właściwego organu nadzorczego.

(2) Kierownik statku, łodzi lub tratwy powinien w razie zatarasowania szlaku żeglownego w sposób uniemożliwiający przejście, nie oznaczonego jeszcze znakiem orientacyjnym Nr. 7, zatrzymać się i umieścić taki sam znak orientacyjny na swoim statku, łodzi lub tratwie celem poinformowania innych statków, łodzi i tratw o napotkanej przeszkodzie. Nadjeżdżające statki, łodzie i tratwy powinny również zatrzymać się w odległości około 100 m od siebie i umieścić takie same znaki orientacyjne. W pociągach holowniczych znak powyższy powinien być umieszczony na ostatniej przyczepce.

(3) W razie wstrzymania ruchu żeglownego na poszczególnych odcinkach drogi wodnej z powodu niskiego stanu wody statki i łodzie, zatrzymane powyżej i poniżej takich przestrzeni, powinny umieścić znak orientacyjny Nr. 7. Statki i łodzie o małym zanurzeniu mogą przechodzić przez wspomniane odcinki za zgodą właściwego organu nadzorczego.

(4) Postanowień ust. 2 i 3 nie stosuje się do statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani do statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

§ 115. W porze nocnej statki i łodzie powinny płynąć ze szczególną ostrożnością. Przy sterze powinien znajdować się kierownik statku lub łodzi albo zawodowy żeglarz, obeznany z daną przestrzenią drogi wodnej i z danym typem statku lub łodzi, na wyznaczonych zaś miejscach powinna znajdować się niezbędna załoga, gotowa do natychmiastowego wykonania rozkazów kierownika statku lub łodzi. W porze nocnej nie wolno spławiać tratw.

§ 116. (1) Statki, łodzie, tratwy i promy, będące w ruchu w porze nocnej, powinny być odpowiednio oznaczone sygnałami, ustalonymi w załączniku do rozporządzenia niniejszego (załącznik Nr. 1, sygnały Nr. 28 — 38).

(2) Na statkach i łodziach, związanych obok siebie, umieszcza się czerwone światło z lewej i zielone światło z prawej strony tylko na zewnętrznych burtach, światła zaś na dziobie i rufie umieszcza się na każdym ze związanych statków lub łodzi, jak na statkach i łodziach niezwiązanych. Przepisu tego nie stosuje się do statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani do statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

(3) Statki i łodzie, idące w porze nocnej z pasażerami, tudzież holowniki, holujące w porze nocnej, jeżeli posiadają reflektory do oświetlenia szlaku żeglownego, powinny z nich korzystać w taki sposób, aby światło nie oślepiało obsługi innych statków i łodzi.

(4) Łodzie wyjazdowe (podjazdk), wchodzące w skład pociągów holowniczych, nie muszą posiadać sygnałów świetlnych.

(5) Światła sygnałowe powinny być umieszczane na takiej wysokości, aby ich od strony wody nie zasłaniały żadne przedmioty lub osoby, powinny natomiast być osłonięte od strony statku lub łodzi w taki sposób, aby światła boczne były widoczne tylko od przodu i od boku statku lub łodzi, światła zaś na dziobie od przedniej a na rufie od tylnej części statku lub łodzi i z obu boków.

§ 117. (1) Podczas mgły, śnieżycy lub burzy statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego oraz pociągi holownicze i tratwy powinny zatrzymać się w najbliższym miejscu, nadającem się do ich ustawienia. Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym powinny w czasie mgły, śnieżycy lub burzy iść ze zmniejszoną szybkością i być gotowe do zatrzymania się w każdej chwili, gdy tego zajdzie potrzeba, oraz powinny co dwie lub trzy minuty dawać sygnał Nr. 21.

(2) Jeżeli jest tak ciemno, że ze statku lub łodzi nie widać żadnego brzegu i jeżeli ruch na szlaku żeglownym nie jest zupełnie pewny, wówczas wszelkiego rodzaju statki i łodzie powinny zatrzymać się. Tratwy powinny zatrzymać się również podczas silnego wiatru i podczas tak wysokiego stanu wody, przy którym szybkie zatrzymanie tratwy przy pomocy szteków byłoby niemożliwe.

§ 118. Statki i łodzie, uszkodzone w sposób zagrażający bezpieczeństwu publicznemu, powinny natychmiast przerwać jazdę. Wznowienie jazdy może nastąpić dopiero po dokonaniu niezbędnych napraw.

§ 119. (1) Jeżeli statki, łodzie lub tratwy osiadą na mieliźnie, zderzą się, toną lub ulegną innemu wypadkowi, załoga obowiązana jest wszelkimi siłami starać się zapobiec gromadzącemu niebezpieczeństwu i ratować najpierw pasażerów, potem ładunek, sama zaś może opuścić statek, łódź lub tratwę dopiero w razie niebezpieczeństwa, gromadzącego życie załogi.

(2) Statki, łodzie i tratwy, potrzebujące pomocy, powinny oznajmiać o tem sygnałem Nr. 24 albo sygnałem Nr. 40, Statki i łodzie, znajdujące się w pobliżu, obowiązane są niezwłocznie pospieszyć z pomocą, chociażby nawet musiały w tym celu nawrócić z drogi. Holowniki powinny w odpowiednim miejscu zostawić pociąg holowniczy i również spieszyć z pomocą. Jeżeli statki lub łodzie, wzywające pomocy, nie są zdolne do dalszej podróży, należy przede wszystkim ich pasażerów przyjąć na pokład ratującego statku lub łodzi.

(3) Kierownicy statków, łodzi lub tratw, które osiadą na mieliźnie lub zatoną, powinni, jeżeli szlak żeglowny został zupełnie zatarasowany, ustawić bezzwłocznie w danym miejscu znak orientacyjny Nr. 7, a jeżeli szlak żeglowny został częściowo zatarasowany tak, że możliwe jest przejście dla innych statków, łodzi lub tratw, sygnał Nr. 25.

(4) Kierownicy statków, łodzi lub tratw obowiązani są o zderzeniu się statków, łodzi lub tratw,

o utknięciu na mieliźnie lub zatonięciu niezwłocznie zawiadomić najbliższy organ nadzorczy. Obowiązek ten nie dotyczy kierowników statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani kierowników statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

(5) Organ nadzorczy, zawiadomiony o wypadku, powinien ustalić przebieg okoliczności i przyczynę wypadku. Do czasu ustalenia przebiegu wypadku na żądanie organów nadzorczych odpowiednie statki, łodzie lub tratwy obowiązane są wstrzymać dalszą podróż.

§ 120. (1) Kierownicy statków, łodzi i tratw powinni czuwać nad tem, aby statki, łodzie lub tratwy nie ugrzęzły na szlaku żeglownym i nie powodowały przeszkód dla żeglugi lub spławu. Statki i łodzie, zendrujące celem przejścia przy niskim stanie wody przez szczególnie uciążliwe mieliżny (przemiały), powinny ustawiać się w taki sposób, aby ze szlaku żeglownego mogły bez przeszkody korzystać statki i łodzie o mniejszem zanurzeniu, pozwalającem na swobodne przejście przez mieliżnę (przemiał).

(2) Nie wolno wrzucać do wody przedmiotów, mogących stanowić przeszkodę dla żeglugi lub spławu. Kierownik statku, łodzi lub tratwy powinien niezwłocznie postarać się o usunięcie przeszkody na szlaku żeglownym, powstałej przez upuszczenie ze statku, łodzi lub tratwy do wody przedmiotu, stanowiącego przeszkodę lub niebezpieczeństwo dla żeglugi lub spławu, albo gdy przeszkoda taka lub niebezpieczeństwo powstanie wskutek poruszenia przez statek, łódź, tratwę lub ich wyposażenie (osprzęt) przedmiotu, leżącego na dnie szlaku żeglownego. Gdyby usunięcie przeszkody okazało się niemożliwe, kierownik statku, łodzi lub tratwy powinien przeszkodę oznaczyć znakiem orientacyjnym Nr. 6 i jak najrychlej zawiadomić o niej najbliższy organ nadzorczy.

(3) Koszty oznaczenia przeszkody i jej usunięcia ponoszą właściciele statków, łodzi lub tratw, które spowodowały przeszkodę.

Uprawianie żeglugi pasażerskiej.

§ 121. (1) Statki i łodzie o powierzchni ponad 20 m², przeznaczone do zawodowego przewożenia pasażerów, chociażby tylko z brzegu na brzeg, lub do zawodowego wynajmu dla celów spacerowych, powinny być w celu zbadania ich stanu i dokumentów statkowych przedstawiane corocznie przed rozpoczęciem ruchu w stanie zupełnej gotowości do ruchu organom nadzorczym, właściwym według miejsca wyruszenia statku lub łodzi. Obowiązek ten nie dotyczy statków i łodzi państwowych.

(2) Jeżeli niema braków, organ, przeprowadzający badanie, obowiązany jest, niezwłocznie po zbadaniu stanu statku lub łodzi, wydać zaświadczenie, stwierdzające, że dany statek lub łódź mogą być użyte do przewożenia pasażerów lub do wynajmu w celach spacerowych. W razie ujemnych wyników badania organ nadzorczy zarządzi usunięcie braków; w tym przypadku zaświadczenie może być wydane po stwierdzeniu, że braki zostały usunięte.

§ 122. (1) Kto rozpoczyna trudnić się zarobkowo regularnym przewozem pasażerów statkami i łodziami z własnym napędem mechanicznym o powierzchni ponad 20 m² pomiędzy określonymi miejscowościami (regularne rejsy pasażerskie) obowiązany jest corocznie, co najmniej na dwa tygodnie przed rozpoczęciem ruchu, zawiadamiać o tem organa nadzorcze, właściwe według miejsc, w których statek lub łódź rozpoczyna i kończy rejs albo zatrzymuje się na czasowy postój, i przedstawiać im rozkład jazdy i taryfę opłat przewozowych. Każda zmiana rozkładu jazdy i podwyższenie taryfy opłat powinny być co najmniej na dwa tygodnie przed rozpoczęciem ich stosowania podawane do wiadomości organów nadzorczych. W rozkładzie jazdy można nie umieszczać miejscowości, w których statki i łodzie będą się zatrzymywały a które nie posiadają stałej lub pływającej przystani.

(2) Rozkłady jazdy i taryfa opłat przewozowych, jak również każda ich zmiana powinny być podawane do publicznej wiadomości przez obwieszczenie na właściwym statku lub łodzi i na przystaniach.

(3) Organ nadzorczy może zażądać zmiany rozkładu jazdy w przypadkach, gdyby, według przedstawionych organom nadzorczym rozkładów jazdy, statki i łodzie dwóch lub więcej przedsiębiorców miały odchodzić z poszczególnych miejscowości w tym samym kierunku i o tym samym czasie, albo w takich krótkich odstępach czasu, że mogłyby powstać wypadki podczas ruchu z powodu zbyt małego wzajemnego oddalenia statków i łodzi. Gdyby między przedsiębiorcami nie doszło do porozumienia co do zmiany rozkładów jazdy, organ nadzorczy, właściwy według miejsca rozpoczęcia rejsu, ma prawo po porozumieniu się z innemi interesowanemi organami nadzorczemi zmienić rozkład jazdy, dając pierwszeństwo temu przedsiębiorstwu, które ma większe znaczenie komunikacyjne.

(4) Rozkłady jazdy i taryfy opłat powinny być ściśle przestrzegane. Statki i łodzie nie powinny z przystani odchodzić wcześniej niż przewidziano w rozkładzie jazdy.

§ 123. (1) Do wsiadania i wysiadania pasażerów powinny być w miejscowościach o większym ruchu pasażerskim urządzone stałe przystanie lub ustawione przystanie pływające, w innych zaś miejscowościach powinny znajdować się na statku lub łodzi albo na brzegu stałe lub ruchome pomosty.

(2) O tem, czy w danej miejscowości powinna być urządzona przystań, decyduje właściwy organ nadzorczy. Organ nadzorczy wyznacza również miejsca do ustawiania przystani pływających oraz miejsca do przybijania statków i łodzi do brzegu w celu zabierania pasażerów na statek lub łódź, lub wysadzenia ich na brzeg.

(3) Przystanie pływające powinny być corocznie przed otwarciem ich do ruchu przedstawiane organowi nadzorczemu, właściwemu według miejsca postoju przystani, w celu zbadania ich stanu. W razie dostrzeżenia braków organ nadzorczy zarządza usunięcie braków z przystani pływających, a właściciel przystani lub organ nią zarządzający obowiązany jest niezwłocznie to zarządzenie wykonać.

§ 124. (1) Ruch pasażerów w czasie przejścia przez pomost, łączący statek lub łódź z przystanią, powinien być regulowany przez odpowiednią osobę, wyznaczoną w tym celu bądź przez zarząd przystani, bądź przez kierownika statku lub łodzi.

(2) Przystanie powinny być w porze nocnej należycie oświetlane.

§ 125. (1) Na statek lub łódź wolno przyjmować tylko taką ilość pasażerów, jaka jest dopuszczalna dla danego statku lub łodzi. Nadliczbowi pasażerowie obowiązani są opuścić statek lub łódź na żądanie personelu statku lub łodzi i na żądanie organów nadzorczych.

(2) Nie wolno przewozić statkiem lub łodzią osób pijanych, tudzież osób, wzbudzających odrazę niechlujnym wyglądem zewnętrznym lub objawami chorób, chyba że osoby takie zajmują miejsca w osobnym zamkniętym przedziale.

§ 126. (1) Osoby, chore na choroby zakaźne, mogą być przewożone tylko na statkach, posiadających osobne kajuty sanitarne, i tylko za każdorazowym pozwoleniem lekarza państwowej służby zdrowia, który wyznacza osobę pielęgnującą chorego.

(2) Po przywiezieniu chorego do miejsca przeznaczenia kajuta sanitarna powinna być zamknięta i wstęp do niej nikomu nie może być dozwolony do końca rejsu. Statek może być użyty do ponownej podróży dopiero po dokonaniu dezynfekcji.

§ 127. (1) Pasażerom wolno wziąć ze sobą na statek lub łódź bagaż o wadze i wymiarach, oznaczonych przez przedsiębiorstwo przewozowe. Bagażem nie wolno zajmować miejsc, przeznaczonych dla pasażerów. W bagażu nie wolno przewozić materiałów łatwopalających się, samozapalnych, wybuchowych lub cuchnących, materiałów trujących ani wogóle przedmiotów, zagrażających zdrowiu lub życiu osób albo bezpieczeństwu statku lub łodzi.

(2) Pasażerom wolno wozić ze sobą psy, koty, drób i inne drobne zwierzęta domowe lub oswojone, jednakże na żądanie chociażby jednego pasażera zwierzęta powinny być usunięte do osobnego przedziału.

(3) Pasażerom nie wolno na statku lub łodzi zapalać świec, używać lamp lub maszynek naftowych i spirytusowych ani zanieczyszczać pomieszczeń statku lub łodzi.

§ 128. (1) Na statkach i łodziach z własnym napędem mechanicznym, przeznaczonych do zarobkowego przewożenia pasażerów, powinna być umieszczona w miejscu widocznym i dla pasażerów dostępną tabliczka z uwidocznioną na niej nazwą statku lub łodzi, nazwiskiem i adresem właściciela lub posiadacza i kierownika statku lub łodzi oraz cyfrą, wskazującą największą dopuszczalną ilość pasażerów i ładunku.

(2) Na statkach i łodziach z własnym napędem mechanicznym, przeznaczonych do zarobkowego przewożenia pasażerów, jak również na przystaniach powinna znajdować się w okresie nawigacyjnym księga zażaleń, według wzoru, ustalonego w załącz-

niku do rozporządzenia niniejszego (załącznik Nr. 2), przeznaczona do zwiezłego wpisywania zażeń co do stanu sanitarnego statku, łodzi lub przystani, porządku i bezpieczeństwa, niewłaściwego zachowania się załogi i obsługi statku, łodzi lub przystani względem pasażerów. Księga zażeń powinna posiadać kartki ponumerowane liczbami bieżącymi, oraz być przesnurowana i podpisana przez właściciela statku lub łodzi albo zarządcę przystani. Kierownik statku lub łodzi albo zarządca przystani powinien udostępnić pasażerom księgę zażeń na każde ich żądanie celem wpisania do niej zażenia, jak również przedstawiać ją organom nadzorczym na każde ich żądanie.

(3) Kierownik statku lub łodzi albo zarządca przystani powinien odpisy zażeń wraz ze swojemi wyjaśnieniami przedstawiać niezwłocznie najbliższemu organowi nadzorczemu, który powinien wydać potrzebne zarządzenia i, o ile uzna to za wskazane, zawiadomić o nich żalącego się.

(4) Postanowień paragrafu niniejszego nie stosuje się do statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani do statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię.

Przewozy między przeciwległemi brzegami.

§ 129. (1) Przewozy na uwięzi (promy) i pozostające z niemi w związku budowle i urządzenia powinny być urządzone w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi, spławu i holowania.

(2) Lina lub łańcuch przewozu powinny być zawieszone w taki sposób, aby najniższy punkt liny lub łańcucha był wzniesiony na rzekach żeglownych na wysokości 5,5 m, a na rzekach spławnych na wysokości 2,5 m ponad najwyższy stan wody, przy którym żegluga lub spław może się jeszcze odbywać, albo powinny być tak urządzone, aby je można szybko i łatwo opuścić na dno drogi wodnej. W tym ostatnim przypadku na drogach wodnych o dużym ruchu statków, łodzi lub tratw lina lub łańcuch przewozu powinny być naciągane tylko w celu uruchomienia promu, pozatem zaś powinny być stale opuszczone na dno drogi wodnej. Na drogach wodnych o nieznacznym ruchu statków, łodzi lub tratw lina lub łańcuch przewozu mogą w porze dziennej pozostać naciągnięte, lecz na każde żądanie kierowników statków, łodzi lub tratw przepływających powinny być opuszczone. W porze nocnej i podczas gęstej mgły lub śnieżycy lina lub łańcuch przewozu powinny być naciągane tylko w celu uruchomienia promu, poza-

tem zaś powinny być opuszczone bez względu na ruch statków, łodzi lub tratw.

(3) Miejsca zanurzenia liny lub łańcucha w wodzie powinny być oznaczane na żądanie organu nadzorczego znakiem orjentacyjnym Nr. 6.

§ 130. (1) Promy, używane do przewozów na uwięzi, powinny być utrzymywane w stanie zdatnym do użytku, posiadać odpowiednie dla danej drogi wodnej zanurzenie, odpowiednie wyposażenie i dostateczną obsługę.

(2) Promy, używane do przewozów na uwięzi, powinny być w porze nocnej ustawiane przy brzegu w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu. Jeżeli na danej drodze wodnej odbywa się nocny ruch statków, łodzi lub tratw, wówczas promy, stojące przy brzegu, powinny być oznaczane sygnałem Nr. 26.

(3) Promy, będące w ruchu w porze nocnej lub podczas gęstej mgły, powinny być oznaczane sygnałem Nr. 38.

(4) Zachowanie się promu podczas przejścia statków, łodzi i tratw przez miejsca drogi wodnej, w których znajduje się przewóz, reguluje § 100.

§ 131. Do statków i łodzi, używanych do przewozu osób i rzeczy między przeciwległemi brzegami bez pomocy liny lub łańcucha (przewozy nie na uwięzi), stosuje się przepisy, dotyczące statków i łodzi.

Postanowienia końcowe.

§ 132. Statki i łodzie, zarejestrowane w jednym z portów morskich, podlegają podczas pobytu na śródlądowych drogach wodnych przepisom rozporządzenia niniejszego, normującym ruch i postój statków i łodzi tudzież korzystanie z urządzeń pomocniczych dla żeglugi (§§ 73 — 120).

§ 133. Przepisy rozporządzenia niniejszego stosuje się do statków i łodzi, znajdujących się w używaniu wojska, tylko w zakresie, dotyczącym bezpieczeństwa ruchu na drogach wodnych.

§ 134. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w trzy miesiące po ogłoszeniu.

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Załączniki do rozp. Min. Kom. z dnia
23 marca 1934 r. (poz. 335).

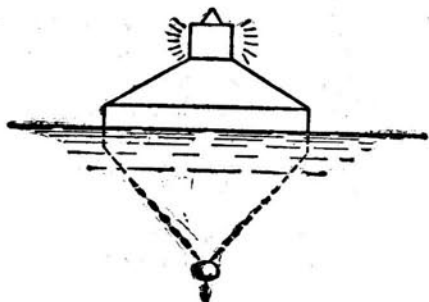
Załącznik Nr. 1.

Znak Nr. 1.

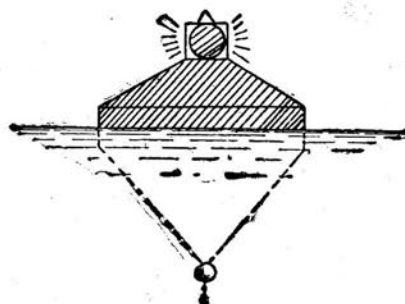
Oznaczenie szlaku żeglownego; baken czerwony z prawej strony, baken biały z lewej strony szlaku żeglownego; w nocy w miarę potrzeby na bakenach

światła, odpowiadające kolorom bakenów, widoczne na wszystkie strony.

LEWA STR.



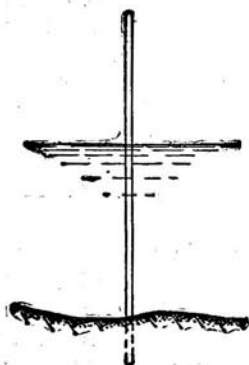
PRAWA STR.



Znak Nr. 2.

Oznaczenie szlaku żeglownego: wiecha czerwona z prawej strony, tyka biała z lewej strony szlaku

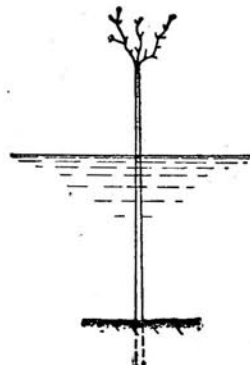
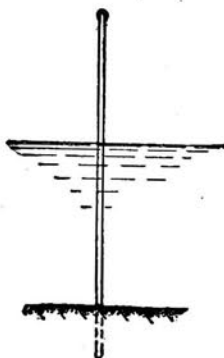
żeglownego. Znak taki można umieszczać zamiast znaku Nr. 1.



Znak Nr. 3.

Tymczasowe oznaczenie szlaku żeglownego: wiecha niepomalowana z prawej strony szlaku

żeglownego, osadzona na dnie rzeki, tyka niepomalowana z lewej strony szlaku żeglownego.



Objaśnienia kolorów:



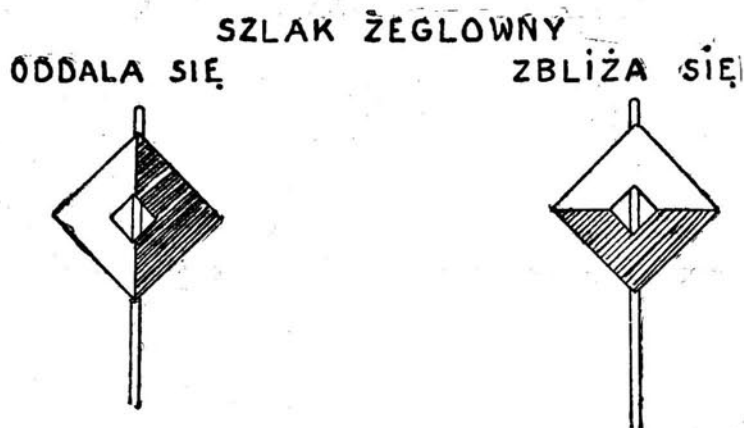
kolor
czerwony

Znak Nr. 4.

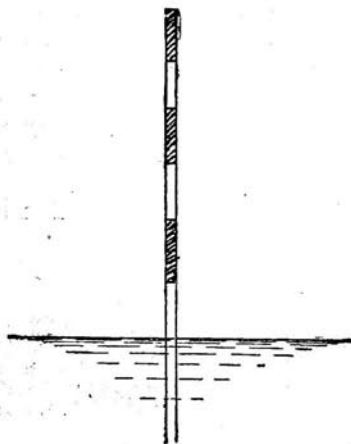
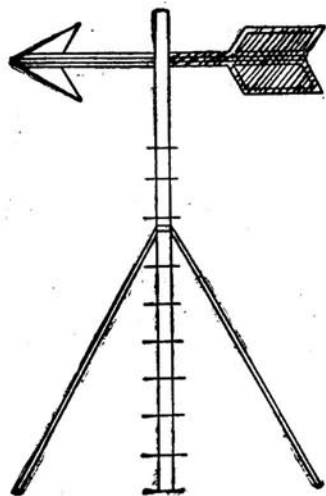
Oznaczenie miejsca, w którym szlak żeglowny zawraca od jednego brzegu do drugiego; na brzegu, od którego szlak żeglowny oddala się, na białym słupie czerwono-biała rama romboidalna z pionowym podziałem kolorów i takąż rama z poziomym podziałem kolorów na brzegu, do którego szlak żeglowny zbliża się, w nocy w miarę potrzeby ponad ramą

światło czerwone na prawym brzegu, białe na lewym brzegu.

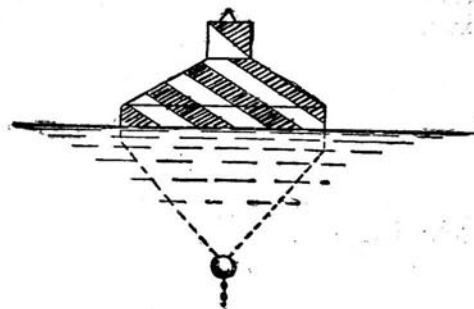
Znak taki umieszcza się na rzekach uregulowanych i na innych drogach wodnych, na których ze względu na ich charakter nie zachodzi potrzeba ścisłego oznaczania szlaku żeglownego znakiem Nr. 1 albo 2 albo 3.

**Znak Nr. 5.**

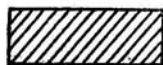
Oznaczenie miejsca rozgałęzienia szlaku żeglownego na dwa ramiona, z których tylko jedno może być używane: strzałka kierunkowa na maszcie dostatecznie wysokim, zwrócona białym ostrzem w kierunku ramienia otwartego dla ruchu statków, łodzi i tratw, czerwonym zaś piórem w kierunku ramienia zamkniętego dla ruchu, w nocy w miarę potrzeby: światło białe na ostrzu strzałki, czerwone na piórze strzałki.

**Znak Nr. 6.**

Oznaczenie przeszkody dla żeglugi i spławu na szlaku żeglownym (szczątki zatopionego statku, pnie drzew, zagubione lub czasowo zarzucone kotwice); nad przeszkodą baken lub tyka, malowane skośnie kolorem białym i czerwonym; w nagłych wypadkach wiecha, bober lub buj, w nocy: latarnia o szklach białych i czerwonych, podzielonych według przekątnej.



Objaśnienia kolorów:

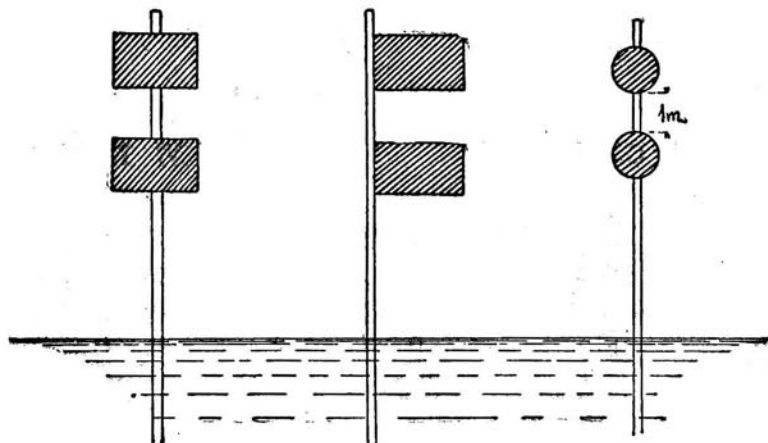


kolor
czerwony

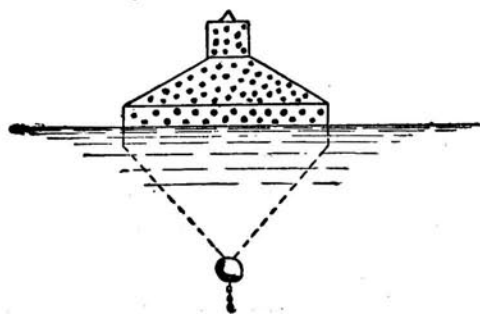
Znak Nr. 7.

Oznaczenie zamknięcia szlaku żeglownego wskutek wypadków lub robót: dwie czerwone tablice, flagi lub kule; w nocy: dwa czerwone światła, umieszczone jedno nad drugim w odstępie wzajemnym 1 m. Znak taki umieszcza się w miejscu zam-

knięciem dla ruchu statków, łodzi i tratw, w razie zaś potrzeby powyżej lub poniżej zamkniętego miejsca w takiej odległości, aby statki, łodzie i tratwy mogły z łatwością zatrzymać się przed przeszkodą.

**Znak Nr. 8.**

Oznaczenie obszaru wód, zamkniętego dla żeglugi i spławu ze względu na ochronę rybactwa, postój łodzi sportowych, kwarantanny i z innych względów: żółte bakeny.

**Znak Nr. 9.**

Oznaczenie otworu mostowego, przeznaczonego do przejścia statków, łodzi i tratw: romboidalna tarcza biała z czerwonym środkiem, umieszczona nad otworem mostu; w nocy w miarę potrzeby: zielone światło. Znak nie umieszcza się na mostach o jednym otworze.

W DZIEŃ



W NOCY



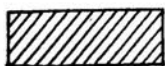
W DZIEŃ



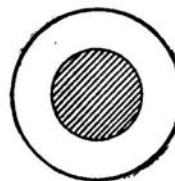
W NOCY



Objaśnienia kolorów:

kolor
czerwonykolor
żółtykolor
zielony**Znak Nr. 10.**

Oznaczenie otworu mostowego, przeznaczonego wyłącznie do przejścia tratw: okrągła tarcza biała z czerwonym środkiem umieszczona nad otworem mostu. Znak nie umieszcza się na mostach o jednym otworze.

**Znak Nr. 11.**

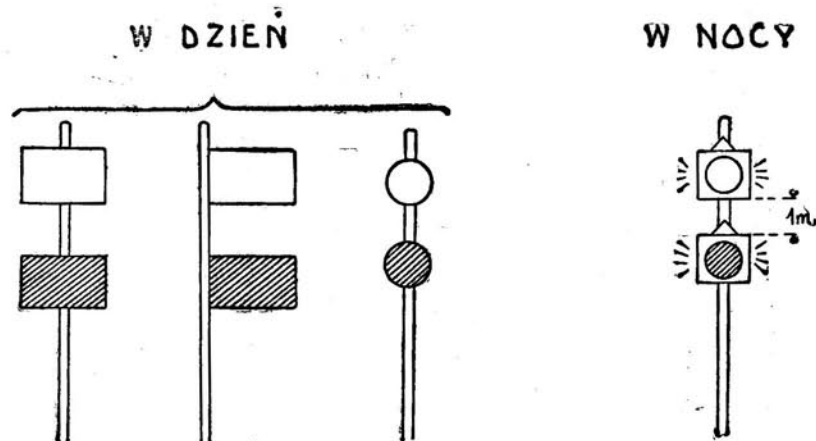
Oznaczenie ruchomych przęseł mostu, pod którymi przejście statków i łodzi jest możliwe dopiero po podniesieniu lub otwarciu przęsła: prostokątna tarcza czerwona, umieszczona nad środkową częścią przęsła, w nocy: czerwone światło.

Jeżeli ruchome przęsła mostu podnosi się lub otwiera tylko przy wysokich stanach wód, w normalnych zaś warunkach możliwe jest przejście pod nimi statków i łodzi bez potrzeby podnoszenia lub otwierania przęsła, ruchome przęsła mostu oznacza się przy wysokich stanach wód znakiem Nr. 11 po-
zatem znakiem Nr. 9.

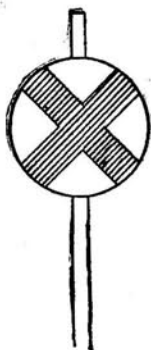
Znak Nr. 12.

Oznaczenie uciążliwego dla żeglugi odcinka szlaku żeglownego (cieśniny), na którym pociągi holownicze nie mogą się mijać lub wyprzedzać: biała tablica, flaga lub kula nad czerwoną tablicą, flagą

lub kulą w odstępie wzajemnym 1 m, umieszczone na obu końcach odnośnego odcinka szlaku żeglownego; w nocy w miarę potrzeby: białe światło nad czerwonym światłem,

**Znak Nr. 13.**

Oznaczenie uciążliwego dla żeglugi odcinka szlaku żeglownego, przy którego przejściu zbyt długie pociągi holownicze powinny być rozdzielone: białe tarcze okrągłe z czerwonym krzyżem, umieszczone na obu końcach odpowiedniego odcinka szlaku żeglownego. W nocy tablica (tarcza) oświetlona, jeżeli ruch na danym szlaku odbywa się również w nocy.

**Znak Nr. 14.**

Oznaczenie miejsca, w którym obowiązuje zmniejszenie szerokości tratw: czerwona tarcza trójkąta zwrócona wierzchołkiem w dół.



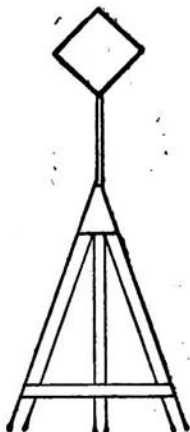
Objaśnienia kolorów:



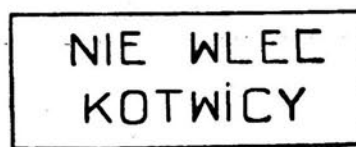
kolor
czerwony

Znak Nr. 15.

Oznaczenie miejsca, w którym szlak żeglowny wychodzi z jeziora, albo z bocznego odgałęzienia drogi wodnej: umieszczona na odpowiednio wysokim słupie lub maszcie romboidalna tarcza biała albo czarna, zależnie od okolicznego tła.

**Znak Nr. 16.**

Oznaczenie miejsca, w którym na dnie drogi wodnej znajdują się łańcuchy lub liny promów, kable, przewody rurowe, jak również miejsca, w którym nie wolno zarzucać kotwicy, szrekwować tratw, przybijając do brzegu, wyladowywać ładunków: biała tablica z odpowiednim czarnym napisem. W nocy tablica (tarcza) oświetlona, jeżeli ruch na danym szlaku odbywa się również w nocy.

**Sygnal Nr. 17.**

Jeden krótki dźwięk oznacza chęć minięcia się na prawo z idącymi naprzeciw statkami, łodziami lub tratwami lub zgodę na takie minięcie się.

**Sygnal Nr. 21.**

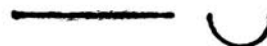
Jeden przeciągły dźwięk oznacza: „baczność” (przy zbliżaniu się do miejsc uciążliwych dla żeglugi, wąskich lub płytkich oraz do przewozów, jak również podczas mgły, śnieżycy i t. p.).

**Sygnal Nr. 18.**

Dwa krótkie dźwięki oznaczają chęć minięcia się na lewo z idącymi naprzeciw statkami, łodziami lub tratwami lub zgodę na takie minięcie się.

**Sygnal Nr. 22.**

Jeden przeciągły i jeden krótki dźwięk oznaczają propozycję wyprzedzenia po stronie prawej w kierunku jazdy lub zgodę na takie wyprzedzenie.

**Sygnal Nr. 19.**

Trzy krótkie dźwięki oznaczają, że dający taki sygnał statek lub łódź nie może mijać się i zatrzymuje swoją maszynę lub nadaje jej ruch wsteczny; taki sam sygnał oznacza również zatrzymanie pociągu holowniczego.

**Sygnal Nr. 23.**

Pięć lub więcej krótkich dźwięków oznacza nie-
możność zatrzymania maszyny lub nadania jej ruchu wstecznego; taki sam sygnał oznacza również, że statek lub łódź nie może dać się wyprzedzić bez narażenia się na niebezpieczeństwo.



Jeden przeciągły i dwa krótkie dźwięki oznaczają propozycję wyprzedzenia po stronie lewej w kierunku jazdy lub zgodę na takie wyprzedzenie.



Sygnał Nr. 24.

Przeciągłe i krótkie dźwięki, dawane naprzemian, oznaczają wzywanie pomocy.

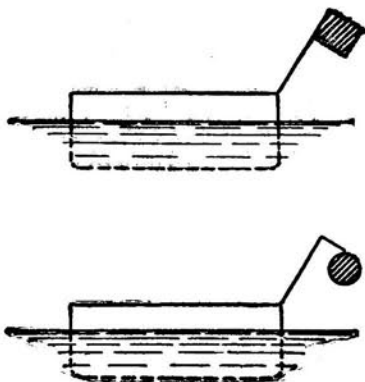


Sygnał Nr. 25.

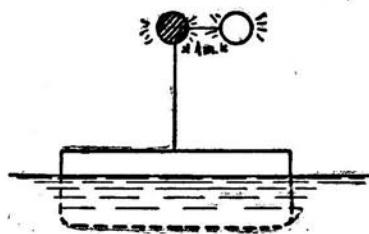
Oznaczenie statków i łodzi, stojących na szlaku żeglownym lub obok szlaku żeglownego wskutek uszkodzenia, niezdolności do ruchu, konieczności wyładowania lub przejścia ładunku (lichtowania) albo w celu przeprowadzania robót regulacyjnych, konserwacyjnych, pogłębiarskich, pomiarowych i innych: czerwona flaga lub także kula, pochylona

i okazywana po stronie wolnego przejazdu, w nocy: czerwone i jasne białe światło w odstępie wzajemnym 1 m, umieszczone na jednakowej wysokości w poprzek szlaku żeglownego, przyczem białe światło umieszcza się po stronie szlaku żeglownego, otwartej dla przejścia innych statków i łodzi.

W DZIEŃ



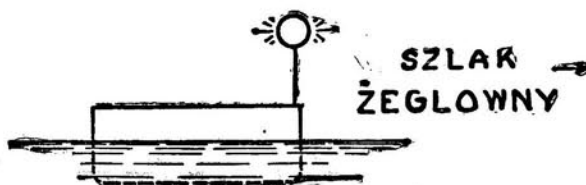
W NOCY



Sygnał Nr. 26.

Oznaczenie statków i łodzi, stojących podczas okresu nawigacyjnego poza szlakiem żeglownym: w nocy jasne białe światło, umieszczone na wysoko-

ści co najmniej 2 m nad powierzchnią wody po stronie szlaku żeglownego,



Objaśnienia kolorów:

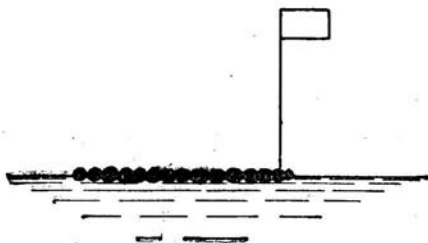
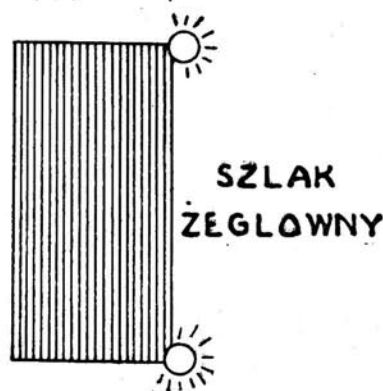


kolor
czerwony

Sygnal Nr. 27.

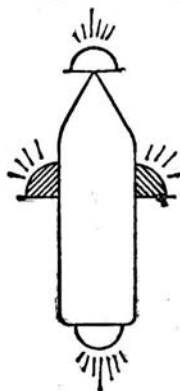
Oznaczenie tratw, stojących podczas okresu nawigacyjnego na drodze wodnej: biała flaga po stronie szlaku żeglownego; w nocy; jasne białe światła,

umieszczone na obu rogach tratw po stronie szlaku żeglownego.

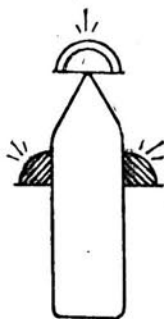
W DZIEŃ**W NOCY****Sygnal Nr. 28.**

Oznaczenie statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym, idących pojedynczo w nocy: jasne białe światło na dziobie i na rufie, czerwone światło z lewej strony, zielone światło z prawej strony,

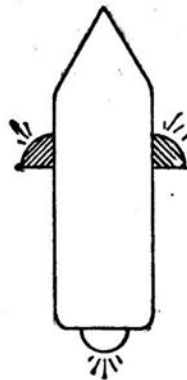
umieszczone w przedniej części statku na około 1/3 jego długości, licząc od dzioba; u bocznołówców kolorowe światła umieszczają się na przedniej części osłony kół.

**Sygnal Nr. 29.**

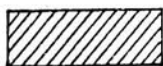
Oznaczenie statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym, idących z pociągiem holowniczym w nocy: dwa jasne białe światła, umieszczone na dziobie jedno nad drugim w odległości 1 m od siebie, czerwone światło z lewej strony i zielone z prawej strony.

**Sygnal Nr. 30.**

Oznaczenie statków i łodzi bez własnego napędu mechanicznego o nośności ponad 50 tonn, idących pojedynczo i nieholowanych w nocy: matowe białe światło na rufie, czerwone światło z lewej strony, zielone z prawej strony.

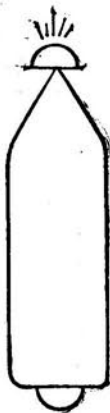


Objaśnienia kolorów:

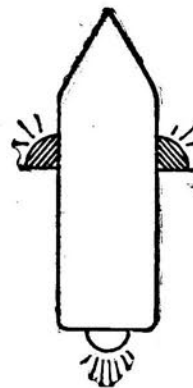
kolor
czerwonykolor
zielony

Sygnal Nr. 31.

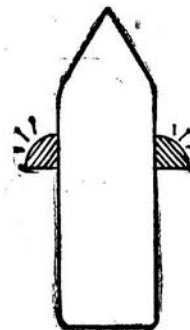
Oznaczenie statków i łodzi bez własnego napędu mechanicznego o nośności do 50 tonn włącznie, idących pojedynczo i nieholowanych albo holowanych z brzegu w nocy: jasne białe światło na dziobie i matowe białe światło na rufie.

**Sygnal Nr. 33.**

Oznaczenie statków i łodzi, holowanych z brzegu pojedynczo, z wyjątkiem statków i łodzi, które przy holowaniu z brzegu oznaczają się sygnałem Nr. 31 lub 32, w nocy: jasne białe światło na rufie, czerwone światło z lewej strony, zielone z prawej strony.

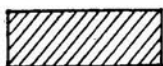
**Sygnal Nr. 32.**

Oznaczenie statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie, idących pojedynczo albo holowanych z brzegu, tudzież statków i łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię w nocy: jasne białe światło na dziobie. Statki i łodzie rybackie, zajęte połowem, mogą nie posiadać stałe umieszczonego sygnału świetlnego, powinny jednak w razie zbliżania się do nich innych statków i łodzi wymachiwać jasnym białym światłem.

**Sygnal Nr. 34.**

Oznaczenie statków i łodzi, idących na pierwszym miejscu w pociągach holowanych z brzegu, z wyjątkiem statków i łodzi, które przy holowaniu z brzegu oznaczają się sygnałem Nr. 31 lub 32 w nocy: czerwone światło z lewej strony, zielone z prawej strony.

Objaśnienia kolorów:



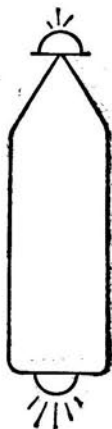
kolor
czerwony



kolor
zielony

Sygnal Nr. 35.

Oznaczenie statków i łodzi, idących na ostatnim miejscu w pociągach holowanych bądź z brzegu bądź przez statek lub łódź z własnym napędem mechanicznym, jak również statków i łodzi pojedynczo holowanych przez statek lub łódź z własnym napędem mechanicznym w nocy: matowe białe światło na dziobie i jasne białe światło na rufie.

**Sygnal Nr. 36.**

Oznaczenie statków i łodzi, wchodzących w skład pociągów holowniczych, lecz nie idących ani na pierwszym ani na ostatnim miejscu w nocy: matowe białe światło na dziobie.

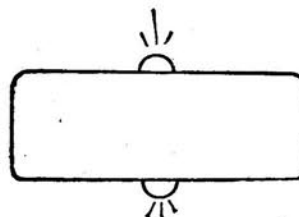
**Sygnal Nr. 37.**

Oznaczenie tratw, holowanych bądź z brzegu bądź przez statek lub łódź z własnym napędem mechanicznym w nocy: dwa jasne białe światła po obu rogach tylnej części tratwy na wysokości 3 m od powierzchni wody albo dwa palące się ogniska.

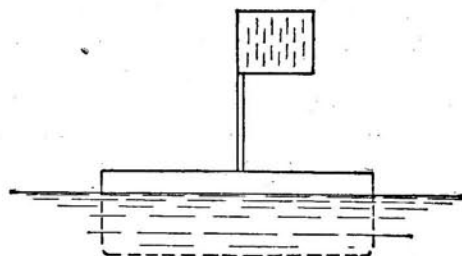
HOLOWNIK ←

**Sygnal Nr. 38.**

Oznaczenie promów przewozowych na uwięzi podczas ruchu w nocy: jasne białe światło po obu bokach promu, osłonięte od strony promu.

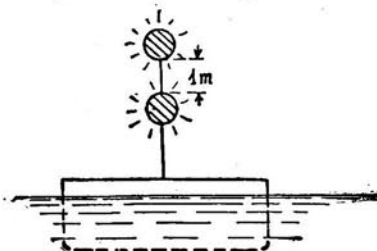
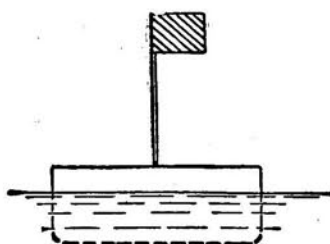
**Sygnal Nr. 39.**

Oznaczenie statków i łodzi, załadowanych materiałami łatwopalnymi, samozapalnymi lub wybuchowymi: flaga niebieska, umieszczona na wysokości co najmniej 3 m ponad poziomem wody; w nocy w taki sam sposób umieszczone światło niebieskie.

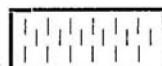
**Sygnal Nr. 40.**

Oznaczenie statków, łodzi i tratw, będących w niebezpieczeństwie i potrzebujących pomocy: fla-

ga zielona; w nocy: dwa zielone światła umieszczone jedno nad drugim w odstępie 1 m.



Objaśnienia kolorów:

kolor
zielonykolor
niebieski

Załącznik Nr. 2.

Księga zażeń.

Nr. kolejny	Data (dzień, miesiąc i rok)	Imię, nazwisko, miejsce zamieszkania i zatrudnienie żalącego się	Treść zażalenia

336.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA OPIEKI SPOŁECZNEJ

z dnia 10 kwietnia 1934 r.

określające warunki dobrowolnego ubezpieczenia na wypadek choroby i macierzyństwa.

Na podstawie art. 12 ust. 2 i art. 319 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 396) zarządza się co następuje:

§ 1. (1) Z własnej woli w rozumieniu art. 12 ustawy o ubezpieczeniu społecznym mogą przystąpić do ubezpieczenia na wypadek choroby i macierzyństwa osoby, które:

- nie podlegają obowiązkowi ubezpieczenia;
- ukończyły szesnasty rok życia, a nie przekroczyły czterdziestego piątego, — i
- jeżeli całkowity ich dochód roczny nie przewyższa dziesięciu tysięcy złotych.

(2) Kto pragnie przystąpić do ubezpieczenia winien przedłożyć zeznanie o źródłach i wysokości dochodu, metrykę urodzenia oraz świadectwo zdrowia, wydane przez wyznaczonego w tym celu przez ubezpieczalnię społeczną lekarza, względnie komisję lekarską. Jeżeli świadectwo lekarskie wykaże zły stan zdrowia, ubezpieczalnia społeczna ma prawo odmówić przyjęcia do ubezpieczenia.

§ 2. (1) Wysokość składki na dobrowolne ubezpieczenie wynosi 5% dochodu, przyczem najwyższą normę dochodu, którą przyjmuje się za podstawę wymiaru składek i świadczeń, określa statut ubezpieczalni społecznej.

(2) Za dochód w rozumieniu rozporządzenia niniejszego uważa się wszelkie korzyści bądź w gotówce, bądź w naturze, płynące z zarobków i innych źródeł.

(3) W dalszych przepisach rozporządzenia niniejszego dla określenia ustawy z dnia 28 marca 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym używa się nazwy skróconej „ustawa”, dla określenia zaś „ubezpieczalni społecznej” słowa „ubezpieczalnia”.

§ 3. Dobrowolnie ubezpieczony obowiązany jest wносить składki do ubezpieczalni zgóry bez zwłoki w okresach ustalonych przez ubezpieczalnię i zawiadomić ubezpieczalnię o każdej zmianie dochodu w czasie ubezpieczenia, mającej wpływ na wymiar składek i świadczeń.

§ 4. Dobrowolne ubezpieczenie rozpoczyna się od dnia wpłacenia pierwszej składki, którą uiszczą się po otrzymaniu przez zainteresowaną osobę zawiadomienia dyrektora ubezpieczalni o przyjęciu do ubezpieczenia.

§ 5. Dobrowolnie ubezpieczeni przestają być ubezpieczonymi:

- wskutek pisemnego oświadczenia o wystąpieniu — z końcem ostatniego tygodnia tego miesiąca, w którym złożyli oświadczenie;
- jeżeli zalegają ze składkami — z upływem okresu, ustalonego przez ubezpieczalnię w myśl § 3;
- jeżeli okaże się, że zeznania ich o dochodzie były świadomie nieprawdziwe — z dniem oznaczonym w decyzji dyrektora ubezpieczalni.

§ 6. (1) Dobrowolnie ubezpieczeni w razie choroby mają prawo do świadczeń w zakresie art. 95 ust. 1, 2 i 3, art. 103 i art. 104 ust. 2 ustawy, do zasiłku domowego zaś, określonego w art. 104 ust. 1 ustawy, mają prawo wówczas, gdy utrzymują jedną lub więcej osób, wymienionych w § 11 rozporządzenia niniejszego.

(2) Dobrowolnie ubezpieczeni nie mają prawa do zasiłków chorobowych, szpitalnych i domowych w okresie czasu, w którym korzystają z całkowitego dochodu, przyjętego za podstawę do ubezpieczenia.

(3) Zasiłek chorobowy wynosi tygodniowo 50% przeciętnego tygodniowego dochodu dobrowolnie ubezpieczonego za ostatnie 13 tygodni ubezpieczenia przed zachorowaniem. Zasiłek dzienny wynosi jedną siódmą zasiłku tygodniowego.

(4) Za dochód tygodniowy przyjmuje się przy zeznaniu wysokości miesięcznego dochodu sześć dwudziestych piątych dochodu miesięcznego, a przy zeznaniu wysokości dochodu dziennego kwotę tego dochodu dziennego, pomnożonego przez sześć.

(5) Postanowienia statutu ubezpieczalni w przedmiocie dodatków do zasiłków chorobowego