



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

Warszawa, dnia 15 lipca 1954 r.

Nr A-66

TRESC:

Poz.:

ZARZĄDZENIE

848 — Ministra Żeglugi z dnia 8 lipca 1954 r. w sprawie przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu oraz utrzymaniu i eksploatacji wód granicznych na odcinku rzeki Odry od znaku granicznego nr 433 do znaku granicznego nr 755, na Nysie Łużyckiej od znaku granicznego nr 391 do znaku granicznego nr 432 oraz koło Nowego Warpna — Altwarp

841

848

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 8 lipca 1954 r.

w sprawie przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu oraz utrzymaniu i eksploatacji wód granicznych na odcinku rzeki Odry od znaku granicznego nr 433 do znaku granicznego nr 755, na Nysie Łużyckiej od znaku granicznego nr 391 do znaku granicznego nr 432 oraz koło Nowego Warpna — Altwarp.

Na podstawie art. 12 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182) i w wykonaniu art. 30 umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej w sprawie żeglugi na wodach granicznych oraz w sprawie eksploatacji i utrzymania wód granicznych, podpisanej w Berlinie dnia 6 lutego 1952 r. (Dz. U. z 1952 r. Nr 40, poz. 276), zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się jako obowiązujące Przepisy o uprawianiu żeglugi i spławu oraz utrzymaniu i eksploatacji wód granicznych na odcinku rzeki Odry od znaku granicznego nr 433 do znaku granicznego nr 755, na Nysie Łużyckiej od znaku granicznego nr 391 do znaku granicznego nr 432 oraz koło Nowego Warpna — Altwarp, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: M. Popiel

Załącznik do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 8 lipca 1954 r. (poz. 848).

PRZEPISY

o uprawianiu żeglugi i spławu oraz utrzymaniu i eksploatacji wód granicznych na odcinku rzeki Odry od znaku granicznego nr 433 do znaku granicznego nr 755, na Nysie Łużyckiej od znaku granicznego nr 391 do znaku granicznego nr 432 oraz koło Nowego Warpna — Altwarp.

SPIS TREŚCI:

Rozdział I.		Rozdział IV.	
Przepisy ogólne	§ 1	Dokumenty statków i tratw	§ 11
Rozdział II.		Rozdział V.	
Oznakowanie, wyposażenie statków i tratw oraz sposób ładowania statków.		Sygnały, znaki i światła.	
Oznakowanie statków	§ 2	Stosowanie sygnałów	§ 12
Oznakowanie tratw	§ 3	Rodzaje sygnałów, znaków i światel	§ 13
Wyposażenie statków i tratw	§ 4	Sygnały dźwiękowe	§ 14
Kotwice	§ 5	Znaczenie sygnałów dźwiękowych	§ 15
Ładowanie statków	§ 6	Światła statków z własnym napędem będących w ruchu	§ 16
Wolna burta	§ 7	Światła holowników w czasie jazdy	§ 17
Rozdział III.		Światła pojedynczo płynących statków bez własnego napędu	§ 18
Skład i kwalifikacje załóg statków i tratw.		Światła statków holowanych w czasie jazdy	§ 19
Kierownictwo statkami i tratwami	§ 8		
Załoga i inne osoby na statku	§ 9		
Książeczki żeglarskie	§ 10		

Rozdział VI.

Ruch żeglugowy i spław tratw.

Przepisy ruchu	§ 20
Odległość między statkami	§ 21
Minimalna szybkość jazdy	§ 22
Maksymalna szybkość jazdy	§ 23
Przejazd pod mostami	§ 24
Przejazd pod mostami drogowym w km 584 i km 584,4	§ 25
Przejście przez uciążliwe miejsce	§ 26
Pociągi holownicze	§ 27
Skład pociągów holowniczych	§ 28
Zatrzymywanie pociągów holowniczych	§ 29
Łączenie (sprzęganie)	§ 30
Tratwy	§ 31
Ruch tratw	§ 32
Mijanie	§ 33
Wyprzedzanie	§ 34
Zawracanie	§ 35
Ograniczenie żeglugi i spławu z powodu niskich lub wysokich stanów wody	§ 36
Ograniczenie żeglugi i spławu z powodu złych warunków atmosferycznych	§ 37
Zamknięcie żeglugi	§ 38

Rozdział VII.

Miejsce postoju statków i tratw.

Postój	§ 39
Kotwiczenie	§ 40
Przepisy postoju i ruchu statków przy ujściu Kanału Odra — Sprewa	§ 41

Rozdział VIII.

Znaki żeglugowe orientacyjne i ostrzegawcze.

Oznakowanie szlaku żeglugowego	§ 42
Zabezpieczenie znaków żeglugowych	§ 43

Rozdział IX.

Wypadki na drogach wodnych.

Określenie wypadków na drogach wodnych	§ 44
Zachowanie się w czasie wypadku	§ 45
Obowiązek zawiadamiania o wypadkach	§ 46

Rozdział X.

Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej.

Przepisy ogólne	§ 47
Podział na kategorie	§ 48
Warunki przewozu	§ 49
Skład pociągów holowniczych	§ 50
Ograniczenia w przewozie	§ 51
Zabezpieczenie ładunku od iskier	§ 52
Zakaz palenia tytoniu	§ 53
Zakaz używania ognia i otwartego światła	§ 54
Urządzenia przeciwpożarowe	§ 55
Mijanie	§ 56
Wyprzedzanie	§ 57
Oznakowanie statków	§ 58
Zbliżanie się do statków	§ 59
Obsada statków	§ 60
Statki-cysterny	§ 61
Zezwolenie na przewóz	§ 62
Postój	§ 63

Rozdział XI

Żegluga na torze wodnym koło Nowego Warpna — Altwarp	§ 64—68
--	---------

Rozdział XII.

Przepisy karne	§ 69
--------------------------	------

Rozdział XIII.

Przepisy końcowe	§ 70
----------------------------	------

PRZEPISY

o uprawianiu żeglugi i spławu oraz utrzymaniu i eksploatacji wód granicznych na odcinku rzeki Odry od znaku granicznego nr 433 do znaku granicznego nr 755, na Nysie Łużyckiej od znaku granicznego nr 391 do znaku granicznego nr 432 oraz koło Nowego Warpna — Altwarp.

Rozdział I.

Przepisy ogólne.

§ 1. Określenia użyte w niniejszych przepisach należy rozumieć w sposób następujący:

- 1) „Obiekt pływający”: statek przysposobiony do przewozu osób, zwierząt, towarów i poczty, uprawiania rybołówstwa i sportu lub też przysposobiony do wykonywania prac technicznych na drogach wodnych.
- 2) „Statek z własnym napędem”: statek posiadający wbudowane na stałe urządzenia napędowe.
- 3) „Statek znajdujący się w ruchu”: statek, który nie jest złączony jakimkolwiek urządzeniem z łodem lub dnem drogi wodnej i pozostaje pod działaniem maszyn, wiatru lub prądu wody.
- 4) „Tratwa”: kilka połączonych pasów drewna przygotowanych do samospławu lub holowania.
Pas — kilka połączonych ze sobą tafli.
Tafła — kloce drewna ułożone na wodzie i związane wzdłuż obok siebie.
- 5) „Dzień”: część doby od wschodu do zachodu słońca.
- 6) „Noc”: część doby od zachodu do wschodu słońca.

- 7) „Szlak żeglowny”: pas wody o dostatecznej dla żeglugi głębokości i szerokości, wyznaczony na drodze wodnej dla swobodnego i bezpiecznego poruszania się statków i tratw.
- 8) „Nurt” („Talweg”): główny prąd w rzece o największej szybkości, układający się w najgłębszych miejscach koryta rzeki.
- 9) „Linia graniczna na rzece żeglownej”: linia biegnąca środkiem nurtu.
- 10) „Prawy brzeg”: brzeg położony po prawej stronie rzeki w kierunku biegu wody.
- 11) „Lewy brzeg”: brzeg położony po lewej stronie rzeki w kierunku biegu wody.
- 12) „Prawa strona”: Za prawą stronę szlaku żeglownego na torze wodnym koło Nowego Warpna — Altwarp uważa się stronę prawą w kierunku z północy na południe. Stronę przeciwną uważa się za lewą stronę szlaku żeglownego.
- 13) „Holownik”: każdy statek, który służy do holowania obiektów pływających lub tratw.
- 14) „Pociąg holowniczy”: każdy zespół składający się z jednego lub więcej obiektów lub tratw ciągnięty (holowany) przez jeden lub więcej holowników.
- 15) „Kierownik statku lub tratwy”: każda osoba kierująca statkiem lub tratwą, posiadająca odpowiednie kwalifikacje.

R o z d z i a ł II.

Oznakowanie, wyposażenie statków i tratw oraz sposób ładowania statków.

§ 2.

O z n a k o w a n i e s t a t k ó w.

1. Statki płynące na wodach granicznych obowiązane są poza zwykłym oznakowaniem posiadać w czasie jazdy na rufie banderę stwierdzającą przynależność państwową, a w czasie jazdy nocnej oświetlenie pozwalające na odczytanie z obydwu brzegów nazwy statku.

2. Napisy powinny być przynajmniej 15 cm wysokie, czytelne oraz trwałe, malowane jasną farbą na ciemnym tle lub odwrotnie.

3. Łodzie pomocnicze muszą być tak oznakowane, aby ich przynależność do statku lub tratwy mogła być bez trudu sprawdzona.

§ 3.

O z n a k o w a n i e t r a t e w.

Na środku każdej tratwy w pionowej płaszczyźnie podłużnej na wysokości co najmniej 1,5 m licząc od powierzchni tratwy powinny być umieszczone dwie drewniane tablice (białe) jedna nad drugą. Po obu stronach tych tablic powinny być wypisane:

- 1) na górnej tablicy czerwoną farbą — nazwa i adres przedsiębiorstwa splawiającego, przy czym dozwolone jest używanie przyjętego skrótu nazwy przedsiębiorstwa,
- 2) na dolnej tablicy czarną farbą imię i nazwisko kierownika tratwy (retmana) w pełnym brzmieniu.

Ponadto na każdej tratwie powinna być umieszczona flaga o barwach narodowych.

§ 4.

W y p o s a ż e n i e s t a t k ó w i t r a t e w.

1. Każdy statek i tratwa powinny być wyposażone w odpowiadającą swemu przeznaczeniu i wielkości ilość i rodzaj sprzętu, urządzeń, narzędzi i materiału dla bezpieczeństwa ruchu i ochrony pracy.

2. Wyposażenie statków i tratw powinno znajdować się zawsze na właściwym miejscu i w stanie zdatnym do natychmiastowego użytku.

3. Na statkach urządzenia i sprzęt powinny być tak umieszczone, aby nie wystawały za burtę.

§ 5.

K o t w i c e.

1. Kotwice podczas ruchu i na postoju powinny być tak umieszczone na statkach, aby nie wystawały żadną ze swych części poza największą szerokość statku. W czasie ruchu statków kotwice nie mogą być zanurzone w wodzie.

2. Na odcinkach dróg wodnych, na których obowiązuje zakaz kotwiczenia, kotwice o łapach nieruchomych powinny być wciągnięte na pokład, kotwice zaś o łapach ruchomych wciągnięte do kluz tak głęboko, aby łapy całkowicie przylegały do kadłuba statku i nie wystawały poza dziobnicę.

3. Wszystkie kotwice powinny być oznaczone na trzonie w sposób trwały przez podanie nazwy statku i wagi.

4. Przy każdej używanej kotwicy powinien znajdować się bober koloru czerwonego, wskazujący położenie zarzucanej do wody lub zerwanej kotwicy.

5. W czasie jazdy nie wolno wlec kotwicy po dnie. W miejscach oznaczonych znakiem nr 18 nie wolno używać kotwicy, szrekować i przybijać do brzegu. Zakaz ten dotyczy odcinka drogi wodnej na 100 m powyżej i poniżej oznaczonego miejsca.

6. Statki o nośności od 15 tonn wzwyż powinny posiadać przynajmniej jedną kotwicę umieszczoną na dziobie statku, statki o nośności powyżej 35 tonn powinny posiadać poza kotwicą na dziobie również jedną kotwicę na rufie, statki o nośności od 100 tonn wzwyż powinny posiadać dwie kotwice na dziobie i jedną kotwicę na rufie, statki bez własnego napędu mechanicznego o nośności od 300 tonn wzwyż powinny posiadać dwie kotwice na dziobie i dwie kotwice na rufie.

Kotwice te powinny być odpowiedniej wagi stosownie do wielkości statku i tak umieszczone, aby były w każdej chwili gotowe do użytku.

7. W czasie jazdy kotwice mogą wystawać za burtę:

- 1) w pociągach holowniczych idących w górę tylko dziobowe na pierwszej przyczepce,
- 2) w pociągach holowniczych idących w dół wszystkie rufowe i po jednej najsilniejszej dziobowej na każdej przyczepce.

§ 6.

Ł a d u n e k s t a t k ó w.

1. Statki powinny być załadowane nie głębiej, niż na to pozwala stan wody na danym odcinku drogi wodnej. Zanurzenie powinno być mniejsze o 10 cm od tranzytowej głębokości. Podziałki zanurzenia na burtach powinny być wyraźnie oznaczone i czytelne. Ładunek powinien być rozmieszczony na statku równomiernie, aby nie naruszać stateczności statku.

2. Przedmioty stanowiące ładunek statku, zwłaszcza pokładowy, powinny być tak rozmieszczone, aby nie mogły wypaść poza burtę i aby nie tamowały wolnego dostępu do urządzeń statku.

3. Wysokość ładunku ponad pokładem lub krawędziami burt powinna być tak obliczona, aby był zapewniony swobodny przejazd pod istniejącymi mostami na danej drodze wodnej, pod przewodami itp. Ładunek nie może wystawać poza burty, z wyjątkiem towarów przestrzennych, jak np. słoma, siano, faszyna i tym podobne materiały, które mogą wystawać nie więcej jednak niż 1 metr poza burtę.

§ 7.

W o l n a b u r t a.

1. Statki przy swym największym załadunku powinny posiadać minimalną nadwodną burtę określoną znakiem „wolnej burty”.

2. Wysokość wolnej burty dla każdego statku określona jest w świadectwie zdolności żeglugowej bądź w świadectwie pomiarowym.

Rozdział III.

Skład i kwalifikacje załóg statków i tratw.

§ 8.

Kierownictwo statkami i tratwami.

1. Osobą odpowiedzialną za statek, pociąg holowniczy lub tratwę, tak w ruchu, jak i na postoju, jest kierownik statku, pociągu holowniczego lub tratwy.

2. Kierownikami na statkach śródlądowych i na tratwach mogą być tylko te osoby, które posiadają pełne kwalifikacje potrzebne do kierowania statkami lub tratwami.

3. Kierownik statku lub tratwy może być zastąpiony przez innego członka załogi, posiadającego uprawnienia do kierowania statkiem lub tratwą.

4. Kierownikiem pociągu holowniczego jest kierownik holownika.

5. Kierownik pociągu holowniczego wydaje zarządzenia kierownikom holowanych obiektów pływających, którzy obowiązani są stosować się do tych zarządzeń.

6. W pociągu holowniczym o kilku holownikach wydawanie zarządzeń (rozkazów) należy do kierownika holownika o największej mocy maszyn lub kierownika, który otrzymał polecenie kierowania pociągiem.

§ 9.

Załoga i inne osoby na statku.

1. Załoga statku obowiązana jest wykonywać zarządzenia (rozkazy) kierownika statku.

2. Kierownicy i inni członkowie załóg holowanych statków i tratw powinni dokonywać tych wszystkich czynności, które wymagane są ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, nawet w przypadkach, gdy odpowiednie zarządzenia nie zostały wydane przez kierownika pociągu holowniczego.

3. Obsada statków i tratw musi być pod względem kwalifikacji i ilościowego składu tak zestawiona, ażeby wykluczyć wszelkie niebezpieczeństwo dla statków, ich ładunku, tratw, osób na nich się znajdujących oraz dla żeglugi.

§ 10.

Książeczki żeglarskie.

1. Każdy członek załogi statku i tratwy obowiązany jest mieć przy sobie książeczkę żeglarską.

2. Książeczka żeglarska jest dokumentem określającym przebieg pracy w zawodzie żeglarskim oraz stwierdzającym uprawnienie do pływania na określonym obszarze wodnym.

3. Wzór książeczki żeglarskiej stanowi załącznik nr 1*).

Rozdział IV.

§ 11.

Dokumenty statków i tratw.

1. Na każdym statku powinny znajdować się dokumenty statkowe w oryginałach z nie przekroczonym terminem ważności.

* Załącznika nr 1 nie drukuje się, gdyż został ogłoszony jako załącznik nr 3 do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. (Monitor Polski Nr A-87, poz. 1368).

2. Ponadto każdy statek musi posiadać zlecenie wyjazdu ważne na czas wyjazdu (rejsu lub manewru) określonego w tym zleceniu, statki zaś wiozące ładunki — dokumenty dotyczące tych ładunków (listy przewozowe, dowody ładunkowe, manifesty).

3. Przepisy ust. 1 i 2 dotyczą odpowiednio tratw.

4. Na każdym statku i tratwie powinien znajdować się egzemplarz granicznych przepisów żeglugowych.

Rozdział V.

Sygnały, znaki i światła statków.

§ 12.

Stosowanie sygnałów.

1. Porozumiewanie się i ostrzeganie statków i tratw podczas ruchu powinno odbywać się za pomocą sygnałów dźwiękowych i wzrokowych.

2. Nie wolno sygnałów, przewidzianych w niniejszych przepisach, stosować i używać w okolicznościach innych niż te, dla których one zostały ustanowione lub dopuszczone.

3. Posługiwanie się innymi sygnałami niż ustalone lub dopuszczone w niniejszych przepisach jest zabronione.

§ 13.

Rodzaje sygnałów, znaków i świateł.

1. Do sygnalizacji wzrokowej używa się w porze dziennej flag, tarcz, walców lub kul, w porze zaś nocnej świateł.

2. Kolory flag, tarcz, walców i kul nie mogą być zbrudzone i powinny mieć barwę świeżą.

3. Światła używane do sygnalizacji powinny świecić się jasno i być widoczne, w zależności od swego przeznaczenia, bądź ze wszystkich stron, bądź tylko z odpowiedniej strony statku. Szklane latarnie sygnałowych powinny być stale utrzymywane w należytej czystości.

4. Światła, które wskutek swej siły mogą oślepić, narażając przez to napotykaną statek lub tratwę na niebezpieczeństwo, muszą być przyćmiewane w czasie spotkania z innym obiektem pływającym.

§ 14.

Sygnały dźwiękowe.

1. Sygnały dźwiękowe muszą być nadawane w sposób jasno rozeznawalny: krótki dźwięk powinien trwać jedną sekundę, długi dźwięk powinien trwać 4 — 6 sekund.

Przerwy pomiędzy pojedynczymi dźwiękami tego samego sygnału muszą trwać 1 sekundę.

2. Sygnały podawane przyczepkom w pociągu holowniczym powinny być podawane kolejno przez wszystkie przyczepki.

3. Jeżeli w jednym rzędzie płynię na hołu para przyczepek spiętych bocznie, to obowiązek sygnalizowania ciąży na przyczepkach skrajnych lewej burty.

4. Sygnały podawane dzwonem, gongiem lub kołatką oznaczają: 5 uderzeń — dźwięk krótki, 10 uderzeń — dźwięk długi.

Przerwy pomiędzy pojedynczymi dźwiękami powinny trwać 1 — 2 sekundy.

§ 15.

Znaczenie sygnałów dźwiękowych.

- 1) - baczność (uwaga),
- 2) - - wezwanie do otwarcia śluzy lub mostu oraz wezwanie nadzorca lub strażnika wodnego na brzeg,
- 3) - - - koniec jazdy,
- 4) . kieruję statek na prawo, zezwolenie na mijanie wzdłuż lewej burty,
- 5) . . kieruję statek na lewo, zezwolenie na mijanie wzdłuż prawej burty,
- 6) . . . moja maszyna pracuje pełną mocą wstecz, zatrzymuję maszynę,
- 7) nie mogę dać się wyprzedzić lub wyminąć,
- 8) . . a) chcę dokonać obrotu prawą burtą,
b) na postoju — rozpoczęcie jazdy,
- 9) . . . chcę dokonać obrotu lewą burtą,
- 10) nakaz zatrzymania się statków idących z przeciwnej strony,
- 11) nie mogę manewrować statkiem,
- 12) - - . mam zamiar wyprzedzić i kieruję statek na prawo,
- 13) - - . . mam zamiar wyprzedzić i kieruję statek na lewo,
- 14) - - - - - długotrwale powtarzające się długie dźwięki — wzywam pomocy.

§ 16.

Światła statków z własnym napędem będących w ruchu.

1. W czasie jazdy nocnej każdy statek z własnym napędem mechanicznym musi posiadać następujące światła:

- 1) przednie (topowe) silne białe światło, umieszczone na przednim maszcie lub z braku masztu na dziobie statku. Światło to powinno być tak urządzone i umocowane, aby oświetlało całkowicie łuk horyzontu obejmujący 225° , tzn. po $112^{\circ} 30'$ na prawo i lewo od dziobu statku,
- 2) boczne jasne zielone światło umieszczone na prawej burcie. Światło ma być umieszczone w ten sposób, aby oświetlało nieprzerwanym blaskiem łuk horyzontu równy $112^{\circ} 30'$, tzn. 90° na prawo od dziobu statku aż do przecięcia z linią poprzeczną osi podłużnej statku i $22^{\circ} 30'$ od linii przecięcia ku rufie.
Boczne jasne czerwone światło umieszczone na lewej burcie. Światło ma być umieszczone w ten sposób, aby oświetlało nieprzerwanym blaskiem łuk horyzontu równy $112^{\circ} 30'$, tzn. 90° na lewo od dziobu aż do przecięcia z linią poprzeczną osi podłużnej statku i $22^{\circ} 30'$ od linii przecięcia ku rufie,
- 3) tylne (rufowe) zwykłe białe światło umieszczone na rufie statku. Światło to ma być tak umieszczone, aby oświetlało całkowicie łuk horyzontu obejmujący 135° , tzn. po 67° na prawo i lewo od rufy statku.

2. Światła pozycyjne boczne wymienione w ust. 1 pkt 2 powinny być umieszczone na $\frac{1}{3}$ długości statku licząc od dziobu statku, na bocznołowcach w miejscach największej szerokości tzn. na przedniej części osłony kół. Światła pozycyjne muszą być umieszczone

na jednakowej wysokości od pokładu i w taki sposób, aby nie były widoczne z budki sterniczej.

Światła pozycyjne powinny być umieszczone co najmniej 1 m niżej od światła topowego oraz co najmniej 1 m w tyle za światłem topowym. Ponadto światła te powinny być zaopatrzone od strony wewnętrznej w specjalne osłony w taki sposób, aby światło czerwone nie było widoczne na prawej burcie, światło zaś zielone na lewej burcie.

§ 17.

Światła holowników w czasie jazdy.

Każdy holownik mający jedną lub więcej przyczepkę obowiązany jest w czasie jazdy nocnej posiadać następujące światła:

oprócz światła przedniego (topowego) i światel bocznych (pozycyjnych), o których mowa w § 16 ust. 1 pkt 1 i 2 — drugie silne białe światło, oświetlające taki sam łuk horyzontu jak światło topowe i umieszczone co najmniej 1 m wyżej pionowo nad światłem topowym.

§ 18.

Światła pojedynczo płynących statków bez własnego napędu.

1. Każdy statek bez własnego napędu płynący pojedynczo (samosplawem) musi mieć światło boczne i rufowe stosownie do przepisów § 16 ust. 1 pkt 2 i 3.

2. Statki bez własnego napędu płynące rufą (napuszczające się) przy zbliżaniu się do innych statków muszą poruszać światłem rufowym w prawo i w lewo w płaszczyźnie poziomej.

§ 19.

Światła statków holowanych w czasie jazdy.

1. W czasie jazdy nocnej każdy statek w pociągu holowniczym musi mieć małe światło topowe stosownie do przepisów § 16 ust. 1 pkt 1 umieszczone możliwie wysoko.

2. Prócz światła topowego ostatnia przyczepka w pociągu holowniczym musi mieć światło rufowe stosownie do przepisów § 16 ust. 1 pkt 3.

3. Jeżeli na końcu pociągu holowniczego znajdują się dwie połączone przyczepki, to każda z nich musi mieć światło rufowe.

4. Jeżeli przyczepki połączone są z holownikiem wzdłuż jego burt, to tak holownik, jak i każda przyczepka muszą mieć światło rufowe.

5. Jeżeli przyczepka połączona wzdłuż burty holownika zasłania boczne światło holownika, wówczas światło należy przenieść na przyczepkę, na tę samą wysokość co pozostałe boczne światła na holowniku.

Rozdział VI.

Ruch żeglugowy i spław tratw.

§ 20.

Przepisy ruchu.

W czasie ruchu statki powinny trzymać się szlaku żeglownego, przy czym obowiązuje w zasadzie jazda prawą stroną.

§ 21.

Odległość między statkami.

Odległość między statkami płynącymi jeden za drugim i nie wyprzedzającymi się powinna wynosić przy jeździe w dół rzeki co najmniej 250 m, w górę zaś co najmniej 100 m.

§ 22.

Minimalna szybkość jazdy.

Szybkość statków z własnym napędem oraz pociągów holowniczych nie powinna być mniejsza niż 3 km/godz., a w żadnym przypadku szybkość ta nie może zagrażać bezpieczeństwu brzegów, innym statkom oraz urządzeniom i budowiom wodnym.

§ 23.

Maksymalna szybkość jazdy.

1. Na Odrze poniżej km 542,4 szybkość jazdy przy stanie wody do 3,30 m na wodowskaziu w Brzegu Dolnym nie może przekraczać 15 km/godz., dopóki stan wody nie osiągnie górnej krawędzi głowicy tam.

2. Na Odrze między miejscowością Piaski i Widuchową szybkość jazdy nie może przekraczać 12 km/godz.

§ 24.

Przejazd pod mostami.

1. Przy przepływananiu pod mostem należy zmniejszyć szybkość jazdy.

2. Mijanie się i wyprzedzanie pod mostami jest zabronione.

3. W przejściach pod mostami kotwiczenie jest zabronione.

4. Przy silnym prądzie i wąskim przejściu pod mostami, gdy zachodzi obawa uderzenia o filary, statki bez własnego napędu powinny napuszczać się rufą.

5. Statki z napędem, gdy zachodzi obawa uderzenia o filar, powinny napuszczać się rufą.

6. Jeżeli zarządzenia administracji dróg wodnych nie ustaliły ilości przyczep pociągu holowniczego, przy przejściu pod mostem wolno holować tylko tyle przyczep, ile można przeprowadzić bez obawy uderzenia o filary mostu.

7. Nie wolno cumować statków do konstrukcji mostowych, jak również nie można odpychać się lub podciągać statku lub tratwy przy pomocy zaczepienia bosaków lub okutych drągów o konstrukcje i podpory mostów. Ewentualne zetknięcie się statku z filarem powinno być osłabione przez użycie miękkich odbojnic.

8. Pierwszeństwo przejazdu pod mostami mają statki płynące w dół rzeki bez względu na to, czy płyną same, czy w pociągu holowniczym.

9. Przy zbliżeniu się do mostu należy w odległości 200 m dać sygnał dźwiękowy „baczność”. Jeżeli jedzie się pod wiatr, sygnał ten należy powtórzyć w odległości 100 m.

10. Z chwilą zbliżenia się statków parowych do mostu nie wolno nadmiernie zadymiać powietrza.

11. Kierownik statku musi zawiadomić maszynistę o zbliżeniu się statku do mostu.

§ 25.

Przejazd pod mostami drogowymi w km 584 i km 584,4.

1. Przejazd pod mostem drogowym w km 584 i pod mostem zastępczym w km 584,4 może mieć miejsce tylko przez oznaczone przesło.

Na przestrzeni od km 583,6 do km 584,7 mogą przechodzić tylko statki pojedyncze.

Na odcinku tym zabronione jest mijanie i wyprzedzanie. Odcinek ten jest oznaczony jako uciążliwe przejście znakiem żeglugowym nr 13.

2. Pociągi holownicze idące w górę rzeki mogą ze względu na drogowy most zastępczy przechodzić odcinek rzeki od km 585 do km 583 najwyżej z czterema przyczepkami i tylko w jednym szeregu. Pozostałą przyczepkę należy odłączyć przy znaku żeglugowym nr 16 ustawionym w km 585. Ponowne zestawienie pociągu holowniczego może mieć miejsce dopiero powyżej znaku żeglugowego nr 16, umieszczonego w km 583.

Pociągi holownicze idące w dół powinny być rozczepiane powyżej znaku żeglugowego nr 16 w km 583 i mogą przechodzić odcinek rzeki od km 583 do km 585 (dolny znak rozczepiania) tylko z 3 przyczepkami w jednym szeregu. Ponowne zestawienie pociągu może mieć miejsce dopiero poniżej znaku żeglugowego nr 16 w km 585.

3. Jeżeli stan wody na wodowskaziu we Frankfurcie nad Odrą wynosi więcej niż 3,30 m, statki idące w dół rzeki bez własnego napędu powinny obracać się co najmniej 1000 m powyżej mostu drogowego na wysokości tablicy z napisem „obracać” ustawionej w km 583 i napuszczać się rufą przy pomocy wleczonego łańcucha aż do km 585.

Ponowne obrócenie się może odbyć się dopiero przy tablicy z napisem „obracać”.

Jeżeli stan wody na wodowskaziu we Frankfurcie wynosi 3,30 m i mniej, a tablica ustawiona w km 583 z napisem „obracać” jest zakryta, statki bez własnego napędu mogą ten odcinek przejeżdżać bez obracania się (normalnie).

4. Cumowanie statków przy bulwarze (lewy brzeg) między obydwoma mostami drogowymi oraz 70 m poniżej mostu zastępczego jest zabronione.

§ 26.

Przejście przez uciążliwe miejsce.

1. Jeżeli dwa statki zbliżają się do uciążliwego miejsca z dwóch przeciwnych kierunków, pierwszeństwo przejazdu przysługuje statkowi płynącemu w dół rzeki.

2. Przy zbliżeniu się do uciążliwego miejsca należy dać sygnał „baczność”.

3. Jeżeli statek płynący w górę rzeki spodziewa się spotkać na tym odcinku inny statek lub pociąg holowniczy albo też tratwę płynącą w dół rzeki, powinien zatrzymać się przy znaku nr 13 i przeczekać, aż minie go obiekt płynący w dół rzeki.

4. Jeżeli pociąg holowniczy idący w górę rzeki wpłynął już na uciążliwy odcinek szlaku żeglownego, obiekty płynące w dół rzeki muszą zatrzymać się w górze przed wjazdem na ten odcinek i przeczekać, aż ich minie pociąg idący w górę rzeki.

Ten sam przepis dotyczy statków pojedynczych lub tratw płynących w dół rzeki w stosunku do pojedynczych statków idących w górę.

5. Jeżeli pojedynczy statek idący w górę rzeki wpłynął już na uciążliwy odcinek szlaku, a z góry zbliża się pociąg holowniczy, to pojedynczy statek powinien zejść ze szlaku, aby dać miejsce pociągowi holowniczemu idącemu w dół rzeki.

6. Jeżeli statek z własnym napędem dogoni tuż przed uciążliwym miejscem inny statek lub pociąg płynący wolniej od niego i domaga się za pomocą sygnałów zezwolenia na wyprzedzenie, to statek lub pociąg holowniczy idący wolniej powinien zezwolić na wyprzedzenie, zanim sam znajdzie się na odcinku uciążliwym.

7. Wyprzedzanie na uciążliwym odcinku szlaku żeglownego jest zabronione.

§ 27.

Pociągi holownicze.

1. Przy zestawianiu pociągów holowniczych kierownik pociągu holowniczego powinien uwzględnić siłę maszyn holownika, ilość i ciężar załadowanych przyczep, odległość między przyczepkami oraz siłę wiatru i stan wody.

2. Przyczepka, której stan budzi wątpliwości pod względem bezpieczeństwa dla żeglugi i budowli wodnych, nie może być przyjęta do holowania.

3. Bez zgody kierownika pociągu holowniczego nie wolno przyłączać do przyczep żadnych innych obiektów, z wyjątkiem małych statków.

4. Nie wolno holować statków z rozwiniętymi żaglami.

5. Statki z własnym napędem płynące w pociągu holowniczym nie mogą używać własnych silników.

§ 28.

Skład pociągów holowniczych.

1. Pociągi holownicze płynące w dół rzeki mogą składać się poza holownikiem z następujących ilości przyczep:

- 1) od ujścia Nysy Łużyckiej do miejscowości Kostrzyn przy stanie wody na wodowskaziu w Brzegu Dolnym ponad 3,50 m — nie więcej niż z czterech jednostek, przy stanie wody poniżej 3,50 m — nie więcej niż z pięciu jednostek. Od Kostrzyna w dół może być dodana jeszcze jedna jednostka.

Jeden za drugim wolno holować najwyżej sześć członów, z tym że szerokość poszczególnych członów pociągu nie może przekraczać 16,50 m,

- 2) poniżej Hohensaaten — z sześciu załadowanych albo jedenastu pustych lub też z sześciu jednostek, z których jedno są załadowane, a inne nie. Ilość członów pociągu holowniczego nie może przekraczać sześciu, a szerokość członów nie może przekraczać 16,50 m.

2. Jadąc w górę rzeki pociągi holownicze mogą składać się poza holownikiem z następujących ilości przyczep: poniżej ujścia Nysy Łużyckiej najwyżej z ośmiu jednostek, idących jedna za drugą. Wolno jednak do załadowanego pociągu dodać jedną lekką barkę jako dziewiątą, jeżeli na wodowskaziu w Brzegu Dolnym stan wody wynosi 3,00 m lub mniej. Długość całego pociągu nie może przekraczać 460 m (suma długości statków bez sterów i połączeń).

3. Długość liny holowniczej pomiędzy holownikiem a pierwszym holowanym obiektem zależna jest od kie-

runku jazdy (w dół czy w górę rzeki), od warunków nawigacyjnych, atmosferycznych, od szerokości szlaku żeglownego, jak również od tego, czy w pociągu holowniczym są puste lub załadowane obiekty. Długość liny powinna wynosić, jeżeli żaden obiekt nie jest załadowany, co najmniej 10 m, jeżeli zaś obiekty są załadowane — co najmniej 50 m.

Odległość pomiędzy poszczególnymi holowanymi obiektami musi wynosić co najmniej 5 m, w pociągach zaś holowniczych z ładunkiem, płynących w dół rzeki poniżej Rędzina, odległość ta musi wynosić co najmniej 50 m.

§ 29.

Zatrzymywanie pociągów holowniczych.

1. Jeżeli kierownik jednej z przyczepek zażąda zatrzymania pociągu holowniczego, żądanie takie powinno być podawane od przyczepki do przyczepki aż do holownika; żądanie to można sygnalizować za pomocą trzech krótkich dźwięków (§ 15) trąbką sygnałową, rogiem lub przez wymachiwanie w porze dziennej czerwoną flagą, w porze nocnej czerwonym światłem.

2. Przyczepki mogą podnosić kotwicę lub ją zarzucać dopiero po otrzymaniu sygnału z holownika.

§ 30.

Łączenie (sprzęganie).

1. Przy jeździe w górę rzeki nie wolno łączyć przyczep do burt holownika. Nie wolno także holować przyczep sprzęgniętych obok siebie w pociągach holowniczych płynących z ładunkiem.

2. Przy jeździe w górę rzeki mogą być holowane puste przyczepki razem sprzęgnięte, o ile łączna ich szerokość nie przekracza 16,50 m.

3. Przy jeździe w dół rzeki, na odcinku aż do Przybrzegu (Fürstenberg), nie wolno holować przyczep sprzęgniętych obok siebie.

§ 31.

Tratwy.

1. Wiązanie tafli w pasy i pasów w tratwy powinno być wykonywane starannie, przy użyciu odpowiedniego materiału, w taki sposób, aby w razie potrzeby rozłączenie i ponowne złączenie pasów i tafli nie sprawiło trudności.

2. Drewno przeznaczone do spławu lub rozbiórki tratwy może być składane na brzegu (na bindudze) tylko za zezwoleniem władz administracji dróg wodnych oraz władz ochrony granic w miejscach przez te władze wskazanych.

Nie wolno składać drewna w miejscach leżących w przepływie wielkich wód.

3. W przypadkach gdy wiązanie drewna odbywa się na wodzie, może być spuszczone na wodę tylko taka ilość drewna, jaką w ciągu dnia można związać. Związane na wodzie tafle i pasy powinny być odprowadzone na dozwolone miejsce i tam przycumowane do brzegu w taki sposób, aby nie mogły być zniszczone przez prąd wody.

4. W miejscach wiązania, cumowania i rozwiązania tratw nie wolno zanieczyszczać wody i brzegów.

5. Zanurzenie tratw powinno być takie, aby tratwy mogły swobodnie i bezpiecznie płynąć przez wszystkie płytkie miejsca drogi wodnej.

6. Całkowita powierzchnia tratwy powinna być widoczna ponad zwierciadłem wody.

7. Poniżej km 542,4 rzeki Odry długość tratw nie może przekraczać 120 m, a szerokość 7 m do ujścia rzeki Warty; od ujścia rzeki Warty szerokość nie może przekraczać 9, 10 m.

8. Władze administracji dróg wodnych mogą powyżej ujścia Warty ograniczyć długość tratw do 40 m z powodu niskich stanów wody lub innych przyczyn.

§ 32.

Ruch tratw.

1. Splawianie tratw w porze nocnej jest zabronione.

2. Tratwy holowane w porze nocnej muszą być oznaczone białym światłem umieszczonym na znacznej wysokości nad tratwą.

3. Tratwy powinny płynąć jedna za drugą w odległości co najmniej 300 m. Jeżeli z powodu zatrzymania się tratwy druga tratwa zbliży się do pierwszej na odległość mniejszą niż 300 m, wówczas pierwsza tratwa powinna pozostać na miejscu tak długo, aż mijająca ją tratwa oddali się od niej co najmniej o 300 m.

4. Jeżeli w mostach są przejścia przeznaczone wyłącznie dla tratw, oznaczone odpowiednim znakiem, wówczas tratwy mogą przechodzić tylko tymi przejściami.

§ 33.

Mijanie.

1. Jest zasadą, że statki mijają się prawą stroną. Jednak statki i pociągi holownicze, płynące w górę rzeki, powinny zostawić głębszą i dogodniejszą część szlaku żeglownego wolną dla statków płynących w dół rzeki.

2. Przy spotkaniu się statków i pociągów holowniczych oznaczenie strony, po której ma nastąpić wyminięcie, należy do statku lub pociągu holowniczego płynącego w dół rzeki, przy czym w momencie mijania obowiązuje zmniejszenie szybkości jazdy.

3. W miejscach, w których nie można się mijać, statek lub pociąg holowniczy płynący w dół rzeki daje sygnał zamknięcia przejazdu (sygnał nr 10 — § 15), a statek lub pociąg holowniczy płynący w górę musi przeczekać, aż przejazd będzie wolny.

4. Jeżeli przy mijaniu którykolwiek ze statków nie może zatrzymać maszyny lub nie może kotwiczyć, powinien to oznajmić zawczasu idącemu naprzeciw statkowi sygnałem, podając jeden długi i cztery krótkie „nie mogą manewrować” (sygnał nr 11 — § 15). Na taki sygnał statek płynący naprzeciw musi się zatrzymać.

§ 34.

Wyprzedzanie.

1. Statki płynące szybciej mogą wyprzedzać statki płynące wolniej w tym samym kierunku, jeśli przedtem

ustalono za pomocą sygnałów, którą stroną ma nastąpić wyprzedzenie.

2. Pociągi holownicze lub pojedyncze statki, które są wyprzedzane, muszą w czasie wyprzedzania zmniejszyć szybkość. Wyprzedzające statki muszą zwracać baczną uwagę na bezpieczeństwo wyprzedzanych statków i pociągów holowniczych.

3. Jeżeli wyprzedzanie okazałoby się chwilowo niemożliwe, statki wyprzedzające powinny wstrzymać się z wyprzedzaniem, płynąć w odległości 50 do 100 m od statków płynących przed nimi, aż znajdzie się dogodne miejsce do wyprzedzenia.

4. Nie wolno wyprzedzać, gdy wyprzedzany statek lub pociąg holowniczy znajduje się na przemieszaniu wąskich przejściach i ostrych zakolach szlaku żeglownego oraz na odcinkach uciążliwych dla żeglugi, oznaczonych odpowiednimi znakami żeglugowymi. Ponadto nie wolno wyprzedzać w odległości mniejszej niż 500 m przed mostami, przystaniami, wejściami do portów, zimowisk oraz w pobliżu miejsc wykonywania robót regulacyjnych, konserwacyjnych, pogłębiarskich i pomiarowych.

§ 35.

Zawracanie.

Zawracanie na szlaku żeglownym w celu zmiany kierunku jazdy, zatrzymanie się, składanie pociągów holowniczych i tym podobne manewrowanie można wykonać tylko w takiej odległości od innych obiektów pływających, aby nie spowodować niebezpieczeństwa. Przy czym statki pragnące zawrócić na szlaku powinny dać odpowiedni sygnał (sygnał nr 8 lub nr 9 — § 15), w nocy zaś dodatkowo zataczać koła białym światłem.

§ 36.

Ograniczenie żeglugi i splawu z powodu niskich lub wysokich stanów wody.

1. Podczas wysokich stanów wody statki powinny trzymać się jak najbliżej środka koryta rzeki i o ile możności jak najdalej od budowli wodnych.

2. W miejscach, gdzie wystawiono znak żeglugowy nr 15, należy zmniejszyć szybkość jazdy, ażeby nie wytworzyć silnej fali.

3. Należy unikać przejazdów nad tamami oraz w bezpośredniej bliskości podmywanych brzegów.

4. Przy niskich stanach wody należy ściśle trzymać się wyznaczonego szlaku żeglownego oraz stosować się do wydawanych doraźnie zarządzeń organów władz administracji dróg wodnych.

§ 37.

Ograniczenie żeglugi i splawu z powodu złych warunków atmosferycznych.

1. W razie złych warunków atmosferycznych, jak: zły widoczności, mgły, burzy, śnieżycy, ulewnego deszczu itp., należy zmniejszyć szybkość jazdy. Statki pojedyncze i pociągi holownicze powinny w razie konieczności wywiesić przepisowe światła.

2. Jeżeli widoczność jest mniejsza niż 100 m, wszystkie statki i pociągi holownicze obowiązane są przerwać jazdę i zatrzymać się w miejscach wyznaczonych, a w przypadku niemożności — obok szlaku żeglownego.

3. W obu przypadkach wymienionych w ust. 1 i 2 kierownicy wszystkich statków i tratw obowiązani są podawać co 2 minuty sygnał „baczność” (sygnał nr 1 — § 15).

Ponadto należy wystawić wachłę na dziobie pierwszego statku i na rufie ostatniej przyczepki. Na tratwach — na początku i na końcu tratwy.

§ 38.

Zamknięcie żeglugi.

1. Zamknięcie drogi wodnej oznacza ustawiony na brzegu rzeki w miejscu dobrze widocznym znak żeglugowy nr 14. Znak ten ustawia się w takiej odległości od miejsca przeszkody, aby zbliżające się statki lub tratwy mogły z łatwością zatrzymać się przed przeszkodą. Wszystkie zbliżające się statki ustawiają się wówczas jeden za drugim w odstępach co najmniej 50-metrowych.

2. Jeżeli zamknięcie odcinka drogi wodnej spowodowane jest niskim stanem wody, statki o zanurzeniu mniejszym niż tranzytowa głębokość odcinka mogą przepływać za zgodą władz administracji dróg wodnych.

3. Zarządzenie o zamknięciu żeglugi z powodu pochodu lodów lub wysokich stanów wody powinno być wydane w takim terminie, aby wszystkie statki i tratwy będące w drodze na danym odcinku mogły we właściwym czasie zawinąć bezpiecznie do najbliższych portów lub zimowisk.

Rozdział VII.

Miejsce postoju statków i tratw.

§ 39.

Postój.

1. Postój statków i tratw na granicznym odcinku jest dozwolony tylko w miejscach na ten cel wyznaczonych; w innych miejscach postój jest zabroniony z wyjątkiem wypadków spowodowanych awarią.

2. Podczas postoju statki powinny stać jak najbliżej brzegu dziobem pod prąd, przycumowane do brzegu, a jeśli nie ma na brzegu urządzeń do cumowania — na kotwicach.

3. Jeśli na postoju zbierze się większa ilość statków, powinny one stać w rzędzie w ten sposób, aby dzioby statków nie znajdowały się obok, rufy statków stojących przed nimi. Ponadto statki powinny być tak przycumowane aby wahań stanów wody oraz uderzenia fal, wywołanych przez przejeżdżające obok statki, nie narażały je na niebezpieczeństwo. Stery statków powinny być tak ustawione, aby nie mogły się poruszać pod wpływem prądu.

4. W czasie postoju łodzi pomocnicze wszystkich statków powinny być umieszczone od strony brzegu, przy którym statek stoi, oraz przymocowane do burty statku w sposób uniemożliwiający ich odczepienie. Klucze od zamkniętych łodzi powinny znajdować się u kierownika statku. Obowiązek ten dotyczy także łodzi pomocniczych statków administracji dróg wodnych, w czasie gdy nie są one zajęte przy wykonywaniu czynności służbowych.

§ 40.

Kotwiczenie.

1. Kotwice powinny być rzucane do wody w ten sposób, ażeby nie uszkadzały innych statków. Nie wolno zarzucać kotwic na skarpy, tamy i ścieżki holownicze.

2. Nie wolno cumować statków i tratw do mostów i innych budowli wodnych.

§ 41.

Przepisy postoju i ruchu statków przy ujściu Kanału Odra-Sprewa.

Zatrzymywanie się statków przy ujściu Kanału Odra-Sprewa reguluje się w sposób następujący:

- 1) w celu zapewnienia statkom płynącym w kierunku Berlina możliwości manewrowania i ustawiania się dla wjazdu do kanału oraz zapewnienia swobody ruchu statkom wychodzącym z kanału i kierującym się w dół rzeki — zatrzymywanie się innych statków na odcinku Odry od km 552,4 do km 554,2 jest zabronione,
- 2) przed wejściem do kanału statki bez własnego napędu powinny ustawić się w kolejności przybycia jeden za drugim. Statki holowane z góry rzeki przed wjazdem do kanału powinny zatrzymać się na wysokości stojących już statków. Holowane obiekty odczepiają się od holowników i stają w kolejności za statkami, które już wcześniej przybyły,
- 3) statki z własnym napędem i holowniki mogą oczekiwać na wjazd do kanału poza miejscem grupowania barek,
- 4) statki oczekujące w Fürstenberg dyspozycji do dalszej jazdy powinny ustawić się powyżej km 552,4 przy lewym brzegu, a mianowicie:
 - a) przy stanie wody 2,75 m na wodowskaziu w Fürstenberg i poniżej — w jednym rzędzie, skierowane dziobem pod prąd,
 - b) przy wyższych stanach wody na tymże wodowskaziu — w dwu rzędach obok siebie,
 - c) statki wymienione w pkt 1 i 2 powinny ustawiać się w kolejce w odległości co najmniej 100 m jedno od drugich,
 - d) zestawianie pociągów holowniczych może odbywać się tylko poniżej km 554,2.

Rozdział VIII.

Znaki żeglugowe orientacyjne i ostrzegawcze.

§ 42.

Oznakowanie szlaku żeglownego.

1. Do oznaczenia szlaku żeglownego i przeszkód dla żeglugi lub spławu służą znaki żeglugowe orientacyjne i ostrzegawcze według ustalonych wzorów w załączniku nr 2 do niniejszych przepisów.

2. Do ustawiania, zmiany i usuwania znaków powołane są organy administracji dróg wodnych, o ile przepisy niniejsze w poszczególnych przypadkach nie zobowiązują do tego innych osób.

§ 43.

Zabezpieczenie znaków żeglugowych.

1. Znaków żeglugowych nie wolno niszczyć, uszkadzać, przenosić na inne miejsca lub usuwać.
2. Jeżeli kierownik statku, pociągu holowniczego lub tratwy stwierdzi uszkodzenie, zniszczenie, potrzebę naprawy znaku żeglugowego, nieoznaczenie przeszkody, mielizny itp., powinien za pomocą sygnału (sygnał nr 2—§ 15) wywołać strażnika lub nadzorcę na swoim brzegu i zawiadomić go o zauważonych przeszkodach lub niedokładnościach na szlaku żeglownym. W przypadku niemożności zawiadomienia go w sposób powyższy należy zawiadomić organy administracji dróg wodnych w najbliższym miejscu postoju.
3. Znaki i tablice ostrzegawcze na brzegu oznaczające zakaz kotwiczenia, konieczność rozczepiania pociągu holowniczego powinny być nocą oświetlone jasnym białym światłem.
4. Rodzaj oświetlenia (elektryczność, acetylen, nafta) uzależnia się od warunków lokalnych i możliwości zastosowania w danym miejscu.
5. Dla utrzymania dobrej widoczności znaków brzegowych zarośla na przedpolach powinny być usuwane przez organy administracji dróg wodnych.
6. Światła sygnałowe oznaczające szlak żeglowny powinny być zapalane tak, aby ostatnia lampa na danym odcinku strażnika wodnego była zapalona na pół godziny przed zachodem słońca, natomiast rozpoczęcie gaszenia powinno odbywać się dopiero ze wschodem słońca.

Rozdział IX.**Wypadki na drogach wodnych.**

§ 44.

Określenie wypadków na drogach wodnych.

Za wypadki na drogach wodnych uważa się:

- 1) zderzenie statków lub tratw między sobą, skutkiem którego powstały szkody w taborze, tratwach lub ładunku,
- 2) najechanie statku lub tratwy na mieliznę, most, kamienie podwodne lub inne przeszkody, jeżeli to spowodowało uszkodzenie statku, tratwy, najechanego obiektu lub przewożonego ładunku lub też wywołało unieruchomienie statku na okres ponad 6 godzin lub spowodowało niebezpieczeństwo, któremu nie można zaradzić bez pomocy z zewnątrz,
- 3) zatonięcie statku na szlaku żeglownym lub poza tym szlakiem,
- 4) zatarasowanie szlaku żeglownego, powodujące wstrzymanie ruchu na drodze wodnej na okres dłuższy niż 6 godzin,
- 5) uszkodzenie kadłuba statku, maszyn napędowych, pędziszów, steru lub innych części, jeśli spowodowało to unieruchomienie statku,
- 6) wybuch kotła parowego lub pożar na statku,
- 7) śmierć lub kalectwo wywołane z przyczyn wymienionych w punktach 1, 2, 3, 5 i 6 lub z innych powodów noszących znamiona wypadków,

- 8) uszkodzenie znaków żeglugowych, budowli wodnych, wodowskazów, przewodów krzyżujących się z drogą wodną,
- 9) zdarzenie żywiołowe, jak powódzie, pochód lodu oraz zaburzenia atmosferyczne w postaci ulewy, śnieżyca, mgły itp., jeżeli spowodowały znaczniejsze szkody lub wywołały przerwę w ruchu żeglugowym trwającą ponad 24 godziny.

§ 45.

Zachowanie się w czasie wypadku.

1. Statek, który na skutek utraty zdolności do manewrowania zatarasował szlak wodny, daje o tym znać zbliżającym się statkom sygnałem nr 11 (§ 15) i równocześnie wymachuje w dzień czerwoną flagą, w nocy zaś czerwonym światłem.
2. Jeżeli szlak żeglowny został zatarasowany przez zatonięcie statku lub przez najechanie statku na znajdującą się tam mieliznę (przemiał) bez możliwości zejścia z niej, wówczas kierownik statku:
 - 1) zatrzymuje załogę w pobliżu wypadku w razie zatonięcia statku, a na statku — jeżeli statek osiadł na mieliznie,
 - 2) wystawia posterunki powyżej i poniżej miejsca wypadku w celu uprzedzenia zbliżających się statków o powstałej przeszkodzie w ruchu lub wystawia znak ostrzegawczy nr 14,
 - 3) jeżeli wypadki wyżej wymienione zaszły poza szlakiem żeglownym, tak że obok statków możliwe jest przejście dla innych statków, wówczas kierownicy statków lub tratw powinni niezwłocznie ustawić znak żeglugowy nr 25.

§ 46.

Obowiązek zawiadamiania o wypadkach.

1. Kierownicy statków i tratw obowiązani są donieść najbliższemu organowi władzy administracji dróg wodnych o zderzeniu się statków lub tratw, o utknięciu na mieliznie lub zatonięciu, pożarze i w ogóle o wszystkich nieszczęśliwych wypadkach na własnych i na napotykanym statkach, jak również o wszystkich zauważonych przeszkodach na szlaku żeglownym.
2. W przypadku ciężkiej awarii, zmuszającej załogę do opuszczenia statku lub powodującej dłuższy postój na szlaku, kierownicy statków, pociągów holowniczych lub tratw, niezależnie od czynności ratowniczo-zabezpieczających, przewidzianych niniejszymi przepisami, obowiązani są niezwłocznie zawiadomić o wypadku najbliższą placówkę ochrony granic na swoim brzegu i stosować się do jej poleceń.

Rozdział X.**Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej.**

§ 47.

Przepisy ogólne.

Do materiałów niebezpiecznych zalicza się także materiały i przedmioty, które w czasie przewozu śródlądowo-

wymi drogami wodnymi oraz manipulacji i przechowywania w magazynach portowych, przy niewłaściwym obchodzeniu się z nimi, mogą stać się przyczyną pożaru, zatrucia, poparzenia lub zachorowania ludzi albo też uszkodzenia taboru lub przesyłek.

§ 48.

Podział na kategorie.

Do materiałów niebezpiecznych zalicza się:

1. Materiały wybuchowe.
2. Materiały zdolne do wytworzenia mieszanin wybuchowych.
3. Gazy sprężone, skroplone i rozpuszczone pod ciśnieniem
4. Materiały samozapalne.
5. Materiały zapalne lub wytwarzające gazy w zetknięciu się z wodą.
6. Materiały łatwo zapalne (stałe i płynne).
7. Materiały żrące.
8. Materiały trujące.
9. Surowe produkty zwierzęce i materiały budzące odrazę oraz wydzielające przykrą woń.

§ 49.

Warunki przewozu.

Do materiałów niebezpiecznych wymienionych w § 48, które mogą być przyjęte do przewozu statkami żeglugi śródlądowej, stosuje się obowiązujące przepisy dotyczące: załadunku, przeładunku, wyładunku, opakowania, oznakowania, kontroli w czasie przewozu, magazynowania oraz warunków, jakim mają odpowiadać statki, na których mają być przewożone materiały niebezpieczne.

§ 50.

Skład pociągów holowniczych.

1. Materiały niebezpieczne kategorii 1 mogą być przewożone tylko na statkach z własnym napędem (motorowce). Zabronione jest przewożenie tych materiałów w pociągach holowniczych oraz na statkach z własnym napędem parowym.
2. Pociąg holowniczy przewożący materiały kategorii 2, 3, 4, 5 i 6 może składać się z holownika motorowego i tylko jednej przyczepki krytej, holowanej co najmniej w odległości 50 m.
3. Statki przewożące materiały kategorii 7 do 9 mogą być holowane w pociągu holowniczym na końcu pociągu w odległości co najmniej 100 m od pozostałych przyczepok.

§ 51.

Ograniczenia w przewozie.

1. Materiały i przedmioty kategorii 1 i 6 nie mogą być razem przewożone, jak również materiały i przedmioty te nie mogą być przewożone razem z materiałami i przedmiotami kategorii 2, 3, 4 i 5.
2. Materiały i przedmioty kategorii 1 do 6 mogą być przewożone z materiałami kategorii 7 do 9 i innymi

materiałami pod warunkiem, że będą załadowane w oddzielnych pomieszczeniach i w taki sposób, który wykluczy wszelkie możliwości zetknięcia się tych materiałów ze sobą i nie wytworzy niebezpieczeństwa dla statku, załogi i ładunku.

3. Materiały i przedmioty kategorii 1, 2 i 5 nie mogą być przewożone jako ładunek na pokładzie.

4. W przypadku dozwolonego przewozu barkami odkrytymi lub na pokładzie materiałów kategorii 1, 2 i 5 ładunek należy przykryć szczelnie brezentem.

5. Statki przewożące materiały niebezpieczne kategorii 1, 2 i 5 powinny być ładowane w ten sposób, aby odległość między dnem statku a dnem drogi wodnej wynosiła co najmniej 30 centymetrów.

§ 52.

Zabezpieczenie ładunku od iskier.

1. Holownik parowy w pociągu holowniczym z materiałami kategorii 2, 3, 4, 5 i 6 powinien posiadać dwie siatki zabezpieczające przed wydobywaniem się iskier na zewnątrz, umieszczone jedna u wylotu komina, a druga u jego nasady.

2. Do opalania kotłów należy używać tylko węgla kamiennego.

3. Zabronione jest rzucanie liny holowniczej na statek załadowany materiałami kategorii 1 do 6. Liny holownicze do takich statków należy podawać z łodzi.

4. Stalowe liny (cumy) i łańcuchy kotwiczne należy tak składać i tak się z nimi obchodzić, aby wykluczyć możliwość powstawania iskier.

5. Na statkach przewożących materiały kategorii 1 do 6 zabrania się używania podkutego obuwia.

§ 53.

Zakaz palenia tytoniu.

1. Na statkach przewożących materiały kategorii 1 do 6 zabrania się palenia tytoniu na pokładzie i w innych pomieszczeniach z wyjątkiem zamkniętych pomieszczeń mieszkalnych, które są specjalnie do tego przystosowane.

2. Zakaz palenia tytoniu powinien być uwidoczniwy na tablicach umieszczonych na pokładzie w miejscach dobrze widocznych.

§ 54.

Zakaz używania ognia i otwartego światła.

1. Używanie ognia i otwartego światła na statkach przewożących materiały kategorii 1 do 6 jest zabronione tak na pokładzie, jak i we wszystkich pomieszczeniach, z wyjątkiem pomieszczeń mieszkalnych, w których można używać ognia i otwartego światła, o ile zachowane są warunki bezpieczeństwa pożarowego.

2. Kominy wszystkich palenisk powinny być zaopatrzone w daszki oraz siatki przeciwiskrowe. Kominy te powinny być zaopatrzone na wysokości pokładu w dodatkowe siatki przeciwiskrowe, które przy zdjęciu komina przy przejeździe pod mostami nie przepuszczają iskier.

§ 55.

Urządzenia przeciwpożarowe.

1. Na statkach przewożących materiały niebezpieczne powinny znajdować się przyrządy i urządzenia przeciwpożarowe, jak:

- 1) odpowiednie gaśnice umieszczone w odpowiednich miejscach i w odpowiedniej ilości,
- 2) wiadra pomalowane na czerwono w miejscach łatwo dostępnych o pojemności 4 — 6 litrów z dołączonymi linkami o długości 5 — 6 m,
- 3) skrzynie z piaskiem umieszczone w pobliżu luków.

2. Urządzenia gaśnicze powinny być oznaczone wyraźnymi tabliczkami kierunkowymi.

3. Każdy członek załogi powinien znać zastosowanie i użycie gaśnic oraz sposób ich działania.

4. Kierownik statku obowiązany jest przed załadowaniem materiałów niebezpiecznych zbadać aparaturę gaśniczą co do jej zdolności użycia (plombowania i notatka z przeprowadzonej kontroli).

§ 56.

Mijanie.

Wszystkie statki i tratwy przy mijaniu statków lub pociągów holowniczych przewożących materiały niebezpieczne powinny zachować jak najdalej idącą ostrożność, wykluczając wszelkie niebezpieczeństwo dla statków załadowanych materiałami niebezpiecznymi, a w szczególności należy zamknąć dopływ powietrza do palenisk, nie dokładać węgla oraz wygasić otwarte ognie.

§ 57.

Wyprowadzanie.

1. Statków pojedynczych i pociągów holowniczych przewożących materiały niebezpieczne kategorii 1 do 6 wolno wyprowadzać.

2. Wyprowadzanie statków i pociągów holowniczych przewożących materiały kategorii 7 do 9 dozwolone jest przy zachowaniu jak najdalej idącej ostrożności, w miejscach odpowiednich do wyprowadzania i za zgodą kierownika statku lub pociągu holowniczego wiozącego materiały niebezpieczne kategorii 7 do 9.

3. Pociągi holownicze lub statki pojedyncze przewożące materiały kategorii 7 do 9 oraz inne ładunki powinny płynąć za pociągami holowniczymi i statkami z materiałami kategorii 1 do 6 w odległości co najmniej 2 km.

§ 58.

Oznakowanie statków.

1. Statki załadowane materiałami niebezpiecznymi kategorii 1, 2, 3, 5, 7 i 8, będące tak w ruchu, jak i na postoju, obowiązane są wywiesić:

- 1) w dzień na dziobie i na rufie czerwoną czworokątną flagę z białą literą „E”.

Ponadto na pokładzie statku należy umieścić czerwoną tablicę co najmniej 50 cm wysoką i szeroką, na której po obu stronach umieszczona jest biała litera „E” wysokości co najmniej 35 cm. Tablica ma być umieszczona na środku statku w ten

sposób, aby można ją było widzieć wyraźnie z obu stron,

- 2) w nocy i w czasie złej widoczności poza światłami wymienionymi w §§ 16 i 19, dodatkowo jasne fioletowe światło, umieszczone co najmniej 3 m nad pokładem statku, widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 800 m,

- 3) holownik, który holuje statki załadowane materiałami kategorii 7 i 8, obowiązany jest wywiesić w dzień na przednim maszcie czerwoną flagę z białą literą „E”, w nocy zaś oprócz światel wymienionych w § 17 jasne fioletowe światło umieszczone w odległości pionowej 1 m nad tymi światłami, widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 800 m.

2. Statki załadowane materiałami niebezpiecznymi kategorii 4 i 6, będące tak w ruchu, jak i na postoju, obowiązane są wywiesić:

- 1) w dzień na dziobie i na rufie statku niebieską czworokątną flagę z białą literą „F”.

Ponadto na pokładzie statku należy umieścić niebieską tablicę co najmniej 50 cm wysoką i szeroką, na której po obu stronach umieszczona jest biała litera „F” wysokości co najmniej 35 cm.

Tablica ma być umieszczona na środku statku w ten sposób, aby można ją było widzieć wyraźnie z obu stron.

Statki-cysterny przeznaczone do przewozu materiałów płynnych kategorii 6 powinny oprócz flag i tablicy posiadać wokoło burty na wysokości pokładu jasnoniebieski pas szerokości 20 cm,

- 2) w nocy i w czasie złej widoczności oprócz światel wymienionych w §§ 16 i 19 dodatkowo dwa jasne fioletowe światła umieszczone co najmniej 3 m nad pokładem statku, widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 800 m,

- 3) holownik, który holuje statek załadowany materiałami kategorii 4 i 6, obowiązany jest wywiesić w dzień na przednim maszcie niebieską flagę z białą literą „F”, w nocy zaś, oprócz światel wymienionych w § 17, dwa jasne fioletowe światła umieszczone jedno nad drugim w odległości 1 m nad tymi światłami, widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 800 m.

§ 59.

Zbliżanie się do statków.

Zbliżanie się do statków przewożących materiały niebezpieczne dozwolone jest tylko w przypadku awarii, gdy zachodzi potrzeba udzielenia pomocy statkowi wiozącemu materiały niebezpieczne.

§ 60.

Obsada statków.

Na statkach przewożących materiały niebezpieczne kategorii 1 do 8, poza zwykłą obsadą załogi, powinno znajdować się dwóch dozorców nadawcy, których zadaniem jest nadzorowanie ładunku od chwili załadowania do chwili wyładowania go ze statku.

§ 61.

Statki-cysterny.

Na statkach-cysternach bez własnego napędu, które są załadowane przetworami ropy naftowej, załoga nie może zamieszkiwać.

§ 62.

Zezwolenie na przewóz.

Statki przeznaczone do przewozu materiałów i przedmiotów niebezpiecznych kategorii 1 i 6 powinny posiadać zezwolenie odpowiednich organów ochrony pracy oraz organów klasyfikujących statki.

§ 63.

Postój.

1. Postój, załadunek i wyładunek statków przewożących materiały niebezpieczne kategorii 1 do 8 może odbywać się wyłącznie w miejscach wskazanych każdorazowo dla danego transportu, po przedsięwzięciu odpowiednich środków zabezpieczających.

Wyznaczanie miejsc postoju należy do organów administracji dróg wodnych.

2. Postój statków przewożących materiały kategorii 9 dozwolony jest w odległości co najmniej 100 m od innych statków i osiedli ludzkich.

R o z d z i a ł X I.**Żegluga na torze wodnym koło Nowego Warpna —
Altwarz.**

§ 64.

Przepisom niniejszego rozdziału podlegają wszystkie statki przebywające na torze wodnym koło Nowego Warpna — Altwarz od pomocniczego znaku granicznego nr 1 (boja) do pomocniczego znaku granicznego nr 26 (dalba ze światłem ostrzegawczym).

§ 65.

Wszystkie statki obowiązane są poza znakami i światłami wymienionymi w §§ 13, 16, 17 i 19 posiadać dodatkowe następujące światła i znaki:

- 1) jeżeli holownik holuje więcej niż jeden statek i długość holu od rufy holownika do rufy ostatniego holowanego statku wynosi więcej niż 180 m, to holownik powinien mieć jeszcze dodatkowe trzecie białe światło umieszczone powyżej lub poniżej dwóch pierwszych światel,
- 2) każdy statek, który utracił zdolność manewrowania, powinien mieć na wysokości białego światła wymienionego w § 16 pkt 1 dwa światła czerwone, umieszczone pionowo jedno nad drugim w odstępach nie mniejszym niż 2 m. Światła te powinny być widoczne ze wszystkich stron. W dzień taki statek musi wystawić na miejscu dobrze widocznym dwie czarne kule o średnicy co najmniej 60 cm zawieszane pionowo jedna nad drugą w odstępach nie mniejszych niż 2 m.

Wymienione światła i znaki są sygnałami ostrzegającymi inne statki o tym że statek, który je podniósł, nie jest zdolny do manewrowania, a zatem i do usunięcia się z drogi. W żadnym wypadku nie są to sygnały alarmowe i nie zobowiązują innych statków do niesienia pomocy.

§ 66.

Statki żaglowe oraz statki holowane niosą tylko światła nawigacyjne z wyjątkiem światel topowych.

§ 67.

Sygnaly dźwiękowe.

Statki będące w ruchu używają sygnałów dźwiękowych obowiązujących na drogach morskich.

§ 68.

Pierwszeństwo drogi.

1. Prawo pierwszeństwa drogi mają następujące statki:

- 1) które ze względu na doznane uszkodzenie lub charakter budowy lub zestawu holowniczego nie mają możliwości swobodnego poruszania się na trasie wodnej (niezdolne do manewrów lub ograniczone w manewrowaniu), oraz statki, które ze względu na swe wielkie zanurzenie muszą korzystać z najgłębszej części toru wodnego,
- 2) które ze względu na pilność lub nagłość swych funkcji a zwłaszcza z powodu niesienia pomocy lub ratunku wymagają szybkości ruchu po najkrótszej drodze. Do statków tych należą zwłaszcza statki pożarnicze, ochrony granic i celne.

W przypadku wzajemnego spotkania się statków wymienionych wyżej — statki wymienione w pkt 2 ustępują statkom wymienionym w pkt 1.

2. Statki mające pierwszeństwo drogi podnoszą następujący znak:

- 1) statki wymienione w ust. 1 pkt 1 w dzień: dwa czarne walce na topie przedniego masztu, w nocy: oprócz światel nawigacyjnych czerwone światło widoczne dookoła,
- 2) statki wymienione w ust. 1 pkt 2 w dzień: jeden czarny walec na topie przedniego masztu, w nocy: oprócz światel nawigacyjnych dwa światła białe wywieszane w linii pionowej w odległości 185 cm jedno pod drugim, widoczne dookoła. Zasady tej nie stosuje się do statków organów ochrony granic.

Dwa statki równorzędne z pierwszeństwem drogi wymijają się na zasadach ogólnych.

R o z d z i a ł X I I.**Przepisy karne.**

§ 69.

Winni naruszenia niniejszych przepisów będą pociągnięci do odpowiedzialności karnej na podstawie obowiązujących przepisów.

R o z d z i a ł X I I I.**Przepisy końcowe.**

§ 70.

Przepisy niniejsze wejdą w życie w dniu ogłoszenia.

Załącznik nr 2 do przepisów dotyczących uprawiania żeglugi i spławu oraz utrzymania i eksploatacji wód granicznych (poz. 848).

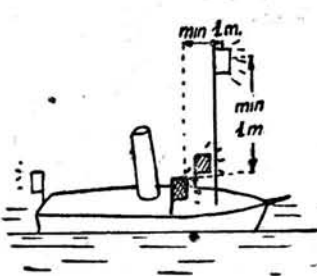
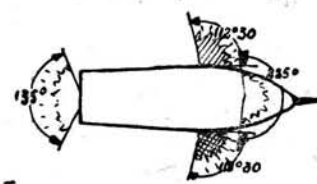
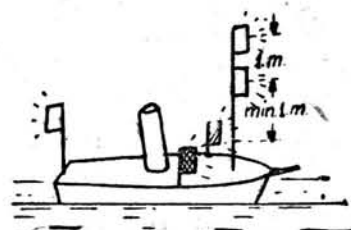
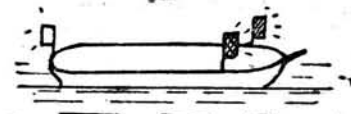
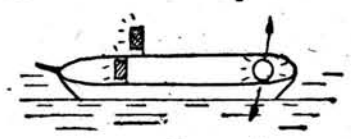
ZNAKI ŻEGLUGOWE

U w a g i:

min = minimum (co najmniej),

▭ = światła widoczne w określonym łuku horyzontu,

○ = światła widoczne ze wszystkich stron.

Nr znaku §	Opisanie znaku	R y s u n e k
1 16	<p>Światła statków z własnym napędem będących w ruchu:</p> <p>przednie (topowe): białe silne światło, boczne: zielone jasne światło, czerwone jasne światło, tylne (rufowe): zwykłe białe światło.</p>	<p>1a </p> <p>1b </p>
2 17	<p>Światła holowników w czasie jazdy:</p> <p>jeżeli holownik ma jedną lub więcej przyczepek: przednie (topowe) i boczne światła oraz drugie białe silne światło przednie (topowe).</p>	<p>2 </p>
3 18	<p>Światła pojedynczo płynących statków bez własnego napędu:</p> <p>boczne: zielone jasne światło, czerwone jasne światło, tylne (rufowe): zwykłe białe światło.</p>	<p>3 </p>
4 18/2	<p>Światła pojedynczo płynących statków bez własnego napędu płynące rufą:</p> <p>boczne: zielone jasne światło, czerwone jasne światło, tylne (rufowe): zwykłe białe światło, którym należy poruszać w prawo i w lewo w płaszczyźnie poziomej.</p>	<p>4 </p>

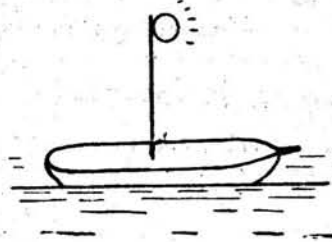
Nr
znaku 5

Opisane znaku

R y s u n e k

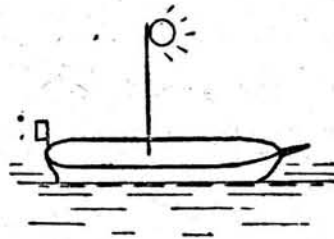
5

- 5 19/1 Światła statków holowanych w czasie jazdy:
przednie (topowe): matowe białe światło.



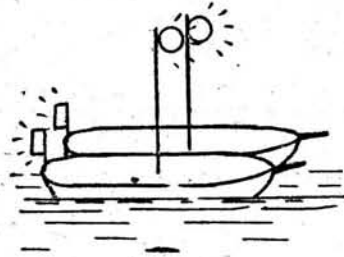
6

- 6 19/2 Światła ostatniej przyczepki:
przednie (topowe): matowe białe światło,
tylne (rufowe): zwykłe białe światło.



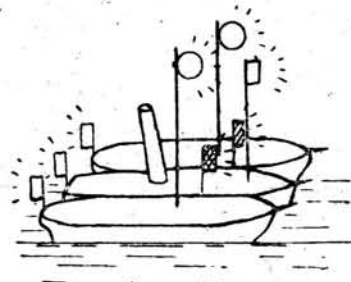
7

- 7 19/3 Jeżeli na końcu pociągu są połączone dwie przyczepki, to każda przyczepka posiada:
przednie (topowe): matowe białe światło,
tylne (rufowe): zwykłe białe światło.



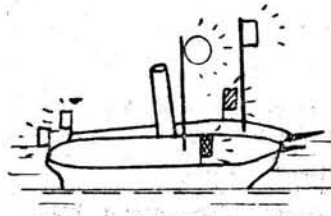
8

- 8 19/4 Jeżeli przyczepki połączone są wzdłuż holownika, to holownik posiada:
przednie (topowe): białe silne światło,
boczne: zielone jasne światło,
czerwone jasne światło,
tylne (rufowe): zwykłe białe światło,
przyczepki:
przednie (topowe): matowe białe światło,
tylne (rufowe): zwykłe białe światło



9

- 9 19/5 Jeżeli przyczepka złączona wzdłuż holownika zasłania boczne światło:
przenosi się światło na przyczepkę.



Nr
znaku §

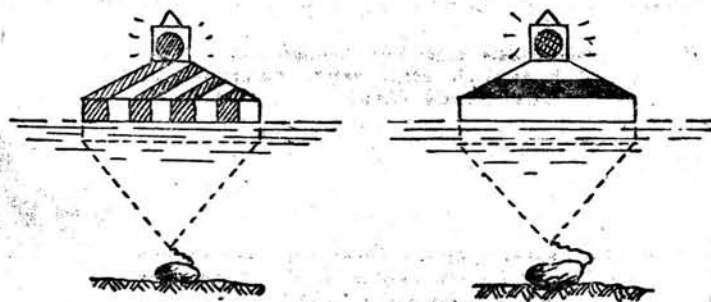
Opisanie znaku

R y s u n e k

10 Znak¹ żegl²owe orientacyj³ne i ostrzegaw⁴cze: -

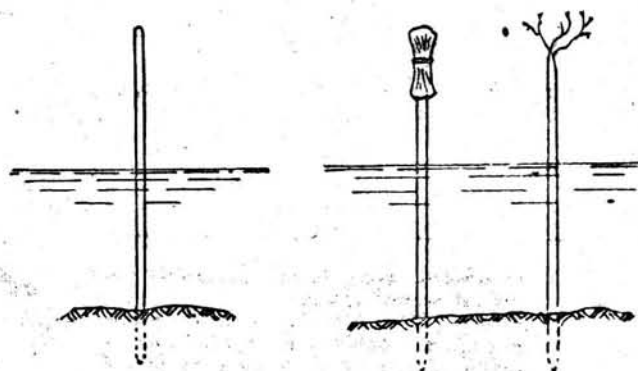
Oznakowanie szlaku żeglownego:

lewa strona: baken pływający biały w czerwone ukośne pasy, w nocy oznaczony czerwonym światłem,
prawa strona: baken pływający biały z czarnym pasem poziomym, w nocy oznaczony zielonym światłem



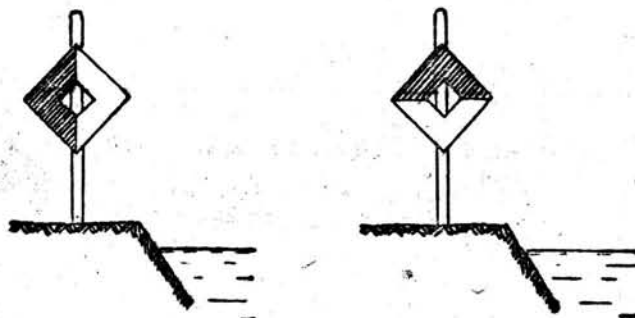
10b

lub
lewa strona: tyczka okorowana bez wiechy,
prawa strona: tyczka nie okorowana z wiechą.



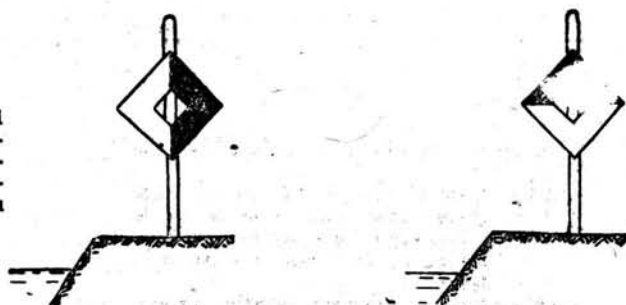
11 Zbliżanie lub oddalanie się szlaku żeglownego do i od brzegu:

lewy brzeg: baken brzegowy w postaci kwadratowej tarczy koloru biało-czerwonego. Pionowy podział kolorów oznacza oddalanie się szlaku, poziomy — zbliżania się szlaku do brzegu,



11a

prawy brzeg: baken brzegowy w postaci kwadratowej tarczy koloru biało-czarnego. Pionowy podział kolorów oznacza oddalanie się szlaku, poziomy — zbliżania się szlaku do brzegu.



11b

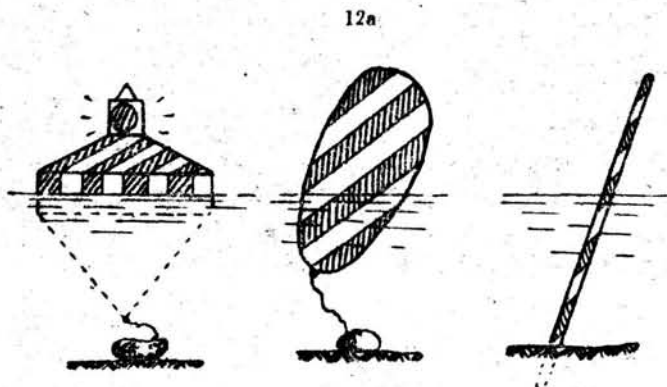
Nr znaku §	Opisanie znaku	R y s u n e k
------------	----------------	---------------

12

Oznaczenie przeszkód żeglugowych.

a) Przeszkoda, którą należy pozostawić po lewej stronie szlaku:

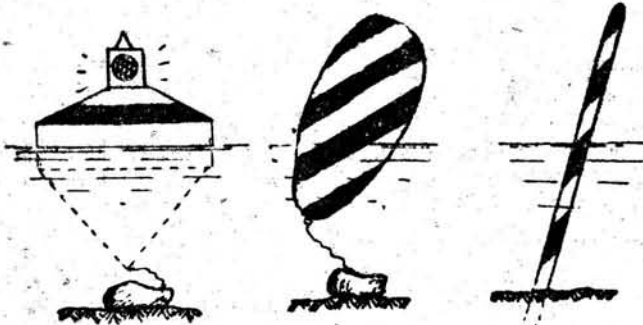
Baken (pława), bober lub tyczka biała w czerwone ukośne pasy. W nocy na pławie czerwone światło.



12a

b) Przeszkoda, którą należy pozostawić po prawej stronie szlaku:

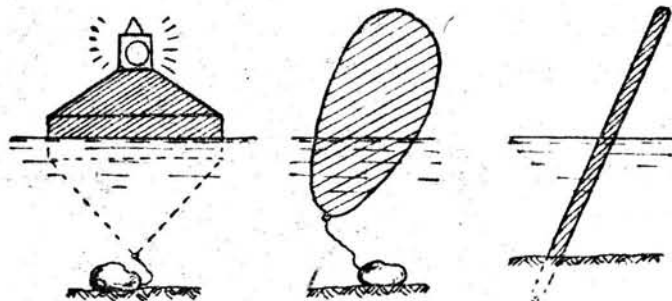
Baken (pława) biały z czarnym pasem poziomym, bober lub tyczka biała w czarne ukośne pasy. W nocy na pławie zielone światło.



12b

c) Przeszkoda, którą można mijać z obu stron:

Baken (pława) czerwony, bober lub tyczka czerwona. W nocy na pławie białe światło.



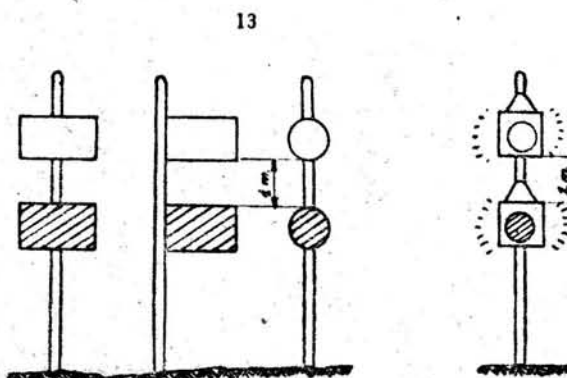
12c

13

Oznaczenie uciążliwego odcinka szlaku dla żeglugi:

w dzień: białe i czerwone tablice lub białe i czerwone flagi albo też białe i czerwone kule, umieszczone na brzegu z prawej strony w kierunku jazdy,

w nocy: białe i czerwone światło, umieszczone na brzegu z prawej strony w kierunku jazdy.



13

Nr
znaku 3

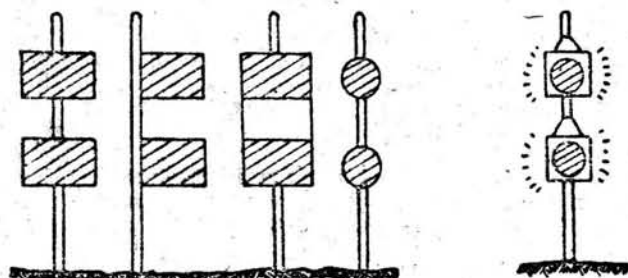
Opisane znaku

R y s u n e k

14 Zamknięcie żeglugi :

14

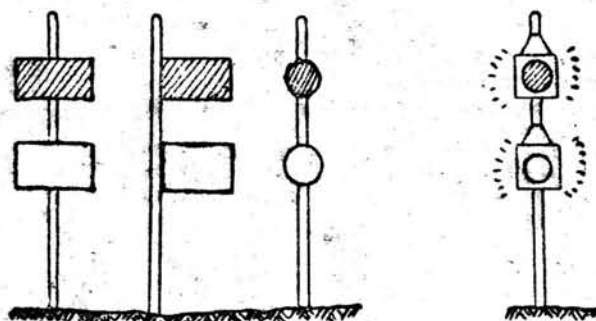
w dzień: dwie czerwone tablice, flagi lub kule albo też jedna czerwona tablica z poziomym białym pasem w środku,
w nocy: dwa czerwone światła.



15 Polecenie zwolnienia szybkości jazdy:

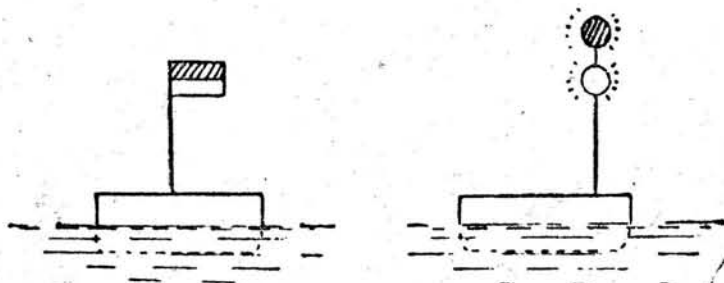
15a

a) w dzień: czerwona i biała tablica lub czerwone i białe flagi albo też czerwone i białe kule, umieszczone na brzegu z prawej strony w kierunku jazdy,
w nocy: czerwone i białe światło umieszczone na brzegu z prawej strony w kierunku jazdy,



15b

b) zagrożone obiekty lub tratwy pokazują:
w dzień: czerwono-białą flagę lub czerwono-białą kulę,
w nocy: (stojące obiekty lub tratwy): czerwone zwykłe światło, białe zwykłe światło.



16 Polecenie rozczępienia pociągu holowniczego:

w dzień: okrągła biała tarcza ze skośnym czerwonym krzyżem,
w nocy: tarcza oświetlona jasnym białym światłem.

16



Nr
znaku 8

Opisanie znaku

R y s u n e k

17

Zmniejszenie szerokości dróg:

w dzień: czerwona trójkątna tarcza zwrócona wierzchołkiem w dół,
w nocy: tarcza oświetlona jasnym białym światłem.

17



18

Ochrona kabli, przewodów rurowych itd.:

na obu brzegach: tablice, w nocy tablice oświetlone.

18



19

Oznaczenie linii napowietrznych (przewody wysokiego napięcia, linie telefoniczne itp.):

na obu brzegach: tablice białe z pionową czerwoną błyskawicą U dołu podana cyframi wysokość przeswitu przy najwyższym stanie zęglowym, w nocy tablice oświetlone.

19



Nr
znaku 5

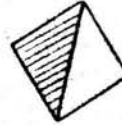
Opisane znaku

R y s u n e k

20 Przejazd pod stałymi mostami:

20a

- a) przejazd wolny:
w dzień: czerwono-biała tablica od strony lewego brzegu,
czarno-biała tablica od strony prawego brzegu,



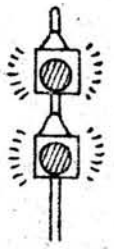
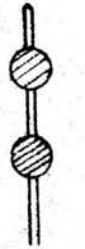
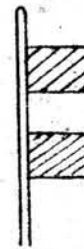
- w nocy: od strony lewego brzegu czerwone światło,
od strony prawego brzegu zielone światło,

20b



20c

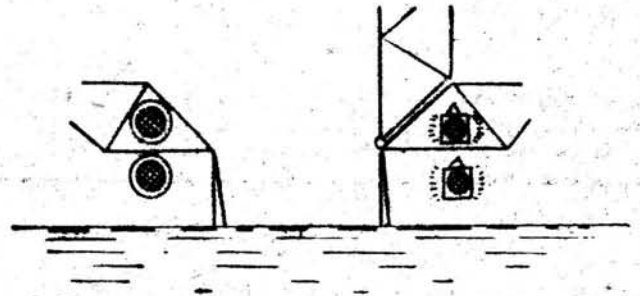
- b) przejazd zamknięty:
w dzień: czerwona tablica z poziomym białym pasem w środku lub dwie czerwone flagi albo też dwie czerwone tablice lub dwie czerwone kule,
w nocy: dwa czerwone światła.



21 Przejazd przez ruchome przęsła mostowe:

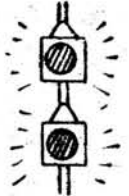
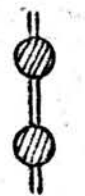
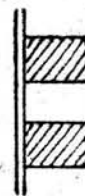
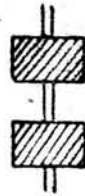
21a

- a) przejazd wolny:
w dzień: dwie zielone tarcze z białym obramowaniem,
w nocy: dwa zielone światła,



21b

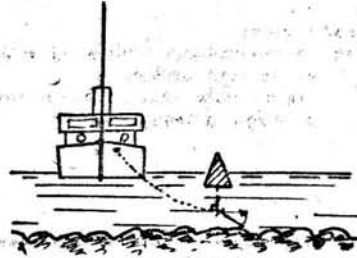
- b) przejazd zamknięty:
w dzień: czerwona tablica z białym poziomym pasem w środku lub dwie czerwone flagi albo też dwie czerwone tablice lub czerwone kule,
w nocy: dwa czerwone światła.



Nr znaku §	Opisanie znaku	R y s u n e k
------------	----------------	---------------

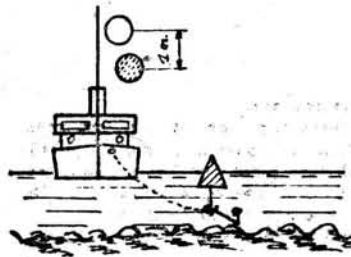
22 Zakotwiczenie statku na szlaku żeglownym i oznaczenie kotwic:

w dzień: nad kotwicą czerwony bober,



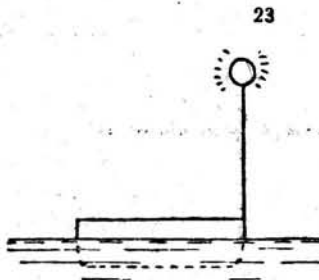
22a

w nocy: na statku białe zwykłe światło, pomarańczowe zwykłe światło.



22b

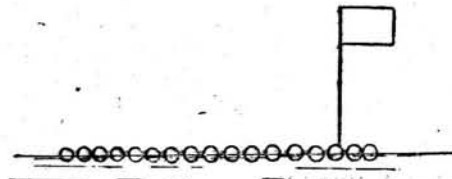
23 Światła obiektów stojących:
w nocy: białe zwykłe światło od strony szlaku żeglownego.



23

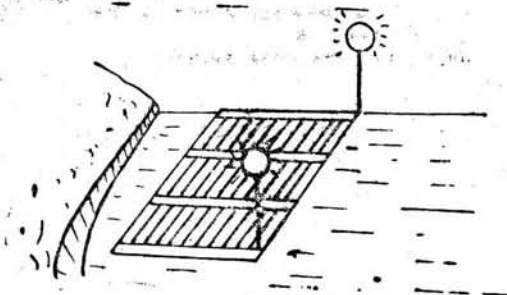
24 Znaki i światła stojących tratw:

w dzień: biała flaga od strony szlaku żeglownego, umieszczona w połowie długości tratwy,



24a

w nocy: na obu końcach tratwy od strony szlaku żeglownego białe zwykłe światło.



24b

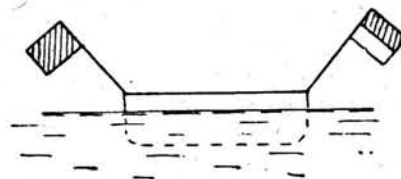
Nr znaku	§	Opisanie znaku	R y s u n e k
----------	---	----------------	---------------

25 Oznakowanie statków:

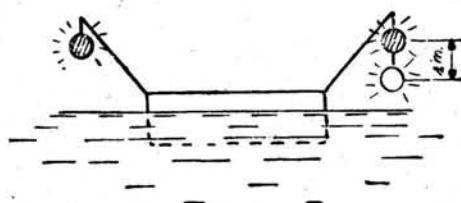
a) zatopionych lub stojących na mieliźnie,
 b) wykonujących roboty regulacyjne, pogłębiarskie, pomiarowe itp.:
 w dzień: po stronie wolnego przejazdu — czerwono-biała flaga,
 po stronie zamkniętego przejazdu, czerwona flaga,

w nocy: po stronie wolnego przejazdu — czerwone i białe światło,
 po stronie zamkniętego przejazdu — czerwona flaga,

25a



25b

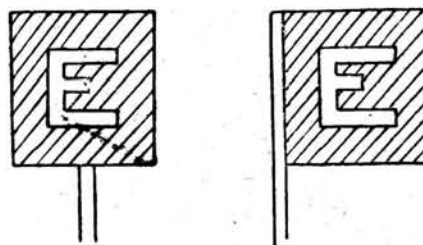


26 58 Oznaczenie statków załadowanych materiałami niebezpiecznymi:

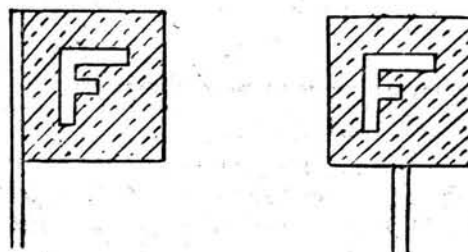
a) kategorii 1, 2, 3 5, 7 i 8.
 w dzień: na dziobie i rufie czerwona flaga z białą literą „E” oraz czerwona tablica z białą literą „E” — widoczna z obu stron,
 w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych — dodatkowe jasne fioletowe światło,
 holownik:
 w dzień: czerwona flaga z białą literą „E”,
 w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych — dodatkowe jasne światło fioletowe,

b) kategorii 4 i 6:
 w dzień: na dziobie i rufie niebieska flaga z białą literą „F” oraz niebieska tablica z białą literą „F” — widoczna z obu stron, statki-cysterny ponadto: niebieski pas szerokości 20 cm wkoło burty,
 w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych — dodatkowe dwa światła fioletowe,
 holownik:
 w dzień: niebieska flaga z białą literą „F”,
 w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych — dodatkowe dwa jasne światła fioletowe,

26a



26b



27a

27b

37 29 Zatrzymanie pociągów holowniczych:

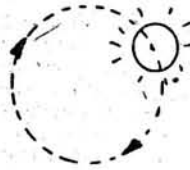
w dzień: czerwona flaga zataczać koło,
 w nocy: czerwonym światłem zataczać koło.



Nr znaku	§ Opisanie znaku	R y s u n e k
-------------	---------------------	---------------

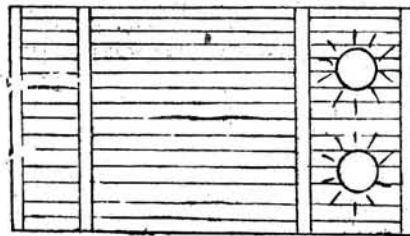
28

- 28 35 **Zawracanie:**
w nocy: białym światłem zataczać koła.



29

- 29 32 **Światła holowanych tratw:**
w nocy: dwa białe światła umieszczone na końcu tratwy.

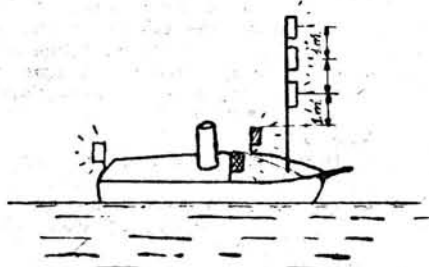


- 30 65/1 **Znaki żeglugowe obowiązujące na torze wodnym Nowe Warpno-Altwarz**

Holownik holujący więcej niż jedną przyczepkę, a długość holu jest większa niż 180 m.

w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych — trzecie białe silne światło topowe.

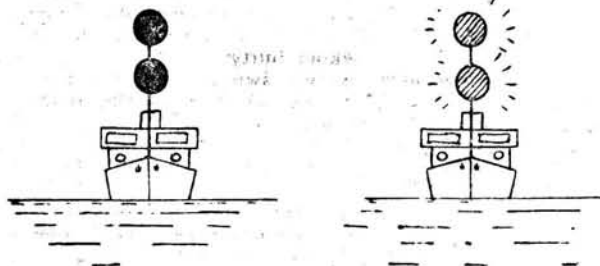
30



31a

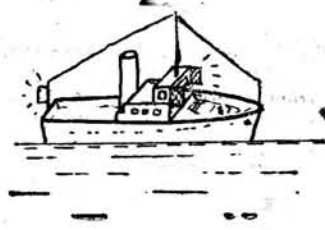
31b

- 31 65/2 **Statki niezdolne do manewrowania:**
w dzień: dwie czarne kule,
w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych dwa czerwone światła w miejsce białych.



32

- 32 66 **Światła żaglowców i statków holowanych:**
w nocy: światła pozycyjne bez topowych.



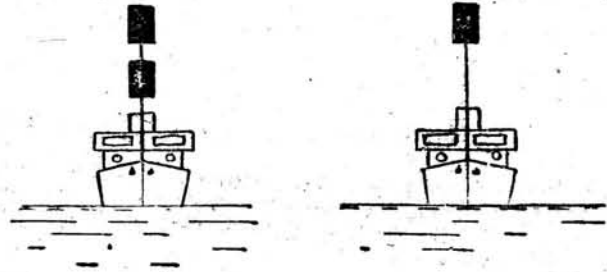
Nr
znaku §

Opisanie znaku

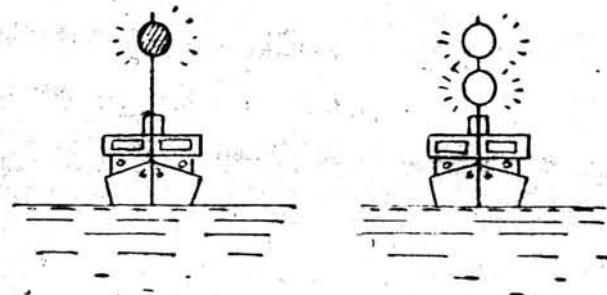
R y s u n e k

33 68 Pierwszeństwo drogi:






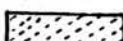
33a

w dzień:
a) dwa czarne walce,

33b

b) jeden czarny walec,
w nocy oprócz światła nawigacyjnych:
a) jedno czerwone światło,
b) dwa białe światła.

OZNACZENIA KOLORÓW

	biały
	czarny
	czerwony
	zielony
	niebieski
	pomarańczowy

Reklamacje z powodu niedoręczenia poszczególnych numerów wnosić należy do Administracji Wydawnictw Urzędu Rady Ministrów (Warszawa ul. Bracka 20a) w terminie 10 do 15 dni po otrzymaniu następnego kolejnego numeru.

Prenumerata Monitora Polskiego w 1954 r. wynosi: cz. A (urzędowa) — rocznie zł 45,—, półrocznie zł 27,—. Prenumerata przyjmowana jest na okres co najmniej półroczny: od I I i od I.VII. Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw Urzędu Rady Ministrów w Warszawie, ul. Bracka 20a. Konto N. B. P. Oddział VIII Miejski, Warszawa, nr 69-412-102. Wysyłki egzemplarzy Monitora Polskiego dokonuje się wyłącznie po uprzednim otrzymaniu należności. Pojedyncze egzemplarze Monitora Polskiego nabywać można w Administracji Wydawnictw Urzędu Rady Ministrów, Warszawa, Bracka 20a w punktach sprzedaży w Warszawie: „Dom Książki”, Księgarnia Prawno-ekonomiczna, pl. 3 Krzyży 12, kiosk „Domu Książki” w gmachu sądów, al. Gen. Świerczewskiego 127, w kasach Sądów Wojewódzkich w: Białymstoku, Kielcach, Koszalinie, Łodzi, Rzeszowie, Stalinoqrodzie, Wrocławiu i Zielonej Górze, oraz w kasach Sądów Powiatowych w: Bydgoszczy, Bytomiu, Cieszynie, Częstochowie, Gdańsku, Gdyni, Gliwicach, Gnieźnie, Jeleniej Górze, Kaliszu, Krakowie, Lublinie, Nowym Sączu, Olsztynie, Opolu, Ostrowie Wlkp., Poznaniu, Przemyślu, Raciborzu, Radomiu, Szczecinie, Tarnowie, Toruniu i Zamościu.

Redakcja: Urząd Rady Ministrów — Biuro Prawne, Warszawa, al. Stalina 1/3
Administracja Wydawnictw Urzędu Rady Ministrów Warszawa ul. Bracka 20a

Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów w Drukarni Akcydensowej w Warszawie ul. Tamka 3