

okres 1962/63—1971/72 r. Granice rezerwatu zostały oznaczone na mapie rezerwatu w skali 1:20.000, stanowiącej załącznik do odpowiedniej pozycji rejestru tworów przyrody poddanych pod ochronę.

3. Rezerwat tworzy się w celu zachowania ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu lasu mieszanego pochodzenia naturalnego z udziałem buka na krańcowym stanowisku gromadnego zasięgu z charakterystycznym bogatym runem.

4. Na obszarze rezerwatu zabronione są:

- a) wycinanie drzew i pobieranie użytków drzewnych, z wyjątkiem wypadków uzasadnionych potrzebami gospodarstwa rezerwatowego, których zakres określi specjalnie w tym celu opracowany plan urządzenia gospodarstwa rezerwatowego, podlegający zatwierdzeniu przez Naczelnego Konserwatora Przyrody; do czasu sporządzenia, wymienionego planu dopuszczalne jest — po uzgodnieniu z konserwatorem przyrody — usuwanie drzew martwych, wywrotów i złomów w sposób nie narażający na zniszczenie otoczenia i powierzchni ziemi, z pozostawieniem w ziemi karpiny, oraz w razie potrzeby dokonywanie zabiegów pielęgnacyjnych,
- b) zbiór owoców i nasion drzew, krzewów i roślin ziel-

- nych, z wyjątkiem nasion na potrzeby odnowienia lasu, których pozyskiwanie może odbywać się na warunkach ustalonych przez konserwatora przyrody,
 - c) zbiór ziół leczniczych oraz innych roślin lub ich części,
 - d) niszczenie i uszkodzanie drzew i innych roślin,
 - e) pozyskiwanie ściółki leśnej i pasanie zwierząt gospodarskich,
 - f) niszczenie gleby i pozyskiwanie kopalin,
 - g) zanieczyszczanie terenu rezerwatu i wzniesienie ognia,
 - h) polowanie, chwytanie, płoszenie i zabijanie dziko żyjących zwierząt, niszczenie gniazd, wybieranie jaj i piskląt wszystkich gatunków ptaków,
 - i) umieszczanie tablic, napisów i innych znaków, z wyjątkiem tablic i znaków związanych z ochroną rezerwatu,
 - j) wnoszenie budowli oraz zakładanie lub budowa urządzeń komunikacyjnych i innych urządzeń technicznych,
 - k) przebywanie na terenie rezerwatu poza miejscami wyznaczonymi przez konserwatora przyrody.
5. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Minister Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego: *R. Gcsing*

71

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 1 lutego 1967 r.

w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 3, 4, 5, 6 i 7 i ust. 5 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182 i z 1960 r. Nr 29, poz. 163) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1.

Przepisy wstępne.

§ 1. Przepisy zarządzenia obowiązują na śródlądowych wodach, uznanych za żeglowne lub spławne na mocy odrębnych przepisów.

§ 2. 1. Za statek uważa się obiekt pływający z własnym napędem mechanicznym lub bez napędu, używany na śródlądowych drogach wodnych do przewozu ludzi, zwierząt, towarów i poczty, do robót technicznych i pomocniczych, do uprawiania rybołówstwa i sportu bądź używany jako zakład kąpielowy, koszaraka, świetlica lub przystań pływająca.

2. Za statek z własnym napędem mechanicznym uważa się statek posiadający wbudowane na stałe urządzenia napędowe.

3. Za statek pasażerski uważa się każdy statek z własnym napędem, przeznaczony do przewożenia powyżej 12 pasażerów.

4. Za holownik uważa się statek z własnym napędem, przeznaczony lub przystosowany do holowania innych statków (przyczep) lub tratw.

5. Za pociąg holowniczy uważa się zespół składający się z jednej lub więcej przyczep holowanych przez jeden lub więcej holowników.

6. Za pchacz uważa się statek przeznaczony lub przystosowany do pchania statków.

7. Za zestaw pchany uważa się usztywniony zespół statków, składający się z pchacza i barek pchanych.

8. Za lodolamacz uważa się statek z własnym napędem mechanicznym, przeznaczony lub przystosowany do łamania lodów.

9. Za statek techniczny uważa się statek z własnym napędem lub bez napędu, przeznaczony do robót technicz-

nych lub pomocniczych (pogłębiarki, dźwigi pływające, kafary, prądówki, warsztaty pływające itp.).

10. Za statek do przewozów międzybrzegowych uważa się prom lub łódź przeznaczoną do przewozu towarów lub osób z jednego brzegu na drugi.

11. Za statek znajdujący się w ruchu uważa się statek, który nie jest złączony jakimkolwiek urządzeniem z lądem lub dnem drogi wodnej i nie znajduje się na mieliźnie, a pozostaje pod działaniem maszyn, wiatru, prądu wody lub jest holowany z brzegu.

12. Ilekroć w niniejszym zarządzeniu jest mowa o powierzchni statku w metrach kwadratowych, należy przez to rozumieć iloczyn największej długości i największej szerokości statku (u bocznołowców bez obudowy kół). Największą długość statku wymierza się pomiędzy skrajnymi pionami na osi podłużnej statku ze złożonym sterem. Największą szerokość statku wymierza się między skrajnymi pionami w płaszczyźnie najszerzej osi statku prostopadłej do osi podłużnej.

13. Za tratwę uważa się jednostkę spławianego drewna odrębnie transportowaną. Tratwa może się składać:

- 1) z dwóch lub więcej tafli (tablic) lub pęczków uszeregowanych kolejno za sobą,
- 2) z dwóch lub więcej pasów utworzonych z tafli lub pęczków,
- 3) z otoczonych trwałą pływającą oborą (obramowaniem) luźnych pęczków, dłużyc lub kłód.

Tafla (tablica) jest to najmniejsza jednostka spławianego drewna, składająca się z ułożonych obok siebie na wodzie i złączonych w całość dłużyc lub kłoców. Pęczek jest to najmniejsza jednostka spławianego drewna, utworzona ze złączonych w całość dłużyc lub kłód uformowanych w owalny pęczek. Pas stanowi kilka połączonych ze sobą tafli lub pęczków.

14. Za porę dzienną uważa się część doby od wschodu do zachodu słońca, a za porę nocną część doby od zachodu do wschodu słońca.

15. Szlak żeglowny jest to pas wody przeznaczony do żeglugi.

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

17. Za głębokość tranzytową na danym odcinku drogi wodnej uważa się najmniejszą głębokość na szlaku żeglownym w określonym czasie, ustaloną przez okręgowy zarząd wodny.

18. Za okres nawigacyjny uważa się część roku kalendarzowego, w którym ruch statków i tratw może się odbywać bez przeszkód wynikających z zamarzania wody lub spływu lodów. Terminy otwarcia i zamknięcia nawigacji ustalają okręgowe zarządy wodne.

Rozdział 2.

Oznakowanie i wyposażenie statków i tratw.

Oznakowanie statków.

§ 3. 1. Statki powinny posiadać na zewnątrz umieszczone trzy cechy określające:

- 1) przedsiębiorstwo (właściciela),
- 2) port macierzysty lub stałe miejsce postoju,
- 3) nazwę.

2. Cechą pierwszą, określającą przedsiębiorstwo (właściciela), jest:

- 1) dla statków z kominem należących do okręgowych zarządów wodnych — duża litera „A”, a dla statków należących do inspektoratów żeglugi śródlądowej — duża litera „I”,
- 2) dla statków należących do przedsiębiorstw żeglugowych — duża litera „Z”,
- 3) dla wszystkich innych statków — skrót nazwy lub znak przedsiębiorstwa (właściciela).

3. Cechę drugą określa nazwa portu lub przystani macierzystej.

4. Cechą trzecią jest:

- 1) dla statków z napędem, z wyjątkiem barek — nazwa statku, a w braku nazwy — numer rejestracyjny,
- 2) dla barek z napędem — symbol BM i numer,
- 3) dla barek i innych statków bez napędu — numer.

5. Cechę pierwszą i trzecią umieszcza się:

- 1) na statkach posiadających komin: cechę pierwszą — na opasce kominowej, natomiast cechę trzecią:
 - a) na statkach bocznokołowych — na tamborach,
 - b) na statkach śrubowych i tylnokołowych — na zewnętrznej stronie burt w części dziobowej,
- 2) na statkach nie posiadających kominów — obok siebie na zewnątrz obu burt w części dziobowej; na statkach bez kominów można nie umieszczać cechy pierwszej, jeżeli posiadają one cechę trzecią.

6. Cechę drugą umieszcza się:

- 1) na statkach o sterach wahadlowych — na części prostej sterownicy po obydwu jej stronach i w odległości 20 cm od trzonu sterowego,
- 2) na statkach o sterach sektorowych — na rufie.

7. Na łodziach towarzyszących umieszcza się pierwszą i trzecią cechę statku, do którego łódź należy, na zewnętrznej stronie burt, w części dziobowej.

8. Jeżeli umieszczenie znaków przewidzianych w ust. 1—7 z braku miejsc na statku nie jest możliwe, dopuszcza się umieszczenie ich na zewnętrznych bocznych ścianach nad-

budówek lub w innych miejscach widocznych od strony wody.

9. Napisy powinny być czytelne, trwałe i estetyczne, wykonane białą farbą na czerwonym lub czarnym tle albo odwrotnie za pomocą znaków o wysokości co najmniej 15 cm.

10. Kominy statków należących do okręgowych zarządów wodnych powinny być pomalowane biało-srebrną farbą. Koloru tego nie wolno używać innym statkom.

11. Statki podnoszą flagę o barwach narodowych na, ogólnie obowiązujących zasadach.

Oznakowanie tratw.

§ 4. 1. Tratwy powinny być oznakowane w następujący sposób: na środku każdej tratwy w pionowej płaszczyźnie podłużnej, na wysokości co najmniej 1,5 metra, licząc od powierzchni tratwy, powinna być umieszczona drewniana tablica biała lub pas płócienny należycie naprężony dwoma słupkami. Na obu stronach tablicy bądź pasa powinien być wpisany przyjęty skrót nazwy przedsiębiorstwa spławiającego. Wysokość liter powinna wynosić co najmniej 15 cm. Na każdej tratwie powinien być umieszczony z dala widoczny numer tratwy.

2. Właściwy inspektorat żeglugi śródlądowej może zwolnić przedsiębiorstwo spławiające drewno od obowiązku umieszczania na tratwach nazwy przedsiębiorstwa, jeżeli na danym terenie spław prowadzi tylko jedno przedsiębiorstwo.

Wyposażenie statków i tratw.

§ 5. 1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu każdy statek i tratwa stosownie do ich przeznaczenia i wielkości — powinny być wyposażone w odpowiedni rodzaj i ilość urządzeń, osprzętu i narzędzi. Wyposażenie statków i tratw powinno się znajdować zawsze na właściwym miejscu i w stanie zdającym do natychmiastowego użytku.

2. Normatywy urządzeń i osprzętu dla statków określają odrębne przepisy.

3. Wyposażenie tratw w zależności od sposobu ich prowadzenia ustalają inspektoraty żeglugi śródlądowej stosownie do miejscowych warunków drogi wodnej.

Rozdział 3.

Wolna burta, podziałki pomiarowe i załadunek statków.

Wolna burta.

§ 6. 1. Statki przy swym największym zanurzeniu powinny posiadać minimalną nadwodną burtę, określoną znakiem wolnej burty.

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

3. Dla statków klasyfikowanych przez Polski Rejestr Statków rodzaj znaku wolnej burty i sposób jego umieszczenia określają przepisy Polskiego Rejestru Statków. Dla pozostałych statków znak wolnej burty i sposób jego umieszczenia określają inspektoraty żeglugi śródlądowej.

4. Dolna krawędź znaku wolnej burty jest dolną granicą wolnej burty i równocześnie — górną granicą największego dopuszczalnego zanurzenia statków.

Podziałki pomiarowe.

§ 7. 1. Statki o długości ponad 40 m, przeznaczone do przewozu ładunków, powinny posiadać na każdej burcie trzy podziałki pomiarowe, a statki o długości mniejszej niż 40 m — dwie podziałki pomiarowe utrzymane w stanie czytelnym.

2. Sposób oznaczania i umieszczania podziałek pomiarowych regulują odrębne przepisy.

Ładunek statków.

§ 8. 1. Statki mogą być załadowane nie więcej, niż na to pozwala stan wody na odcinku drogi wodnej, na którym statek zamierza odbyć podróż. Największe zanurzenie powinno być co najmniej o 10 cm mniejsze od tranzytowej głębokości i nie może przekraczać dolnej krawędzi znaku wolnej burty.

2. Ładunek powinien być rozmieszczony równomiernie i nie może utrudniać dojścia do urządzeń statkowych.

3. Ładunek na pokładzie statku powinien być tak rozmieszczony, aby nie wpływał na zmianę stateczności statku.

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

Rozdział 4.

Dokumenty na statkach i tratwach.

§ 9. 1. Na każdym statku — z zastrzeżeniem wynikającym z ust. 3—5 — powinny znajdować się następujące dokumenty:

- 1) karta rejestracyjna,
- 2) świadectwo zdolności żeglugowej łącznie z aktualnymi orzeczeniami określającymi stan techniczny,
- 3) dziennik podróży (pokładowy),
- 4) dziennik maszynowy (dla statków z napędem),
- 5) książka kotłowa (dla statków parowych),
- 6) spis członków załogi, instrukcja o czynnościach alarmowych i instrukcja porządkowa,
- 7) książka inwentarzowa,
- 8) książka meldunkowa (jeżeli na statku załoga zamieszkuje na stałe),
- 9) książka inspekcji żeglugowej i sanitarnej,
- 10) książka skarg i wniosków (dla statków pasażerskich i przystani),
- 11) egzemplarz niniejszego zarządzenia.

2. Ponadto na statku wiozącym ładunki powinny znajdować się dokumenty dotyczące tych ładunków. Nie dotyczy to statków przewożących ładunki w ruchu lokalnym, statków rybackich oraz statków eksploatowanych przy robotach regulacyjnych i utrzymaniu dróg wodnych.

3. Na statkach bez własnego napędu mechanicznego o powierzchni do 20 m² powinna znajdować się karta rejestracyjna.

4. Na statkach rybackich z własnym napędem mechanicznym o mocy silnika powyżej 10 KM, na statkach sportowych i turystycznych z własnym napędem mechanicznym oraz na statkach rybackich, sportowych i turystycznych bez własnego napędu, jeżeli ich powierzchnia przekracza 20 m², powinny znajdować się karta rejestracyjna i świadectwo zdolności żeglugowej, a na statkach parowych ponadto książka kotłowa.

5. Dokumenty wymienione w ust. 1, dotyczące barek pchanych i innych statków bez załogi, powinny znajdować się u właściciela statku, a dokumenty wymienione w ust. 2 dotyczące barek pchanych będących w zestawie pchanym — u kierownika zestawu.

6. Na tratwie powinny znajdować się następujące dokumenty:

- 1) dokument podróży,
- 2) specyfikacja tratwowa, stanowiąca jednocześnie dokument pochodzenia drewna,
- 3) spis załogi, jeżeli nazwiska jej nie są umieszczone w specyfikacji tratwowej.

Rozdział 5.

Kierownictwo statkami i tratwami.

§ 10. 1. Osobą odpowiedzialną za statek, pociąg holowniczy, zestaw pchany lub tratwę jest odpowiednio kierownik statku, pociągu holowniczego, zestawu pchanego lub tratwy.

2. Kierownikiem pociągu holowniczego jest kierownik holownika, a zestawu pchanego — kierownik pchacza.

3. Kierownik pociągu holowniczego wydaje zarządzenia kierownikom holowanych statków.

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

5. W czasie ruchu statku lub w czasie jakiegokolwiek operacji na postoju kierownik statku lub jego zastępca powinien znajdować się na pokładzie.

6. W czasie ruchu statku mechanik statkowy lub jego zastępca powinien znajdować się w maszynowni, z wyjątkiem statków motorowych o zdalnej obsłudze siłowni.

7. Załoga statku obowiązana jest wykonywać zarządzenia kierownika statku, wydawane w zakresie jego czynności służbowych.

8. Osoby przebywające na statku, a nie wchodzące w skład załogi, powinny podporządkować się przepisom obowiązującym na statku i zarządzeniom kierownika statku w zakresie bezpieczeństwa i porządku.

9. Członkowie załóg lub inne osoby znajdujące się na statku i nie stosujące się do obowiązujących przepisów lub zarządzeń kierownika statku mogą być — jeżeli względy porządku i bezpieczeństwa tego wymagają — wysadzone na ląd nawet przy zastosowaniu środków przymusu.

10. Kierownicy i inni członkowie załóg holowanych statków i tratw powinni wykonywać wszystkie czynności, które wymagane są ze względu na bezpieczeństwo statku i tratwy, nawet w wypadkach gdy odpowiednie zarządzenia nie zostały wydane przez kierownika pociągu holowniczego.

11. Kierownik zestawu pchanego odpowiedzialny jest za barki pchane i znajdujący się na nich ładunek, zgodnie z dokumentami przekazanymi od przejęcia ich w punkcie wyjściowym do przekazania w punkcie docelowym, po czym odpowiedzialność tę ponosi obsługa portowa, przyjmująca barki pchane od kierownika zestawu pchanego.

Rozdział 6.

Skład załogi.

Skład załogi na statkach w czasie jazdy.

§ 11. 1. Załoga statku z napędem powinna składać się co najmniej:

- 1) na statkach motorowych:
 - a) o mocy maszyn do 150 KM włącznie — z kierownika statku i mechanika;
 - na statkach posiadających urządzenia zdalnego kierowania silnikami ze sterówki — z kierownika

statku, posiadającego również znajomość obsługi silników, i z marynarza albo — z kierownika statku i motorzysty;

na statkach posiadających urządzenia zdalnego kierowania silnikami ze sterówki, nie przewożących pasażerów i towarów, a przeznaczonych do wykonywania prac pomocniczych w zasięgu lokalnym — z kierownika statku, posiadającego również znajomość obsługi silników;

b) o mocy maszyn ponad 150 KM — z kierownika statku, bosmana i mechanika;

na statkach posiadających urządzenia zdalnego kierowania silnikami ze sterówki — z kierownika statku, bosmana i motorzysty albo z kierownika statku, posiadającego również znajomość obsługi silników, i z bosmana;

2) na statkach parowych:

a) o mocy maszyn do 150 KM włącznie — z kierownika statku, mechanika i palacza,

b) o mocy maszyn ponad 150 KM — z kierownika statku, bosmana, mechanika i palacza.

2. Załoga statku bez napędu powinna składać się co najmniej:

1) na barkach do 125 ton — z kierownika statku,

2) na barkach od 126 do 450 ton — z kierownika statku i marynarza,

3) na barkach o nośności ponad 450 ton oraz na wszystkich barkach o długości kadłuba ponad 50 m — z kierownika statku, starszego marynarza i marynarza,

4) na przystaniach pływających — z przystaniowego o kwalifikacjach bosmana lub starszego marynarza;

5) na koszarkach, statkach-świetlicach, zakładach kąpielowych itp. obiektach — z kierownika o kwalifikacjach bosmana lub starszego marynarza.

3. Załoga statków technicznych (pogłębiarki, dźwigi pływające, kafary, prądówki itp.) powinna składać się co najmniej:

1) na statkach bez napędu — z kierownika statku i marynarza,

2) na statkach z napędem — z kierownika statku, marynarza, mechanika i palacza bądź smarownika.

4. Skład załóg statków pasażerskich zatwierdza właściwy inspektorat żeglugi śródlądowej. W wypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa pasażerów inspektorat żeglugi śródlądowej może ustalić większy skład załogi aniżeli określony niniejszym zarządzeniem.

5. Obsada statku może być mniejsza od określonej w ust. 1, ust. 2 pkt 2 i 3 i w ust. 3 i 4 w okresie eksperymentalnego wdrażania nowych metod eksploatacji, na warunkach określonych każdorazowo przez Ministra Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców.

6. Nie wymaga się załogi:

1) na statkach bez napędu o nośności do 55 ton w ruchu lokalnym i na placach budowy,

2) na statkach pchanych oraz na statkach przyczepionych na sztywno do burty holownika.

Skład załogi na tratwach.

§ 12. 1. Załoga tratwy powinna składać się z kierownika i dwóch flisaków dla każdego pasa wchodzącego w skład tratwy.

2. Załoga tratwy holowanej powinna być dostosowana do ilości pasów, przy czym na jeden pas powinny przypadać co najmniej dwie osoby.

Rozdział 7.

Dokumenty żeglarskie.

§ 13. 1. Każdy członek załogi statku i tratwy, z wyjątkiem statków rybackich, jest obowiązany posiadać książeczkę żeglarską i ważne świadectwo zdrowia. Książeczka żeglarska jest dokumentem określającym przebieg pracy na statkach żeglugi śródlądowej oraz stwierdzającym uprawnienie do pływania na określonych drogach wodnych.

2. Ustala się dwa rodzaje książeczek żeglarskich według wzorów stanowiących załączniki nr 1 i 2 do zarządzenia, przy czym:

1) książeczka według wzoru określonego w załączniku nr 1 uprawnia do pływania na wszystkich śródlądowych drogach wodnych,

2) książeczka według wzoru określonego w załączniku nr 2 uprawnia do pływania na wszystkich śródlądowych drogach wodnych oraz do przekraczania granicy Państwa.

3. Książeczki żeglarskie wydają inspektoraty żeglugi śródlądowej.

4. Szczegółowy tryb i zasady wydawania książeczek żeglarskich określa odrębna instrukcja.

Rozdział 8.

Znaki żeglugowe i sygnalizacja.

§ 14. Wzory oraz znaczenie znaków żeglugowych i sygnałów określa załącznik nr 3 do zarządzenia.

Znaki żeglugowe.

§ 15. 1. Do oznaczania szlaku żeglownego oraz przeszkód dla żeglugi służą znaki żeglugowe.

2. Znaków żeglugowych nie wolno niszczyć, uszkadzać, przenosić na inne miejsce lub usuwać.

3. Jeżeli kierownik statku, tratwy, pociągu holowniczego lub zestawu pchanego zauważy uszkodzenie lub zniszczenie znaku żeglugowego, powinien zawiadomić o tym przedstawiciela służby liniowej właściwego okręgowego zarządu wodnego.

4. Jeżeli kierownik statku, tratwy, pociągu holowniczego lub zestawu pchanego stwierdzi nie oznaczoną przeszkodę, powinien w miarę możliwości oznakować ją znakiem prowizorycznym i zawiadomić o miejscu przeszkody przedstawiciela służby liniowej właściwego okręgowego zarządu wodnego.

5. Znaki żeglugowe pływające i pomocnicze, służące do oznaczania kierunku i szerokości szlaku żeglownego, ustawia się w odległości nie większej niż 5 m poza granicą tego szlaku. Statki nie mogą zbliżać się do tych znaków na mniejszą odległość niż 5 m.

6. Znaki żeglugowe na drogach wodnych w czasie uprawiania żeglugi nocnej powinny być oświetlone lub w inny sposób przystosowane do warunków jazdy nocnej.

7. W razie możliwości uprawiania żeglugi w porze zimowej, sposób oznakowania uwzględniający bezpieczeństwo żeglugi określa w razie potrzeby inspektorat żeglugi śródlądowej w uzgodnieniu z okręgowym zarządem wodnym.

8. W razie stosowania latarni do oświetlania znaków żeglugowych, powinny one być zapalane w takim czasie, aby latarnia na odcinku dozorowanym przez zapalającego była zapalana nie później niż pół godziny po zachodzie słońca, rozpoczęcie gaszenia natomiast powinno się odbywać nie wcześniej niż w pół godziny przed wschodem słońca.

Stosowanie sygnałów.

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

2. Posługiwanie się innymi sygnałami lub w sposób odmienny albo w innych okolicznościach, niż to zostało ustalone w niniejszych przepisach, jest zabronione.

Rodzaje sygnałów.

§ 17. 1. Do sygnalizacji wzrokowej używa się w porze dziennej flag i tarcz, w porze zaś nocnej — świateł.

2. Kolory flag i tarcz muszą być wyraźne i powinny mieć świeżą barwę.

3. Flagi i tarcze używane do sygnalizacji powinny odpowiadać normom resortowym.

4. Sygnały dźwiękowe (słuchowe) daje się za pomocą gwizdka parowego, syreny, trąbki sygnałowej, dzwonu lub gongu.

5. Sygnały dźwiękowe statków z własnym napędem powinny być tak głośne, aby się rozchodziły na odległość co najmniej 1.000 m.

6. Sygnały dźwiękowe statków motorowych daje się jednocześnie z sygnałem wzrokowym w postaci żółtego światła.

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

8. Statki posługujące się reflektorami w porze nocnej powinny z nich korzystać w taki sposób, aby światło nie oślepiło załóg innych statków.

Sygnały dźwiękowe.

§ 18. Sygnały dźwiękowe daje się za pomocą krótkich i długich dźwięków; krótki dźwięk powinien trwać jedną sekundę, długi dźwięk powinien trwać 4—6 sekund. Przerwy pomiędzy pojedynczymi dźwiękami tego samego sygnału powinny trwać jedną sekundę.

Znaczenie sygnałów dźwiękowych.

§ 19. Znaczenie poszczególnych sygnałów dźwiękowych jest następujące:

- | | |
|---------------------|---|
| 1) — | baczność (uwaga); |
| 2) — — | wezwanie do otwarcia śluzy lub mostu oraz wezwanie nadzorca lub strażnika wodnego na brzeg; |
| 3) — — — | koniec jazdy (dla pociągu holowniczego); |
| 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 wstecz (rzucenie kotwicy dla pociągu holowniczego); |
| 7) | nie mogę dać się wyprzedzić lub wyminąć; |
| 8) — . | a) chcę zawrócić statkiem w prawo;
b) na postoju — rozpoczęcie jazdy, podniesienie kotwicy (dla pociągu holowniczego); |
| 9) — .. | chcę zawrócić statkiem w lewo; |
| 10) — ... | nakaz zatrzymania się statków idących z przeciwnego kierunku; |
| 11) — — | nie mogę manewrować statkiem; |
| 12) — — . | mam zamiar wyprzedzać i kieruję statek na prawo (zezwolenie na wyprzedzenie wzdłuż prawej burty); |
| 13) — — .. | mam zamiar wyprzedzać i kieruję statek na lewo (zezwolenie na wyprzedzenie wzdłuż lewej burty); |
| 14) — — — — — — | długotrwałe powtarzające się długie dźwięki — wzywam pomocy; |
| 15) | seria podwójnych krótkich dźwięków — człowiek za burtą; |
| 16) .. — — | wiozę materiały niebezpieczne. |

Latarnie sygnałowe — pozycyjne.

§ 20. Rodzaje oraz warunki, jakim powinny odpowiadać latarnie sygnałowo-pozycyjne na statkach, określa poniższa tabela:

Lp.	Nazwa latarni sygnałowo-pozycyjnych	Kolor światła	Odległość widzialności światła w m	Kąt widzialności światła w płaszczyźnie poziomej	
				kąt całkowity	układ kąta widzialności
1	Latarnia masztowa (topowa): a) na statkach z własnym napędem mechanicznym b) na statkach bez własnego napędu mechanicznego, holowanych	biały jasny	1000	225°	po 112 $\frac{1}{2}$ ° w obie strony od płaszczyzny symetrii, licząc od dziobu statku wokoło całego horyzontu
		biały zwykły	1000	360°	
2	Latarnia burtowa prawa	zielony jasny	500	112 $\frac{1}{2}$ °	od dziobu po 22 $\frac{1}{2}$ ° poza trawers w kierunku rufy
3	Latarnia burtowa lewa	czerwony jasny	500	112 $\frac{1}{2}$ °	od dziobu po 22 $\frac{1}{2}$ ° poza trawers w kierunku rufy
4	Latarnia rufowa	biały zwykły	1000	135°	po 67 $\frac{1}{2}$ ° w obie strony od płaszczyzny symetrii licząc od rufy statku
5	Latarnia holownicza (druga topowa na maszcie w odstępnie 1 m)	biały jasny	1000	225°	jak w latarni masztowej
6	Latarnie awaryjne: a) górna b) dolna jedna nad drugą w odstępnie 1 m	a) czerwony	500	360°	wokoło całego horyzontu
		b) biały	1000		

Światła statków z własnym napędem będących w ruchu.

§ 21. 1. W czasie jazdy nocnej każdy statek z własnym napędem mechanicznym, z wyjątkiem statków rybackich o mocy silnika do 10 KM, powinien posiadać następujące światła:

- 1) masztowe (topowe) — wymienione w § 20 lp. 1 lit. a),
- 2) burtowe — wymienione w § 20 lp. 2 i 3,
- 3) rufowe — wymienione w § 20 lp. 4.

2. Światła wymienione w ust. 1 powinny być umieszczone w sposób następujący:

- 1) masztowe — w przedniej części statku na maszcie sygnalizacyjnym na wysokości co najmniej 1 m ponad światłami burtowymi,
- 2) burtowe — w miejscu największej szerokości i co najmniej 1 m za światłem topowym, licząc od dziobu statku; światła te powinny być umieszczone na jednakowej wysokości ponad pokładem i w taki sposób, aby światło nie było widoczne z budki sterniczej; ponadto powinny one być zaopatrzone od strony wewnętrznej w specjalne osłony w taki sposób, aby światło czerwone nie było widoczne od strony prawej burty, światło zaś zielone — od strony lewej burty oraz oba światła od strony rufy,

3) rufowe — na rufie statku w taki sposób, aby światło nie było widoczne z pokładu.

3. Statki rybackie z własnym napędem o mocy silnika do 10 KM powinny mieć masztowe białe zwykłe światła umieszczone na maszcie, widoczne ze wszystkich stron.

Światła statków holujących i zestawów pchanych.

§ 22. 1. Każdy holownik prowadzący pociąg powinien w czasie jazdy nocnej posiadać prócz światel podanych w § 21 drugie światło masztowe (topowe).

2. Każdy zestaw pchany o długości ponad 100 m w czasie jazdy nocnej powinien posiadać:

- 1) trzy białe światła masztowe wymienione w § 20 lp. 1 lit. a) w rozstawie trójkąta równoramiennego o boku długości co najmniej 1 m i o podstawie poziomej, umieszczone na maszcie w dziobowej części zestawu,
- 2) światła burtowe wymienione w § 20 lp. 2 i 3, umieszczone w miejscu największej szerokości i na jednakowej wysokości co najmniej 1 m nad pokładem lub ciągłym nadburciem; światła te mogą się znajdować na pchaczu lub możliwie blisko pchacza,
- 3) trzy światła rufowe wymienione w § 20 lp. 4, umiesz-

czony na rufie pchacza w odstępach 1 m na linii poziomej prostopadłej do osi wzdłużnej.

3. Zestaw pchany o długości do 100 m powinien posiadać światła wymienione w § 21.

Światła statków bez własnego napędu mechanicznego, pływających pojedynczo.

§ 23. 1. Statki bez własnego napędu mechanicznego o powierzchni ponad 20 m², płynące pojedynczo, powinny mieć światła burtowe i światło rufowe umieszczone stosownie do przepisów § 21.

2. Na statkach bez własnego napędu, napuszczających się rufą, przy zbliżaniu się do innych obiektów pływających należy poruszać światłem rufowym w prawo i w lewo w płaszczyźnie poziomej.

3. Statki o powierzchni 20 m² i poniżej, płynące pojedynczo, powinny mieć przednie białe zwykłe światło umieszczone na maszcie, widoczne ze wszystkich stron.

Światła statków holowanych.

§ 24. 1. Każdy statek w pociągu holowniczym w czasie jazdy nocnej powinien mieć białe zwykłe światło topowe określone w § 20 lp. 1 lit. b) umieszczone co najmniej o 1 m nad pokładem, a statki kryte — co najmniej 1 m nad przykryciem.

2. Ostatni statek w pociągu holowniczym powinien mieć prócz światła topowego światło rufowe określone w § 20 lp. 4.

3. Jeżeli na końcu pociągu holowniczego znajdują się dwa statki złączone burtami, każdy z nich powinien mieć światło rufowe.

4. Jeżeli statki prowadzone są przy burcie holownika, holownik i każdy holowany statek powinien posiadać światło rufowe.

5. Jeżeli statki prowadzone przy burcie holownika zasłaniają jego światła pozycyjne, światła te należy przenieść na zewnętrzne burty statków holowanych.

Rozdział 9.

Ruch żeglowny i spław tratw.

Kierunek jazdy i odległość między statkami.

§ 25. 1. Statki obowiązują w zasadzie jazdą prawą stroną w kierunku ruchu.

2. Odległość między statkami płynącymi oddzielnie 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. Odległość 250 m obowiązuje również na kanałach żeglownych.

3. Odległość między płynącymi jeden za drugim i nie wyprzedzającymi się zestawami pchanymi lub między zestawami pchanymi a innymi statkami powinna wynosić przy jeździe w dół rzeki co najmniej 350 m, a przy jeździe w górę co najmniej 200 m.

Szybkość jazdy.

§ 26. 1. Szybkość jazdy statku powinna być zgodna z oznakowaniem drogi wodnej oraz przepisami lokalnymi i nie powinna zagrażać bezpieczeństwu innych statków.

2. Statki płynące wolniej powinny przepuszczać statki płynące szybciej.

3. Statki bez napędu, płynące z wodą, w celu przepuszczenia statków z napędem, płynących szybciej, powinny zatrzymać się lub zmniejszyć szybkość jazdy przez hamowanie łańcuchami.

4. W miejscach, gdzie wystawiono znak żeglowny nr 30, należy zmniejszyć szybkość jazdy, ażeby nie wytwarzać silnej fali.

Przejazd pod mostami.

§ 27. 1. Przejazd pod mostami dozwolony jest wyłącznie przez oznakowane przęsła żeglowne.

2. Mijanie się i wyprzedzanie statków pod mostami jest dozwolone tylko wtedy, gdy szerokość przęsła jest wystarczająca do mijania lub wyprzedzania i przęsło to jest oznaczone odpowiednim znakiem.

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

4. Jeżeli zarządzenia inspektoratów żeglugi śródlądowej nie ustaliły ilości przyczep pociągu holowniczego przy przejeździe pod mostem, wolno holować tylko tyle przyczep, ile można przeprowadzić bez obawy uderzenia o filary mostu.

5. Nie wolno cumować statków do konstrukcji mostowych, jak również nie wolno odpychać się lub odciągać statku lub tratwy przez zaczepianie bosaków albo okutych drągów o konstrukcję i podpory mostów. Ewentualne zetknięcie się statku z filarem powinno być osłabione przez użycie miękkich odbijaczy.

6. Pierwszeństwo przejazdu pod mostami mają statki płynące w dół rzeki.

7. Przy zbliżaniu się do mostu należy w odległości 200 m dać sygnał dźwiękowy „bacność”.

8. Statkom parowym przy przejeździe pod mostami nie wolno zadymiać powietrza.

9. Kierownik statku powinien zawiadomić mechanika statkowego o zbliżaniu się statku do mostu.

10. Jeżeli statek lub tratwa ma przejeżdżać pod mostem o przęsłach ruchomych, sygnalizuje wezwanie do otwarcia mostu dwoma długimi dźwiękami (§ 19 pkt 2). Po otwarciu mostu obsługa sygnalizuje „przejazd wolny”, wystawiając znak żeglowny.

11. Do otwarcia mostu pontonowego należy wezwać obsługę mostu dwoma długimi dźwiękami, tj. znakiem podanym w ust. 10. Obsługa mostu sygnalizuje „przejazd wolny”, poruszając w dzień białą flagą w prawo i w lewo nad głową w płaszczyźnie poziomej, w nocy zaś białym światłem w prawo i w lewo na wysokości kolan w płaszczyźnie poziomej.

Zabezpieczenie przejazdów w przęsłach żeglownych.

§ 28. 1. Wszelkie prace związane z odbudową i naprawą mostu oraz robotami konserwacyjnymi w przejściach przeznaczonych do żeglugi lub spławu mogą być wykonywane pod warunkiem niezmnieszenia szerokości i wysokości skrajni żeglownej. Jeżeli wykonywanie tych robót wymaga czasowego ograniczenia szerokości lub wysokości skrajni żeglownej, roboty mogą być rozpoczęte po uprzednim uzyskaniu zgody właściwego okręgowego zarządu wodnego.

2. Przęsła żeglowne powinny być zaopatrzone w łąty, umożliwiające odczyty prześwietu przy każdym poziomie wody. Łata powinna być zaopatrzona w czytelną podziałkę co 10 cm, ponumerowaną z góry na dół. Długość łaty powinna objąć wysokość od najniższej dolnej krawędzi konstrukcji nośnej mostu do najniższego stanu wody.

3. Na filarach przęsł żeglownych powinny być w miarę potrzeby wymalowane dwa białe prostokąty: jeden prostokąt od góry i jeden od dołu rzeki. Dolna krawędź prostokąta powinna być na poziomie średniego stanu wody, górna zaś — na wysokości 0,5 m ponad najwyższy stan wody żeglownej. Przęsła żeglowne mostów powinny być oświetlone.

4. Oświetlenie przęsł żeglownych mostów kolejowych należy do obowiązku właściwego organu kolejowego; rodzaj i sposób oświetlenia wymagają uzgodnienia z właściwym okręgowym zarządem wodnym. Zadania okręgowych zarządów wodnych w zakresie oznakowania, oświetlania i zaopatrywania w laty przęsł żeglownych mostów regulują odrębne przepisy.

Przejazd przez uciążliwe miejsca.

§ 29. 1. Jeżeli dwa statki zbliżają się z dwóch przeciwnych kierunków do uciążliwego miejsca oznaczonego znakiem żeglugowym nr 31a, nr 31b lub nr 32, pierwszeństwo przejazdu przysługuje statkowi płynącemu w dół rzeki.

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

3. Jeżeli statek płynący w górę rzeki spodziewa się spotkać na uciążliwym odcinku inny statek lub pociąg holowniczy, zestaw pchany albo też tratwę płynącą w dół rzeki, powinien on zatrzymać się i przeczekać, aż minie go obiekt płynący w dół rzeki.

4. Jeżeli pociąg holowniczy lub zestaw pchany płynący w górę rzeki wpłynął już na uciążliwy odcinek szlaku żeglownego, obiekty płynące w dół rzeki powinny zatrzymać się przed wpłynięciem na ten odcinek i przeczekać, aż minie je pociąg holowniczy lub zestaw pchany, płynący w górę rzeki.

5. Jeżeli pojedynczy statek płynący w górę rzeki wpłynął już na uciążliwy odcinek, a z góry rzeki zbliża się pociąg holowniczy lub zestaw pchany, pojedynczy statek powinien ustąpić ze szlaku, aby dać miejsce pociągowi holowniczemu lub zestawowi pchanemu płynącemu w dół rzeki.

6. Jeżeli pojedynczy statek zbliża się tuż przed uciążliwym miejscem do innego statku lub pociągu holowniczego albo zestawu pchanego płynącego wolniej od niego i domaga się za pomocą sygnałów zezwolenia na wyprzedzenie, statek, pociąg holowniczy lub zestaw pchany, płynące wolniej, powinny zezwolić na wyprzedzenie, zanim wejdą na uciążliwy odcinek.

7. Wyprzedzanie i postój na uciążliwym odcinku szlaku żeglownego są zabronione.

8. Inspektorat żeglugi śródlądowej w porozumieniu z właściwym okręgowym zarządem wodnym może ustalić w drodze lokalnych przepisów zasady ruchu na odcinkach dróg wodnych uciążliwych dla żeglugi i spławu.

Przejazd statków i tratw przez śluzy, jazy i pochylnie.

§ 30. 1. Przy zbliżeniu się do śluzy należy w odpowiedniej odległości ograniczyć szybkość jazdy. Przy wjeździe do komory śluzowej należy zachować niezbędną ostrożność, przy czym szybkość jazdy nie może być większa od koniecznej do sterowania statkiem.

2. Przy zbliżeniu się do śluzy zamkniętej należy w odległości 200 m dać sygnał dźwiękowy oznaczający wezwanie do otwarcia śluzy (§ 19 pkt 2). Jeżeli przed dopłynięciem statku lub tratwy na odległość 100 m od śluzy wrota nie zostaną otwarte, statek lub tratwa zatrzymuje się w oznaczonym miejscu i tak się ustawia, aby przejazd innych statków lub tratw nie był utrudniony.

3. Przy zbliżeniu się do śluzy otwartej z wystawionym znakiem żeglugowym nr 21e należy w odległości 200 m dać sygnał dźwiękowy „baczość” (§ 19 pkt 1), powtarzając go po raz drugi w odległości 100 m, po czym statek lub tratwa ma prawo wjechać bezpośrednio do komory śluzowej.

4. Podczas śluzowania statek powinien być odpowiednio przycumowany, a maszyny napędowe — zatrzymane.

5. Statki w czasie wjazdu do komory śluzowej, podczas pobytu i w czasie wyjazdu z niej powinny używać miękkich odbijaczy w celu ochrony ścian komory i ochrony własnej.

6. Z chwilą zbliżenia się i wjazdu do komory śluzowej, kierownicy statków powinni podporządkować się zaleceniom kierownika śluzy.

7. Śluzowanie odbywa się według kolejności przybycia do śluzy. Z pierwszeństwa śluzowania korzystają:

- 1) statki udające się do akcji ratowniczej,
- 2) statki pasażerskich linii regularnych.

8. Kierownicy statków nie posiadających pełnej zdolności manewrowej powinni przed wjazdem do śluzy zawiadomić o tym kierownika śluzy.

9. Inspektorat żeglugi śródlądowej w porozumieniu z właściwym okręgowym zarządem wodnym wyda przepisy lokalne dotyczące porządku śluzowania na poszczególnych śluzach oraz uprawnień i obowiązków załóg statków w czasie śluzowania.

10. Przepisy ust. 1—9 mają odpowiednie zastosowanie przy przejazdach przez pochylnie i jazy.

11. Statki z napędem, pociągi holownicze i zestawy pchane mogą przejeżdżać przez jaz z minimalną szybkością niezbędną do sterowania statkiem.

12. Holownik lub pchacz może przejeżdżać przez jaz tylko z takim pociągiem lub zestawem pchanym, którego przeprowadzenie jest możliwe bez uszkodzenia budowli.

13. Podczas przejazdu przez jaz nie wolno posługiwać się kotwicami lub wleczonymi łańcuchami.

Pociągi holownicze i zestawy pchane.

§ 31. 1. Przy zestawianiu pociągów holowniczych i zestawów pchanych należy uwzględnić siłę maszyn holownika lub pchacza, ilość i ciężar ładowanych przyczep, układ pociągu lub zestawu pchanego oraz warunki hydrometeorologiczne, tak aby pociąg lub zestaw zachował w każdych warunkach należytą sterowność. Przy pociągach holowniczych należy uwzględnić również odległość między przyczepami, a przy zestawach pchanych — ich długość stosownie do warunków drogi wodnej.

2. Kierownik pociągu holowniczego lub zestawu pchanego odpowiedzialny jest za pociąg holowniczy lub zestaw pchany w zakresie bezpieczeństwa ruchu i postoju statków.

3. Statki lub tratwy wchodzące w skład pociągu holowniczego i nie stosujące się do rozkazów kierownika pociągu mogą być z pociągu wyłączone.

4. Nie wolno holować ani pchać statków z podniesionymi żaglami.

5. Statki z własnym napędem, płynące w pociągu holowniczym jako statki holowane lub płynące w zestawie pchanym jako jednostki pchane, mogą używać własnych silników w taki sposób, aby zachowana była sterowność całego pociągu holowniczego lub zestawu pchanego.

6. Inspektoraty żeglugi śródlądowej ustalą w drodze lokalnych przepisów w porozumieniu z okręgowymi zarządami wodnymi dopuszczalną długość i szerokość pociągów holowniczych i długość zestawów pchanych z uwzględnieniem jazdy w dół i w górę rzeki oraz dopuszczalną szybkość jazdy na poszczególnych odcinkach dróg wodnych.

Rozdzielanie i zatrzymywanie pociągów holowniczych.

§ 32. 1. Z chwilą osiągnięcia miejsca oznaczonego znakiem żeglugowym nr 34 pociągi holownicze powinny być rozdzielone. Przy przeprowadzaniu poszczególnych przyczep wchodzących w skład pociągu holowniczego należy pozostałe przyczepy tak ustawić, aby nie przeszkadzały one żegludze innych statków.

2. Kierownik pociągu powinien rozdzielić pociąg w każdym miejscu, gdzie bezpieczeństwo ruchu tego wymaga, nawet gdyby to miejsce nie było właściwie oznakowane.

§ 33. 1. Jeżeli kierownik jednej z przyczep zażąda zatrzymania pociągu holowniczego, żądanie takie powinno być podawane od przyczepy do przyczepy aż do holownika. Żądanie to można sygnalizować za pomocą trzech krótkich dźwięków, trąbką sygnałową, rogami lub przez poruszenie w porze dziennej czerwoną flagą, a w porze nocnej — czerwonym światłem. Kierownik holownika po otrzymaniu takiego sygnału obowiązany jest pociąg zatrzymać.

2. Przyczepy mogą podnieść kotwicę lub ją zarzucić dopiero po otrzymaniu sygnału z holownika.

Holowanie z brzegu.

§ 34. 1. Holowanie z brzegu powinno odbywać się przy użyciu ścieżek holowniczych przeznaczonych do tego celu. Linę wolno ciągnąć tylko z jednego brzegu.

2. W czasie holowania z brzegu nie wolno uszkadzać ścieżek holowniczych, urządzeń wodnych ani plantacji wiklinowych.

3. Przy holowaniu z brzegu obowiązuje użycie siły pociągowej w zasadzie po stronie prawej burty.

4. Na drogach wodnych posiadających ścieżkę holowniczą z jednej tylko strony pierwszeństwo przejazdu posiada pociąg holowany w górę.

Mijanie.

§ 35. 1. Mijać się wolno na wszystkich odcinkach, na których mijanie się nie jest zabronione, po porozumieniu się w drodze wymiany sygnałów, jaką stroną ma nastąpić mijanie. Sygnalizowania wymijania dokonuje się przez danie sygnałów dźwiękowych, a ponadto przy mijaniu prawą burtą przez wystawianie:

- 1) w porze dziennej na prawej burcie — jasnoniebieskiej flagi,
- 2) w porze nocnej na prawej burcie — białego światła wybliskowego.

Flagę i światło wybliskowe umieszcza się przy sterówce w taki sposób, aby znaki te były widoczne od przodu i możliwie od tyłu statku. Flaga powinna być wystawiona, a światło zapalone do chwili minięcia statku mijanego, jeżeli nie zamierza on mijać prawą burtą następnego statku.

2. Statki z napędem mechanicznym, pociągi holownicze i zestawy pchane, płynące naprzeciwko siebie, powinny mijać się w zasadzie prawą stroną (lewą burtą). Statki płynące w górę powinny zostawić głębszą, dogodniejszą część szlaku żeglownego dla statków, pociągów holowniczych i zestawów pchanych płynących w dół rzeki.

3. Przy spotkaniu się na rzekach statków z napędem mechanicznym, pociągów holowniczych i zestawów pchanych oznaczenie strony, po której ma nastąpić wyminięcie innej, niż określono w ust. 2, należy do statku, pociągu holowniczego lub zestawu pchanego płynącego w dół rzeki, na kanałach zaś i szlakach żeglownych na jeziorach — do statku, który nie może się mijać prawą stroną (lewą burtą). Oznacze-

nia strony, po której ma nastąpić wyminięcie, dokonuje się przez wymianę odpowiednich sygnałów. Przy spotkaniu się statku z napędem ze statkiem bez napędu, stroną, po której ma nastąpić wyminięcie, wskazuje w każdym wypadku statek z napędem.

4. Przy jednoczesnym zbliżaniu się statków, pociągów holowniczych lub zestawów pchanych do miejsca, gdzie znajduje się skrzyżowanie dróg, pierwszeństwo przejazdu ma ten statek, pociąg holowniczy lub zestaw pchany, który ma spotkać statek po lewej stronie.

5. W miejscach, w których nie można się mijać, statek, pociąg holowniczy lub zestaw pchany — płynące w dół rzeki, dają sygnał zakazu zatrzymania się statkom płynącym z przeciwnej strony (§ 19 pkt 10); statek, pociąg holowniczy lub zestaw pchany płynący w górę rzeki musi przeczekać, aż przejazd będzie wolny.

6. Jeżeli statek będący w ruchu nie może zatrzymać maszyny lub nie może kotwiczyć, powinien to oznajmić zawczasu płynącemu naprzeciw statkowi sygnałem „nie mogę manewrować” (§ 19 pkt 11). Na taki sygnał statek płynący naprzeciw powinien zatrzymać się i dać pierwszeństwo przejazdu statkowi nie mogącemu manewrować.

Wyprzedzanie.

§ 36. 1. Statki mogą wyprzedzać inne statki płynące w tym samym kierunku, jeżeli:

- 1) mają pewność, że manewr ten nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
- 2) wymienione zostały odpowiednie sygnały.

2. Oznaczenie strony, po której ma nastąpić wyprzedzanie, należy do statku wyprzedzającego.

3. Wyprzedzany statek obowiązany jest po wymianie sygnałów ułatwić dokonanie uzgodnionego manewru przez ustąpienie z drogi i zmniejszenie szybkości.

4. Jeżeli wyprzedzanie grozi niebezpieczeństwem, wyprzedzany statek daje sygnał (§ 19 pkt 7) i na ten sygnał statek wyprzedzający powinien wstrzymać się z wyprzedzaniem, jadąc w odległości 50—100 metrów, aż zajdą dogodne warunki do wyprzedzenia.

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

6. Przepisy ust. 1—5 mają zastosowanie również do pociągów holowniczych i zestawów pchanych.

Zawracanie (manewrowanie).

§ 37. Zawracanie na szlaku żeglownym w celu zmiany kierunku jazdy, zatrzymywanie się, składanie pociągów holowniczych oraz zestawów pchanych i tym podobne manewrowanie można wykonywać tylko w takiej odległości od innych obiektów pływających, aby nie spowodować niebezpieczeństwa awarii. Statki zamierzające zawrócić na szlaku powinny dać odpowiedni sygnał (§ 19 pkt 8 lub 9), w nocy zaś — dodatkowo zataczać koła białym światłem.

Żegluga i spław w czasie złych warunków atmosferycznych.

§ 38. 1. W razie złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi (mgła, śnieżyca itp.) należy zmniejszyć

szybkość jazdy. W uzasadnionych wypadkach należy zapalić na statkach przepisowe światła jak w porze nocnej.

2. Kierownicy wszystkich statków, pociągów holowniczych i zestawów pchanych obowiązani są przerwać jazdę i zatrzymać je w miejscach najbardziej odpowiednich do postoju, jeżeli widoczność z powodu złych warunków atmosferycznych jest ograniczona.

3. W obu wypadkach wymienionych w ust. 1 i 2 kierownicy statków obowiązani są dawać co 2 minuty sygnał „baczność” (§ 19 pkt 1). Ponadto należy wystawić wachkę na dziobie pierwszego statku i na rufie ostatniej przyczepy.

4. W razie złych warunków atmosferycznych kierownicy tratw powinni zatrzymać je poza szlakiem żeglownym i dawać sygnał „baczność”.

Czasowe zamknięcie drogi wodnej oraz ograniczenie żeglugi i spławu.

§ 39. 1. Terminy czasowego zamknięcia drogi wodnej oraz ograniczenia żeglugi i spławu są ustalane przez okręgowe zarządy wodne.

2. Zamknięcie drogi wodnej sygnalizuje ustawiony na brzegu rzeki w miejscu dobrze widocznym znak żeglugowy nr 22. 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 tak, aby pozostawić wolne miejsce dla przejazdu.

3. Czasowe zamknięcie drogi wodnej nie dotyczy statków biorących udział w akcji ratowniczej oraz statków, których ruch jest konieczny w związku z utrzymaniem drogi wodnej.

Żegluga nocna.

§ 40. 1. Za żeglugę nocną uważa się ruch statków na drogach wodnych w porze nocnej.

2. Kierownik statku i sternik muszą być dokładnie obeznani z odcinkiem drogi wodnej, który zamierzają przepłynąć w czasie nocy.

3. Statki z napędem powinny posiadać reflektory o odpowiednim zasięgu światła, z których mogą korzystać w razie koniecznej potrzeby w taki sposób, aby światło nie oślepiło załóg innych statków.

4. Jeżeli w porze nocnej powstaną specjalnie uciążliwe warunki nawigacyjne, jak burza, śnieżyca, mgła, należy zmniejszyć szybkość jazdy statków lub zatrzymać je, a kierownicy statków, pociągów holowniczych i zestawów pchanych obowiązani są dawać co 2 minuty sygnał „baczność” (§ 19 pkt 1). Statek, pociąg holowniczy lub zestaw pchany, który z powodu uciążliwych warunków nawigacyjnych zmuszony był zatrzymać się w miejscu do tego nieodpowiednim, powinien natychmiast po ustaniu przeszkód wypłynąć z tego miejsca.

5. Śluzy, jazy, mosty oraz wejścia do śluz i portów na eksploatowanych w porze nocnej drogach wodnych powinny być oświetlone.

6. Wjazd do śluz od wewnętrznej strony powinien być w miarę potrzeby pomalowany na biało.

7. Na wąskim szlaku żeglownym statki holujące powinny płynąć ze skróconą liną holowniczą.

8. Okna w przedniej części budki sterniczej powinny być otwarte.

9. Statki na nocnym postoju na trasie powinny być oznaczone światłami postojowymi. Na statkach stojących obok siebie umieszcza się światło na statku zewnętrznym od strony wolnego szlaku żeglownego. Jeżeli zarzucona kotwica

znajduje się poza największą szerokością statku i stanowi przeszkodę dla innych przepływających statków, wówczas statek powinien być od strony zarzuconej kotwicy oznaczony dodatkowym światłem białym umieszczonym na wysokości 1 m poniżej światła białego.

10. Światła postojowe białe powinny być widoczne przynajmniej na 1000 m, a kolorowe co najmniej na 500 m.

11. Światła postojowe powinny być umieszczone na odpowiedniej wysokości, tak aby były widoczne ze wszystkich stron.

12. Umieszczanie światel postojowych w sterowniach jest zabronione.

13. Inspektoraty żeglugi śródlądowej wydadzą w porozumieniu z właściwymi okręgowymi zarządami wodnymi lokalne przepisy dotyczące rozmiarów i sposobu uprawiania żeglugi nocnej, a w szczególności ustalą wielkość składu pociągów i zestawów pchanych oraz określą możliwość jedno- lub dwukierunkowej jazdy na poszczególnych odcinkach dróg wodnych.

Przewozy międzybrzegowe.

§ 41. 1. Promy na uwięzi i ich przyczółki powinny być urządzone i utrzymywane w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.

2. Liny lub łańcuchy w miejscu przewozu powinny być zawieszane w taki sposób, aby najniższy punkt liny lub łańcucha był wzniesiony na rzekach żeglownych na wysokości co najmniej 6,00 m, a na rzekach spławnych — na wysokości co najmniej 2,5 m ponad najwyższy stan wody, przy którym żegluga lub spław może się jeszcze odbywać.

3. Liny i łańcuchy przystosowane do opuszczania powinny być stale opuszczone na dno drogi wodnej, a naciągane tylko w celu każdorazowego uruchomienia promu.

4. Promy na uwięzi powinny być w porze nocnej ustawione przy brzegu w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu. Promy stojące przy brzegu powinny być oznaczone białym jasnym światłem, umieszczonym co najmniej 2 m nad powierzchnią wody po stronie szlaku żeglownego.

5. Promy bez własnego napędu będące w ruchu w porze nocnej lub podczas mgły powinny być oznaczone po obu burtach promu białym jasnym światłem, osłoniętym od strony promu.

6. Łodzie używane do przewozów międzybrzegowych powinny tak odpływać od brzegu, aby nie przeszkadzały na szlaku statkom, pociągom holowniczym lub zestawom pchany.

7. Promom nie wolno odpływać od brzegu po daniu przez nadjeżdżające statki lub pociągi holownicze i zestawy pchane sygnału „baczność” (§ 19 pkt 1). Sygnał taki powinien być dany w odległości 500 m przy jeździe w dół i 300 m przy jeździe w górę. Promami będącymi w ruchu należy jak najszybciej przybić do brzegu.

Tratwy.

§ 42. 1. Wiązanie drewna w pasy i pasów w tratwy powinno być wykonywane starannie, przy użyciu odpowiedniego materiału, w taki sposób, aby poszczególne dłużyce i kłody nie rozplynęły się na szlaku, a ewentualne rozłączanie i ponowne złączanie pasów i taflí (tablic) nie sprawiało trudności.

2. Drewno przeznaczone do spławu lub drewno pochodzące z rozbiórki tratw po spławie może być składowane na nie obwałowanych brzegach dróg wodnych (na bindugach) tylko za zgodą okręgowego zarządu wodnego w miejscach

wskazanych, z zastrzeżeniem praw właścicieli lub użytkowników gruntów oraz praw osób korzystających z wód. Złożone na bindugach drewno powinno być w miejscach zagrożonych wysokim stanem wody należycie zabezpieczone przed samorzutnym spłynięciem. W miarę możliwości należy unikać składowania drewna w miejscach zagrożonych wysokim stanem wody.

3. Przeznaczone do spławu drewno zwiezione na łąd lub wrzucone do wody powinno być należycie zabezpieczone przed ewentualnym rozpłynięciem się lub porwaniem przez fale. W miejscach stałego magazynowania na wodzie drewna przeznaczonego do spławu bądź przekazanego odbiorcom po dokonaniu spławie powinny być zbudowane odpowiednie obory stałe. Przy wiązaniu drewna w tratwy na rzekach o wartkim prądzie do wody może być spuszczone tylko taka ilość drewna, jaką w ciągu dnia można uformować w tafle (tablice), pęczki lub tratwy. Drewno złożone w tafle (tablice), pasy lub tratwy powinno być odprowadzone w ciągu dnia na dozwolone miejsca postoju i tam przycumowane w należyty sposób do brzegu.

4. Przy stosowaniu drutu do wiązania spławianego drewna należy bezwzględnie przestrzegać, aby używany drut posiadał odpowiednią moc zabezpieczającą go przed pęknięciem. Drut powinien być należycie umocowany, aby nie uległ odcepieniu się i zatonięciu.

5. W miejscach wiązania, cumowania i rozwiązywania tratw nie wolno zanieczyszczać wody ani brzegów. Zatopione w wodzie kłoc drewna powinny być niezwłocznie wydobyte przez spławiającego drewno.

6. Tratwy powinny być ustawiane na wodzie przy jednym brzegu w takiej szerokości, aby nie zagrażały żegludze i ruchowi turystycznemu oraz nie przeszkadzały wykonywaniu połowu ryb. Na wodach żeglownych drewno w tratwach wolno ustawiać wyłącznie poza granicami wytyczonego szlaku żeglownego.

7. Inspektoraty żeglugi śródlądowej w porozumieniu z właściwym okręgowym zarządem wodnym mogą ustalić w drodze lokalnych przepisów największe dopuszczalne wymiary tafli (tablic), pasów i tratw.

Ruch tratw.

§ 43. 1. Zanurzenie tratw powinno być takie, aby tratwy mogły swobodnie i bezpiecznie pływać przez wszystkie płytkie miejsca drogi wodnej, które zamierza się przebyć.

2. Spławiane drewno powinno posiadać dostateczną zdolność pływania, a uformowane z drewna jednostki powinny być widoczne na powierzchni wody.

3. Tratwy powinny płynąć jedna za drugą w odległości co najmniej 300 m. Odległość ta powinna być stale utrzymywana.

4. Spławianie tratw jest zabronione:

- 1) w porze nocnej,
- 2) podczas mgły,
- 3) przy słabej widoczności brzegu.

5. Tratwy holowane w porze nocnej muszą być oznaczone dwoma białymi światłami, umieszczonymi w tylnej części tratwy w obu narożnikach na wysokości 3 m nad poziomem wody.

6. Tratwy stojące w czasie okresu nawigacyjnego na drogach wodnych powinny być oznaczone białą flagą umieszczoną w połowie długości tratwy po stronie szlaku żeglownego, a w nocy dwoma jasnymi białymi światłami umieszczonymi na obu rogach tratw po stronie szlaku żeglownego.

7. Jeżeli w mostach są otwory przeznaczone wyłącznie do przejścia tratw, tratwy powinny przechodzić tylko tymi otworami.

8. Przy nadpływaniu do miejsca oznaczonego znakiem żeglugowym nr 32 należy zmniejszyć szerokość tratwy do wymiarów wyznaczonych przez inspektorat żeglugi śródlądowej.

Postoje statków i tratw.

§ 44. 1. Statki i tratwy można zatrzymać na dłuższe postoje na drogach wodnych tylko w miejscach wyznaczonych do tego celu znakiem żeglugowym nr 35.

2. Postój w takich miejscach — jeżeli na statkach i tratwach nie dokonuje się operacji ładunkowych albo nie czeka się na prześluzowanie — nie może trwać dłużej niż 3 dni, a na kanałach żeglownych dłużej niż 24 godziny. Przedłużenie postoju tratw w razie niekorzystnych warunków atmosferycznych wymaga zgody właściwego okręgowego zarządu wodnego. Nie dotyczy to statków wykonujących roboty związane z utrzymaniem dróg wodnych.

3. Statki powinny podczas postoju stać na kotwicach jak najbliżej brzegu i w miarę możliwości dziobem pod prąd, tratwy zaś na rzekach muszą być należycie umocowane linami (przycumowane). Jeżeli na postoju zbierze się większa ilość statków, powinny one stać w rzędzie w ten sposób, aby dzioby statków znajdowały się poniżej rufy statków stojących przed nimi. Jeżeli statki stoją w dwóch rzędach, statki bocznołowe ustawia się w ten sposób, aby tambory ich znajdowały się jeden za drugim. Ponadto statki powinny być tak zabezpieczone, aby wahania stanów wody oraz uderzenia fal wywołanych przez przejeżdżające obok statki nie narażały je na niebezpieczeństwo awarii. Stery statków na postoju powinny być tak ustawione, żeby nie mogły się poruszać pod wpływem prądu. Statki na postoju powinny być odpowiednio dozorowane lub zabezpieczone. W czasie postoju statków w rzędzie wzdłuż drogi wodnej łodzie towarzyszące lub ratunkowe powinny być umieszczone przy statkach na przemian: od strony łądu i od strony wody.

4. Kotwice powinny być rzucone do wody w takim miejscu, aby nie uszkadzały innych statków. Nie wolno zarzucać kotwic na budowle wodne, jak również do wody w kanałach.

5. Nie wolno cumować statków i tratw do mostów lub do budowli wodnych oraz w oznakowanych miejscach połowu ryb.

6. Ruch i postój statków w portach oraz korzystanie z urządzeń portowych normują przepisy portowe.

7. Przejściowe, krótkotrwałe przybijanie statków i tratw do brzegów, jak również czasowe korzystanie z brzegu dla dokonania operacji ładunkowych jest w zasadzie dozwolone pod warunkiem, że:

- 1) nie narusza przepisów prawa wodnego i przepisów niniejszego zarządzenia,
- 2) nie powoduje przeszkód dla żeglugi i spławu,
- 3) nie wywołuje uszkodzeń budowli i urządzeń wodnych oraz sprzętu rybackiego zastawionego do połowu ryb.

8. Zabrania się przybijania do brzegów i postoju:

- 1) w przejściach pod mostami i w obrębie 50 m powyżej i poniżej tych przejść,
- 2) w pobliżu przewozów międzybrzegowych (promów) w odległości 50 m poniżej i powyżej przewozów,
- 3) w cieśninach i uciążliwych przejściach wewnątrz ostrych zakoli dróg wodnych oraz do poprzecznych tam (ostróg) regulacyjnych,
- 4) przy ujściu dopływów, odgałęzieniach kanałów, wjeździe do portów; nie dotyczy to jednak ujść rzek i odgałęzień kanałów przeznaczonych na miejsca ładunkowe,
- 5) przy przeladowniach, jeżeli postój nie jest związany z operacjami ładunkowymi,

- 6) w miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym nr 29, zabraniającym postoju,
- 7) na obszarze wodnym tarlisk, obrębów ochronnych i zimowisk ryb, oznakowanych tablicami.

9. Zatrzymywanie się na szlaku żeglownym w miejscach określonych w ust. 8 dozwolone jest tylko w nagłych wypadkach i w takim miejscu, aby największe statki mogły bez przeszkód przejeżdżać obok zatrzymujących się statków.

10. Odciążenie statku (lichtowanie) na szlaku żeglownym może odbywać się tylko w takich miejscach, w których nie powoduje to przeszkód dla żeglugi. Jeżeli zajdzie potrzeba odciążenia statku stojącego na mieliźnie, wolno przeładować z niego tylko tyle ładunku, aby odciążony statek mógł zejść z mielizny; dalsze ewentualne odciążenie powinno odbywać się w miejscu nie powodującym przeszkód dla żeglugi.

11. Statki stojące na szlaku żeglownym lub obok niego wskutek uszkodzenia, niezdolności do ruchu lub wykonujące prace w łozysku rzeki, odciażające itp. powinny być oznaczone znakiem żeglugowym nr 20 a lub 20 b. Statki techniczne znajdujące się na szlaku żeglownym powinny umożliwić bezpieczny przejazd innym statkom przez usunięcie się ze szlaku żeglownego, opuszczenie łańcucha, liny kotwicznej itp.

12. W czasie krótkich postojów tratw w drodze część załogi tratwy może zejść na ląd za zezwoleniem kierownika, który powinien jednak pozostawić część załogi dla dozoru statku na postoju. W czasie dłuższego postoju na skutek nieodpowiednich warunków atmosferycznych, oczekiwania na przyjęcie drewna przez odbiorcę itp. załoga może opuścić tratwę pod warunkiem należytego zabezpieczenia jej przed samorzutnym spłynięciem i pozostawienia tratwy pod stałym dozorem; czas i miejsce postoju powinny być uzgodnione z właściwym okręgowym zarządem wodnym. W porze nocnej, podczas mgły, śnieżyicy, wichru lub burzy załoga nie wolno schodzić na ląd, jeżeli tratwa stoi na szkach i nie jest przycumowana do brzegu.

13. Statek na postoju zimowym powinien mieć odpowiedni stały dozór.

Kotwice.

§ 45. 1. Kotwice podczas ruchu i na postoju powinny być tak umieszczone na statkach, aby żadna z ich części nie wystawała poza największą szerokość statku. W czasie ruchu statków kotwice nie mogą być zanurzone w wodzie.

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

3. Przy każdej kotwicy używanej przez statek powinien znajdować się bober koloru czerwonego, wskazujący położenie zarzucanej do wody lub zerwanej kotwicy. W razie zagubienia kotwicy kierownik statku powinien w miarę możliwości wydobyć kotwicę, a w razie niemożności wydobywania powinien oznakować miejsce zagubienia, jeżeli jest mu znane, i zawiadomić o zagubieniu kotwicy właściwy okręgowy zarząd wodny.

4. W miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym nr 28 nie wolno używać kotwicy, a tratwom nie wolno szrekwować; nie wolno również tratwom i statkom dobić do brzegu. Zakaz ten dotyczy odcinka drogi wodnej na 100 m powyżej i poniżej oznaczonego miejsca.

Rozdział 10.

Przepisy szczególne dla żeglugi pasażerskiej.

§ 46. 1. Statki z własnym napędem przeznaczone do przewozu pasażerów powinny być tak urządzone, aby zapewniały pasażerom bezpieczeństwo, wygodę i należyte warunki higieniczne.

2. Szczegółowe warunki techniczne w zakresie budowy, klasyfikacji i stateczności statków pasażerskich określają przepisy Polskiego Rejestru Statków.

3. Warunki sanitarne na statkach regulują odrębne przepisy.

4. Do wsiadania i wysiadania pasażerów służą przystanie do tego celu przeznaczone i odpowiednio przystosowane. Nabrzeże w rejonie przystani powinno posiadać bariery zabezpieczające. W zależności od nasilenia ruchu i warunków terenowych rozróżnia się:

- 1) przystanie I klasy (dworce wodne),
- 2) przystanie II klasy,
- 3) przystanie III klasy,
- 4) przystanie IV klasy (przystanki).

Lokalizacja przystani I, II i III klasy wymaga uzgodnienia z właściwym inspektorem żeglugi śródlądowej niezależnie od zezwoleń wymaganych odrębnymi przepisami.

5. Zakwalifikowania przystani pływających do odpowiedniej klasy dokonuje właściwy inspektorat żeglugi śródlądowej.

6. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów może się odbywać wyłącznie i bezpośrednio na przystaniach. Ruch wsiadania i wysiadania reguluje kierownik statku.

7. Ruch pasażerów przy wejściu na przystanie I, II i III klasy reguluje kierownik przystani.

8. Kierownik statku pasażerskiego może przyjąć tylko taką liczbę pasażerów, jaka jest ustalona dla danego statku. Na statku na widocznych miejscach powinny znajdować się wywieszki określające największą dopuszczalną liczbę pasażerów dla każdego pokładu. Dzieci do lat 12 mogą korzystać z żeglugi pasażerskiej tylko pod nadzorem rodziców lub opiekunów.

9. Kierownik statku pasażerskiego powinien każdorazowo wiedzieć, ilu pasażerów przebywa na statku.

10. Na statkach nie wolno przewozić osób w stanie nietrzeźwym.

11. Statki płynące z pasażerami nie mogą holować innych statków lub tratw, a statki holujące i holowane oraz towarowe zestawy pchane nie mogą przyjmować pasażerów.

12. Przewożenie pasażerów na tratwach jest zabronione.

13. Przewóz osób postronnych w łodzi holowanej za statkiem jest zabroniony. Zakaz nie dotyczy zorganizowanego holowania łodzi sportowych i turystycznych.

14. Pasażerowie obowiązani są stosować się do przepisów porządkowych na statkach oraz do doraźnych zarządzeń kierownika statku i wskazówek załogi wydawanych w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, statku i ładunku.

15. Operacje ładunkowe nie mogą być na statku dokonywane równocześnie z wsiadaniem lub wysiadaniem pasażerów, chyba że istnieją specjalne pomosty przeznaczone do ładowania.

16. Przedsiębiorstwa uprawiające żeglugę pasażerską obowiązane są corocznie zgłaszać statki i przystanie pasażerskie do zbadania ich stanu i dokumentów właściwemu inspektoratowi żeglugi śródlądowej. Statki te powinny być zgłaszane w stanie zupełnej gotowości do uprawiania żeglugi w terminach uzgodnionych z właściwym inspektoratem żeglugi śródlądowej.

17. Przedsiębiorstwa uprawiające żeglugę pasażerską obowiązane są corocznie, co najmniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem regularnego ruchu, przysłać okręgowemu zarządowi wodnym właściwym dla wód, na których uprawiane będą rejsy, rozkłady jazdy statków. W rozkładach tych powinny być podane miejscowości, w których według rozkładu statki będą przystawać. Informacje o późniejszych zmianach w rozkładzie jazdy należy przysłać przed ich wprowadzeniem.

18. Inspektoraty żeglugi śródlądowej lub okręgowe zarządy wodne mogą zażądać zmiany rozkładu jazdy, jeżeli wymagać tego będą względy bezpieczeństwa ruchu.

19. Rozkłady jazdy, taryfy i ich zmiany powinny być podane do publicznej wiadomości przez ich wywieszenie na przystaniach i na statkach.

20. Statki nie mogą odbijać od przystani wcześniej, niż to przewiduje rozkład jazdy.

Rozdział 11.

Przepisy szczególne dla określonych rodzajów statków oraz przepisy końcowe.

§ 47. Przepisy zarządzenia dotyczące statków pasażerskich, z wyjątkiem przepisów § 11 ust. 4 oraz § 46 ust. 4—7, ust. 11 i ust. 16—20, stosuje się także do innych statków przewożących ponad 12 osób.

§ 48. Do statków będących w użytkowaniu wojska, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej stosuje się przepisy zarządzenia tylko w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, a mianowicie przepisy rozdziałów 8 i 9 oraz § 52.

§ 49. Do statków morskich w czasie ich przebywania na drogach wodnych śródlądowych stosuje się przepisy § 8 i rozdziałów 8, 9 i 10 oraz § 52.

§ 50. 1. Statki rybackie, turystyczne i sportowe bez względu na wielkość mogą korzystać z całej szerokości drogi wodnej pod warunkiem nietamowania ruchu żeglugowego. Statki te obowiązane są ustąpić z drogi statkom pasażerskim i towarowym, dając im pierwszeństwo przejazdu.

2. Kierownicy statków rybackich, turystycznych i sportowych obowiązani są znać przepisy zarządzenia w zakresie oznakowania i sygnalizacji, w zakresie ruchu żeglugowego i spławu oraz przepisy dotyczące postępowania w związku z wypadkami żeglugowymi.

3. Sprawy nie unormowane zarządzeniem regulują odrębne przepisy, wydane w stosunku do statków rybackich przez Ministra Rolnictwa, w stosunku zaś do statków sportowych i turystycznych przez Przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki. Przepisy te wydaje się w porozumieniu z Ministrem Żeglugi, Prezesem Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej i Ministrem Spraw Wewnętrznych.

§ 51. Imprezy turystyczne i sportowe wymagające zgromadzenia statków na określonym odcinku drogi wodnej lub wymagające czasowego ograniczenia żeglugi mogą się odbywać tylko za zezwoleniem inspektoratu żeglugi śródlądowej wydanym w porozumieniu z okręgowym zarządem wodnym. Wniosek o zezwolenie powinien być złożony na 10 dni przed terminem imprezy, a rozpatrzony w ciągu 3 dni.

§ 52. Postępowanie w związku z wypadkami żeglugowymi na śródlądowych drogach wodnych regulują odrębne przepisy.

§ 53. Warunki przewozu na śródlądowych drogach wodnych substancji trujących oraz materiałów niebezpiecznych, w tym również wojskowych ładunków niebezpiecznych, regulują odrębne przepisy.

§ 54. 1. Nadzór nad przestrzeganiem przepisów zarządzenia sprawują inspektoraty żeglugi śródlądowej.

2. Właściciele, posiadacze oraz kierownicy statków i tratw obowiązani są stosować się do zarządzeń inspektoratów żeglugi śródlądowej oraz ułatwić im w związku z wykonywaniem przez nie nadzoru nad żeglugą wstęp na statki, przejazd nimi i doczepianie do nich ich służbowych środków lokomocji.

3. Wstęp na statki będące w użytkowaniu wojska, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej, przejazd nimi i doczepianie do nich służbowych środków lokomocji inspektoratów żeglugi śródlądowej może nastąpić tylko za zgodą dowódców statków.

§ 55. Traci moc zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 23 lutego 1961 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 23, poz. 111).

§ 56. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.
Minister Żeglugi: J. Burakiewicz

Załączniki do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. (poz. 71).

Załącznik nr 1.

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA



Książeczka żeglarska

uprawnia do pływania na wszystkich
śródlądowych drogach wodnych

(okładka koloru granatowego)

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA



Książeczka żeglarska

uprawnia do pływania na wszystkich
śródlądowych drogach wodnych

Nr XXXXXXXXXX

1. Nazwisko i imię
2. Data i miejsce urodzenia
3. Miejsce zamieszkania
4. Stan cywilny
5. Przynależność państwowa (obywatelstwo)
6. Numer, data i miejsce wydania dowodu osobistego*)
7. Stosunek do służby wojskowej**)

*) Na podstawie przedłożonego dowodu osobistego lub tymczasowego zaświadczenia tożsamości.
) Na podstawie przedłożonego dokumentu wojskowego.

Miejsce na fotografię posiadacza książeczki żeglarskiej	Miejsce na fotografię żony*)
---	------------------------------

.....
(podpis posiadacza książeczki)

.....
(podpis żony)

*) Wypełnia się wówczas, gdy na statku przebywa stale żona członka załogi (a nie jest zatrudniona w charakterze członka załogi).

DANE O PRZEBIEGU DOTYCHCZASOWEJ PRACY

.....

Posiada patent żeglarski*) patent rełmański*)

Nr wydany dnia

przez

uprawniający do samodzielnego kierowania statkami, tratwami*)
 (rodzaj statku)

na wodach

*) Niepotrzebne skreślić.

ZONA *)

Imię

Nazwisko rodowe (panieńskie)

Data i miejsce urodzenia

CZŁONKOWIE RODZINY **)

Imię i nazwisko	Data urodzenia	Miejsce urodzenia
.....
.....
.....

R Y S O P I S

Posiadacza książeczki | Żony*)

Wzrost |

Włosy |

Oczy |

Twarz |

Znaki szczególne |

*) Wypełnia się wówczas, gdy na statku przebywa stale żona członka załogi (a nie jest zatrudniona w charakterze członka załogi).

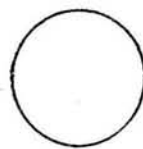
**) Wypełnia się wówczas, gdy członkowie rodziny pływają razem na statku.

KSIĄŻECZKA ŻEGLARSKA ZOSTAŁA WYDANA

przez

z ważnością do dnia

....., dn. 19... r.

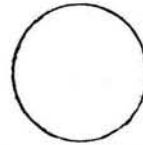


.....
(podpis wydającego książeczkę żeglarską)

Termin ważności przedłuża się

do dnia

....., dn. 19... r.

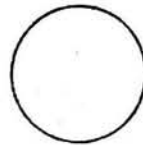


.....
(podpis)

Termin ważności przedłuża się

do dnia

....., dn. 19... r.



.....
(podpis)

Miejsce na zmiany odnoszące się do danych wyszczególnionych na stronach 1-4

str. 6, 7 i 8

**Przebieg pracy
na statku (tratwie) i odbyte podróże (rejsy)**

W czasie od — do	Na trasie	Ilość odby- tych podró- ży (rejsów)	Podpis

**Przerwy w podróżach i przebieg prac
wykonywanych w czasie przerw w podróżach**

W czasie od — do	Rodzaj zatrudnienia w tym okresie i powód przerwy	Podpis

str. 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22 i 24

**DANE O ZATRUDNIENIU
POSIADACZA KSIĄŻECZKI ŻEGLARSKIEJ**

Nazwa lub cecha statku	Rodzaj statku (tratwy)	
Nr rejestru	Nośność ton	
Data wpisu statku do rejestru	Siła maszyn w KM	
Pracodawca <small>(nazwa i siedziba urzędu, instytucji, przedsiębiorstwa lub firmy, do której należy statek, bądź nazwisko i adres właściciela statku)</small>		
Nazwisko i imię kierownika statku		
Zatrudniony w charakterze		
Przyjęty dnia	Podpis	
Zwolniony dnia	Podpis	
Zmiany, poprawki, uzupełnienia		
Data	Treść	Podpis

str. 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21 i 23

U w a g i

str. 25-28

Załącznik nr 2.

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA
VOLKSREPUBLIC POLEN
ПОЛЬСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА



KSIĄŻECZKA ŻEGLARSKA

uprawnia do pływania na wszystkich śródlądowych drogach wodnych oraz do przekraczania granic Państwa

SCHIFFERBUCH

berechtigt zur Fahrt auf allen Binnenwasserstrassen und zum Übertreten der Staatsgrenzen

ШКИПЕРСКАЯ КНИЖКА

на право судоходства на всех внутренних водных путях, а также на право перехода через границу

(okładka koloru szarego)

Miejsce na fotografię posiadacza księżeczki żeglarskiej Lichtbild des Inhabers Место для фотокарточки владельца шкиперской книжки	Miejsce na fotografię żony* Lichtbild seiner Ehefrau* Место для фотокарточки его супруги*
---	---

Podpis posiadacza księżeczki
Unterschrift des Inhabers
Подпись владельца книжки

Podpis żony*
Unterschrift seiner Ehefrau*
Подпись его супруги*

* Wypełnia się wówczas, gdy żona pływa razem na statku. Ist auszufüllen, wenn die Ehefrau auf dem Schiff wohnt. Заполняется в том случае, если супруга следует вместе на судне.

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA
VOLKSREPUBLIC POLEN
ПОЛЬСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА



KSIĄŻECZKA ŻEGLARSKA

uprawnia do pływania na wszystkich śródlądowych drogach wodnych oraz do przekraczania granic Państwa

SCHIFFERBUCH

berechtigt zur Fahrt auf allen Binnenwasserstrassen und zum Übertreten der Staatsgrenzen

ШКИПЕРСКАЯ КНИЖКА

на право судоходства на всех внутренних водных путях, а также на право перехода через границу

Nr

Nazwisko i imię
Name und Vorname
Имя и Фамилия _____

Data i miejsce urodzenia
Ort und Tag der Geburt
Дата и место рождения _____

Stan cywilny
Stand
Семейное положение _____

Obywatelstwo
Staatsangehörigkeit
Гражданство _____

Miejsce zamieszkania
Wohnort
Адрес _____

ZONA* — EHEFRAU* — СУПРУГА*

Nazwisko i imię
Name und Vorname
Имя и фамилия _____

Nazwisko panięskie
Geburtsname
Девичья фамилия _____

Data i miejsce urodzenia
Ort und Tag der Geburt
Дата и место рождения _____

DZIECI* — KINDER* — ДЕТИ*

Nazwisko i imię
Name und Vorname
Имя и фамилия _____

Data urodzenia
Geburtsdatum
Дата рождения _____

Miejsce urodzenia
Geburtsort
Место рождения _____

RYSOPIS — BESCHREIBUNG — ОПИСАНИЕ ЛИЧНОСТИ

	Posiadacza księżeczki Des Inhabers Владельца книжки	Żony* Seiner Ehefrau* Супруги*
Wzrost Gestalt Post	_____	_____
Włosy Haare Волосы	_____	_____
Oczy Augen Глаза	_____	_____
Twarz Gesicht Лицо	_____	_____
Znaki szczególne Besondere Kennzeichen Особые приметы	_____	_____

* Wypełnia się wówczas, gdy żona i dzieci pływają razem na statku. Ist auszufüllen, wenn die Ehefrau und Kinder auf dem Schiff wohnt. Выписывается в том случае, если супруга и дети следуют вместе на судне.

Posiada autorski patent żeglarski
Besitzt Autors' Schifferpateat
Является владельцем шкиперского свидетельства

Nr 

wydany dnia
ausgestellt am
выданного дня

przez
durch
кем

uprawnianemu do samodzielnego kierowania statkami
welches ihn ermächtigt zur selbstständigen Führung von Schiffen
на право самостоятельного управления судном

(rodzaj statku) - (Bezeichnung des Fahrzeuges) - (тип судна)

na wodach
auf den Wasserstrassen
на водном пути

* Niepotrzebne skreślić - Unnötiges streichen - Ненужное перечеркнуть

KSIAŻECZKA ŻEGLARSKA ZOSTAŁA WYDANA
DAS SCHIFFERBUCH WURDE AUSGESTELLT
ШКИПЕРСКАЯ КНИЖКА ВЫДАНА

przez
durch
кем

z ważnością do dnia
mit der Gültigkeit bis
действительна по



dnia
am
дня

(Podpis wydającego książeczkę żeglarską)
(Unterschrift des das Schifferbuch ausstellenden Beamten)
(Подпись выдающего шкиперскую книжку)

Termin ważności przedłuża się do
Verlängerung der Gültigkeit bis
Срок действительности продлен по



dnia
am
дня

podpis - Unterschrift - подпись

Termin ważności przedłuża się do dnia
Verlängerung der Gültigkeit bis
Срок действительности продлен по



dnia
am
дня

podpis - Unterschrift - подпись

Termin ważności przedłuża się do dnia
Verlängerung der Gültigkeit bis
Срок действительности продлен по



dnia
am
дня

podpis - Unterschrift - подпись

Termin ważności przedłuża się do dnia
Verlängerung der Gültigkeit bis
Срок действительности продлен по



dnia
am
дня

podpis - Unterschrift - подпись

Miejsce na zmiany, odnoszące się do danych ujętych w poprzednich str. 1-4
Vermerke über eingetretene Änderungen der Angaben auf Seiten 1 bis 4
Место для записи перемен в данных, указанных на страницах 1-4

Dane o zatrudnieniu posiadacza książeczki żeglarskiej
 Angaben betreffs Beschäftigung des Schifferbuchinhabers
 Данные о работе владельца шкиперской книжки

Nazwa statku – Schiffsname Название судна	Rodzaj statku Bezeichnung des Fahrzeuges Тип судна	
Nr rejestru – Register Nr Кленмо №	Nośność – Tragfähigkeit Грузоподъемность	
	Siła maszyn w IM Leistung in PS Мощность в л.с. (кВт.)	
Pracodawca – Arbeitgeber – Предприятие		
(Nazwa i siedziba urzędu, instytucji, przedsiębiorstwa (firmy) do której należy statek, względnie nazwisko i adres właściciela statku) (Name und Sitz der Behörde, Anstalt, Unternehmung (Firma) zu denen das Fahrzeug gehört, beziehungsweise Name und Vorname des Schiffseigentümers) (Название и адрес учреждения, предприятия (фирмы) которому принадлежит судно либо фамилия и адрес владельца судна)		
Nazwisko i imię kierownika statku Name und Vorname des Schiffsführers Имя и фамилия управляющего судном		
Zatrudniony w charakterze – Beschäftigt als – Работает в качестве		
Przyjęty dnia – Angestellt am Принят дня	Podpis – Unterschrift – Подпись	
Zwolniony dnia – Entlassen am Уволен дня	Podpis – Unterschrift – Подпись	
Zmiany, poprawki, uzupełnienia Änderungen, Berichtigungen und Ergänzungen Перемены, исправления, дополнения		
Data – Datum Дата	Treść – Inhalt – Содержание	Podpis – Unterschrift Подпись

str. 10, 12, 14, 16, 18 i 20

Uwagi – Bemerkungen – Примечания

Prace na statku, odbyte podróże (reise)
 Geleistete Arbeit mit dem Fahrzeug, beurteilte Reisen
 Работа на судне, совершённые рейсы

W czasie od-do In der Zeit von-bis За время от-до	Na trasie Auf der Strecke На линии	Liczba podróży Anzahl der Reisen Количество рейсов	Podpis Unterschrift Подпись

Prace poza statkiem, przerwy w podróżach
 Beurteilte Arbeiten, die die Schifffahrt nicht betreffen
 Fahrunterbrechungen
 Работа вне судна, перерывы и рейсах

W czasie od-do In der Zeit von-bis За время от-до	Rodzaj zatrudnienia w tym okresie i powód przerw Bezeichnung der Beschäftigung in diesem Zeitraum sowie Ursache der Fahrunterbrechung Характер работы в этом периоде и причина перерыва	Podpis Unterschrift Подпись

str. 11, 13, 15, 17, 19 i 21

Notatki kontrol granicznej – Vermerke betreffend Grenzüberschreitung
 Записки пограничного контроля

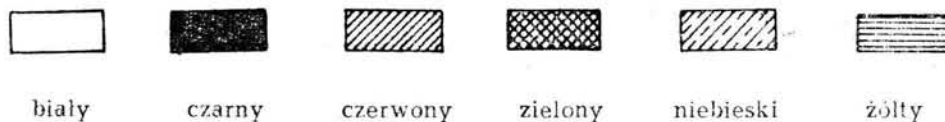
Wjazd – Einfahrt – Въезд	Wjazd – Ausfahrt – Выезд







str. 24–40

str. 22 i 23

ZNAKI ŻEGLUGOWE

Objaśnienia kolorów świateł i znaków:



-  — światła statków widoczne w określonym łuku horyzontu;
-  — światła statków, tratw i innych obiektów pływających, widoczne ze wszystkich stron;
-  — światła wybliskowe statków, widoczne tylko od przodu;
-  — światła stałe do oznakowania śródlądowych dróg wodnych, stosowane jako oznakowanie nocne lub dzienne i nocne;
-  — światła rytmiczne do oznakowania śródlądowych dróg wodnych, widoczne ze wszystkich stron;
-  — światła migające do oznakowania śródlądowych dróg wodnych, widoczne ze wszystkich stron.

Poszczególne znaki do oznakowania śródlądowych dróg wodnych, zawarte w niniejszym załączniku, dzielą się na:

- 1) znaki nakazu,
- 2) znaki zakazu,
- 3) znaki ograniczające,
- 4) znaki wskazujące.

Powyższe znaki przedstawia się w sposób następujący:



- znaki nakazu — za pomocą białych tablic z czerwonym obramowaniem i z czarnymi symbolami;
- znaki zakazu — za pomocą białych tablic z czerwonym obramowaniem i czerwoną przekątną, biegnącą od lewego górnego rogu do prawego dolnego rogu i z czarnymi symbolami;
- znaki ograniczające — za pomocą białych tablic z czerwonym obramowaniem i z czarnymi symbolami;
- znaki wskazujące — za pomocą niebieskich tablic z białymi symbolami.

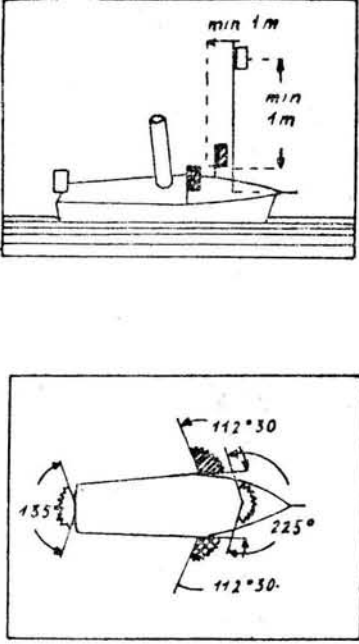
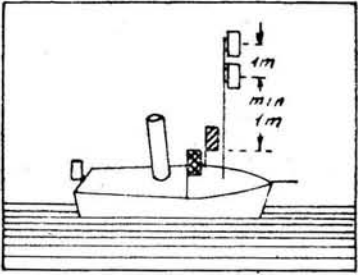
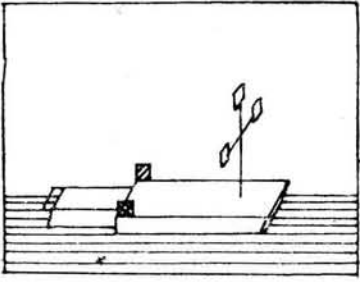
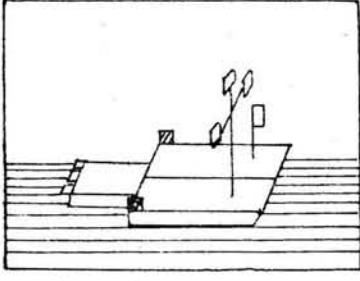
W nocy znaki te są oświetlone lub pokryte powłoką odblaskową.

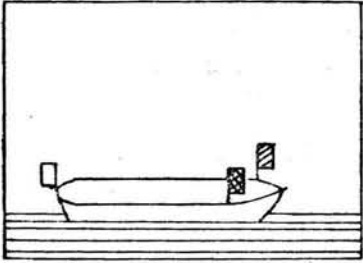
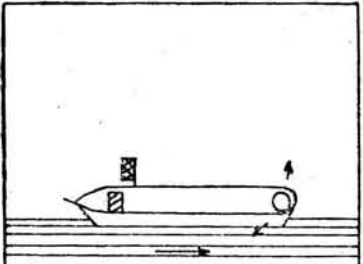
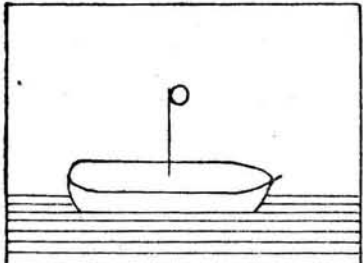
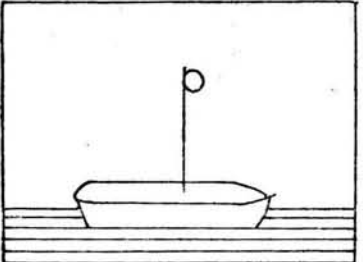
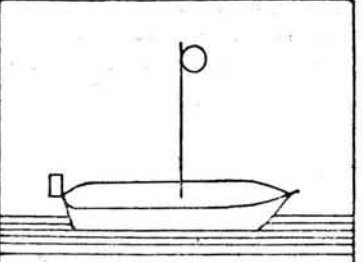
W czasie żeglugi nocnej, przy zastosowaniu materiałów odblaskowych do pokrywania znaków, dopuszcza się stosowanie koloru srebrnoszarego zamiast białego i zielonego zamiast czarnego.

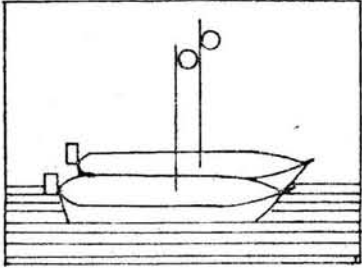
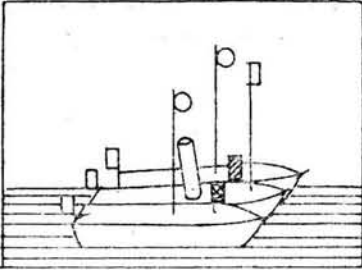
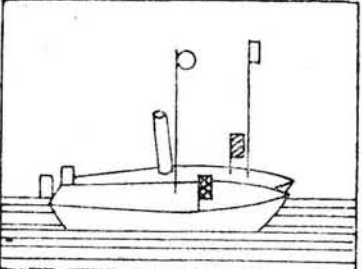
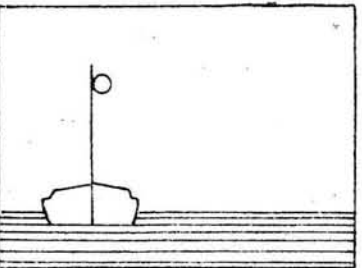
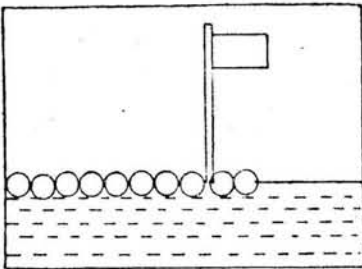
Dopuszcza się umieszczanie na bakenach pływających odpowiednio zmniejszonych znaków brzegowych lub znaków pomocniczych w postaci dwu przecinających się płaszczyzn w kształcie koła pokrytych powłoką odblaskową.

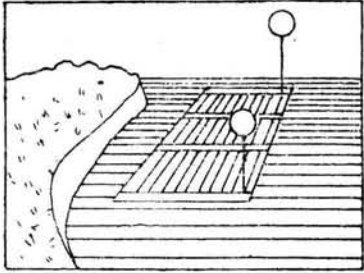
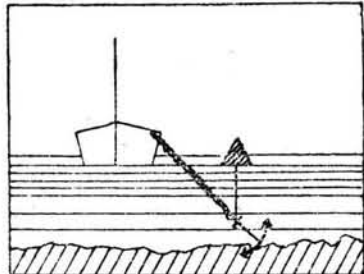
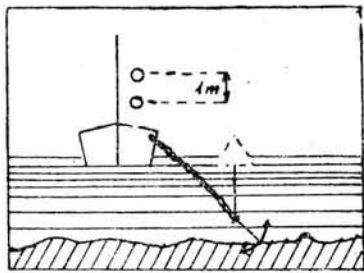
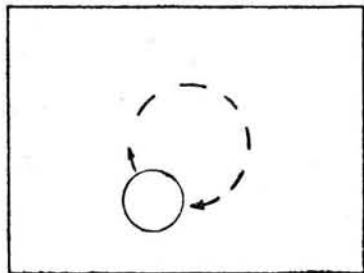
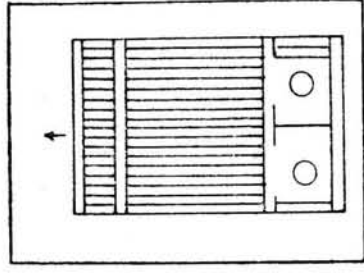
Jako oznakowanie pomocnicze i uzupełniające można przy znakach umieszczać:

-  — trójkąt z prawego lub lewego boku znaku w celu dokładnego oznaczenia, do jakiego odcinka znak się odnosi; zamieszczone na tych znakach liczby oznaczają długość odcinka w metrach,
-  — prostokątną tabliczkę nad lub pod znakiem zasadniczym, z napisem dodatkowo objaśniającym, np. rodzaj sygnału dźwiękowego, odległość w m, punkt odpraw granicznych itp.

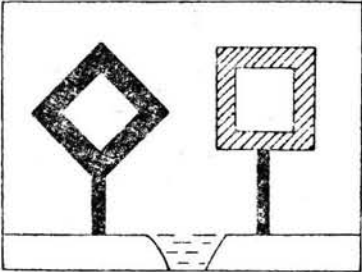
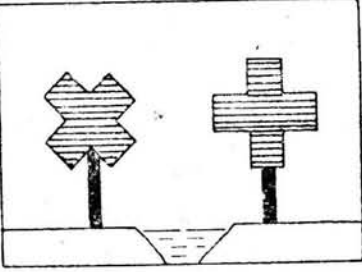
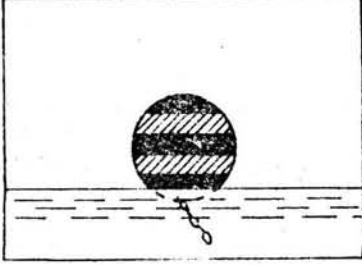
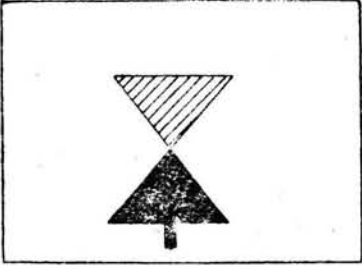
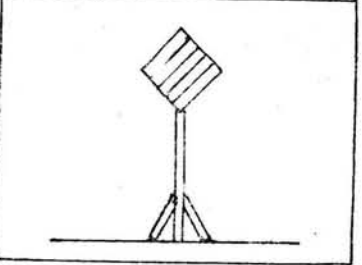
§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 21	<p>Światła statków z własnym napędem, w tym również pchaczy, będących w ruchu:</p> <p>światło przednie (topowe): białe jasne światło,</p> <p>światła boczne (burtowe): zielone jasne światło, czerwone jasne światło,</p> <p>światło tylne (rufowe): białe zwykłe światło.</p> <p>widok z góry</p>		1a 1b
§ 22 ust. 1	<p>Światła statków holujących, będących w ruchu:</p> <p>holowniki z jedną lub z kilkoma przyczepami: dwa światła przednie (topowe): białe jasne światła,</p> <p>światła boczne (burtowe): zielone jasne światło, czerwone jasne światło,</p> <p>światło tylne (rufowe): białe zwykłe światło.</p>		2
§ 22 ust. 2	<p>Światła zestawów pchanych, w tym również zestawów kombinowanych (barka motorowa pchająca barcę bez napędu) o długości ponad 100 m, będących w ruchu:</p> <p>światła przednie (topowe): trzy białe jasne światła,</p> <p>światła boczne (burtowe): zielone jasne światło, czerwone jasne światło,</p> <p>światła tylne (rufowe): trzy białe zwykłe światła.</p>		3a
	<p>Światła zestawów pchanych, posiadających dwie barki przed pchaczem złączone burtami:</p> <p>światła przednie (topowe): trzy białe jasne światła na prawej barce, białe jasne światło na lewej barce w połowie wysokości światel trójkąta,</p> <p>światła boczne (burtowe): zielone jasne światło, czerwone jasne światło,</p> <p>światła tylne (rufowe): trzy białe zwykłe światła.</p>		3b

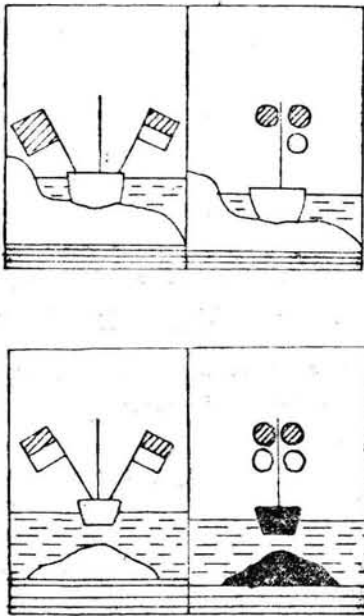
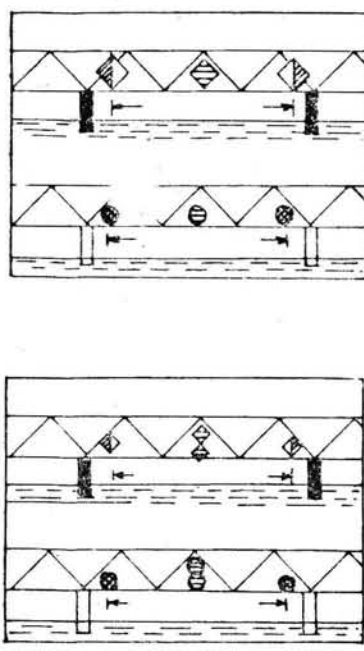
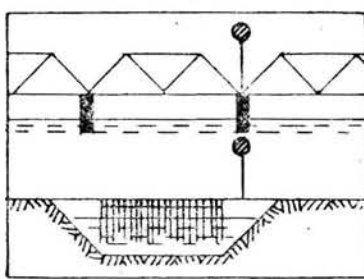
§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 23 ust. 1	Światła statków bez własnego napędu o powierzchni ponad 20 m ² płynących pojedynczo: światła boczne (burtowe): zielone jasne światło, czerwone jasne światło, światło tylne (rufowe): białe zwykłe światło.		4a
§ 23 ust. 2	Światła statków bez własnego napędu, pojedynczo płynących rufą (napuszczających się): światła boczne (burtowe): zielone jasne światło, czerwone jasne światło, światło tylne (rufowe): białe zwykłe światło, poruszane w prawo i w lewo w płaszczyźnie poziomej.		4b
§ 23 ust. 3	Światła statków bez własnego napędu o powierzchni do 20 m ² , płynących pojedynczo: światło przednie (topowe): białe zwykłe światło.		4c
§ 24 ust. 1	Światła statków holowanych, będących w ruchu: światło przednie (topowe): białe zwykłe światło.		5
§ 24 ust. 2	Światła ostatniego statku w pociągu holowniczym będącego w ruchu: światło przednie (topowe): białe zwykłe światło, światło tylne (rufowe): białe zwykłe światło.		6

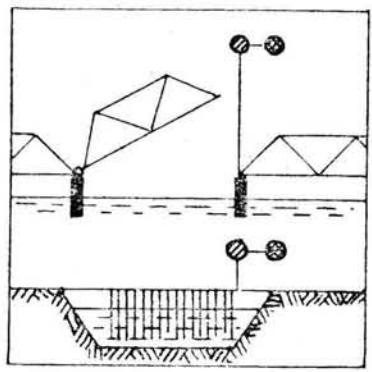
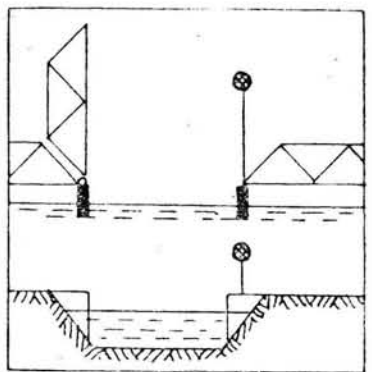
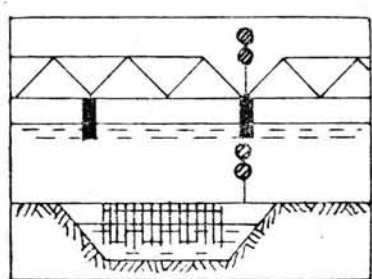
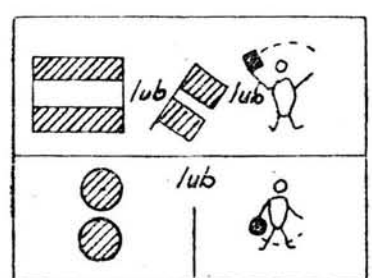
§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 24 ust. 3	<p>Światła statków złączonych burtami, znajdujących się na końcu pociągu holowniczego:</p> <p>światła przednie (topowe): białe zwykłe światła,</p> <p>światła tylne (rufowe): białe zwykłe światła.</p>		7
§ 24 ust. 4	<p>Światła statków prowadzonych przy burcie holownika, będących w ruchu:</p> <p>światła przednie (topowe): białe zwykłe światła,</p> <p>światła tylne (rufowe): białe zwykłe światła.</p> <p>Światła holownika:</p> <p>światło przednie (topowe): białe silne światło,</p> <p>światła boczne (burtowe): zielone jasne światło, czerwone jasne światło,</p> <p>światło tylne (rufowe): białe zwykłe światło.</p>		8
§ 24 ust. 5	<p>Jeżeli statki prowadzone przy burcie holownika zasłaniają jego światła pozycyjne, światła te należy przenieść na zewnętrzne burty statków holowanych.</p>		9
§ 44	<p>Światła statków na postoju: białe zwykłe światło od strony szlaku żeglownego.</p>		10
§ 43 ust. 6	<p>Znaki i światła tratw na postoju: w dzień: biała flaga od strony szlaku żeglownego, umieszczona w połowie długości tratwy.</p>		11a

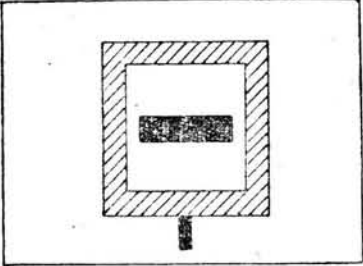
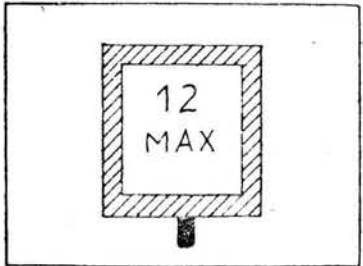
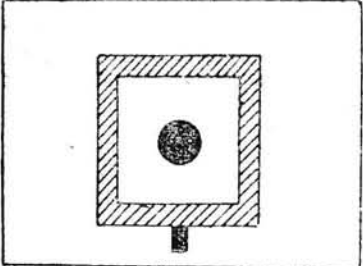
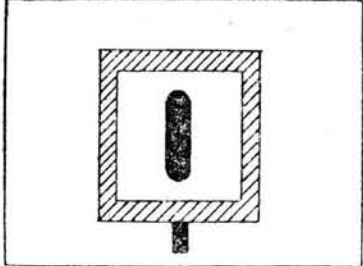
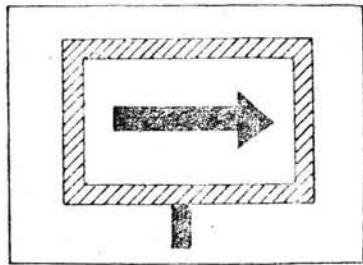
§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 43 ust. 6	w nocy: białe zwykłe światło na obu rogach tratwy, umieszczone po stronie szlaku żeglownego.		11b
§ 45 ust. 3	Kotwiczenie na szlaku żeglownym i oznaczenie kotwic: w dzień: nad kotwicą czerwony bober.		12a
§ 40 ust. 9	w nocy na statku: dwa białe zwykłe światła umieszczone w sposób widoczny.		12b
§ 37	Zawracanie w nocy: zataczanie koła białym światłem		13
§ 43 ust. 5	Światła tratw holowanych: dwa białe światła na końcu tratwy w obu narożnikach na wysokości 3 m nad poziomem wody.		14

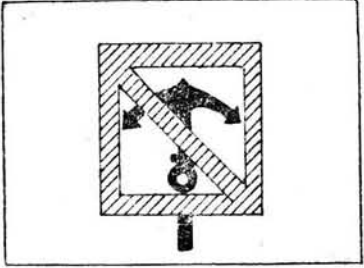
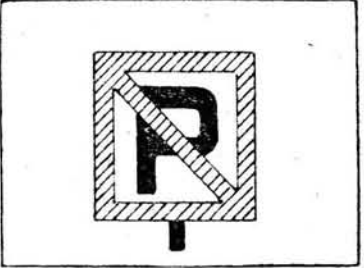
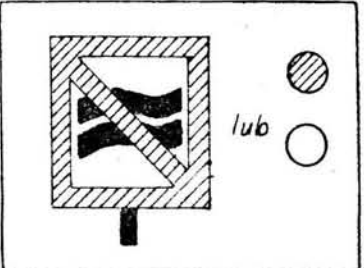
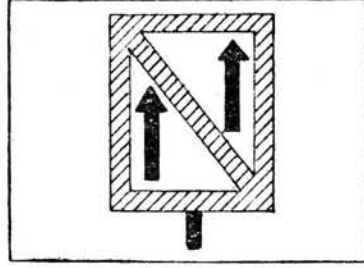
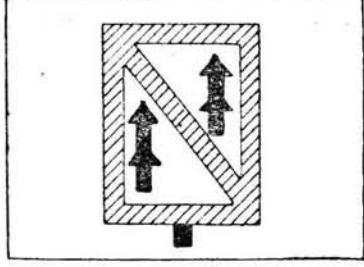
§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 53	<p>Oznakowanie statków załadowanych materiałami niebezpiecznymi wybuchowymi:</p> <p>w dzień: na dziobie i rufie czerwona flaga z białą literą „E” oraz czerwona tablica z białą literą „E” umieszczona na środku statku, widoczna z obu stron;</p> <p>w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych dodatkowo niebieskie jasne światło.</p> <p>Holowniki i pchacze w pociągach holowniczych i zestawach pchanych, załadowanych materiałami niebezpiecznymi wybuchowymi:</p> <p>w dzień: czerwona flaga z białą literą „E”;</p> <p>w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych dodatkowo niebieskie jasne światło.</p>		15a
§ 53	<p>Oznakowanie statków załadowanych materiałami niebezpiecznymi łatwopalnymi:</p> <p>w dzień: na dziobie i rufie niebieska flaga z białą literą „F” oraz niebieska tablica z białą literą „F” umieszczona na środku statku, widoczna z obu stron; statki-cysterny powinny posiadać ponadto jasnoniebieski pas szerokości 20 cm wkoło burty;</p> <p>w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych dodatkowo dwa niebieskie jasne światła.</p> <p>Holowniki i pchacze w pociągach holowniczych i zestawach pchanych, załadowanych materiałami niebezpiecznymi łatwopalnymi:</p> <p>w dzień: niebieska flaga z białą literą „F”;</p> <p>w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych dodatkowo dwa niebieskie jasne światła.</p>		15b
§ 15	<p>Oznakowanie szlaku żeglownego:</p> <p>a) oznakowanie szlaku w dzień:</p> <p>z prawej strony: czerwony baken pływający w kształcie walca,</p> <p>z lewej strony: czarny baken pływający w kształcie stożka lub jako znaki pomocnicze:</p> <p>z prawej strony: czerwono-białe tyki bądź nie okorowane tyki z wiechą,</p> <p>z lewej strony: czarno-białe tyki bądź okorowane tyki bez wiechy,</p> <p>b) oznakowanie szlaku w nocy:</p> <p>z prawej strony: baken oznaczony czerwonym światłem rytmicznym lub znakiem szczytowym w postaci dwóch przecinających się płaszczyzn w kształcie koła, pokrytych powłoką odblaskową koloru czerwonego,</p> <p>z lewej strony: baken oznaczony zielonym światłem rytmicznym lub znakiem szczytowym w postaci dwóch przecinających się płaszczyzn w kształcie koła, pokrytych powłoką odblaskową koloru zielonego.</p>		16a
			16b

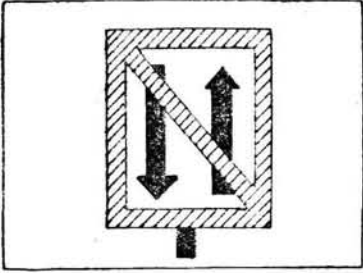
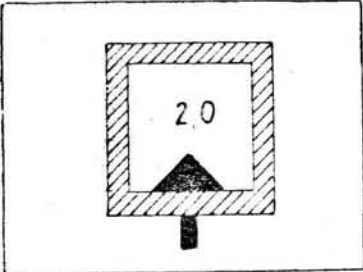
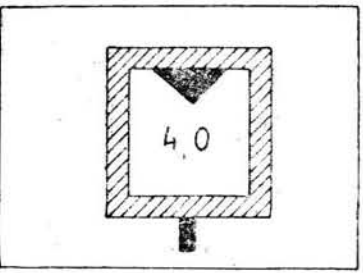
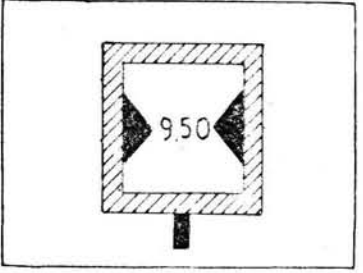
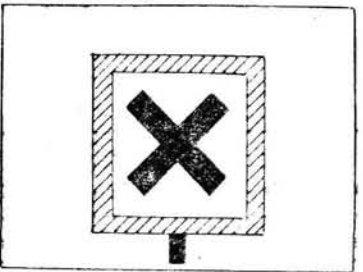
§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 15	<p>Oznakowanie kierunku szlaku żeglownego wzdłuż brzegu:</p> <p>w dzień:</p> <p>na prawym brzegu: biała kwadratowa tablica obramowana kolorem czerwonym,</p> <p>na lewym brzegu: biała kwadratowa tablica obramowana kolorem czarnym.</p> <p>Dopuszcza się stosowanie zamiast tablic — ram w odpowiednim kolorze,</p> <p>w nocy:</p> <p>na prawym brzegu: czerwone rytmiczne światło,</p> <p>na lewym brzegu: zielone rytmiczne światło.</p>		17
§ 15	<p>Oznakowanie przejść szlaku żeglownego od jednego brzegu do drugiego:</p> <p>w dzień:</p> <p>na prawym brzegu: żółty krzyż,</p> <p>na lewym brzegu: żółty krzyżak,</p> <p>w nocy:</p> <p>po obu brzegach żółte rytmiczne światło.</p>		18
§ 15	<p>Oznakowanie rozwidlenia się szlaku żeglownego i przeszkód podwodnych, które można mijać z obu stron:</p> <p>na wodzie w dzień: kulisty czarny baken pływający w czerwone poziome pasy,</p> <p>w nocy: białe migające światło.</p> <p>na brzegu w dzień: tablica złożona z dwóch trójkątów, zwróconych szczytami do siebie, czerwony nad czarnym,</p> <p>w nocy: białe migające światło.</p>	 	19a 19b
§ 15	<p>Oznakowanie szlaku żeglownego wychodzącego z jeziora lub rozlewiska o charakterze jeziora:</p> <p>w dzień: biała lub czarna tablica (zależnie od tła) szczeblowana,</p> <p>w nocy: zielone jasne światło.</p>		19c

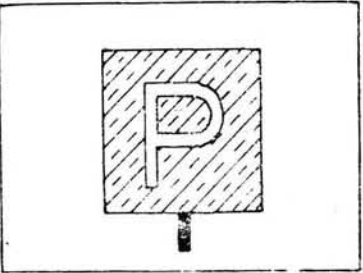
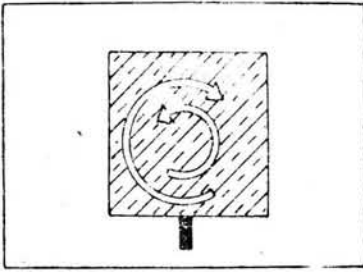
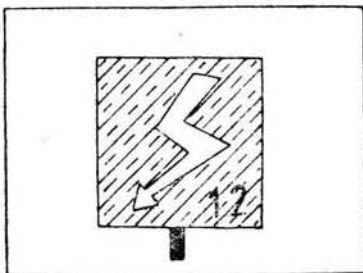
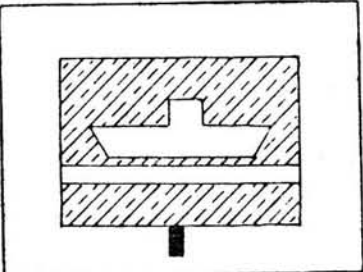
§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 44 ust. 11	<p>Oznakowanie statków stojących na szlaku żeglownym i stanowiących przeszkodę dla ruchu żeglugowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) uszkodzonych lub niezdolnych do ruchu; b) lichtujących; c) wykonujących roboty regulacyjne, pogłębiarskie, pomiarowe itp. <p>— nakaz zwolnienia szybkości jazdy i niewytwarzania fali:</p> <p>po stronie wolnego przejazdu: w dzień: czerwono-biała flaga; w nocy: białe jasne światło, a nad nim czerwone jasne światło;</p> <p>po stronie, po której nie ma przejazdu: w dzień: czerwona flaga, w nocy: czerwone jasne światło.</p> <p>Jeżeli można przejeżdżać po obu stronach: w dzień: po obu stronach czerwono-biała flaga; w nocy: po obu stronach białe jasne światło, a nad nim czerwone jasne światło.</p>		20a 20b
§ 27	<p>Oznakowanie szerokości przęseł żeglownych w mostach stałych:</p> <p>w dzień: dwie czerwono-białe kwadratowe tablice ustawione narożnikiem w dół, białym kolorem do środka przejścia;</p> <p>w nocy: dwa zielone światła.</p> <p>Na środku przejścia żeglownego: przy ruchu dwukierunkowym: żółta kwadratowa tablica, zwrócona narożnikiem w dół, lub żółte światło;</p> <p>przy ruchu jednokierunkowym: dwie żółte kwadratowe tablice, jedna nad drugą, zwrócone narożnikiem do siebie, albo dwa żółte światła, jedno nad drugim.</p>		21a 21b
§ 30	<p>Oznakowanie przejazdu przez ruchome przęsła w mostach oraz przez śluzy: jedno czerwone światło oznacza przejazd zamknięty.</p>		21c

§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 30	jedno czerwone i drugie zielone światło umieszczone obok siebie oznacza: przejazd zamknięty — przygotować się do jazdy.		21d
	jedno zielone światło oznacza przejazd wolny		21e
	dwa czerwone światła umieszczone jedno nad drugim oznaczają, że ruchome przesłó żeglowne mostu lub służą są nieczynne. Czasowe zamknięcie szlaku żeglownego.		21f
§ 39	<p>Oznakowanie zamknięcia drogi wodnej:</p> <p>w dzień: prostokątna czerwona tablica z poziomym białym pasem pośrodku lub jako znaki pomocnicze: dwie czerwone flagi, jedna nad drugą, lub wymachiwanie czerwoną flagą nad głową;</p> <p>w nocy: dwa czerwone światła, jedno nad drugim, lub wymachiwanie czerwonym światłem, dołem na wysokości kolan.</p>		22

§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
	<p style="text-align: center;">Znaki specjalne.</p> <p style="text-align: center;">Znaki nakazu.</p> <p>Nakaz zatrzymania się w warunkach określonych przepisami.</p>		23
§ 26	<p>Nakaz zmniejszenia szybkości jazdy. Liczby i napis w środkowym polu oznaczają dopuszczalną szybkość jazdy w km/godz.</p>		24
	<p>Nakaz dawania sygnału dźwiękowego.</p>		25
	<p>Nakaz zwiększenia uwagi.</p>		26
	<p>Nakaz jazdy we wskazanym kierunku.</p>		27

§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 45 ust. 4	<p style="text-align: center;">Znaki zakazu.</p> <p>Zakaz kotwiczenia i postoju.</p>		28
§ 44 ust. 8 pkt 6	<p>Zakaz postoju.</p>		29
§ 26 ust. 4	<p>Zakaz wytwarzania fali: w dzień: tablica lub czerwone światło nad białym światłem; w nocy: czerwone światło nad białym światłem.</p>		30
§ 36 ust. 5	<p>Zakaz wyprzedzania wszystkich statków.</p>		31a
§ 36 ust. 5 i 6	<p>Zakaz wyprzedzania się pociągów holowniczych.</p>		31b

§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 35, 36, 43	Zakaz wyprzedzania i mijania się.		32
	Znaki ograniczające. Ograniczona głębokość.		33a
	Ograniczona wysokość.		33b
	Ograniczona szerokość. Liczby w środkowym polu oznaczają ograniczoną głębokość, szerokość lub wysokość w metrach.		33c
§ 32 ust. 1	Nakaz rozdzielenia pociągu holowniczego.		34

§ zarządzenia	Opis znaków	Rysunek	Nr znaku
§ 44	<p style="text-align: center;">Znaki wskazujące. Miejsce postoju.</p>		35
§ 37	<p>Miejsce zawracania.</p>		36
	<p>Przewód napowietrzny krzyżujący się z drogą wodną. Liczba w prawym dolnym rogu znaku oznacza wysokość zwisu przewodu w metrach nad najwyższą wodą żeglowną.</p>		37
§ 41	<p>Przewóz międzybrzegowy.</p>		38

Redakcja: Urząd Rady Ministrów — Biuro Prawne, Warszawa, al. Ujazdowskie 1/3.

Administracja: Administracja Wydawnictw Urzędu Rady Ministrów, Warszawa 34, ul. Powiśńska 69/71 (skrytka pocztowa nr 3).

Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów w Zakładach Graficznych „Tamka” Zakł nr 1 Warszawa, ul. Tamka 3