

już zakumulowanych sum na kapitalne remonty przysługują prezydiom powiatowych rad narodowych.

§ 12. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia

z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1951 r.

Minister Finansów: w z. E. Droźniak

322

ZARZĄDZENIE MINISTRÓW ZDROWIA I HANDLU WEWNĘTRZNEGO

z dnia 28 lutego 1951 r.

w sprawie przekazania Ekspozycji Biura Zbytu Produktów Zdrojowych Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Uzdrawiska“ w Zabrze i Krakowie.

Na podstawie § 3 uchwały Prezydium Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 1950 r. w sprawie przekazywania przedsiębiorstw, zakładów lub ich części między państwowymi jednostkami gospodarczymi (Monitor Polski Nr A-47, poz. 532) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Uzdrawiska“ przekazuje, a przedsiębiorstwo państwowe „Centrala Spożywcza“ przejmie z dniem 1 marca 1951 r.:

- 1) Ekspozycję Biura Zbytu Produktów Zdrojowych Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Uzdrawiska“ w Zabrze, przy ul. Piastowskiej Nr 5, oraz

2) Ekspozycję Biura Zbytu Produktów Zdrojowych Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Uzdrawiska“ w Krakowie, przy ul. Świętojańskiej Nr 3 i 9.

§ 2. Przekazanie nastąpi w trybie i na warunkach przewidzianych w §§ 4 i 5 uchwały Prezydium Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 1950 r. (Monitor Polski Nr A-47, poz. 532).

§ 3. Koszty związane z przekazaniem ponosi przedsiębiorstwo państwowe „Centrala Spożywcza“.

Minister Zdrowia: J. Sztachelski

Minister Handlu Wewnętrznego: T. Dietrich

323

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 19 marca 1951 r.

w sprawie przepisów portowych w publicznych śródlądowych portach handlowych.

Na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr 10, poz. 108) zarządza się, co następuje:

I. Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy portowe w publicznych śródlądowych portach handlowych są nazwane w dalszym ciągu zarządzenia w krótkości „przepisami portowymi“.

§ 2. 1. Przepisom portowym oraz wydanym na ich podstawie instrukcjom, zarządzeniom szczegółowym i regulaminom portowym podlegają osoby korzystające z publicznych portów handlowych i ich urzędzeń oraz osoby, których obecność na terenie portów jest uzasadniona innymi przyczynami, jak również statki i tratwy, przebywające na wodach portowych.

2. W częściach portów, administrowanych przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych, obowiązują przepisy o prowadzeniu ruchu kolejowego, wydane przez właściwe dyrekcje kolejowe w porozumieniu z właściwymi władzami żeglugowymi drugiej instancji.

3. Instrukcje i zarządzenia, wymienione w ust. 1, wydają władze żeglugowe drugiej instancji dla portów, leżących w granicach terytorium, podległego działalności tych władz.

4. Regulaminy portowe, opracowane przez zarządy portów, wymagają dla ich ważności zatwierdzenia przez właściwe władze żeglugowe drugiej instancji.

5. W portach, w których znajdują się urzędy celne, władze żeglugowe wydają instrukcje i zarządzenia (ust. 3) bądź zatwierdzają regulaminy portowe (ust. 4) w porozumieniu z właściwymi władzami celnymi.

§ 3. 1. Kierownicy statków i tratw obowiązani są dopilnować, aby członkowie załóg ich statków i tratw stosowali się ściśle do przepisów portowych

oraz instrukcji, zarządzeń szczegółowych i regulaminów portowych.

2. Na statkach i tratwach powinien znajdować się jeden egzemplarz przepisów portowych; nie dotyczy to statków o powierzchni do 20 m² oraz statków rybackich i sportowych bez względu na ich powierzchnię.

3. Wszystkie osoby, korzystające z portów i ich urzędzeń oraz przebywające z innych powodów na terenie portów, obowiązane są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urzędzeniach portowych, przerw w pracy portu i szkód wzajemnych.

§ 4. 1. Publiczne śródlądowe porty handlowe służą do celów ruchu handlowego i obejmują wchodzące w ich skład obszary lądowe i wodne wraz ze znajdującymi się na nich urządzeniami, jak nabrzeża, falochrony, awanporty, budynki, magazyny, składy, ulice, tory kolejowe, przystanie, mosty lądownicze, dźwigi, promy itp.

2. Jeżeli port nie jest odgradzony, powinien być oznaczony tablicami, określającymi jego granice w terenie.

§ 5. 1. Korzystanie z publicznych portów handlowych i z ich urzędzeń jest dozwolone każdemu w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i innych obowiązujących przepisach.

2. Korzystanie ze znajdujących się w portach urzędzeń portowych, nie należących do zarządu portu, dozwolone jest tylko po uzyskaniu zezwolenia właścicieli tych urzędzeń i za zgodą zarządu portu.

3. Zarząd portu może z ważnych powodów ograniczyć chwilowo ruch na obszarze portu lub zamknąć dla ruchu poszczególne części portu. Dotyczy to również poszczególnych urzędzeń portowych.

4. Trwale lub dłuższy czas trwające ograniczenie ruchu na obszarze portu lub zamknięcie dla ruchu poszczególnych części portu następuje na mocy decyzji władzy żeglugowej drugiej instancji.

§ 6. 1. Do obowiązków zarządu portu należy utrzymanie porządku i czystości w porcie, przestrzeganie przepisów portowych oraz wydanych na ich podstawie instrukcji, zarządzeń szczegółowych i regulaminów portowych.

2. W celu zapewnienia porządku w porcie i wykonania postanowień przepisów, wymienionych w ust. 1, zarządy portów są uprawnione do wydawania poleceń i zarządzeń.

3. Niezastosowanie się do poleceń i zarządzeń powoduje skierowanie sprawy do władzy żeglugowej pierwszej instancji, która postąpi zgodnie z obowiązującymi przepisami o żegludze i splawie.

4. Zwierzchni nadzór nad przestrzeganiem przepisów portowych, instrukcji itp., wymienionych w ust. 1, sprawują władze żeglugowe pierwszej instancji (państwowe zarządy wodne) i podległe im organa władzy żeglugowej.

§ 7. 1. Ochronę zewnętrzną terenu portowego, magazynów, placów i urządzeń portowych sprawuje straż portowa, zorganizowana, utrzymywana i umundurowana bądź zaopatrzona w oznaki służbowe przez zarząd portu.

2. Dozorowanie mienia wewnątrz magazynów, na statkach oraz tratwach należy do właścicieli lub użytkowników magazynów lub osób kierujących statkami lub tratwami.

§ 8. 1. Władze i instytucje, korzystające z portów lub niektórych ich urządzeń na podstawie odrębnych uprawnień, mają obowiązek uzgadniania z zarządem portu sposobu korzystania z portu i urządzeń portowych.

2. Sposoby korzystania z portów i niektórych ich urządzeń przez władze i instytucje w zakresie, przewidzianym w ust. 1, nie mogą naruszać przepisów i regulaminów portowych.

§ 9. W przepisach portowych należy rozumieć pod określeniami:

- 1) „niebezpieczne ładunki“ — ładunki wybuchowe, samozapalne, łatwopalne, żrące, trujące i cuchnące;
- 2) „dzień“ — okres czasu, rozpoczynający się na pół godziny przed wschodem słońca, a kończący się w pół godziny po zachodzie słońca;
- 3) „noc“ — okres czasu, rozpoczynający się w pół godziny po zachodzie słońca, a kończący się w pół godziny przed wschodem słońca.

§ 10. 1. Osoby korzystające z portu obowiązane są udzielać wszelkich informacji i wszelkiej potrzebnej pomocy zarządowi portu i organom wykonawczym zarządu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.

2. Zażalenia na czynności urzędowe organów wykonawczych zarządu portu należy wносить do zarządu portu.

3. Zażalenia na czynności zarządu portu, wynikające z wykonywania przepisów § 6, należy wносить do właściwej terytorialnie władzy żeglugowej pierwszej instancji za pośrednictwem zarządu portu. Zażalenia na czynności zarządu portu w dziedzinie handlowej eksploatacji portu należy wносить do właściwego oddziału przedsiębiorstwa państwowego „Państwowa Żegluga Śródlądowa“. Złożenie zażalenia nie wstrzymuje obowiązku wykonania zarządzenia.

II. Korzystanie z części wodnych portu.

§ 11. 1. Korzystanie z części wodnych portu jest dozwolone w zasadzie wszystkim statkom.

2. W przypadkach niżej wyszczególnionych wymagane jest zezwolenie zarządu portu na wejście i przebywanie w porcie, a mianowicie:

- 1) dla wszystkich statków w razie braku wolnego miejsca w porcie;
- 2) dla statków, którym grozi niebezpieczeństwo zatonięcia lub na których pokładzie powstał pożar;
- 3) dla tych statków, które nie mają zamiaru ładowania lub wyładowywania;
- 4) dla statków pasażerskich zamierzających korzystać z portów nie przystosowanych do ruchu pasażerskiego; zezwolenie może nastąpić pod warunkiem zgłoszenia wjazdu co najmniej na 24 godziny przedtem;
- 5) dla kryp, galarów, batów, koszarek, warsztatów, składów oraz innych urządzeń pływających;
- 6) dla statków sportowych, rybackich i spacerowych z wyjątkami, określonymi w § 15 ust. 1 pkt 3 i 4;
- 7) dla tratw;
- 8) dla statków posiadających niebezpieczny ładunek (§ 9 pkt 1);
- 9) dla statków nie odkażonych, na których wystąpiły choroby zakaźne lub istnieje podejrzenie wystąpienia takich chorób;
- 10) dla statków, które ze względu na swoje głębokie zanurzenie mogą ulec uszkodzeniu.

3. W przypadkach gwałtownej burzy lub w razie innych ważnych przyczyn (katastrofalna woda) statki i tratwy mają prawo wejść do portu bez zezwolenia z wyjątkiem statków, wymienionych w ust. 2 pkt 2, 9 i 10.

§ 12. 1. Na polecenie zarządu portu kierownik statku obowiązany jest wyprowadzić z portu kierowany przez niego statek lub usunąć ładunek statku, jeżeli:

- 1) organa wykonawcze zarządu portu stwierdziły, że statek wjechał bez uzyskania zezwolenia, wymaganego przepisem § 11;
- 2) warunki, pod jakimi udzielono zezwolenia, nie zostały wykonane;
- 3) ze względu na wzmożony ruch przeładunkowy brak jest miejsca w porcie, a statek załadowany lub wyładowany zamierza pozostać jeszcze w porcie bez uzasadnionej potrzeby;
- 4) statek objęty został płomienniem albo grozi mu pożar (§ 36) lub wybuchła na nim choroba zakaźna (§ 39);
- 5) statkom lub ładunkom grozi zatonięcie.

2. W przypadku, gdy w wykonaniu poleceń, przewidzianych w ust. 1, ma nastąpić usunięcie z portu statku lub ładunku, kierownik statku obowiązany jest na własny rachunek postarać się o niezbędną siłę holowniczą do usunięcia statku lub o środki do usunięcia ładunku.

3. Usunięcie statku z portu lub towaru ze statku nie zwalnia od obowiązku uiszczenia opłat portowych za czas postoju w porcie.

4. Przepisy ust. 1, 2 i 3 mają analogiczne zastosowanie do obowiązku wyprowadzenia z portu tratw.

§ 13. 1. Sposób ładowania statków regulują odrębne przepisy.

2. Przed wejściem statku do portu i w czasie postoju w porcie wszystkie wystające poza burtę części statku i jego wyposażenia, a w szczególności łodzie ratunkowe, żurawiki itd., winny być na statku wpro-

wadzone do wewnątrz burty w celu zabezpieczenia innych statków przed uszkodzeniem i zmniejszenia miejsca zajmowanego przez statek.

3. Jeżeli statek nie jest załadowany zgodnie z przepisami, wskazanymi w ust. 1, w szczególności jeżeli jest on przeładowany albo załadowany nieumiejętnie lub z przechyłem i skutkiem tego zagraża bezpieczeństwu żeglugi, zarząd portu ma prawo odmówić zezwolenia na wyjazd z portu i polecić usunięcie zauważonych usterek.

§ 14. 1. Przy wejściu statku do portu kierownik statku lub pociągu holowniczego albo ich zastępcy obowiązani są zgłosić się niezwłocznie w biurze zarządu portu wraz z szyprami i wypełnić formularz meldunkowy (według wzoru Nr 1 podanego w załączniku) o przybyciu statku w celu:

- 1) otrzymania właściwego miejsca postoju statku (§ 17);
- 2) złożenia dokumentów statkowych, a mianowicie:
 - a) dokumentu rejestracji statku,
 - b) patentu statkowego,
 - c) świadectwa pomiarowego,
 - d) spisu załogi statku,
 - e) dokumentu podróży,
 - f) księgi kotłowej (dla parowców),
 - g) dokumentów ładunkowych.

2. Kierownik statku powinien po wejściu statku do portu okazać w zarządzie portu patent żeglarski i książeczki żeglarskie całej załogi oraz złożyć oświadczenie o stanie zdrowia załogi i stanie sanitarnym statku.

3. Zarząd portu ma prawo zatrzymać dokumenty statkowe na czas postoju statku w porcie, patent żeglarski zaś i książeczki żeglarskie powinien zwrócić natychmiast po okazaniu.

4. Przy wyjściu statku z portu kierownik statku lub pociągu holowniczego zgłasza wyjście na formularzu meldunkowym (według wzoru Nr 1 podanego w załączniku) przedkładając równocześnie dowód zameldowania w porcie.

5. Wyjście statku z portu bez zezwolenia zarządu portu jest wzbronione.

6. Kierownicy statków lub pociągów holowniczych, które przybywają do portu na okres czasu nie dłuższy niż 24 godziny, mogą równocześnie przy zameldowaniu wejścia statku, wymeldować jego wyjście.

7. Gdy statek lub pociąg holowniczy już wymeldowany z pewnych przyczyn zatrzyma się dłużej niż 24 godziny, kierownik statku lub pociągu holowniczego obowiązany jest po raz wtóry zameldować statek, a przed przewidzianym wyjazdem — po raz wtóry go wymeldować.

8. Kierownik statku lub pociągu holowniczego jest odpowiedzialny za meldunki dokonane przez swych zastępców. Dowody zameldowania i wymeldowania należy przechowywać na statku i przedstawiać na żądanie organów wykonawczych zarządu portu.

9. Kierownik statku lub pociągu holowniczego obowiązany jest zgłaszać się osobiście na wezwanie zarządu portu.

10. Przepisów ust. 1—9 nie stosuje się do statków wojskowych i służby bezpieczeństwa publicznego. Kierownicy tych statków obowiązani są tylko do zawiadomienia zarządu portu o przybyciu statku z podaniem godziny wejścia do portu oraz do zawiadomienia o wyjściu z portu przed rzuceniem cum.

11. Statki, znajdujące się w użyciu administracji celnej, korzystają na terenie swego działania ze zwolnień, przewidzianych w ust. 10.

§ 15. 1. Od obowiązku złożenia dokumentów, wskazanych w § 14 ust. 1 pkt 2, zwolnione są:

- 1) statki państwowej administracji dróg wodnych;
- 2) statki uprawiające regularną komunikację pasażerską lub towarową, kursujące według urzędowo ogłoszonych rozkładów jazdy oraz korzystające z własnych przystani w porcie;
- 3) statki sportowe, korzystające w porcie z własnych przystani i urządzeń sportowych;
- 4) statki rybackie, mające w porcie stałą przystań;
- 5) statki ratownicze i pożarnicze używane do akcji w ramach swego przeznaczenia;
- 6) statki przeznaczone wyłącznie do służby w porcie.

2. Zwolnienie od obowiązku złożenia dokumentów nie zwalnia kierownika statku od obowiązku uzyskania przydziału miejsca postoju statku (§ 17).

§ 16. 1. Statki i tratwy zatrzymują się w awanporcie lub miejscach specjalnie do tego przeznaczonych i pozostają tam do czasu wskazania im przez zarząd portu miejsca postoju (§ 17).

2. Statki, o których mowa w § 11 ust. 2 pkt 5 i 6, mogą przejściowo przybijać do nabrzeża w miejscach wolnych w sposób, który nie utrudni ruchu.

3. Przed ostatecznym zacumowaniem statku nie wolno rozpoczynać czynności ładowania lub wyładowania oraz wsiadać i wysiadać podróżnym.

4. Kierownicy statków oraz ich załogi obowiązani są pomagać sobie wzajemnie podczas przybijania i odbijania od brzegu oraz przy rozczepianiu i zestawianiu pociągów holowniczych.

§ 17. 1. Każdy statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmieniać bez zgody zarządu portu z wyjątkiem grożącego statkowi lub ładunkowi niebezpieczeństwa (§ 36 ust. 5). Zarząd portu może w każdej chwili zarządzić zmianę miejsca postoju z ważnych powodów, przy czym ma zastosowanie przepis § 12 ust. 2.

2. Przydział miejsca postoju odbywa się zasadniczo w kolejności zgłoszenia statku. Jeżeli statek zgłoszony wcześniej nie jest gotowy do zajęcia wyznaczonego miejsca, wówczas może być ono przydzielone innemu statkowi później zgłoszonemu, o ile jest gotów do zajęcia miejsca. Podczas jednoczesnego zgłoszenia kilku statków oraz w razie wątpliwości — kolejność ustala zarząd portu.

3. Dopuszczalne jest przydzielanie poszczególnym przedsiębiorstwom stałych miejsc postoju lub zezwalanie na urządzenie własnych przystani lub urządzeń dla postoju oraz posiadanie własnej obsługi w porcie.

4. Statkom, które wyładowują lub załadowują część ładunku, zarząd portu może przyznać pierwszeństwo przed innymi statkami pod warunkiem, że ukończą swe czynności i opuszczą port w wyznaczonym terminie.

5. Statkom wiozącym ładunek niebezpieczny należy wyznaczyć miejsce, w którym podczas czynności ładunkowych nie będą zagrażały bezpieczeństwu innych statków i ładunków.

6. Statki wojskowe i służby bezpieczeństwa publicznego korzystają z pierwszeństwa przy przydziale miejsca postoju. Zarząd portu wyznacza dla tych statków odpowiednie miejsce postoju niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o ich przybyciu i spowoduje, aby na oznaczony czas przybycia wyznaczone miejsce postoju było wolne.

§ 18. 1. Cumy mogą być zakładane tylko na słupy, polery lub pierścienie do tego przeznaczone. Statki powinny być tak przycumowane, ażeby w razie potrzeby cumy mogły być z łatwością zrzucone.

2. Zakładanie lin stalowych na drewniane słupy i polery jest wzbronione.

3. Przy cumowaniu należy mieć na uwadze zmienność poziomów wody w porcie.

4. Jeżeli w miejscu postoju nie ma urządzeń do cumowania, kierownik statku musi sam postarać się o należyte przycumowanie swego statku.

5. Rozpinanie lin w poprzek basenu lub kanału portowego do przeciwległego nabrzeża może być stosowane tylko w razie nieodzownej potrzeby oraz po uprzednim zezwoleniu zarządu portu i odpowiednio oznaczone. Rozpięte w ten sposób liny powinny być na żądanie czasowo opuszczone, a na noc usunięte zupełnie.

6. Nie wolno rozpinąć lin w czasie mgły lub śnieży.

7. Tratwy i swobodnie płynące kłoc drewna powinny być w porcie natychmiast razem powiązane i przycumowane do brzegu.

8. Kierownik statku ponosi odpowiedzialność za należyte przycumowanie statku, za wytrzymałość użytych cum oraz za dostateczne ich wzmocnienie przy silnych wiatrach.

9. Jeżeli statki są przycumowane do nabrzeży, na których znajdują się tory dla ruchomych dźwigów (żurawi), kierownicy statków obowiązani są w razie potrzeby, podczas przesuwania dźwigów, usunąć liny i łańcuchy, na których są przycumowane ich statki, jak również ładunki lub inne przedmioty przeszkadzające w przesuwaniu dźwigów.

10. Cumowanie oraz zatrzymanie się w miejscach oznaczonych tablicami „K a b e l“, „N i e w l e c k o t w i c y“ jest wzbronione.

§ 19. 1. Wejście na statki, stojące przy nabrzeżach i pomostach przystaniowych, powinno być bezpieczne i ułatwione przez schodnie osobowe, kładki, trapy itp. urządzenia, dostatecznie mocne i szerokie, zaopatrzone w poręcz lub linę przynajmniej z jednej strony. Poręcz lub lina powinna znajdować się co najmniej na wysokości 90 cm od podłogi schodni bądź innych urządzeń.

2. W porze nocnej urządzenia te powinny być dostatecznie oświetlone, podczas zaś gołoledzi — posypywane piaskiem.

3. W przypadku ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia towarów.

4. Dla zapewnienia bezpieczeństwa należy ponadto:

- 1) przysłonić rury pary odlotowej oraz ścieki tak, aby zapobiec poparzeniu, zmoczeniu oraz splamieniu ludzi i ładunku;
- 2) podczas przerwy w pracy nałożyć pokrywy ładowni i innych otworów pokładowych lub ogrodzić te otwory w celu zabezpieczenia przed wypadkiem;
- 3) usunąć ze statku wszelkie przeszkody, tamujące swobodny i bezpieczny ruch.

§ 20. Drobny remont części statków stojących w porcie może być dokonywany na terenie portu po uzyskaniu zezwolenia zarządu portu i tylko wówczas, gdy nie ogranicza ruchu i nie zagraża bezpieczeństwu ludzi, ładunków i innych statków.

§ 21. 1. W czasie postoju w porcie na pokładzie statku powinna się znajdować odpowiednia ilość członków załogi dla dokonania na żądanie zarządu portu potrzebnych manewrów i dozoru statku w dzień i w nocy.

2. Na statkach utrzymujących ogień pod kotłem musi ponadto znajdować się osoba, posiadająca kwalifikacje w zakresie dozoru kotłów.

3. Zarząd portu może wyjątkowo zgodzić się na wspólną straż kilku statków stojących obok siebie burtami, co nie dotyczy jednak obowiązku, o którym mowa w ust. 2.

4. Zarząd portu może zarządzić wzmocnienie straży na statku oraz może zażądać zastąpienia osób nieodpowiednich osobami znającymi nawigację (od marynarza wzwyż).

5. W razie stwierdzenia niedbalstwa lub nieumiejętnego dozoru statku, zwłaszcza załadowanego, zarząd portu może postawić swoją straż na rachunek właściciela lub kierownika statku.

§ 22. 1. Przed wejściem do portu należy zmniejszyć szybkość statku do 3 km na godzinę. Ograniczenie szybkości musi być zachowane szczególnie podczas złej widoczności, podczas mijania statków otwartych głęboko zanurzonych, pracujących kopaczek czerpakowych, kafarów pływających itp.; w pobliżu statków nurkowych na pozycji należy przechodzić z zatrzymaną maszyną.

2. W wejściu do portu statki nie mogą się mijać. Statki wychodzące z portu mają pierwszeństwo. W kanałach dojazdowych, w wejściach portowych oraz wewnątrz portu jest wzbronione wyprzedzanie się statków.

3. Gdy statek, wykonujący obrót w kanale dojazdowym lub basenie przy oparciu się o nabrzeże, znajduje się w położeniu, przy którym przejście innego statku obok niego jest niebezpieczne lub utrudnione, wówczas drugi statek obowiązany jest zatrzymać się do chwili ukończenia manewru obracającego się statku.

4. Statki w ruchu trzymają się prawej strony w kierunku swej jazdy, a zbliżające się z przeciwnej strony, jeśli nie ma przeszkód, mijają się lewą burtą.

5. Statki holowane w porcie powinny być obciążone na krótkim holu. W każdym razie hol powinien posiadać taką długość, ażeby holownik mógł swobodnie manewrować. Jeżeli statek holowany nie posiada steru, musi być holowany obok statku holującego.

6. Równoczesne holowanie kilku statków w porcie wymaga zezwolenia zarządu portu.

7. Pozostawienie statku holowanego przez holownik przed doprowadzeniem go do wyznaczonego miejsca postoju i przed przycumowaniem jest zabronione.

8. Na statkach śrubowych, stojących przy nabrzeżach lub podchodzących do nich, należy zmniejszyć obroty śruby do ilości koniecznej dla zachowania przez nie zdolności sterowej i ruchu.

9. Używanie szybkich obrotów śruby w pobliżu nabrzeża i przy nabrzeżu jest wzbronione.

§ 23. 1. Rzucanie kotwicy w basenach portowych dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem zarządu portu; bez zezwolenia można zarzucać kotwicę tylko w przypadku bezpośredniego niebezpieczeństwa.

2. Rzucane kotwice powinny być zaopatrzone w bojki.

3. Kopaczki powinny posługiwać się kotwicami jednoramiennymi; w razie użycia innych kotwic należy oznaczyć miejsce ich zarzucenia bojkami.

4. Włoczenie kotwicy po dnie, a zwłaszcza w wejściach portowych oraz miejscach oznaczonych tablicą „K a b e l“, „N i e w l e c k o t w i c y“, jest wzbronione.

§ 24. 1. Statki mogą wchodzić do portu na zimowanie z dniem ogłoszenia przez władze żeglugowe

zakończenia sezonu nawigacyjnego. Wcześniejsze wejście na zimowanie dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia zarządu portu.

2. Kierownik statku, mający zamiar przezimować swój statek w porcie, zgłasza o tym w zarządzie portu przed ukończeniem sezonu nawigacyjnego. Statki, nie zgłoszone w tym terminie, mogą być przyjęte na zimowanie tylko wtedy, gdy w porcie są jeszcze wolne miejsca.

3. Statki, które mają zamiar zimowania przez cały okres zimy, mają pierwszeństwo przed statkami, które chcą przebywać krócej. Statki mają pierwszeństwo przed innymi obiektami pływającymi.

4. Tratwy mogą zimować w portach na to przeznaczonych. W innych portach lub częściach portów, nie przeznaczonych do zimowania tratw, mogą one zimować tylko w przypadkach, kiedy nagły mróz uniemożliwi im dalszą żeglugę.

5. Statki z ładunkiem niebezpiecznym mogą być przyjęte na zimowanie pod warunkiem wyładowania niebezpiecznego ładunku. Zarząd portu może w poszczególnych przypadkach dopuścić wyjątki, o ile statek taki będzie mógł być umieszczony w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu portu i innych statków.

6. Na statku zimującym w porcie musi pozostawać odpowiednia ilość członków załogi, która ma obowiązek czuwania nad bezpieczeństwem statku. Załoga obowiązana jest codziennie obrabować lód naokoło statku oraz w porę odpompowywać wodę ze statku.

7. Dla umożliwienia szybkiego splotu lodów załogi statków obowiązane są na zarządzenie zarządu portu łamać lód również w innych miejscach portu.

§ 25. 1. Przedmioty, znalezione na obszarze portu lub wylowione, należy oddać kierownikowi portu lub zgłosić mu o ich znalezieniu lub wylowieniu; kierownik portu postąpi z tymi przedmiotami według obowiązujących przepisów.

2. Przedmioty, które wypadły za burtę lub zostały zatopione, powinny być niezwłocznie wydobyte staraniem właściciela lub kierownika statku albo tratwy. Jeśliby to okazało się niemożliwe, wówczas miejsce zatopienia należy dokładnie oznaczyć bojką lub w inny sposób, zawiadamiając równocześnie o tym zarząd portu. Dotyczy to szczególnie zatopienia kotwicy lub takich przedmiotów, które mogą być niebezpieczne dla śrub statków okrętowych, kół napędowych i sterów lub mogą spowodować zmniejszenie wymaganej głębokości w basenie. Przedmioty, które wypadły za burtę lub zostały zatopione, mogą być wydobyte przez zarząd portu na koszt właściciela tych przedmiotów lub kierownika statku.

§ 26. Wszystkie statki i tratwy znajdujące się w porcie tak w ruchu jak i na postoju powinny w zakresie sygnalizacji stosować się do obowiązujących przepisów.

§ 27. 1. Statki z własnym napędem mechanicznym, poruszające się w porcie, podają sygnał dźwiękowy „baczność” w następujących przypadkach:

- 1) przy zbliżeniu się do wejść portowych oraz basenów wewnętrznych;
- 2) przed zbliżeniem się do zakrętów i przed ich opuszczeniem;
- 3) podczas mgły, śnieżyicy, zamieci i ulewy;
- 4) przy spotkaniu się z innymi statkami w ruchu.

2. W innych przypadkach należy używać sygnałów dźwiękowych tylko w miarę koniecznej potrzeby.

§ 28. 1. Statki, nie obowiązane do pokazywania światła pozycyjnych, wywieszają nocą podczas ruchu stałe światło białe widoczne wokół.

2. Podczas postoju w porze nocnej przy nabrzeżach i przystaniach pływających statki powinny pokazywać stałe światło białe na rufie oraz także światło na środku burty od strony wody na wysokości górnego pokładu.

3. Jeżeli statki stoją obok siebie stykając się burtami, to światło na burcie pokazuje statek zewnętrzny.

4. Pracujące w porcie kopaczki, statki pomiarowe, nurkowe i inne powinny być oznaczone odpowiednim sygnałem.

5. Zauważone nienależyte funkcjonowanie sygnałów i znaków nawigacyjnych należy bezzwłocznie zgłosić w zarządzie portu.

III. Korzystanie z części lądowych portu.

§ 29. 1. Osobom nie upoważnionym przebywanie w porcie oraz wstęp do urządzeń portowych jest zabroniony. Wyjątek stanowi ta część portu, która jest przeznaczona dla ruchu pasażerskiego.

2. Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest w miejscach na ten cel przeznaczonych. Zarząd portu określa te drogi i takie miejsca, które są przeznaczone do ruchu komunikacyjnego w porcie.

3. Wszystkie osoby zatrudnione w porcie powinny posiadać przepustki wydane przez zarząd portu. Dotyczy to również kierowników oraz załóg statków i tratw.

§ 30. 1. Ruch pojazdów konnych i mechanicznych może odbywać się tylko na drogach, ulicach i placach przeznaczonych do ruchu kołowego. Pojazdy konne i mechaniczne mogą zatrzymywać się tylko w takich miejscach, w których nie tamują ruchu.

2. Pojazdy mechaniczne powinny poruszać się z umiarkowaną szybkością. Zarząd portu może ograniczyć szybkość pojazdów mechanicznych, jeśli specyficzne warunki komunikacyjne będą tego wymagały. Pojazdy mechaniczne z zapuszczonym motorem nie mogą pozostawać bez obsługi. Pojazdy konne z nie wyprężonymi końmi nie mogą pozostawać bez dozoru.

3. Przejazd przez tory kolejowe dozwolony jest tylko w miejscach do tego przeznaczonych.

§ 31. 1. Ładowanie, wyładowanie lub przeładowanie towarów odbywa się w miejscach na to przeznaczonych. Wykonywanie czynności ładunkowych w innych miejscach wymaga zgody zarządu portu. Czynności ładunkowe powinny rozpocząć się bezzwłocznie z chwilą przycumowania statku w wyznaczonym miejscu postoju.

2. Podczas przeładunku materiału sypkiego lub w kawałkach, jak zboże, piasek, żużel, kamienie, złom, ruda, węgiel, koks itp., należy między nabrzeżem a statkiem zastosować środki zapobiegające przesypywaniu się lub wpadaniu materiałów do wody. Podczas przeładunku złomu należy stale usuwać z torów kolejowych odpadki żelastwa.

3. Towary ulegające uszkodzeniu przez zamoczenie, jak cukier, mąka, cement itp., powinny być w czasie przeładunku podczas deszczu odpowiednio zabezpieczone.

4. Nie wolno staczać ani wlec towarów po ścianach nabrzeży, również nie wolno przetaczać towarów przez krawężniki nabrzeży lub bulwarów, po torach kolejowych — bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń przed uszkodzeniem oraz bez zezwolenia zarządu portu.

5. Po zakończeniu czynności ładunkowych przedsiębiorstwa, zajmujące się przeładunkiem, obowiązane są sprzątnąć bezzwłocznie pozostałości towarów i odpadki.

§ 32. Przed przystąpieniem do czynności ładunkowych należy sprawdzić, czy stan urządzeń służących do przeładunku zapewnia w należyty sposób bezpieczeństwo zdrowia i życia pracujących.

§ 33. 1. Urządzeń portowych należy używać w sposób zapobiegający ich uszkodzeniu. O wszelkich szkodach, wyrządzonych przez statek lub tratwę, ładunek lub załogę, kierownik statku lub tratwy obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić zarząd portu.

2. Kierownicy statków lub tratw, których załoga, statek, tratwa lub ładunek uszkodziły nabrzeże, kable, znaki sygnałowe, urządzenia przeładunkowe itp., obowiązani są wyrządzoną szkodę naprawić pod nadzorem zarządu portu lub — gdy to przekracza ich uzdolnienia fachowe — złożyć w zarządzie portu przed wyjściem statku lub tratwy z portu zabezpieczenie w wysokości, ustalonej protokolarnie przez zarząd portu.

§ 34. 1. Wszelkie ładunki mogą być składane tylko w magazynach lub na placach składowych, przeznaczonych do tego celu.

2. Składanie ładunku na otwartych przystaniach, nabrzeżach, pomostach, rampach kolejowych i torach jest zasadniczo zabronione; zabronione jest również składanie ładunków w oparciu o magazyny, ogrodzenia oraz składanie siana, słomy i wełny drzewnej w stanie luźnym. W miejscach tych (z wyjątkiem torów) mogą być przejściowo składane ładunki za zezwoleniem zarządu portu, jednak nie dłużej niż tego wymaga przeładunek.

3. Jeśli w określonym terminie ładunki nie zostaną zabrane, zarząd portu zleca umieszczenie ich w magazynie na koszt i odpowiedzialność właściciela. Jeśli właściciel jest nie znany, należy postąpić z ładunkiem analogicznie jak z przedmiotami znalezionymi lub wyłowionymi (§ 25).

§ 35. 1. Kierownik statku wiozący ładunek niebezpieczny, po uzyskaniu zezwolenia na wejście do portu, obowiązany jest zachować szczególne środki ostrożności przy wejściu do portu, przybijaniu do nabrzeża i cumowaniu.

2. Kierownik oraz załoga statku z ładunkiem niebezpiecznym muszą przestrzegać wszelkich poleceń zarządu portu. Statki z ładunkiem niebezpiecznym podlegają stałemu dozorowi, wyznaczonemu przez zarząd portu na koszt właściciela statku.

3. Statki takie powinny być oznaczone w dzień niebieską flagą, umieszczoną na statku na wysokości co najmniej 3 m ponad poziomem wody, w nocy zaś — światłem niebieskim, umieszczonym w taki sam sposób.

4. Przed rozpoczęciem czynności ładunkowych komin statku, jak również kominy ewentualnie stojących obok statków powinny być odpowiednio zabezpieczone. Dla uniknięcia zaprószenia ognia wszystkie urządzenia przeciwpożarowe na statku i na nabrzeżu powinny być przygotowane do natychmiastowego użycia.

5. Na statku i w pobliżu statku jest zabronione używanie ognia, światła nie zakrytego i palenie tytoniu.

6. Przy czynnościach ładunkowych należy stosować przepisy specjalne dotyczące manipulacji materiałami wybuchowymi lub samozapalającymi się.

7. Podczas przerw w pracy ładownie na statku powinny być niezwłocznie zamknięte.

8. Składanie ładunków niebezpiecznych na nabrzeżach i pomostach choćby przejściowo jest wzbronione. Składanie ładunków niebezpiecznych dozwolone jest tylko w pomieszczeniach przeznaczonych do tego celu. Zabrania się składania w magazynach ładunków niebezpiecznych łącznie z innymi ładunkami.

9. Czynności ładunkowe dozwolone są w zasadzie tylko w dzień. Jeżeli specjalne okoliczności wymagają pracy nocnej, wówczas ładownie statku muszą być oświetlone przy użyciu lamp elektrycznych lub lamp bezpieczeństwa.

10. Statki załadowane niebezpiecznym ładunkiem, wydzielającym gazy, powinny przy wejściu do portu natychmiast uchylić pokrywę ładowni na taką wysokość, ażeby gazy mogły się ulotnić, a iskry nie mogły wpaść do wnętrza statku.

§ 36. 1. Zorganizowanie, utrzymanie i zaopatrzenie w sprzęt straży pożarnej należy do zarządu portu.

2. Niezależnie od tego przedsięwzięcia korzystające z portu obowiązane są w swych zakładach pracy, magazynach i innych pomieszczeniach rozmieścić odpowiednio ilości zdalnych do natychmiastowego użyciu i łatwo dostępnych przyrządów przeciwpożarowych i gaśnic oraz przestrzegać przepisów bezpieczeństwa pożarowego.

3. Statki znajdujące się w porcie obowiązane są zachować niezbędne środki ostrożności dla zapobieżenia niebezpieczeństwu pożaru.

4. W razie pożaru na statku lub w urządzeniach portowych ogólne kierownictwo akcją ratunkową należy do zarządu portu, na którego wezwanie kierownicy statków oraz tratw znajdujących się w miejscu pożaru lub w jego pobliżu powinni okazać pomoc wszelkimi środkami, jak również postawić do dyspozycji zarządu portu członków załóg swych statków. Po przybyciu miejskiej (gminnej) straży pożarnej kierownictwo akcją przechodzi na komendanta tej straży.

5. Osoba, która pierwsza spostrzeże pożar, powinna natychmiast uruchomić wszystkie do dyspozycji stojące środki alarmowe w celu wezwania portowej straży pożarnej, a w razie potrzeby także miejskich (gminnych) straży pożarnych — i zawiadomienia o tym zarządu portu. Alarmować należy długim nieprzerwanym wyciem syreny, gwizdkiem lub biciem dzwonu.

6. Jeżeli pożar powstanie na nabrzeżu, należy statki stojące w pobliżu przeprowadzić w bezpieczne miejsce. Gdy pożar powstanie na statku, należy statek płonący odprowadzić w miejsce nie zagrażające innym statkom. Gdyby i to okazało się niemożliwe, należy statki znajdujące się w pobliżu przeprowadzić w bezpieczne miejsce.

7. Załogi wszystkich statków powinny udać się na swoje statki, przygotować przyrządy przeciwpożarowe i czekać dalszych rozkazów kierownika akcji ratunkowej.

8. Jeżeli pożaru na statku nie można zagasić ani zlokalizować, a grozi on rozprzestrzenieniem się na inne statki lub urządzenia portowe, wówczas na zarządzenie kierownika akcji ratunkowej statek może być zatopiony. Właścicielowi (posiadaczowi) statku nie przysługuje z tego tytułu odszkodowanie od zarządu portu.

IV. Przepisy sanitarne.

§ 37. 1. Statki przebywające w porcie podlegają nadzorowi sanitarnemu. Przeprowadzanie kontroli sanitarnej przez organa służby zdrowia następuje na żądanie zarządu portu lub z inicjatywy tych organów. Kontrola sanitarna przeprowadzana jest bezpłatnie. Za wydane świadectwa o stanie sanitarnym statku pobierane są od właściciela lub posiadacza statku opłaty w wysokości, ustalonej dla każdego portu przez prezydium powiatowej (miejskiej) rady narodowej w porozumieniu z zarządem portu.

2. Kierownik statku lub jego zastępca obowiązany jest udzielać potrzebnej pomocy i wyjaśnień organom

służby zdrowia i weterynaryjnej oraz wypełniać ich polecenia i zarządzenia.

3. O wszelkich swych poleceniach i zarządzeniach organa służby zdrowia i weterynaryjnej zawiadamiają zarząd portu.

4. O ile zarząd portu poweźmie wiadomość, że na statku zbliżającym się do portu wybuchła choroba zakaźna, nastąpiła śmierć lub nieszczęśliwy wypadek, zawiadamia kierownika wydziału zdrowia prezydium powiatowej (miejskiej) rady narodowej bądź właściwego lekarza weterynarii, który przed wejściem statku do portu zarządza dokonanie inspekcji sanitarnej.

§ 38. 1. Kierownik statku ma obowiązek zameldować natychmiast zarządowi portu o każdym nieszczęśliwym wypadku, śmierci, chorobie zakaźnej lub o jej podejrzeniu.

2. Osoby chore lub podejrzane o chorobę nie mogą opuszczać statku przed dokonaniem inspekcji sanitarnej. Zwłok nie wolno zabierać ze statku bez zezwolenia lekarza.

3. Jeżeli wynik inspekcji sanitarnej statku wykazuje, że tak stan sanitarny statku, jak przebywających na nim osób i zwierząt nie budzi zastrzeżeń, organa, które dokonały inspekcji, wydają sanitarne świadectwo wolności ruchu (według wzoru Nr 2 podanego w załączniku). Świadectwo upoważnia do wprowadzenia statku do portu lub do postoju w porcie.

4. W braku warunków do wydania sanitarnego świadectwa wolności ruchu organ, który dokonał inspekcji sanitarnej, wydaje potrzebne zarządzenia co do postępowania z chorymi ludźmi i zwierzętami oraz ze zwłokami, jak również zarządzenia, ograniczające wolność ruchu statku, osób i zwierząt na nim przebywających, wreszcie zarządzenia co do sposobu i zakresu dezynfekcji statku.

§ 39. 1. W przypadku wydania zarządzeń, wskazanych w § 38 ust. 4, statek należy odholować do części portu, przeznaczonej na kwarantannę.

2. Zarządzenia kwarantannowe stosuje się również do statków podejrzanych o zakażenie, a także w przypadkach, gdy warunki sanitarne na nich panujące uzasadniają takie podejrzenie, bądź jeśli statek przybywa z portu, co do którego zarząd portu lub organa służby zdrowia i weterynaryjnej posiadają informacje, że panuje w nim choroba zakaźna ludzi lub zwierząt.

3. Jeżeli warunki lokalne w porcie nie zezwalają na wydzielenie części portu na odbywanie kwarantanny, należy statek zakażony odizolować od brzegu i innych statków oraz ustawić odpowiednie sygnały ostrzegawcze od strony brzegu i wody.

4. Statek zakażony powinien być oznaczony w dzień żółtą flagą, umieszczoną na wysokości co najmniej 3 m ponad poziomem wody, w nocy zaś światłem żółtym, widocznym wokoło i umieszczonym w taki sam sposób.

5. Po odbytej kwarantannie statek powinien być poddany dezynfekcji wraz z załogą, pasażerami i ładunkiem. Po dokonaniu tych czynności statek uzyskuje sanitarne świadectwo wolności ruchu (wzór Nr 2).

§ 40. 1. Statek powinien posiadać aktualne świadectwo deratyzacji lub zwolnienia od deratyzacji, wydane przez organa służby zdrowia.

2. Deratyzację przeprowadza się na koszt właściciela statku pod nadzorem organów służby zdrowia.

3. Kierownik statku zaszczurzonego obowiązany jest — w celu zapobieżenia przedostaniu się szczurów ze statku na brzeg — stosować następujące środki:

1) wszystkie liny, cumy itp., prowadzące ze statku na ląd, powinny być zaopatrzone metalowymi tarczami ochronnymi;

2) tarcza powinna być założona w odległości $\frac{1}{2}$ do 1 m od burty statku;

3) w razie stosowania tarcz stożkowych podstawa stożka musi być zwrócona do statku;

4) wszystkie tarcze powinny być zupełnie gładkie bez ubytków i listewek, które mogłyby umożliwić szczurom przechodzenie przez tarczę; w tarczach składanych stykające się brzegi powinny być ściśle dopasowane;

5) średnica tarczy powinna wynosić co najmniej 90 cm przy tarczach płaskich, a 60 cm przy tarczach stożkowych; grubość blachy, z której tarcza ma być sporządzona, powinna wynosić co najmniej 2 mm;

6) tarcza powinna być założona w ten sposób, aby mogła swobodnie obracać się na linie dokoła swej osi, o ile możliwości zupełnie prostopadle do liny;

7) w przypadkach, w których liny prowadzące ze statku na nabrzeże krzyżują się, wszystkie tarcze powinny być założone tak, aby znajdowały się powyżej lub poniżej miejsca skrzyżowania; odległość obwodu tarczy do liny sąsiedniej nie może wynosić mniej niż 60 cm;

8) we wszystkich przypadkach, w których statki przycumowane są w sposób uniemożliwiający założenie tarczy na liny, należy smołować liny metalowe na przestrzeni około 1,5 m, natomiast na liny, których smołować nie można, należy nałożyć płócienny ochraniacz i pokryć warstwą smoły; smołowanie powinno być utrzymane stale w stanie świeżym;

9) wszystkie trapy prowadzące ze statku na nabrzeże powinny być strzeżone, a w nocy jasno oświetlone bądź zdejmowane.

§ 41. 1. Kierownictwo portu w porozumieniu z prezydium powiatowej (miejskiej) rady narodowej (wydział zdrowia) może wydać zarządzenie celem zabezpieczenia przed szczurami i odszczurzenia terenów urządzeń i budynków na obszarze portu w sposób i w terminach wskazanych — na koszt ich właścicieli (użytkowników).

2. Kontrolę pod względem zaszczurzenia obszaru portowego sprawuje wydział zdrowia (ust. 1) za pośrednictwem swych organów wykonawczych, który może zlecić te czynności zarządowi portu.

§ 42. Dla zabezpieczenia przed chorobami zabrania się używać wody z basenów portowych do picia, przygotowywania potraw oraz zmywania naczyń kuchennych. Zabrania się również usuwania do basenu portowego odpadków i nieczystości.

§ 43. 1. W każdym porcie, tak w części przeznaczonej dla obsługi pasażerów, jak i do ekspedycji towarów, powinny być urządzone przez zarząd portu ustępy utrzymane w należytej czystości i stanie, odpowiadającym właściwym przepisom.

2. W zależności od warunków miejscowych (jak odległość ustępów publicznych od miejsc postoju statków, przepływ wody itp.) zarząd portu może zarządzić zamknięcie — w czasie postoju statku w porcie — znajdujących się na nim ustępów.

§ 44. 1. Śmiecie i nieczystości na obszarze portu powinny być składane do śmietników betonowych bądź specjalnych kubłów metalowych; zarówno śmietniki jak i kubły na śmiecie powinny być zaopatrzone w pokrywy metalowe szczelnie dopasowane, zapobiegające przedostawaniu się do środka gryzoni i much.

2. Zabrania się wylewania do śmietników nieczystości płynnych.

3. Ścieki zarówno domowe jak i przemysłowe na obszarze portu mogą być odprowadzane wyłącznie do kanalizacji ogólnych, a w portach nie skanalizowanych — do specjalnych dołów opróżnianych i dezynfekowanych.

V. Przepisy dotyczące pracy, bezpieczeństwa i porządku.

§ 45. 1. Praca portu odbywa się zasadniczo tylko w dzień, w godzinach podanych przez zarząd portu do publicznej wiadomości.

2. W przypadkach wyjątkowych, jeśli zajdzie potrzeba, a warunki portowe na to zezwalają, praca może odbywać się nocą, o ile zezwalają na to obowiązujące przepisy.

3. Praca w niedziele i święta wymaga specjalnego zezwolenia w ramach obowiązujących przepisów.

§ 46. 1. Obszar portu powinien być tak oświetlony, ażeby praca w porcie nie doznawała zahamowania.

2. Do stałego oświetlania portu, magazynów, składów, placów składowych, dźwigów i innych urządzeń portowych należy używać światła elektrycznego.

3. Tam, gdzie jest to wymagane, żarówki powinny być osadzone w kloszach hermetycznych, a w miejscach, gdzie mogą być mechanicznie uszkodzone, powinny posiadać poza tym ochronne klosze lub siatki metalowe.

4. W braku światła elektrycznego dozwolone jest posługiwanie się innym światłem należycie osłoniętym. Nie wolno jednak w ładowniach światła takiego zapalać ani gasić.

5. Ładownie statków powinny być podczas pracy w porze nocnej tak oświetlone, by światło padało na miejsce pracy; światło powinno być tak umieszczone, aby nie przeszkadzało w pracy.

6. Do ładowni statku z ładunkiem niebezpiecznym odnosi się przepis § 35 ust. 9.

§ 47. 1. Rozniecanie i utrzymywanie ognia na pokładzie statku dozwolone jest tylko w bezpiecznych paleniskach i powinno być stale dozorowane.

2. Rozgrzewanie i gotowanie na pokładzie statku materiałów łatwopalnych, jak dziegieci, smoły, żywicy, asfaltu i oliwy, oraz używanie lamp do lutowania i aparatów do spawania jest zabronione; dozwolone jest tylko na ładzie w miejscu wskazanym przez zarząd portu. Miejsce to powinno być znacznie oddalone od magazynów, składów i statków.

3. Przed opuszczeniem miejsca, na którym rozniecono ogień, należy palenisko wygasić.

§ 48. 1. W okresie zimowym, gdy pokrywa lodowa jest odpowiedniej grubości, zarząd portu może w wyznaczonych miejscach zezwolić na przechodzenie po lodzie.

2. W miejscach tych przejścia muszą być dostatecznie oznaczone i posypywane piaskiem. W odległości 4 m od tych przejść nie mogą być robione otwory w lodzie (przeręble). O ile otwory w lodzie znajdują się w bezpośredniej bliskości drogi przejściowej, miejsca takie powinny być w dzień ogrodzone, a w nocy oznaczone czerwonym światłem.

3. Przejścia przez lód muszą być oznaczone z obydwu brzegów w dzień za pomocą flagi białej, w nocy — za pomocą białego światła widocznego dookoła.

4. Zarząd portu może zabronić przejścia przez lód, a powinien to uczynić, gdy istnieje niebezpieczeństwo pęknięcia pokrywy lodowej.

§ 49. Zarówno zarząd i personel portu jak również kierownicy i załogi statków i tratw obowiązani są do udzielania pomocy organom inspekcji pracy przy wykonywaniu przez nie ich czynności urzędowych.

§ 50. Wzbronione jest:

- 1) przemocowywanie statków do znaków nawigacyjnych i sygnalizacyjnych;
- 2) wchodzenie na statki osobom nie upoważnionym;
- 3) nocowanie na statku osób nie należących do załogi;

- 4) nadużywanie aparatów pożarowych i środków ratunkowych;
- 5) polowanie i łowienie ryb siecią;
- 6) strzelanie z broni bez względu na kaliber;
- 7) używanie basenów do celów sportowych (urządzenie zawodów, wyścigów itp.);
- 8) kąpanie się i czyny naruszające porządek w porcie;
- 9) puszczanie luzem zwierząt i ptactwa;
- 10) zabieranie ze sobą psów do magazynów itp. pomieszczeń;
- 11) zanieczyszczanie nabrzeży i wód portowych, a w szczególności:
 - a) rzucanie do wody lub na nabrzeże popiołu, śmieci, szlaki, odpadków, słomy, złomu, piasku, kamieni, drzewa, ryb martwych itp.,
 - b) wylewanie lub wypompowywanie smarów, oliwy, nafty, benzyny itp.,
 - c) wykonywanie czynności powodujących wydobywanie się sadzy lub nadmiernej ilości dymu;
- 12) uprawianie handlu rybami na nabrzeżach, pomostach i przystaniach;
- 13) uprawianie handlu domokrężnego;
- 14) palenie tytoniu w magazynach, składach, na rampach oraz na tych nabrzeżach i placach składowych, na których ustawiono tablice ostrzegające przed paleniem tytoniu;
- 15) robienie zdjęć fotograficznych, szkiców i rysunków urządzeń portowych lub innych obiektów położonych na terenie portu;
- 16) wydobywanie piasku, żwiru, kamieni i lodu;
- 17) umieszczanie wszelkiego rodzaju reklam, naklejanie afiszów i plakatów poza miejscami na to przeznaczonymi;
- 18) puszczanie sztucznych ogni i rakiet bez zezwolenia władzy żeglugowej.

VI. Przepisy obowiązujące w portach czynnych w ruchu granicznym.

§ 51. Jako porty czynne w ruchu granicznym, zwane dalej „portami granicznymi“, uważa się te porty, z których bezpośrednio odbywa się wypływanie statków i tratw na wody graniczne lub za granicę, bądź też wpływanie statków i tratw do tych portów bezpośrednio z zagranicy lub z wód granicznych.

§ 52. 1. Instrukcje i zarządzenia szczegółowe, wymienione w § 2 ust. 3, o ile dotyczą portów granicznych, powinny być wydawane po uzgodnieniu z właściwymi jednostkami Wojsk Ochrony Pogranicza (zwanych dalej w skrócie „WOP“).

2. Zatwierdzanie (przez władze żeglugowe II instancji) regulaminów portowych, wymienionych w § 2 ust. 4, a dotyczących portów granicznych, powinno nastąpić po uprzednim uzgodnieniu ich treści z właściwymi jednostkami WOP.

§ 53. Zarządy portów granicznych mają obowiązek zapewnić na własny koszt organom WOP, dokonującym w tych portach kontroli granicznej:

- 1) odpowiednie pomieszczenia służbowe,
- 2) oświetlenie i opalanie tych pomieszczeń.

§ 54. Zarząd portu granicznego ma obowiązek oświetlać cały obszar portu w sposób odpowiadający potrzebom skutecznej kontroli granicznej; w sprawie tej miarodajna jest opinia miejscowego organu WOP.

§ 55. Porty graniczne powinny być ogrodzone; rodzaj ogrodzenia, miejsce jego ustawienia, jak również bramy lub miejsca przeznaczone do wjazdu i wchodzenia na teren portu oraz wyjazdu i wychodzenia z portu powinny być uzgodnione przez zarząd portu z właściwymi jednostkami WOP.

§ 56. 1. Przepustki, o których mowa w § 29 ust. 3, uprawniają do wchodzenia i przebywania na terenie portów granicznych, o ile są zaopatrzone w wizę miejscowego organu WOP. Do wejścia na teren portu z prawem wchodzenia na statki (i tratwy) kursujące w ruchu granicznym uprawnia specjalny rodzaj przepustek, wydawanych przez zarząd portu i wizowanych przez WOP.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do pracowników administracji celnej.

§ 57. 1. Wszystkie statki i tratwy przebywające w portach granicznych podlegają kontroli granicznej, dokonywanej przez organa kontroli granicznej (WOP).

2. W czasie przeprowadzania kontroli granicznej statki i tratwy oraz ich załogi obowiązane są podporządkować się zarządzeniom związanym z przeprowadzaną kontrolą, wydawanym przez organ WOP dokonujący kontroli.

3. Wypłynięcie statków i tratw z portów granicznych na wody graniczne bądź za granicę może nastąpić nie wcześniej jak po wyrażeniu na to zgody miejscowego organu WOP.

4. Statki i tratwy wpływające do portów granicznych z zagranicy bądź z wód granicznych mogą być udostępnione tak dla ruchu osobowego jak i towarowego między statkiem a lądem i odwrotnie nie wcześniej jak po wyrażeniu na to zgody miejscowego organu WOP; to

samo dotyczy wpływania tych statków na wody wewnętrzne śródlądowe.

§ 58. Przepisy § 57 nie dotyczą jednostek pływających, znajdujących się w użyciu wojska.

§ 59. Przedsiębiorstwo żeglugowe, właściciel lub kierownik statku, bądź inne osoby dysponujące statkiem mają obowiązek na swój koszt:

- 1) oświetlić statek w sposób odpowiadający potrzebom skutecznej kontroli granicznej;
- 2) dostarczyć środków pomocniczych potrzebnych do rewizji statku;
- 3) w przypadkach konwojowania statku zapewnić konwojentom WOP przejazd do miejsca przeznaczenia i powrót do miejsca służbowego.

§ 60. W miarę potrzeby części portu granicznego służące wyłącznie dla ruchu krajowego mogą być na podstawie regulaminu portowego wydanego w trybie § 52 ust. 2 — wyłączone z dodatkowych ograniczeń, obowiązujących w portach granicznych na podstawie niniejszego rozdziału.

§ 61. Przepisy niniejszego rozdziału w niczym nie ograniczają uprawnień, przysługujących władzom celnym i ich organom w myśl prawa celnego i przepisów wydanych na jego podstawie.

§ 62. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: *M. Popiel*

Załączniki do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 19 marca 1951 r. (poz. 323).

W z ó r N r 1

Formularz meldunkowy.

Zgłoszenie — wejścia — statku do portu w
 wyjścia

Statek „ rodzaj statku
 (nazwa) (holownik, barka itp.)
 nośność ton, siła maszyn w KM
 należący do
 (nazwa i siedziba urzędu, instytucji, przedsiębiorstwa (firmy) lub nazwisko i imię właściciela statku).

Kierownik (szyper) statku
 (nazwisko i imię)

Statek przybył z „ udaje się do
 próżny*) a) ton
 z ładunkiem*) b)
 (wymienić nazwę towaru)
 c)
 (wymienić nazwę towaru)
 d)
 (wymienić nazwę towaru)

Razem ton

Towar przeznaczony dla
 Statek wszedł do portu dnia godzina
 Statek wyszedł z portu dnia godzina

Podpis kierownika statku

*) Niepotrzebne skreślić.

Notatki zarządu portu.

Statek otrzymał przydział miejsca w basenie
 przy nabrzeżu
 Przesunięty do basenu
 na nabrzeżu
 (podpis)

W z ó r N r 2

. dnia 19 r.
 (miejscowość)

Prezydium Powiatowej (Miejskiej)
 Rady Narodowej w
 Wydział
 Nr

Sanitarne świadectwo wolności ruchu statku.

Na podstawie § 38 ust. 3 i § 39 ust. 5 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 19 marca 1951 r. w sprawie przepisów portowych w publicznych śródlądowych portach handlowych (Monitor Polski Nr A-25, poz. 323) stwierdza się, że:

kierowany przez
 statek o nośności ton,
 (wymienić nazwę statku)
 należący do
 (nazwa i siedziba urzędu, instytucji, przedsiębiorstwa (firmy) lub nazwisko i imię właściciela statku).

załadowany towarem*)
 próżny*)
 posiadający na pokładzie osób
 poddany został w dniu inspekcji sanitarnej,
 która wykazała, że tak stan sanitarny statku oraz przebywających na nim osób, jak również towarów (zwierząt*) nie budzi zastrzeżeń.

Świadectwo niniejsze upoważnia do wprowadzenia statku do portu oraz do przebywania w nim.

Prezydium Powiatowej (Miejskiej)
 Rady Narodowej w
 Wydział

pieczęć
 (podpis)

*) Niepotrzebne skreślić.