



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

Warszawa, dnia 15 marca 1961 r.

Nr 23

TRESC:

Poz.:

ZARZĄDZENIA:

- | | |
|---|-----|
| 111 — Ministra Żeglugi z dnia 23 lutego 1961 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych | 305 |
| 112 — Przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia 9 grudnia 1960 r. w sprawie zwolnienia od obowiązku odbycia wstępnego stażu pracy absolwentek Technikum Architektury im. St. Noakowskiego w Warszawie oraz Państwowej Szkoły Architektury im. St. Noakowskiego w Warszawie | 336 |

III

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 23 lutego 1961 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) zarządza się, co następuje:

Rozdział I.

Przepisy wstępne.

§ 1. Przepisy zarządzenia obowiązują na śródlądowych drogach wodnych 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 służący jako zakład kąpielowy, koszarka, świetlica lub warsztat pływający.

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 na pokładzie.

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

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

6. Za zestaw pchany uważa się zespół składający się z holownika-pchacza i jednej lub kilku jednostek pływających przystosowanych do pchania.

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

8. Ilekroć w zarządzeniu niniejszym jest mowa o powierzchni statku w metrach kwadratowych, należy przez to rozumieć iloczyn największej długości i największej szerokości statku (u bocznołówców 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.

9. Za tratwę uważa się jednostkę spławianego drewna odrębnie transportowaną. Tratwa może się składać z dwóch lub więcej tafli (tablic) lub pasów. Tafla (tablica) jest to najmniejsza jednostka spławianego drewna składająca się z ułożonych obok siebie na wodzie i złączonych w całość dłużyc lub kłoców. Pas stanowi kilka połączonych ze sobą tafli (tablic).

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

11. Szlak żeglowny lub spławny jest to pas wody o dostatecznej dla żeglugi i spławu głębokości i szerokości.

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

13. Na granicznej drodze wodnej linia graniczna biegnie środkiem nurtu.

14. Za okres nawigacyjny uważa się część roku kalendarzowego, w której ruch statków i tratw może się odbywać bez przeszkód wynikających z zamarzania wody lub spływu lodów. Okres nawigacyjny trwa w zasadzie od 16 marca do 15 grudnia; okres przerwy zimowej trwa od 16 grudnia do 15 marca. Otwarcie i zamknięcie nawigacji każdorazowo ustala administracja dróg wodnych w porozumieniu z władzą żeglugową.

Rozdział II.

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,
- 3) nazwę.

2. Cechą pierwszą określającą przedsiębiorstwo (właściciela) jest:

- 1) dla statków należących do administracji dróg wodnych — duża litera „A”, a dla statków władzy żeglugowej — 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,
- 2) dla barek z napędem — symbol BM i numer,
- 3) dla barek bez napędu — numer.

5. Cechę pierwszą i trzecią umieszcza się:

- 1) na statkach bezkominowych — obok siebie na zewnątrz obu burt w części dziobowej,
- 2) na statkach posiadających komin — cechę pierwszą umieszcza się na opasce kominowej, natomiast cechę trzecią umieszcza się:
 - a) na statkach bocznokołowych — na tamborach,
 - b) na statkach śrubowych i tylnokołowych — na zewnętrznej stronie burt w części dziobowej.

6. Cechę drugą umieszcza się:

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

7. Na statkach pasażerskich umieszcza się herb miasta stanowiącego siedzibę przedsiębiorstwa żeglugowego. Herb miasta na tarczy umieszcza się na kominie statku pod cechą określającą przedsiębiorstwo żeglugowe.

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

9. Jeżeli umieszczenie znaków przewidzianych w ust. 1—8 z braku miejsc na statku nie jest możliwe, dopuszcza się umieszczenie ich na zewnętrznych bocznych ścianach nadbudówek lub na innych miejscach widocznych od strony wody.

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

11. Komin statków należących do administracji dróg wodnych powinny być pomalowane białosrebrną farbą. Koloru tego nie wolno używać innym statkom.

12. Statki podnoszą flagę o barwach narodowych na ogólnie obowiązujących zasadach. Na statkach pływających na wodach granicznych należy umieścić na rufie lub na maszcie flagę narodową.

Oznakowanie tratw.

§ 4. 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 splawiającego. Wysokość liter powinna wynosić co najmniej 15 cm. Na każdej tratwie powinien być umieszczony z dala widoczny numer tratwy. Ponadto na każdej splawianej lub holowanej tratwie na wodach granicznych powinna być umieszczona flaga o barwach narodowych.

Wyposażenie statków i tratw.

§ 5. 1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu każdy statek i tratwa powinny być wyposażone w odpowiadające swemu przeznaczeniu i wielkości rodzaj i ilość urządzeń, sprzętu i narzędzi. Wyposażenie statków i tratw powinno się znajdować zawsze na właściwym miejscu i w stanie zdolnym do natychmiastowego użytku.

2. Wszystkie kotwice powinny być oznaczone na trzonie w sposób trwały przez podanie ciężaru kotwicy i nazwy statku. Każda kotwica powinna być zaopatrzona w bober.

3. Normatywy urządzeń, sprzętu i narzędzi dla statków określają odrębne przepisy.

4. Wyposażenie tratw w zależności od sposobu ich prowadzenia ustalają władze żeglugowe, stosownie do miejscowych warunków drogi wodnej, i ogłaszają w dziennikach urzędowych wojewódzkich rad narodowych.

Rozdział III.

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 władze żeglugowe.

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

Podziałki pomiarowe.

§ 7. 1. Statki o długości ponad 40 m powinny posiadać trzy podziałki pomiarowe na każdej burcie, utrzymane w stanie czytelnym.

2. Statki o długości mniejszej niż 40 m powinny posiadać na każdej burcie dwie podziałki pomiarowe, utrzymane w stanie czytelnym.

3. Sposób oznaczania i umieszczania podziałek pomiarowych regulują przepisy Polskiego Rejestru Statków.

Załadunek statków.

§ 8. 1. Statki mogą być zanurzone nie więcej, niż na to pozwala stan wody na odcinku drogi wodnej, na którym statek zamierza odbyć podróż. 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 jak najmniej wpływał na zmianę stateczności statku.

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

Rozdział IV.

Dokumenty na statkach i tratwach.

§ 9. 1. Na każdym statku powinny znajdować się następujące dokumenty w oryginałach:

- 1) dokument rejestracyjny,
- 2) świadectwo zdolności żeglujowej 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 porządkowa,
- 7) książka inwentarzowa,
- 8) książka meldunkowa (o ile na statku załoga zamieszkuje na stałe),
- 9) książka inspekcji żeglujowej i sanitarnej,
- 10) książka życzeń i zażeń (dla statków pasażerskich i przystani),
- 11) egzemplarz niniejszego zarządzenia.

2. Ponadto statek powinien posiadać zlecenie wyjazdu ważne na czas trwania rejsu, a statek wiozący ładunki — dokumenty dotyczące tych ładunków.

3. Na tratwie powinny znajdować się następujące dokumenty:

- 1) dokument podróży,
- 2) specyfikacja tratwowa, stanowiąca jednocześnie dokument pochodzenia drewna,
- 3) dokumenty dotyczące ładunku przewożonego na tratwie,
- 4) spis załogi, o ile nazwiska jej nie są umieszczone w specyfikacji tratwowej.

4. Na statkach i tratwach, kursujących na granicznych odcinkach dróg wodnych, powinien znajdować się egzemplarz przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu, obowiązujących na danym odcinku drogi granicznej.

Rozdział V.

Kierownictwo statkami i tratwami.

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

2. Kierownikiem pociągu holowniczego jest kierownik holownika.

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 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 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 — jeśli 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 przypadkach, gdy odpowiednie zarządzenia nie zostały wydane przez kierownika pociągu holowniczego.

Rozdział VI.

Skład i kwalifikacje załogi.

Skład załogi na statkach.

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

- 1) na statkach motorowych:
 - a) o mocy maszyn do 75 KM włącznie:
 - z kierownika statku posiadającego kwalifikacje mechanika i z marynarza,
 - na mniejszych motorówkach z kierownika statku posiadającego kwalifikacje mechanika,
 - b) o mocy maszyn do 250 KM włącznie — z kierownika statku, mechanika i bosmana,
 - c) o mocy maszyn ponad 250 KM — z kierownika statku, bosmana, mechanika i pomocnika mechanika,
- 2) na statkach parowych:
 - a) o mocy maszyn do 150 KM włącznie — z kierownika statku, bosmana, mechanika i palacza,
 - b) o mocy maszyn ponad 150 KM — z kierownika statku, sternika, marynarza, mechanika i dwóch palaczy.

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

- 1) na statkach bez napędu — z kierownika i marynarza,
- 2) na statkach z napędem — z kierownika, marynarza, mechanika i palacza bądź smarownika.

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

- 1) na łodziach ciężarowych do 50 ton — z kierownika,
- 2) na galarach, krypach i mniejszych barkach od 51 do 124 ton — z kierownika i młodszego marynarza,
- 3) na barkach od 125 do 200 ton — z kierownika i marynarza,
- 4) na kanalkówkach i berlinkach od 201 do 320 ton — z kierownika i bosmana,
- 5) na salówkach, berlinkach, wiślankach i wrocławkach od 321 do 600 ton — z kierownika, bosmana i młodszego marynarza,
- 6) na plauerkach ponad 600 ton — z kierownika, bosmana i marynarza,
- 7) na kozarkach, świetlicach, zakładach kąpielowych itp. obiektach — z kierownika o kwalifikacjach bosmana.

Poszczególne statki powinny posiadać wyżej podaną liczbę załogi dla danego typu nawet w przypadku, jeśli ich tonaż odbiega od podanych wielkości.

4. Załoga przystani pływającej powinna składać się co najmniej:

- 1) przystani I i II klasy — z przystaniowego o kwalifikacjach bosmana,
- 2) przystani III klasy — z przystaniowego o kwalifikacjach marynarza.

5. Szczegółowy skład załóg na jednostkach pływających w ruchu dziennym, całodobowym, trasowym i lokalnym oraz na jednostkach technicznych ustalają na podstawie przepisów niniejszego paragrafu komisje, w których skład wchodzi przedstawiciele władz żeglugowych i armatora.

Kwalifikacje załóg na statkach.

§ 12. 1. Kierownikiem statku może być tylko osoba, posiadająca patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem, określony odrębnymi przepisami. Zastępcą kierownika statku z własnym napędem jest sternik, który obowiązany jest posiadać patent żeglarski.

2. Osobą odpowiedzialną za maszyny na statku z własnym napędem jest mechanik statkowy. Mechanikiem statkowym może być tylko osoba posiadająca patent mechanika statkowego, określony odrębnymi przepisami.

3. Zastępcą mechanika statkowego jest pomocnik maszynisty. Pomocnik maszynisty może samodzielnie prowadzić maszyny, jeżeli posiada patent mechanika statkowego.

4. Kierownicy oraz mechanicy statków z własnym napędem o mocy maszyn ponad 160 KM oraz wszelkich statków pasażerskich powinni mieć ukończone 24 lata, a na pozostałych statkach z własnym napędem — 21 lat. Kierownicy statków bez własnego napędu powinni mieć ukończone 21 lat.

5. Pozostali członkowie załogi: bosmani i marynarze powinni posiadać następującą praktykę:

- 1) bosman — 18 miesięcy pływania i ukończony kurs szkolenia zawodowego dla bosmanów,
- 2) marynarz — 9 miesięcy pływania i ukończony kurs szkolenia zawodowego dla marynarzy,
- 3) młodszy marynarz — ukończony kurs szkolenia zawodowego dla marynarzy.

6. Wiek bosmana powinien wynosić co najmniej 19 lat, wiek marynarza i młodszego marynarza — co najmniej 18 lat, a wiek praktykanta — 16 lat.

7. Kwalifikacje palacza regulują odrębne przepisy.

Skład i kwalifikacje załogi na tratwach.

§ 13. 1. Kierownikiem tratwy lub zastępcą kierownika może być tylko osoba posiadająca patent retmański, określony odrębnymi przepisami.

2. Pozostali członkowie załogi tratwy (flisacy) powinni posiadać praktykę co najmniej 1-roczną oraz mieć ukończone 18 lat. Oprócz flisaków w skład załogi mogą wchodzić uczniowie flisacy w wieku co najmniej 17 lat.

3. Załoga tratwy powinna składać się z kierownika i dwóch flisaków do każdego pasa wchodzącego w skład tratwy.

4. Jeżeli przepisy szczegółowe władz żeglugowych nie stanowią inaczej, liczba członków załogi tratw holowanych powinna być dostosowana do ilości pasów, przy czym na jeden pas powinny przypadać co najmniej dwie osoby.

Rozdział VII.

Dokumenty żeglarskie.

§ 14. 1. Każdy członek załogi statku i tratwy jest obowiązany posiadać książeczkę żeglarską. Książeczka żeglarska jest dokumentem określającym przebieg pracy na statkach

żeglugi śródlądowej oraz stwierdzającym uprawnienie do pływania na określonych drogach wodnych.

2. Ustala się trzy rodzaje książeczek żeglarskich według wzorów stanowiących załączniki nr 1, 2 i 3 do niniejszego zarządzenia, przy czym:

- 1) książeczka według wzoru określonego w załączniku nr 1 uprawnia do pływania na śródlądowych drogach wodnych z wyjątkiem wód granicznych,
- 2) książeczka według wzoru określonego w załączniku nr 2 uprawnia do pływania na wszystkich śródlądowych drogach wodnych,
- 3) książeczka według wzoru określonego w załączniku nr 3 uprawnia do pływania na wszystkich śródlądowych drogach wodnych oraz do przekroczenia granicy Państwa.

3. Książeczki żeglarskie wydają organy władzy żeglugowej.

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

Rozdział VIII.

Znaki żeglugowe i sygnalizacja.

§ 15. Wzory oraz znaczenie znaków żeglugowych i sygnałów określa załącznik nr 4.

Znaki żeglugowe.

§ 16. 1. Do oznaczania szlaku żeglownego lub splawnego oraz przeszkód dla żeglugi lub spławu służą znaki żeglugowe orientacyjne i ostrzegawcze.

2. Oznakowanie szlaku żeglownego lub splawnego przez ustawianie, zmiany i usuwanie znaków żeglugowych należy do obowiązków organów administracji dróg wodnych, o ile zarządzenie niniejsze lub inne przepisy nie stanowią inaczej.

3. Znaków żeglugowych nie wolno niszczyć, uszkadzać, przenosić na inne miejsca lub usuwać.

4. Jeżeli kierownik statku, tratwy lub pociągu holowniczego zauważy uszkodzenie lub zniszczenie znaku żeglugowego, powinien w miarę możliwości zawiadomić o tym najbliższy organ administracji dróg wodnych.

5. Jeżeli kierownik statku, tratwy lub pociągu holowniczego stwierdzi nie oznaczoną przeszkodę, powinien w miarę możliwości oznakować ją znakiem prowizorycznym i zawiadomić o tym najbliższy organ administracji dróg wodnych.

6. Tablice ostrzegawcze, znaki na nurcie i brzegach na szlakach eksploatowanych w nocy powinny być w porze nocnej oświetlone.

7. Światła sygnałowe oznaczające szlak żeglowny powinny być zapalone przez strażnika wodnego w takim czasie, aby ostatnia latarnia na jego odcinku była zapalona przed zachodem słońca; rozpoczęcie gaszenia natomiast powinno się odbywać dopiero ze wschodem słońca.

Stosowanie sygnałów.

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

2. Nie wolno stosować sygnałów, przewidzianych w niniejszych przepisach, w okolicznościach innych niż te, dla których zostały przewidziane.

3. Posługiwanie się innymi sygnałami lub w sposób odmienny, niż to zostało ustalone lub dopuszczone w niniejszych przepisach, jest zabronione.

Rodzaje sygnałów.

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

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

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. Statki parowe dają sygnały dźwiękowe gwizdkiem parowym o tonie wyjąłym odmiennym od gwizdków parowozów kolejowych.

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

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

Sygnały dźwiękowe.

§ 19. Sygnały dźwiękowe nadaje się za pomocą krótkich i długich dźwięków w sposób jasno rozeznawalny; krótki dźwięk powinien trwać jedną sekundę, długi dźwięk powinien trwać 4—6 sekund. Przerwy pomiędzy pojedynczymi dźwiękami tego samego sygnału powinny trwać 1 sekundę.

Znaczenie sygnałów dźwiękowych.

§ 20. 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 pełną mocą wstecz, zatrzymuję maszynę, rzucenie kotwicy (dla pociągu holowniczego); |
| 7) | nie mogę dać się wyprzedzić lub wyminąć; |
| 8) — . | a) chcę dokonać obrotu prawą burtą,
b) na postoju — rozpoczęcie jazdy, podniesienie kotwicy (dla pociągu holowniczego); |
| 9) — . . | chcę dokonać obrotu lewą burtą; |
| 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 sygnałowo-pozycyjne.

§ 21. Rodzaje oraz warunki, jakim powinny odpowiadać latarnie sygnałowo-pozycyjne, 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 biały matowy	1000 500	225° 360°	po 112 $\frac{1}{2}$ ° w obie strony od płaszczyzny symetrii, licząc od dziobu statku wokoło całego horyzontu
2	latarnia burtowa prawa	zielony	500	112 $\frac{1}{2}$ °	od dziobu 22 $\frac{1}{2}$ ° poza trawers w kierunku rufy
3	latarnia burtowa lewa	czerwony	500	112 $\frac{1}{2}$ °	— „ —
4	latarnia rufowa	biały jasny	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 jedną nad drugą w odstępnie 1 m	czerwony biały	500 500	360°	wokoło całego horyzontu

Światła statków z własnym napędem będących w ruchu.

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

- 1) masztowe (topowe) wymienione w § 21 lp. 1 lit. a)
- 2) burtowe wymienione w § 21 lp. 2 i 3,
- 3) rufowe wymienione w § 21 lp. 4.

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

- 1) masztowe — w przedniej części statku na maszcie sygnałowym na wysokości co najmniej 1 m ponad światłami burtowymi,
- 2) burtowe — na $\frac{1}{3}$ długości statku licząc od dziobu, w miejscu największej szerokości; światła 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.

Światła statków holujących w czasie jazdy.

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

Światła statków bez własnego napędu mechanicznego, pływających pojedynczo.

§ 24. 1. Statki bez własnego napędu o powierzchni ponad 20 m², pływające pojedynczo powinny mieć światła burtowe i światło rufowe umieszczone stosownie do przepisów § 22.

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, pływające pojedynczo, powinny mieć przednie białe światło umieszczone na maszcie, widoczne ze wszystkich stron.

Światła statków holowanych.

§ 25. 1. Każdy statek w pociągu holowniczym w czasie jazdy nocnej powinien mieć matowe światło topowe, określone w § 21 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 § 21 lp. 4.

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

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

5. Jeżeli statki prowadzone przy burcie holownika zastąpią jego światła pozycyjne, wówczas światła te należy przenieść na zewnątrz burty statków holowanych.

6. Statki holowane z brzegu powinny mieć światła wymienione w załączniku nr 4 (znaki nr 6a do 6e).

Rozdział IX.

Ruch żeglugowy i spław tratw.

Kierunek jazdy i odległość między statkami.

§ 26. 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. Te same odległości obowiązują na kanałach żeglownych.

Szybkość jazdy.

§ 27. 1. Szybkość jazdy statków powinna być taka, aby nie zagrażała bezpieczeństwu innych statków, budowli i urządzeń wodnych.

2. Statki płynące wolniej powinny przepuszczać statki płynące szybciej.

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

4. W miejscach, gdzie wystawiono znak żeglugowy nr 12, 20 lub 24 (załącznik nr 4), należy zmniejszyć szybkość jazdy, ażeby nie wytwarzać silnej fali.

Przejazd pod mostami.

§ 28. 1. Przejazd pod mostami dozwolony jest wyłącznie przez oznakowane prześła żeglowne.

2. Mijanie się i wyprzedzanie w pobliżu i pod mostami jest zabronione.

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

4. Jeżeli zarządzenia władz żeglugowych 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 można odpychać się lub podciągać statku lub tratwy przy pomocy zaczepiania bosaków lub 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” (§ 20 pkt 1). Jeżeli jedzie się pod wiatr, sygnał ten należy powtórzyć w odległości 100 m.

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 przesłach ruchomych, wówczas sygnalizuje wezwanie do otwarcia mostu dwoma długimi dźwiękami (§ 20 pkt 2). Po otwarciu mostu obsługa sygnalizuje „przejazd wolny”, wystawiając znak żeglugowy nr 14c (załącznik nr 4).

11. Do otwarcia mostu pontonowego należy wezwać obsługę mostu dwoma długimi dźwiękami, tj. znakiem po-

danym 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 przejazdu w przesłach żeglownych.

§ 29. 1. Otwór przesła żeglownego powinien być wolny od wystających części konstrukcji mostu w części podwodnej i nadwodnej. Stałe podpory o konstrukcjach drewnianych przesł żeglownych powinny być przez administrację mostu pomalowane do wysokości wskazanej przez administrację dróg wodnych. Wózki rewizyjne przy dolnym pasie przesła żeglownego podczas przejazdu statków powinny być usunięte poza skrajnię żeglowną.

2. Części konstrukcyjne mostu położone nad przejściami dla statków i tratw powinny być umocowane w sposób wyłączający możliwość spadku na statek lub tratwę podczas przejazdu pod mostem. Pod konstrukcją przesł żeglownych i spławnych nie powinny znajdować się żadne luźne przedmioty. Kładki pod konstrukcją, przeznaczone do obsługi mostu, powinny być przymocowane do konstrukcji w sposób wyłączający możliwość oderwania się. Osoby korzystające z tych kładek powinny usunąć się z nich w czasie przejazdu statków.

3. Wszelkie prace związane z naprawą mostu i filarów oraz malowaniem w przejściach przeznaczonych do żeglugi i spławu mogą być rozpoczęte po uprzednim zawiadomieniu administracji dróg wodnych.

4. Miejsce i sposób oznakowania przesł żeglownych w mostach ustala administracja dróg wodnych.

5. Oznakowanie, oświetlenie i zaopatrzenie przesł żeglownych w łąty oraz malowanie białych prostokątów na filarach mostów, będących w administracji Ministerstwa Komunikacji, należy do obowiązków Ministerstwa Komunikacji, na wszystkich pozostałych mostach — do administracji dróg wodnych.

6. Administracja utrzymująca most powinna zaopatrzyć przesła żeglowne mostu po obu przeciwnych stronach przesła w tablice z uwidocznioną na nich rozporządzalną szerokością dla przepływu statków i tratw oraz w łąty wskazujące odczyty wysokości prześwitu przy danym poziomie wody. Długość łąty powinna objąć wysokość od najniższej dolnej krawędzi konstrukcji nośnej mostu do najniższego stanu wody. Łata powinna być zaopatrzona w czytelną podziałkę co 10 cm, przy czym numeracja łąty powinna być podana z góry na dół. Sposób umieszczenia łąt lub ustalenie innego sposobu oznaczania wysokości prześwitu określa administracja dróg wodnych w porozumieniu z administracją mostu.

7. Na filarach przesł żeglownych powinny być w miarę potrzeby, ustalonej przez administrację dróg wodnych, pomalowane białe prostokąty, na każdym filarze 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 żeglowny. W kierunku poziomym prostokąt powinien pokrywać połowę grubości filara, od osi podłużnej filara do ściany wewnętrznej.

8. W razie potrzeby ustawienia dalb przy moście dla usprawnienia ruchu żeglownego, obowiązek budowy i utrzymania dalb ciąży na administracji dróg wodnych. O potrzebie ustawienia dalb*decyduje administracja dróg wodnych.

Przejazd przez uciążliwe miejsca.

§ 30. 1. Jeżeli dwa statki zbliżają się do uciążliwego miejsca z dwóch przeciwnych kierunków, oznaczonego zna-

kiem żeglugowym nr 26, 27 lub 28 (załącznik nr 4), pierwszeństwo przejazdu przysługuje statkowi płynącemu w dół rzeki.

2. Przy zbliżaniu się do uciążliwego miejsca należy dać sygnał „baczność” (§ 20 pkt 1).

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

4. Jeżeli pociąg holowniczy jadący w górę rzeki wpłynął już na uciążliwy odcinek szlaku żeglownego, obiekty płynące w dół rzeki powinny zatrzymać się w górze przed wjazdem na ten odcinek i przeczekać, aż minie je pociąg jadący w górę rzeki. Ten sam przepis dotyczy statków pojedynczych lub tratw płynących w dół rzeki w stosunku do pojedynczych statków jadących w górę rzeki.

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

6. Jeżeli statek z własnym napędem zbliży się tuż przed uciążliwym miejscem do innego statku lub pociągu holowniczego jadącego wolniej od niego i domaga się za pomocą sygnałów zezwolenia na wyprzedzenie, to statek lub pociąg holowniczy jadący wolniej powinien zezwolić na wyprzedzenie, zanim wjedzie na odcinek uciążliwy.

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

Przejazd statków i tratw przez śluzy, jazy i pochylnie.

§ 31. 1. Przy zbliżaniu się do śluzy należy zmniejszyć szybkość jazdy w odpowiedniej odległości i zachować należytą ostrożność przy wjeździe do komory śluzowej.

2. Przy zbliżaniu się do śluzy zamkniętej należy w odległości 200 m dać sygnał dźwiękowy oznaczający wezwanie do otwarcia śluzy (§ 20 pkt 2). Jeżeli przed dopłynięciem statku lub tratwy na odległość do 100 m od śluzy wrota nie zostaną otwarte, wówczas statek lub tratwa zatrzymuje się w odległości co najmniej 100 m od śluzy i tak się ustawia, aby przejazd innych statków lub tratw nie był utrudniony.

3. Przy zbliżaniu się do śluzy otwartej z wystawionym znakiem żeglugowym nr 14c (załącznik nr 4) należy w odległości 200 m dać sygnał dźwiękowy „baczność” (§ 20 pkt 1), powtarzając go po raz drugi w odległości 100 m, przy 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 elastycznych odbijaczy w celu ochrony ścian komory i ochrony własnej.

6. Z chwilą wjazdu do komory śluzowej kierownicy statków powinni podporządkować się zleceniom kierownika śluzy.

7. W zasadzie śluzowanie odbywa się według kolejności przybycia do śluzy, z wyjątkiem:

- 1) statków ratowniczych,
- 2) statków pasażerskich linii regularnych.

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

9. Władza żeglugowa wyda przepisy lokalne dotyczące porządku śluzowania na poszczególnych śluzach oraz uprawnień i obowiązków załóg statków i śluz w czasie śluzowania.

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

11. Na obszary wodne powyżej i poniżej jazów nie wolno wjeżdżać, o ile szlak żeglowny nie prowadzi przez

jaz albo o ile nie zezwoli na to organ administracji dróg wodnych.

12. Statki z własnym napędem i pociągi holownicze mogą przejeżdżać przez jaz tylko z taką szybkością, która zapewni im zdolność sterowania.

13. Holownik powinien przejeżdżać przez jaz tylko z takim pociągiem, którego przeprowadzenie bez uszkodzeń budowli nie budzi żadnych wątpliwości.

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

15. Do zamkniętych wrót ochronnych i do pochylni wolno zbliżać się tylko na odległość 100 m.

16. W czasie kiedy przejazd przez jaz jest dozwolony, jaz powinien być oznaczony znakiem żeglugowym nr 13 (załącznik nr 4).

Pociągi holownicze.

§ 32. 1. Przy zestawianiu pociągów holowniczych należy uwzględniać siłę maszyn holownika, ilość i ciężar załadowanych przyczep, odległość między przyczepami, układ pociągu, warunki hydro-meteorologiczne, tak aby pociąg w każdych warunkach zachował należytą sterowność.

2. Bez zgody kierownika pociągu holowniczego nie wolno przyłączać do przyczep żadnych innych obiektów.

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 statków z podniesionym żaglami.

5. Statki z własnym napędem, płynące w pociągu holowniczym jako statki holowane, nie mogą używać własnych silników.

6. Władza żeglugowa ustali w drodze lokalnych przepisów długość i szerokość pociągów holowniczych z uwzględnieniem jazdy w dół i w górę oraz szybkość na poszczególnych odcinkach dróg wodnych.

Rozdzielanie pociągów holowniczych.

§ 33. 1. Z chwilą osiągnięcia miejsca oznaczonego znakiem żeglugowym nr 36 (załącznik nr 4) pociągi holownicze powinny być rozdzielone. Przy przeprowadzaniu poszczególnych przyczep wchodzących w skład pociągu holowniczego należy pozostałe tak ustawić, aby nie przeszkadzały one normalnej żegludze innych statków.

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

Zatrzymanie pociągów holowniczych.

§ 34. 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, rogiem lub przez poruszenie w porze dziennej czerwoną flagą, w porze nocnej — czerwonym światłem (znak żeglugowy nr 15c określony w załączniku nr 4).

2. Przyczepy mogą podnieść kotwicę lub ją zarzucić dopiero po otrzymaniu sygnału z holownika (§ 20 pkt C i 8 lit. b).

Holowanie z brzegu.

§ 35. 1. Holowanie z brzegu powinno się odbywać przy użyciu przeznaczonych na ten cel ścieżek holowniczych. Ciągnąć linę wolno tylko z jednego brzegu.

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

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

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

5. Władza żegluga ustala w drodze lokalnych przepisów sposób i warunki holowania z brzegu.

Mijanie.

§ 36. 1. Mijać się wolno na wszystkich odcinkach, na których mijanie nie jest zabronione, po porozumieniu się w drodze wymiany sygnałów, jaką stroną ma nastąpić mijanie. Sygnalizowania wymijania dokonuje się przez podanie odpowiednich sygnałów dźwiękowych z równoczesnym wystawieniem w dzień białej flagi po stronie mijania, w nocy zaś dodatkowo białego światła. Niemożność minięcia sygnalizuje się odpowiednim sygnałem dźwiękowym (§ 20 pkt 7).

2. Statki z własnym napędem mechanicznym i pociągi holownicze, płynące naprzeciw siebie, powinny w zasadzie mijać się prawą stroną. Statki jadące w górę powinny zostawić głębszą, dogodniejszą część szlaku żeglownego dla statków płynących w dół rzeki.

3. Przy spotkaniu się na rzekach statków z własnym napędem i pociągów holowniczych oznaczanie strony, po której ma nastąpić wyminięcie, należy do statku lub pociągu holowniczego jadącego w dół rzeki, na kanałach zaś i szlakach żeglownych na jeziorach — do tego, który nie może się mijać na prawo. Przy spotkaniu się statku z napędem ze statkiem bez napędu, stronę, po której ma nastąpić wyminięcie, obiera w każdym przypadku statek z napędem.

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

5. W miejscach, w których nie można się mijać, statek lub pociąg holowniczy płynący w dół rzeki daje sygnał nakazu zatrzymania się statków jadących z przeciwnej strony (§ 20 pkt 10), a statek lub pociąg holowniczy jadący w górę musi przeczekać, aż przejazd będzie wolny.

6. Jeżeli mijanie jest niemożliwe i którykolwiek ze statków nie może zatrzymać maszyny lub nie może kotwiczyć, powinien to oznajmić zawczasu jadącemu naprzeciw statkowi sygnałem „nie mogę manewrować” (§ 20 pkt 11). Na taki sygnał statek jadący naprzeciw powinien się zatrzymać.

Wyprzedzanie.

§ 37. 1. Statki jadące szybciej mogą wyprzedzać statki wolniej jadące w tym samym kierunku, jeśli:

- 1) mają pewność, że manewr ten nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
- 2) wymienicne 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 wyprzedzenie grozi niebezpieczeństwem, wyprzedzany statek daje sygnał (§ 20 pkt 7) i na ten sygnał statek wyprzedzający powinien wstrzymać się z wyprzedzeniem, jadąc w odległości 50—100 m, aż zajdą dogodne warunki do wyprzedzenia.

5. Nie wolno wyprzedzać, gdy wyprzedzany statek znajduje się na wąskich przejściach, ostrych zakolach szlaku żeglownego oraz na odcinkach uciążliwych dla żeglugi, oznaczonych odpowiednimi znakami. Ponadto nie wolno wyprze-

dzać na odległości mniejszej niż 500 m przed mostami, przystaniami, wejściami do portów, zimowisk oraz w pobliżu miejsc wykonywania robót regulacyjnych, konserwacyjnych, pogłębiarskich i pomiarowych.

6. Przepisy niniejszego paragrafu mają zastosowanie również do pociągów holowniczych.

Obracanie (manewrowanie).

§ 38. Obracanie na szlaku żeglownym w celu zmiany kierunku jazdy, zatrzymywanie się, składanie pociągów holowniczych i tym podobne manewrowanie można wykonać tylko w takiej odległości od innych obiektów pływających, aby nie spowodować niebezpieczeństwa. Statki pragnące zawrócić na szlaku powinny dać odpowiedni sygnał (§ 20 pkt 8 lub 9), w nocy zaś dodatkowo zataczać koła białym światłem.

Ograniczenie żeglugi i spławu z powodu złych warunków atmosferycznych.

§ 39. 1. W razie złych warunków atmosferycznych, jak: zły widoczności, mgły, śnieżyca itp., należy zmniejszyć szybkość jazdy. Na statkach pojedynczych i pociągach holowniczych należy wywiesić przepisowe światła.

2. Kierownicy wszystkich statków i pociągów holowniczych 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 przypadkach wymienionych w ust. 1 i 2 kierownicy statków obowiązani są dawać co 2 minuty sygnał „baczność” (§ 20 pkt 1). Ponadto należy wystawić wachłę 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” wymieniony w ust. 3.

Zamknięcie drogi wodnej.

§ 40. 1. Czasowe zamknięcie drogi wodnej zarządza administracja dróg wodnych powiadamiając o tym zainteresowanych.

2. Zamknięcie drogi wodnej sygnalizuje ustawiony na brzegu rzeki w miejscu dobrze widocznym znak żeglugaowy nr 15a (załącznik nr 4). Znaki te 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. O pochodzie lodów lub wysokich stanach wód administracja dróg wodnych zawiadamia w takim terminie, aby wszystkie statki i tratwy będące w drodze na danym odcinku mogły we właściwym czasie zawinąć bezpiecznie do najbliższych portów lub zimowisk.

Żegluga nocna.

§ 41. 1. Za żeglugę nocną uważa się ruch statków na drogach wodnych w czasie pory nocnej.

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

3. W czasie nocnej żeglugi na statku powinna znajdować się nocna zmiana załogi.

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

5. Jeżeli w porze nocnej zaistnieją specjalnie uciążliwe warunki nawigacyjne, jak: burza, śnieżyca, mgła, należy zmniejszyć szybkość jazdy statków lub zatrzymać je, a kierownicy statków i pociągów holowniczych obowiązani są dawać co 2 minuty sygnał „baczność” (§ 20 pkt 1). Statek lub pociąg holowniczy, który zatrzymał się w miejscu nieodpowiednim, powinien natychmiast po ustaniu przeszkód wyjechać z tego miejsca.

6. Szlak żeglowny, śluzy i wejście do śluz na eksploatowanych w porze nocnej drogach wodnych powinny być oświetlone.

7. Wjazd do śluz od wewnętrznej strony w miarę potrzeby powinien być pomalowany białą farbą.

8. Na wąskim szlaku żeglownym statki holujące powinny płynąć ze skróconą linią holowniczą.

9. Wszelkie światliki, okna i iluminatory na statku powinny być w pociągu holowniczym zastonięte.

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

11. 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.

12. Światła postojowe białe powinny być widoczne przynajmniej na 1000 m, kolorowe przynajmniej na 500 m.

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

14. Umieszczanie świateł postojowych w sterowniach jest zabronione.

15. Władza żeglugowa wyda lokalne przepisy dotyczące rozmiarów i sposobu uprawiania żeglugi nocnej, a w szczególności ustali wielkość składu pociągów oraz określi możliwość jedno lub dwukierunkowej jazdy na poszczególnych odcinkach dróg wodnych.

Przewozy międzybrzegowe.

§ 42. 1. Na urządzenie stałego przewozu międzybrzegowego wymagane jest pozwolenie właściwego organu gospodarki wodnej.

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

3. Lina lub łańcuch w miejscu przewozu powinny być zawieszone w taki sposób, aby najniższy punkt liny lub łańcucha był wzniesiony na rzekach żeglownych na wysokości 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.

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

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

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

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

8. Promem nie wolno odpłynąć od brzegu po nadaniu przez nadjeżdżające statki lub pociągi holownicze sygnału „baczność” (§ 20 pkt 1). Sygnał taki powinien być nadany z odległości 500 m przy jeździe w dół i 300 m — przy jeździe w górę. Promami będącymi w ruchu należy jak najszybciej przybić do brzegu.

9. Kierownicy przewozów międzybrzegowych obowiązani są posiadać świadectwo przewoźnika, upoważniające ich do uprawiania tego zawodu.

10. Świadectwo przewoźnika wydają właściwe władze żeglugowe.

11. Przeprowadzając dochodzenia wodno-prawne dla udzielenia pozwolenia na uruchomienie stałego przewozu międzybrzegowego, władza żeglugowa wypowiada się co do warunków technicznych i utrzymania promów oraz co do dopuszczalnego ich obciążania.

Tratwy.

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

2. Drewno przeznaczone do spławu lub drewno z rozbórki tratwy może być składane na brzegach dróg wodnych (na bindugach) tylko za zezwoleniem administracji dróg wodnych w miejscach przez nią wskazanych, z zastrzeżeniem praw właścicieli gruntów. Złożone na bindugach drewno powinno być w miejscach zagrożonych wysokim stanem wody należycie zabezpieczone przed samorzutnym spłynięciem. W miarę możliwości należy unikać składania drewna w miejscach zagrożonych wysokim stanem wody.

3. Przeznaczone do spławu drewno zwiezione na ląd bądź wrzucone do wody powinno być należycie zabezpieczone przed ewentualnym rozplynięciem się lub porwaniem przez fale. W miejscach stałego magazynowania na wodzie drewna przeznaczonego do spławu bądź przekazanego odbiorcom po dokonanych 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) lub tratwy. Drewno złączone 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. Do wiązania tratw na skanalizowanych drogach wodnych nie wolno używać drutu.

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

6. Na wodach tratwy powinny być ustawiane przy jednym brzegu w takiej szerokości, aby nie zagrażały żegludze i ruchowi turystycznemu. Na wodach żeglownych drewno w tratwach wolno ustawiać wyłącznie poza granicami wytyczonego szlaku żeglownego.

7. Władza żeglugowa ustala w drodze lokalnych przepisów największe dopuszczalne wymiary taflí (tablic), pasów i tratw.

Ruch tratw.

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

2. Całkowita powierzchnia tratw powinna być widoczna ponad zwierciadło wody.

3. Tratwy powinny płynąć jedna za drugą w odległości co najmniej 300 m; odległość ta zawsze powinna być utrzymana.

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 i 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, 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, wówczas tratwy powinny przechodzić tylko tymi otworami.

8. Przy nadpływaniu do miejsca oznaczonego znakiem żeglugowym nr 32 (załącznik nr 4) należy zmniejszyć szerokość tratwy do wymiarów wyznaczonych przez organy władzy żeglugowej.

Postoje statków i tratw.

§ 45. 1. Statki i tratwy można zatrzymać na dłuższe postoje na drogach wodnych tylko w miejscach wyznaczonych do tego celu (znak żeglugowy nr 22 — załącznik nr 4) przez organy administracji dróg wodnych.

2. Postój w takich miejscach — o ile na statkach i tratwach nie dokonuje się operacji ładunkowych albo nie czeka się na prześluzowanie — nie może trwać dłużej niż trzy dni, a na kanałach żeglownych dłużej niż 24 godziny. Przedłużenie postoju tratw w razie niekorzystnych warunków atmosferycznych wymaga zezwolenia właściwego organu administracji dróg wodnych. Nie dotyczy to taboru zatrudnionego przy wykonywaniu robót związanych z utrzymaniem dróg wodnych.

3. Statki powinny podczas postoju stać jak najbliżej brzegu dziobem pod prąd, na kotwicach, 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 dwu rzędach, statki bocznołowe ustawia się w ten sposób, aby tambory ich znajdowały się jeden za drugim. Nadto statki powinny być tak zabezpieczone, aby wahanie stanów wody oraz uderzenia fal wywołanych przez przejeżdżające obok statki nie narażały je na niebezpieczeństwo. Stery statków na postoju powinny być tak ustawione, żeby nie mogły się poruszać pod wpływem prądu. W czasie postoju załoga powinna pełnić służbę wachtową dzienną i nocną.

4. Kotwice powinny być rzucone do wody w takim miejscu, żeby 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.

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

7. Przejściowe, krótkotrwałe przybijanie statków i tratw do brzegu, 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.

8. Zabrania się przybijania do brzegów:

- 1) w przejściach pod mostami i w obrębie 100 metrów 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 ładowniach publicznych, jeżeli postój nie jest związany z operacjami ładunkowymi,
- 6) w miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym nr 23 zabraniającym postoju (załącznik nr 4),
- 7) na odcinkach rzek stanowiących granicę państwową — poza przewidzianymi miejscami postoju.

9. Zatrzymanie 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. Zatrzymanie się statków i tratw na odcinkach rzek stanowiących granicę Państwa, poza przewidzianymi miejscami postoju, może nastąpić jedynie z powodu niezdolności do ruchu statku lub tratwy na skutek przyczyn technicznych, co powinno być stwierdzone komisyjnym protokołem. Kierownik statku lub tratwy obowiązany jest bezzwłocznie powiadomić o wypadku właściwe władze żeglugowe pisemnym raportem z podaniem przyczyn zatrzymania się.

11. W przypadkach przewidzianych w ust. 10 załoga nie może opuszczać statku lub tratwy bez specjalnego zezwolenia Wojsk Ochrony Pogranicza lub Milicji Obywatelskiej, chyba że pozostawienie na statku lub tratwie przez czas potrzebny do uzyskania zezwolenia zagraża życiu załogi. Prawo do opuszczenia statku lub tratwy dla uzyskania wspomnianego zezwolenia od najbliższej placówki Wojsk Ochrony Pogranicza lub Milicji Obywatelskiej posiada osoba wyznaczona przez kierownika statku lub tratwy.

12. 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 stojącego na mieliźnie (przemiale) statku, 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.

13. Na statkach znajdujących się na postoju na szlaku żeglownym załoga powinna być stale obecna.

14. Statki stojące na szlaku żeglownym lub obok niego wskutek uszkodzenia, niezdolności do ruchu lub wykonujące prace w łożysku rzeki, odciażające itp. powinny być oznaczone znakiem żeglugowym nr 12 (załącznik nr 4).

15. W czasie krótkich postojów tratw w drodze załoga tratwy może zejść na ląd za zezwoleniem kierownika, który powinien jednak pozostawić część załogi dla dozoru nad tratwą na postoju. W czasie dłuższego postoju na skutek nie-

odpowiednich warunków atmosferycznych, oczekiwania na przyjęcie drewna przez odbiorcę itp. załoga może opuścić tratwę pod warunkiem należytego zabezpieczenia jej przed samorządnym spłynięciem i pozostawienia tratwy pod stałym dozorem; czas i miejsce postoju powinny być uzgodnione z najbliższym organem administracji dróg wodnych. W porze nocnej, podczas mgły, śnieżyicy, wichru lub burzy załóżdże nie wolno schodzić na ląd, o ile tratwa stoi na sztekach i nie jest przycumowana do brzegu.

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

Kotwice.

§ 46. 1. Kotwice i inny sprzęt powinny być tak umieszczone, aby nie wystawały za burtę statku. Kotwice mogą wystawać za burtę:

- 1) w pociągach holowniczych jadących w górę rzeki — tylko dziobowe w pierwszej przyczepie,
- 2) w pociągach holowniczych jadących w dół rzeki — wszystkie rufowe i po jednej najcięższej dziobowej na każdej przyczepie.

2. W czasie ruchu statku kotwice i łańcuchy nie mogą być zanurzone w wodzie. W czasie ruchu nie wolno wlec kotwicy po dnie.

3. W miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym nr 29 (załącznik nr 4) nie wolno używać kotwicy, a tratwom nie wolno szrekwować; nie wolno również statkom i tratwom odbijać do brzegu. Zakaz ten dotyczy odcinka drogi wodnej na 100 metrów powyżej i poniżej oznaczonego miejsca.

Rozdział X.

Przepisy szczególne dla żeglugi pasażerskiej.

§ 47. 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:

- przystanie I klasy (dworce wodne),
- przystanie II klasy,
- przystanie III klasy,
- przystanie IV klasy (przystanki).

lokalizację przystani I, II i III klasy ustala władza żeglugowa w porozumieniu z armatorem, administracją dróg wodnych i prezydium właściwej powiatowej rady narodowej.

5. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów może się odbywać wyłącznie i bezpośrednio na przystaniach. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów na przystani nie może się odbywać poprzez inny statek. Ruch wsiadania i wysiadania reguluje kierownik statku.

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

7. Kierownik statku może przyjąć tylko taką liczbę pasażerów, jaka jest ustalona dla danego statku. Na statku na widocznym miejscu powinna znajdować się wywieszka określająca największą dopuszczalną liczbę pasażerów. Dzieci do lat 12 mogą korzystać z żeglugi pasażerskiej tylko pod nadzorem rodziców lub opiekunów.

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

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

10. Statki płynące z pasażerami nie mogą holować innych statków lub tratw, a statki holujące i holowane nie mogą przyjmować pasażerów.

11. Przewożenie pasażerów na tratwach jest zabronione.

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

13. 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 (§ 10 ust. 8).

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

15. Przedsiębiorstwa uprawiające żeglugę pasażerską obowiązane są corocznie zgłaszać statki i przystanie pasażerskie do zbadania ich stanu i dokumentów właściwej terenowo władzy żeglugowej. Statki te powinny być zgłaszane w stanie zupełnej gotowości do pracy żeglugowej w terminach uzgodnionych z władzą żeglugową.

16. Przedsiębiorstwa uprawiające żeglugę pasażerską obowiązane są corocznie, co najmniej na dwa tygodnie przed rozpoczęciem regularnego ruchu, przysłać organom administracji dróg wodnych 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.

17. Władze żeglugowe lub organy administracji dróg wodnych mogą zażądać zmiany rozkładu jazdy, jeżeli wymaga tego będą względy bezpieczeństwa ruchu.

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

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

Rozdział XI.

Wypadki na drogach wodnych.

§ 48. 1. Za wypadki w rozumieniu niniejszego zarządzenia uważa się wypadki wymienione w instrukcji Ministra Żeglugi z dnia 7 grudnia 1952 r. w sprawie trybu postępowania w związku z wypadkami na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr A-106, poz. 1655).

2. Jeżeli statek ulegnie wypadkowi zagrażającemu życiu osób znajdujących się na nim, kierownik statku powinien wszelkimi rozporządzalnymi środkami ratować najpierw pasażerów, a następnie załogę.

3. Jeżeli statek, któremu grozi niebezpieczeństwo, wzywa pomocy (sygnałem dźwiękowym podanym w § 20 pkt 14), kierownicy statków znajdujących się w pobliżu obowiązani są niezwłocznie pospieszyć z pomocą.

4. Statek, który na skutek utraty zdolności do manewrowania zatarasował szlak żeglowny, daje o tym znać zbliżającym się statkom sygnałem dźwiękowym lub przez poruszanie w dzień czerwoną flagą, w nocy zaś czerwonym światłem (znak żeglugowy nr 15c — załącznik nr 4); kierownik statku powinien w miarę możliwości powiadomić najbliższy organ administracji dróg wodnych o zatarasowaniu szlaku żeglownego.

5. Statek, któremu grozi zatonięcie lub który utracił zdolność manewrowania, powinien być usunięty ze szlaku żeglownego na płytkie i bezpieczne miejsce.

6. Jeżeli szlak żeglowny został zatarasowany przez zatonięcie statku lub przez najechanie statku na mieliznę, kierownik statku powinien zawiadomić niezwłocznie o wypadku najbliższy organ administracji dróg wodnych i władzy żeglugowej, wystawić znak żeglugowy nr 15b (załącznik nr 4) i w miarę możliwości starać się uprzedzić inne obiekty pływające o powstałej przeszkodzie w ruchu.

7. Jeżeli wypadki wymienione w ust. 4—6 zaszły poza szlakiem żeglownym, tak że obok statków możliwy jest przejazd innych statków, wówczas kierownicy statków lub trawców powinni niezwłocznie ustawić znak żeglugowy nr 12b (załącznik nr 4).

Obowiązek zawiadamiania o wypadkach.

§ 49. 1. Kierownicy statków lub trawców obowiązani są donieść najbliższemu organowi władzy żeglugowej o zderzeniu się statków lub trawców, o utknięciu na mieliznie lub zatonięciu, pożarze i o wszystkich nieszczęśliwych wypadkach na własnych lub na napotkanych statkach, jak również o wszystkich zauważonych przeszkodach na szlaku żeglownym.

2. Organ władzy żeglugowej, powiadomiony o wypadku, ustala bezzwłocznie przebieg wypadku i jego przyczyny, a do tego czasu kierownicy statków uczestniczących w wypadku obowiązani są wstrzymać dalszą podróż i pozostać jak najbliżej miejsca wypadku.

Rozdział XII.

Przewóz towarów niebezpiecznych.

§ 50. Warunki przewozu materiałów niebezpiecznych na śródlądowych drogach wodnych — w tym również wojskowych ładunków niebezpiecznych — regulują odrębne przepisy.

Rozdział XIII.

Przepisy różne.

Zastosowanie przepisów do statków będących w użytkowaniu wojska, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej.

§ 51. 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 VIII, IX i XI.

Zastosowanie przepisów do statków morskich.

§ 52. Do statków morskich w czasie ich przebywania na drogach wodnych śródlądowych stosuje się przepisy § 8 i rozdziałów VIII, IX, X, XI i XII.

Zastosowanie przepisów do statków rybackich, turystycznych i sportowych.

§ 53. 1. Na statkach rybackich, turystycznych i sportowych z własnym napędem mechanicznym oraz bez własnego napędu, o ile powierzchnia ich przekracza 20 m², powinno się znajdować świadectwo zdolności żeglugowej w oryginale, a na statkach parowych nadto książka kotłowa w oryginale (§ 9 ust. 1 pkt 2 i 5).

2. Statki rybackie, turystyczne i sportowe przebywające na żeglownych lub spławnych drogach wodnych śródlądowych w porze nocnej powinny być zaopatrzone w światła ustalone zarządzeniem.

3. Załogi statków rybackich, turystycznych i sportowych obowiązane są znać przepisy zarządzenia w zakresie oznakowania i sygnalizacji, w zakresie ruchu żeglugowego i spławu oraz w zakresie wypadków (rozdziały VIII, IX i XI).

4. Statki rybackie, turystyczne i sportowe bez względu na wielkość mogą korzystać z całej szerokości drogi wodnej pod warunkiem nietamowania ruchu żeglugowego.

5. Sprawy nie objęte ust. 1—4 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 zostaną wydane w porozumieniu z Ministrem Żeglugi, Prezesem Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej i Ministrem Spraw Wewnętrznych.

§ 54. Imprezy turystyczne i sportowe wymagające zgromadzenia statków na określonym odcinku drogi wodnej lub wymagające czasowego ograniczenia żeglugi mogą się odbywać tylko za zezwoleniem władzy żeglugowej, wydanym w porozumieniu z administracją dróg wodnych. Wniosek o zezwolenie powinien być złożony na 10 dni przed terminem imprezy, a rozpatrzony w ciągu 3 dni.

Przepisy końcowe.

§ 55. 1. Nadzór nad przestrzeganiem przepisów niniejszego zarządzenia i przepisów wydanych na jego podstawie sprawują władze żeglugowe powołane na mocy odrębnych przepisów do wykonywania nadzoru nad żeglugą oraz do inspekcji statków i trawców.

2. Właściciele, posiadacze oraz kierownicy statków i trawców obowiązani są stosować się do zarządzeń władz żeglugowych oraz ułatwiać 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 władz żeglugowych może nastąpić tylko za zgodą dowódców statków.

§ 56. Winni przekroczenia przepisów niniejszego zarządzenia i zarządzeń wydanych na jego podstawie będą podlegani do odpowiedzialności karno-administracyjnej na podstawie art. 15 i 16 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludce i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182).

§ 57. Traci moc zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żegludki i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr A-87, poz. 1368).

§ 58. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: w z. J. Wiśniewski

Załączniki do zarządzenia Ministra
Żeglugi z dnia 23 lutego 1961 r.
(poz. 111).

Załącznik nr 1.

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA



Książeczka żeglarska

uprawnia do pływania na wszystkich
śródlądowych drogach wodnych
z wyjątkiem rzeki Odry

(okładka koloru brązowego)

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)

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA



Książeczka żeglarska

uprawnia do pływania na wszystkich
śródlądowych drogach wodnych
z wyjątkiem rzeki Odry

Nr _____

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.

— 1 —

Zona*)

Imię

Nazwisko rodowe

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.

Dane o przebiegu dotychczasowej pracy

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Posiada patent żeglarski*), patent ratmański*)

nr wydany dnia

przez

uprawnający do samodzielnego kierowania statkami,
tratwami*)

(rodzaj statku)

na wodach

*) Niepotrzebne skreślić.

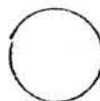
— 4 —

Miejsce na zmiany odnoszące się do danych wyszczególnionych na stronach 1—4.

Książeczka żeglarska została wydana

przez

z ważnością do dnia

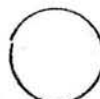


....., dn. 19 .. r.

(podpis wydającego książeczkę żeglarską)

Termin ważności przedłuża się

do dnia



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

(podpis)

Termin ważności przedłuża się

do dnia



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

(podpis)

— 5 —

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 * nazwa i siedziba urzędu, instytucji, przedsiębiorstwa lub firmy, do której należy statek, bądź nazwisko i adres właściciela statku)		
Nazwisko i imię kierownika statku		
Zatrudniony w charakterze		
Przyjęty dnia	Podpis	
Zwolniony dnia	Podpis	
Zmiany, poprawki, uzupełnienia		
Data	Treść	Podpis

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

U w a g i

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

str. 25, 26, 27 i 28

Załącznik nr 2.**Książeczka żeglarska**uprawnia do pływania na wszystkich
śródlądowych drogach wodnych

(Okładka koloru granatowego — tekst książeczki jak załącznik nr 1)

Załącznik nr 3.

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA
VOLKSREPUBLIK 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 książeczki żeglarskiej Lichtbild des Inhabers Место для фотокарточки владельца шкиперской книжки	Miejsce na fotografię żony*) Lichtbild seiner Ehefrau*) Место для фотокарточки его супруги*)
--	---

Podpis posiadacza książeczki
Unterschrift des Inhabers
Подпись владельца книжки

Podpis żony*)
Unterschrift seiner Ehefrau*)
Подпись его супруги*)

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

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA
VOLKSREPUBLIK POLEN
ПОЛЬСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА



KSIĄŻECZKA ŻEGLARSKA

uprawia 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

— 1 —

Zona*) - Ehefrau*) - Супруга*)

Nazwisko i Imię
Name und Vorname
Имя и фамилия
Nazwisko panieńskie
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

Posiadacz książki Des Inhabers Владелец книжки	Żona*) Seiner Ehefrau*) Супруги*)
Wzrost Gestalt Рост	
Włosy Haare Волосы	
Oczy Augen Глаза	
Twarz Gesicht Лицо	
Znak szczególne Besondere Kennzeichen Особые приметы	

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

Posiada świadectwo*, patent żeglarski*

Besitz Ausweis*, Schifferpatent*

Является владельцем шкиперского свидетельства

Nr _____

wydany dnia

ausgestellt am

выданного дня

przez

durch

кем

uprawniający do samodzielnego kierowania statkami

welches ihn ermächtigt zur selbstst. ndigen 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.
- * Um dies streichen.
- * Ненужное перечеркнуть.

— 4 —

Termin ważności przedłuża się do dnia

Verlängerung der Gültigkeit bis

Срок действительности продлен по

M. P.
Dienststempel
М. П.

dnia
am
дня

podpis - Unterschrift - подпись

Termin ważności przedłuża się do dnia

Verlängerung der Gültigkeit bis

Срок действительности продлен по

M. P.
Dienststempel
М. П.

dnia
am
дня

podpis - Unterschrift - подпись

Termin ważności przedłuża się do dnia

Verlängerung der Gültigkeit bis

Срок действительности продлен по

M. P.
Dienststempel
М. П.

dnia
am
дня

podpis - Unterschrift - подпись

6 i 7

Książeczka żeglarska została wydana — Das Schifferbuch wurde ausgestellt

Шкиперская книжка выдана

przez

durch

кем

z ważnością do dnia

mit der Gültigkeit bis

действительно по

M. P.
Dienststempel
М. П.

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

M. P.
Dienststempel
М. П.

dnia
am
дня

podpis - Unterschrift - подпись

— 5 —

Miejsce na zmianę, odnoszące się do danych wyszczególnionych na
stronach 1 - 4

Vermerke über eingetretene Änderungen der Angaben auf Seiten 1 bis 4
Место для записи перемен в данных, указанных на страницах 1 - 4

str. 8 i 9

Дане о zatrudnieniu posiadacza księżeczki żeglarskiej.
Angaben betreffs Beschäftigung des Schifferbuchinhabers.
Данные о работе владельца шхиперской книжки.

Nazwa statku - Schiffsnamen Название судна		Rodzaj statku Bezeichnung des Fahrzeuges Тип судна	
Nr rejestru - Register Nr. Клеймо Но		Numer - T. A. (bitychle) Грузоподъемность	
		Siła maszyn i KM Leistung in PS Мощность в л.с. сил.	
Pracodawca - Arbeitsgeber - Предприниматель			
(Nazwa i siedziba urzędu, instytucji, przedsiębiorstwa (hemp), do którego należy statek, zgłoszenie nazwisko i adres właściciela statku), (Name und Sitz der behörde, Anstalt, Unternehmung (firma), zu denen das Fahrzeug gehört, beziehungsweise Name und Vorname des Schiffseigentümers).			
(Nazwisko i adres uczęszczenia, przedsiębiorstwa (firmy), k 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, Beschreibungen und Ergänzungen. Перемены, исправления, дополнения.			
Data Datum/Дато	Tytuł-Inhalt-Содержание		Podpis-Unterschrift Подпись

—sir, 10, 12, 14, 16, 18 i 20

Ушард - Восток - Примечания

Prace na statku, odlete podróże (reiser)
Geldlose Arbeit mit dem Fahrzeug, beurlaubte Reisen
Работа на судне, совершенные рейсы

[illegible]

Prace poza statkiem, przerwany w podróży -
Fremdliche Arbeiten, die die Schifffahrt nicht betreffen, Fahrtunterbrechungen
Работа вне судна, прерывы в рейсах

[illegible]

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

Notatki kontroli granicznej – Vermerke betreffend Grenzüberschreitung
Зеліски пограничного контролю

№ јазд-Пилатри-Билеж	Wjazd-Ansfahrt-Bileza

str. 24 — 40

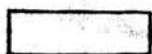
ZNAKI ŻEGLUGOWE

Oznaczenia na rysunkach:



światło widoczne ze wszystkich stron.
światło sektorowe.

Oznaczenie kolorów:



biały



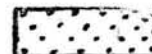
czarny



czerwony



zielony

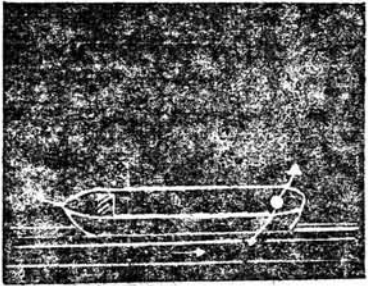
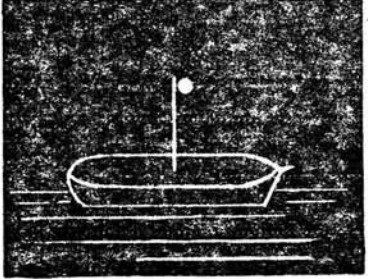
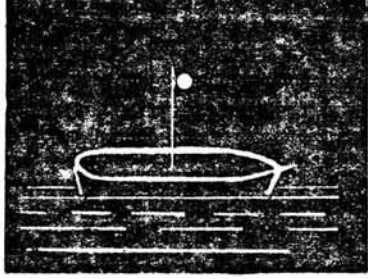
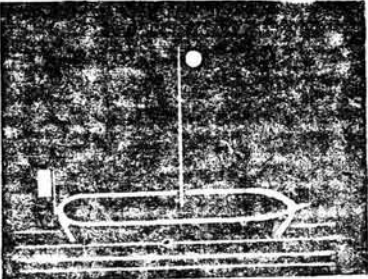
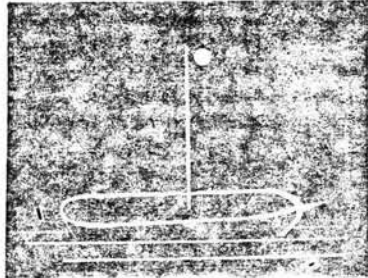


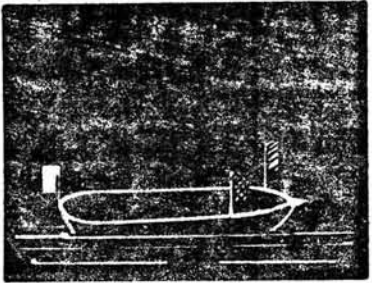
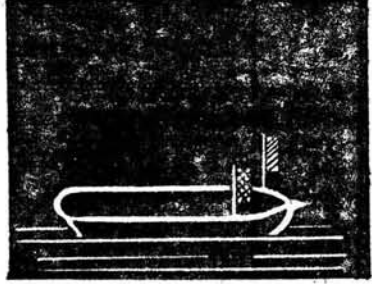
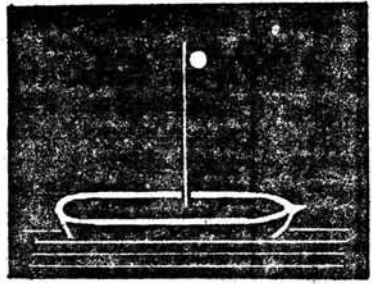
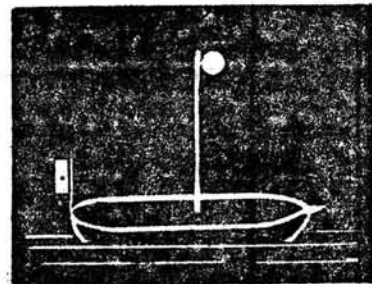
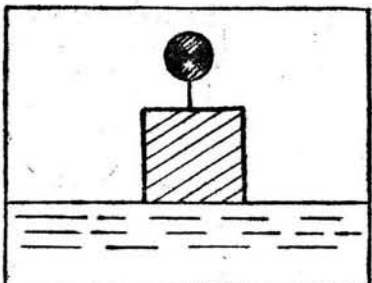
żółty

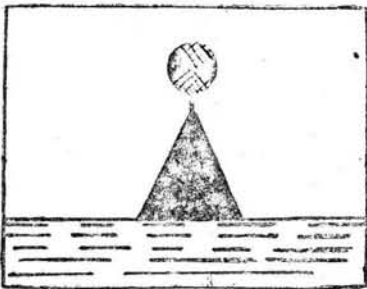
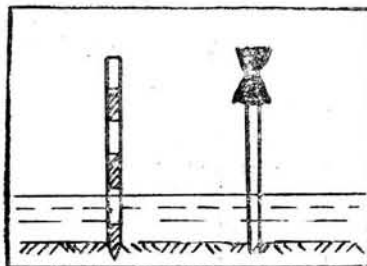
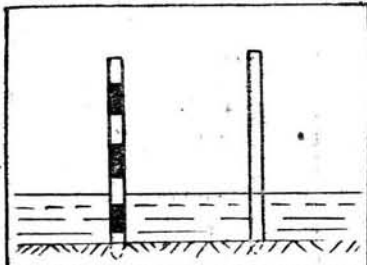
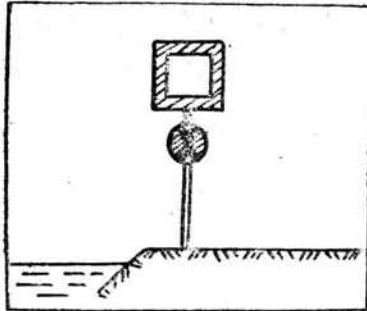
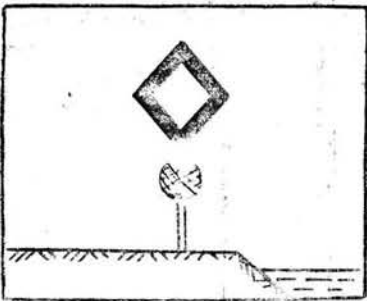


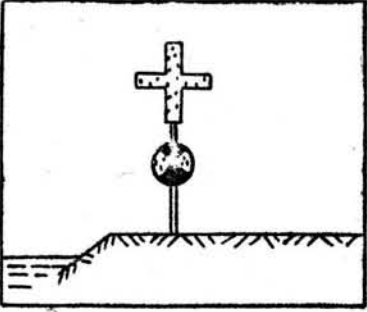
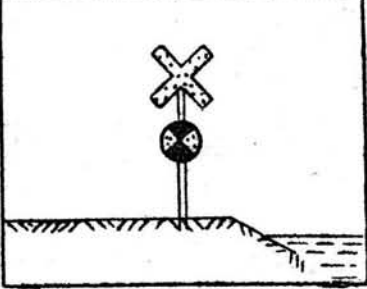
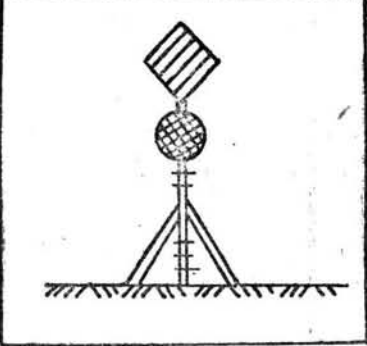
niebieski

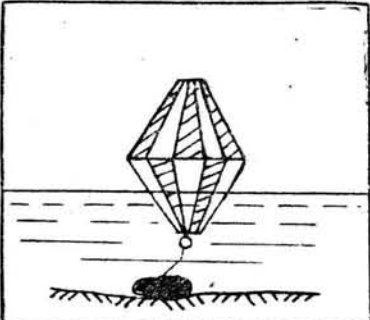
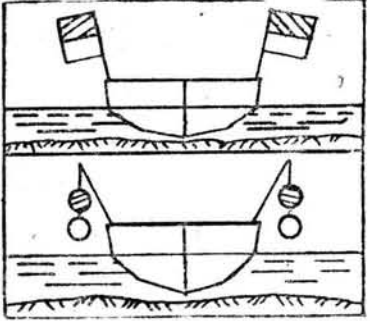
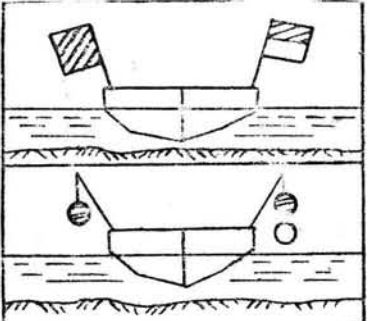
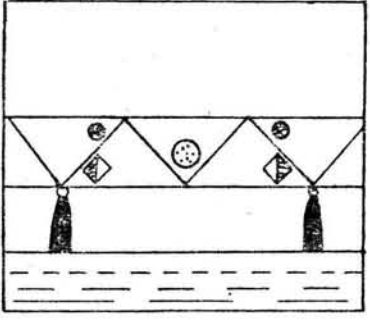
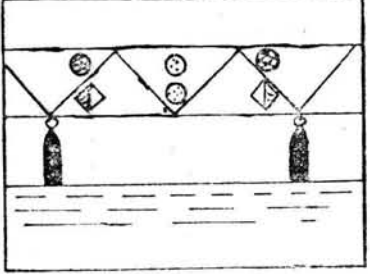
Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
1	22	Światła statków z własnym napędem, jadących pojedynczo: a) przednie (masztowe): białe silne światło	
		boczne: zielone jasne światło czerwone jasne światło b) tylne (rufowe): zwykłe białe światło	
2	23	Światła holowników z pociągiem w czasie jazdy (jeżeli holownik ma jedną lub więcej przyczepek): przednie (masztowe) i boczne światła oraz drugie białe silne światło przednie (masztowe)	
3	24	Światła pojedynczo pływających statków bez własnego napędu o powierzchni ponad 20 m²: a) pływających dziobem naprzód: boczne: zielone jasne światło czerwone jasne światło tylne (rufowe): zwykłe białe światło	

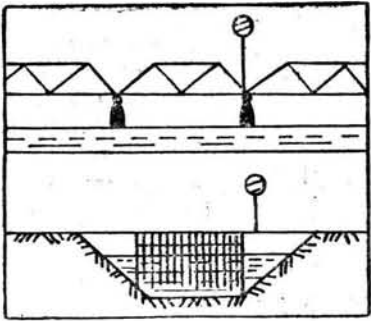
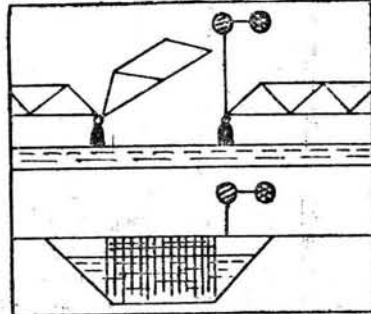
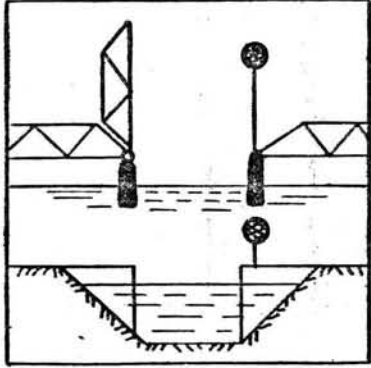
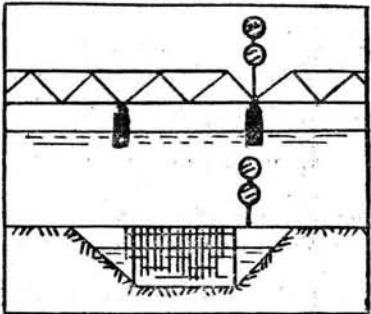
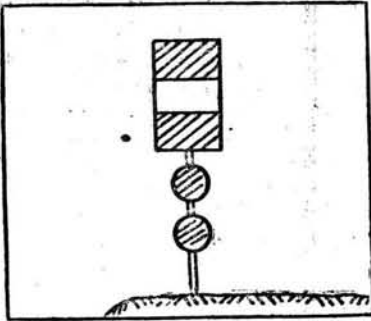
Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
3	24	b) płynących rufą: boczne: zielone jasne światło, czerwone jasne światło tylne (rufowe): zwykle białe światło, którym należy poruszać w prawo i w lewo w płaszczyźnie poziomej	
4	24	Światła pojedynczo płynących statków bez własnego napędu o powierzchni do 20 m² włącznie (łódzie, statki rybackie, sportowe itd.): przednie zwykle białe światło Statki rybackie zajęte połowem oznaczają swoją obecność na szlaku zbliżającym się do nich statkom wymachując białym światłem.	
5	25	Światła na holowanych statkach w czasie jazdy: a) na wszystkich przyczepkach prócz ostatniej przednie (masztowe) matowe białe światło	
		b) na ostatniej przyczepce: przednie matowe białe światło, tylne (rufowe) zwykle białe światło	
6	25	Światła statków holowanych z brzegu pojedynczo: a) statków o powierzchni do 20 m² włącznie: przednie zwykle białe światło	

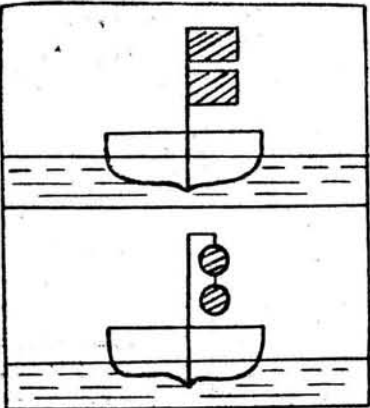
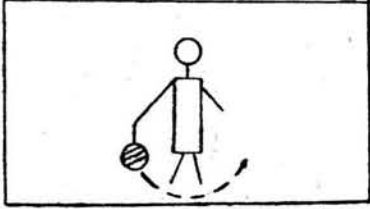
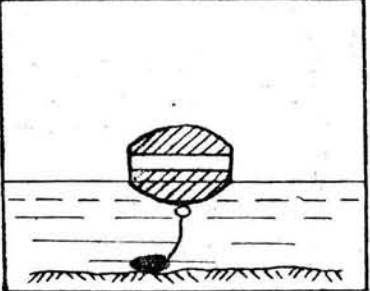
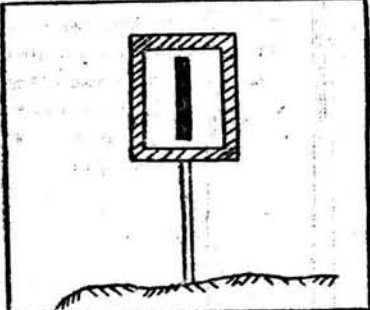
Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
6	25	b) statków o powierzchni ponad 20 m ² : boczne: zielone jasne światło, czerwone jasne światło tylne (rufowe): zwykle białe światło	
		Światła statków holowanych w pociągu z brzegu c) pierwszy statek: boczne: zielone jasne światło czerwone jasne światło	
		d) wszystkie przyczepki prócz ostatniej: przednie matowe białe światło	
		e) ostatnia przyczepka: przednie matowe białe światło tylne (rufowe) zwykle białe światło	
7	16	Oznakowanie szerokości i kierunku szlaku żeglownego: a) prawa strona: baken pływający czerwony w kształcie walca; w nocy — baken oznaczony czerwonym światłem rytmicznym.	

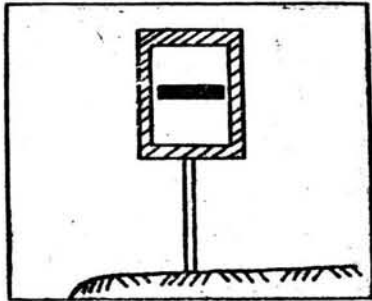
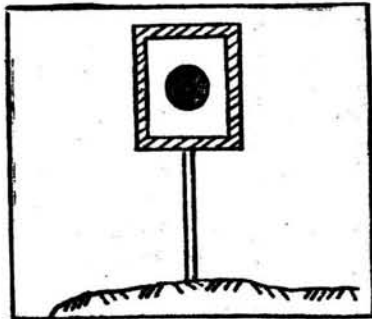
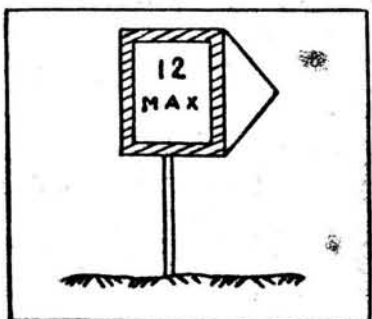
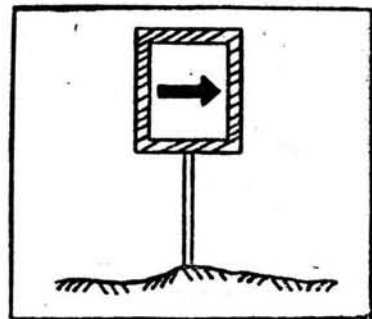
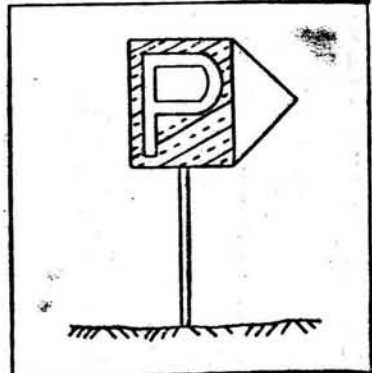
Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
7	16	b) lewa strona: baken pływający czarny w kształcie stożka; w nocy — baken oznaczony zielonym światłem rytmicznym	
		bądź tyki służące jako pomocnicze znaki osadzone w dnie drogi wodnej, np. na przemiale; c) prawa strona: tyka czerwono-biała lub tyka nie okorowana z wiechą	
		d) lewa strona: tyka czarno-biała lub tyka okorowana bez wiechy	
8	16	Oznakowanie kierunku szlaku żeglownego wzdłuż brzegu oraz zbliżania lub oddalania się do i od brzegu: a) prawa strona: czerwona kwadratowa tablica brzegowa (rama) osadzona na słupie jedną z krawędzi poziomo — oznacza kierunek szlaku żeglownego wzdłuż prawego brzegu; w nocy — tablica oznaczona czerwonym światłem rytmicznym o parzystej liczbie błysków lub oświetlona białym światłem	
		b) lewa strona: czarna kwadratowa tablica brzegowa (rama) osadzona na słupie jednym z narożników ku dołowi — oznacza kierunek szlaku żeglownego wzdłuż lewego brzegu; w nocy — tablica oznaczona zielonym światłem rytmicznym o nieparzystej liczbie błysków lub oświetlona białym światłem	

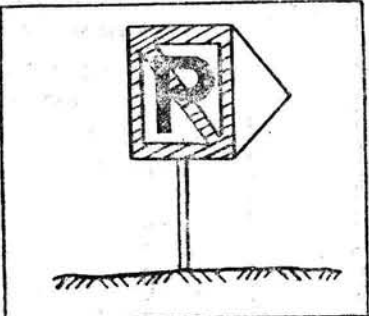
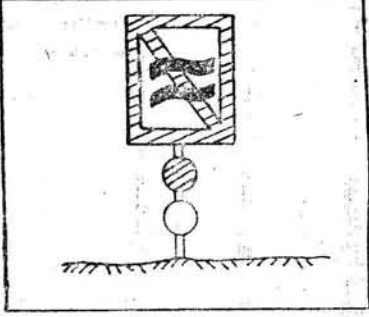
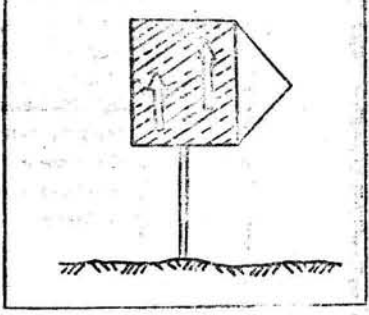
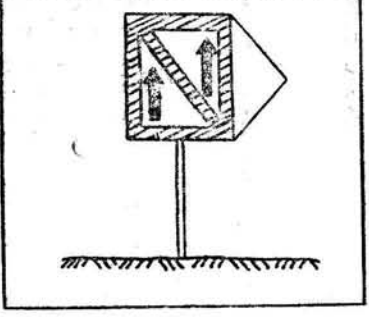
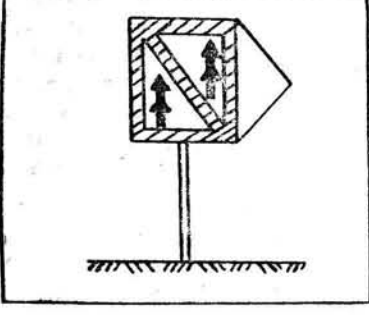
Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
8	16	c) prawa strona: żółta tablica brzegowa w kształcie krzyża, osadzona na słupie, jednym ramieniem ku dołowi — oznacza przejście szlaku żeglownego z prawego brzegu na lewy; w nocy — tablica oznaczona żółtym światłem rytmicznym o parzystej liczbie błysków lub oświetlona białym światłem;	
		d) lewa strona: żółta tablica brzegowa w kształcie krzyża, osadzona na słupie dwoma ramionami ku dołowi — oznacza przejście szlaku żeglownego z lewego brzegu na prawy; w nocy — tablica oznaczona żółtym światłem rytmicznym o nieparzystej liczbie błysków lub oświetlona białym światłem	
9	16	Oznakowanie rozgałęzienia szlaku żeglownego: a) czerwony w czarne poziome pasy baken pływający (pławaj) w kształcie kuli; w nocy — baken oznaczony białym światłem migawkowym	
		b) czerwono-czarna tablica brzegowa w kształcie dwóch trójkątów równoramiennych osadzonych na słupie wierzchołkami ku sobie; w nocy — tablica oznaczona białym światłem migawkowym lub oświetlona białym światłem.	
10	16	Oznakowanie szlaku żeglownego wychodzącego z jeziora lub bocznego odgałęzienia drogi wodnej: biała lub czarna (zależnie od tła) kwadratowa tablica brzegowa, szczeblowana, osadzona na wysokim słupie wzmocnionym zastrzałami, jednym z narożników ku dołowi; w nocy — tablica oznaczona zielonym światłem.	

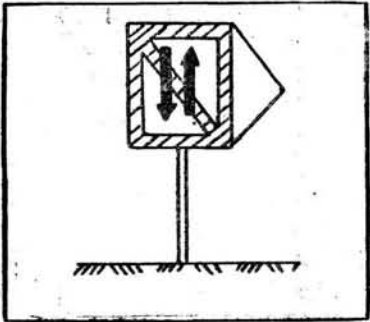
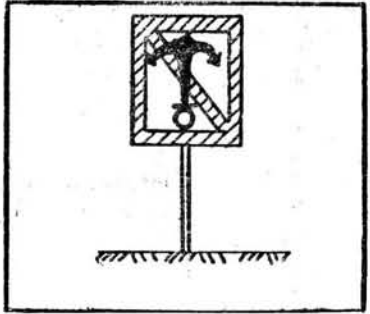
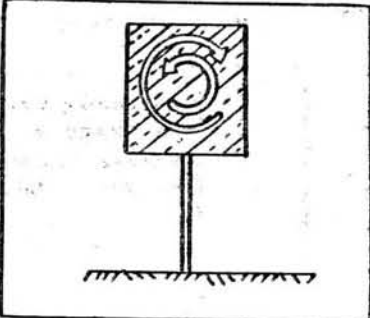
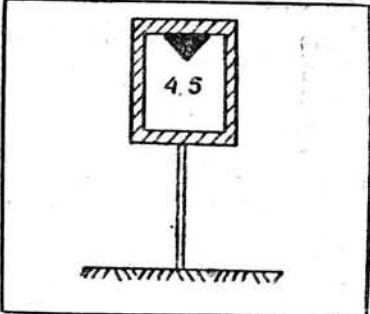
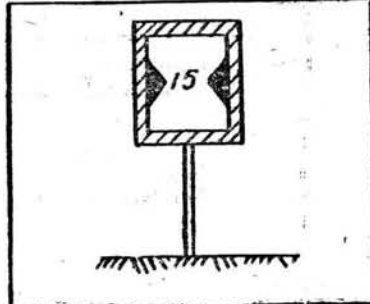
Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
11	16	Oznakowanie przeszkód podwodnych na szlaku żeglownym: biały w czerwone pionowe pasy bober pływający oznacza przeszkodę, którą można mijać z obu stron.	
12	27 45 48	Oznakowanie statków stojących na szlaku żeglownym i stanowiących przeszkodę dla ruchu żeglugowego: — uszkodzonych lub niezdolnych do ruchu; — lichtujących; — wykonujących roboty regulacyjne, pogłębiarskie, pomiarowe itp. — nakaz zwolnienia szybkości jazdy i niewytwarzania fali: a) czerwono-białe flagi umieszczone na obu burtach oznaczają przeszkodę, którą można mijać z obu stron: w nocy — czerwone światło nad białym umieszczone na obu burtach b) czerwono-biała flaga na jednej i czerwona flaga na drugiej burcie oznacza przeszkodę, którą należy mijać po stronie oznaczonej czerwono-białą flagą. w nocy — czerwone światło nad białym po stronie wolnego przejazdu i czerwone światło po stronie zamkniętego przejazdu.	 
13	28 29 31	Oznakowanie szerokości wolnego przejazdu w przesłach żeglownych mostów stałych: dwie czerwono-białe tablice kwadratowe, umieszczone na prześle żeglownym z obu kierunków jazdy, białym kolorem skierowane do środka wolnego prześwitu i narożnikiem ku dołowi; w nocy — tablice oznaczone zielonym światłem: a) jedno żółte światło umieszczone w środku wolnego przejazdu (między dwoma zielonymi) oznacza przejazd dozwolony w dwóch kierunkach; b) dwa żółte światła jedno nad drugim umieszczone w środku wolnego przejazdu (między zielonymi) oznaczają przejazd dozwolony w jednym kierunku.	 

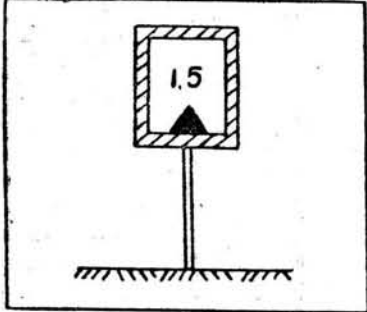
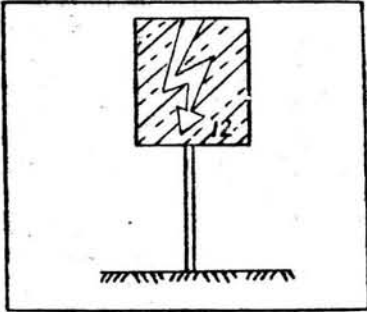
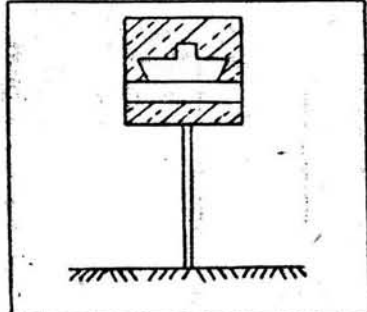
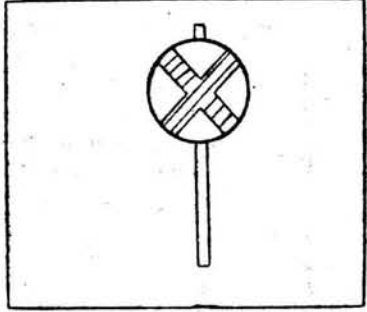
Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
14	28 29 31	Oznakowanie przejazdu przez ruchome przęsła w mostach oraz przez śluzy: a) jedno czerwone światło oznacza przejazd zamknięty	
		b) jedno czerwone i drugie zielone światło umieszczone obok siebie oznacza przejazd zamknięty — przygotować się do jazdy,	
		c) jedno zielone światło oznacza przejazd wolny,	
		d) dwa światła czerwone umieszczone jedno nad drugim oznaczają, że ruchome przęsło żeglowne mostu lub śluza nieczynne, czasowe zamknięcie szlaku żeglownego	
15	34 40 48	Oznakowanie zamknięcia szlaku żeglownego: a) czerwona prostokątna tablica z białym poziomym pasem pośrodku lub dwie czerwone tablice jedna nad drugą umieszczone na słupie; w nocy — dwa czerwone światła umieszczone jedno nad drugim	

Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
15	34 40 48	b) na statku uszkodzonym lub niezdolnym do ruchu, a powodującym konieczność zamknięcia szlaku żeglownego, umieszcza się na maszcie dwie czerwone flagi jedna nad drugą; w nocy — dwa czerwone światła jedno nad drugim umieszczone na maszcie	
		c) poruszanie czerwoną flagą w prawo i w lewo nad głową w płaszczyźnie poziomej; w nocy — poruszanie czerwonym światłem w prawo i w lewo na wysokości kolan w płaszczyźnie poziomej oznacza wezwanie do zatrzymania się statków	 
16	16	Oznakowanie obszaru wód zamkniętych dla żeglugi (poza szlakiem) ze względu na ochronę rybostanu, postój łodzi sportowych, kwarantanny itp. oraz oznaczenie miejsca zakotwiczenia liny przewoźno-wahadłowego: baken pływający (lub beczka) koloru czerwonego z białym poziomym pasem pośrodku.	
17	16	Oznakowanie nakazu szczególnego zwiększenia uwagi: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z czarnym pionowym pasem pośrodku, umieszczona na słupie; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	

Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
18	16	Oznakowanie nakazu zatrzymania się w określonych przepisami warunkach: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z czarnym poziomym pasem pośrodku, umieszczona na słupie; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
19	16	Oznakowanie nakazu dawania sygnału dźwiękowego: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z czarnym kołem pośrodku, umieszczona na słupie; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
20	27	Oznakowanie nakazu zmniejszenia szybkości jazdy: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z białym trójkątem równoramiennym przylegającym podstawą do pionowej krawędzi prostokąta; czarny napis na tablicy, np. „12 max.”, oznacza dopuszczalną szybkość jazdy 12 km/godz.; tablice umieszcza się na słupach wierzchołkami trójkątów do siebie na początku i na końcu odcinka, na którym obowiązuje nakaz; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
21	16	Oznakowanie nakazu jazdy w określonym kierunku szlaku żeglownego na rozgałęzieniach: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z czarną strzałką poziomą pośrodku, umieszczona na słupie; ostrze strzałki wskazuje kierunek właściwego szlaku, a jej zakończenie kierunek zamkniętego rozgałęzienia; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
22	45	Oznakowanie miejsca dozwolonego postoju przy nabrzeżu drogi wodnej: niebieska prostokątna tablica z białą literą „P” pośrodku i z białym trójkątem równoramiennym, przylegającym podstawą do pionowej krawędzi prostokąta; tablice umieszcza się na słupach wierzchołkami trójkątów do siebie, na początku i na końcu odcinka, na którym dozwolony jest postój; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	

Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
23	45	Oznakowanie miejsca zakazu postoju przy nabrzeżu drogi wodnej; biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z białym trójkątem równoramiennym, przylegającym podstawą do pionowej krawędzi prostokąta; tablica przecięta jest czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego rogu; pośrodku tablicy czarna litera „P”; tablice umieszcza się na słupach wierzchołkami trójkątów do siebie, na początku i na końcu odcinka, na którym obowiązuje zakaz postoju; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
24	27	Oznakowanie zakazu wytwarzania fali ze względu na bezpieczeństwo stojących przy brzegu obiektów pływających, budowli wodnych itp.; biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem umieszczona na słupie; tablica przecięta jest czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego rogu; pośrodku tablicy dwa krzywe równoległe czarne pasy poziome; w nocy — tablica oznaczona czerwonym światłem nad białym lub oświetlona białym światłem.	
25	37	Oznakowanie dozwolonego wyprzedzania wszystkich statków; niebieska prostokątna tablica z białym trójkątem równoramiennym, przylegającym podstawą do pionowej krawędzi prostokąta; na tablicy dwie białe, równoległe strzałki, ostrzami skierowane ku górze; tablice umieszcza się na słupie, wierzchołkiem trójkąta w kierunku miejsca dozwolonego wyprzedzania; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
26	30 37	Oznakowanie zakazu wyprzedzania wszystkich statków; biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z białym trójkątem równoramiennym, przylegającym podstawą do pionowej krawędzi prostokąta; tablica przecięta jest czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego rogu; na tablicy dwie czarne równoległe strzałki, ostrzami skierowane ku górze; tablice umieszcza się na słupach, wierzchołkami trójkątów ku sobie, na początku i na końcu odcinka, na którym obowiązuje zakaz wyprzedzania; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
27	30 37	Oznakowanie zakazu wyprzedzania się pociągów holowniczych; biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z białym trójkątem równoramiennym, przylegającym podstawą do pionowej krawędzi prostokąta; tablica przecięta jest czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego rogu; na tablicy dwie czarne podwójne strzałki, ostrzem skierowane ku górze; tablice umieszcza się na słupach, wierzchołkami trójkątów ku sobie, na początku i na końcu odcinka, na którym obowiązuje zakaz wyprzedzania się pociągów holowniczych; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	

Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
28	30 36 37	Oznakowanie zakazu mijania i wyprzedzania wszystkich statków: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z białym trójkątem równoramiennym, przylegającym podstawą do pionowej krawędzi prostokąta; tablica przecięta czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego rogu; na tablicy dwie czarne strzałki pionowe ostrzami skierowane w przeciwnych kierunkach; tablice umieszcza się na słupach, wierzchołkami trójkątów ku sobie, na początku i na końcu odcinka, na którym obowiązuje zakaz mijania i wyprzedzania wszystkich statków; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
29	46	Oznakowanie zakazu kotwiczenia, szrekwania, eksploatacji kruszywa, przybijania do brzegu i postoju na odcinku 100 m w obu kierunkach: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem, przecięta czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego rogu; na tablicy czarna kotwica skierowana trzonem ku dołowi; tablice na słupach umieszcza się na obu brzegach w miejscach skrzyżowania się ze szlakiem żeglownym elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych linii kablowych podziemnych, przewodów rurowych itp. założonych w dnie drogi wodnej; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
30	38	Oznakowanie miejsca zawracania na szlaku żeglownym: niebieska prostokątna tablica umieszczona na słupie; na tablicy dwie strzałki w kształcie pierścieni kolistych, ostrzami skierowane w przeciwnych kierunkach; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
31	16	Oznakowanie ograniczonej wysokości prześwitu nad najwyższą wodą żeglowną lub maksymalnym piętrzeniem: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z czarnym trójkątem u góry, wierzchołkiem skierowanym ku dołowi; czarny napis na tablicy, np. „4,5”, oznacza wysokość wzniesienia przeszkody w metrach nad najwyższą wodą żeglowną lub maksymalnym piętrzeniem; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
32	16 44	Oznakowanie ograniczonej szerokości prześwitu: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z dwoma czarnymi trójkątami, przylegającymi podstawami do bocznych krawędzi pionowych; czarny napis na tablicy, np. „15”, oznacza szerokość wolnego prześwitu w metrach; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	

Nr znaku	§	Opis znaku	Rysunek
33	16	Oznakowanie ograniczonej głębokości: biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i z czarnym trójkątem, przylegającym podstawą do dolnej krawędzi poziomej; czarny napis na tablicy, np. „1,5”, oznacza aktualną głębokość na szlaku w metrach; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
34	16	Oznakowanie elektroenergetycznych, telekomunikacyjnych itp. linii napowietrznych: niebieska prostokątna tablica z białą pionową błyskawicą pośrodku; biały napis w prawym dolnym rogu, np. „12”, oznacza wysokość zwisu przewodu w metrach nad najwyższą wodą żeglowną lub maksymalnym piętrzeniem; tablice na słupie umieszcza się na obu brzegach w odległości 300 m od przewodu w obu kierunkach; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
35	42	Oznakowanie miejsc przewozów wodnych międzybrzegowych: niebieska prostokątna tablica z białym poziomym pasem i sylwetką statku (promu); tablice na słupach umieszcza się na brzegu w odległości 500 m powyżej i 300 m poniżej miejsca przewozu; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
36	33	Oznakowanie nakazu rozdzielania składu pociągu holowniczego: biała okrągła tablica z ukośnym czerwonym krzyżem, umieszczona na słupie na początku i na końcu odcinka, na którym obowiązuje nakaz; w nocy — tablica oświetlona białym światłem.	
37	50	Oznakowanie statków przewożących materiały niebezpieczne: czerwona flaga z białą literą „E” umieszczona na dziobie i rufie oraz czerwona tablica z białą literą „E” na śródokręciu statku; w nocy — oprócz świateł nawigacyjnych dodatkowo dwa niebieskie światła na maszcie.	