

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 10 września 1952 r.

w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 3, 4, 5, 6, 7 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:

Przepisy wstępne.

§ 1. 1. Przepisom niniejszego zarządzenia podlegają wszystkie statki i tratwy znajdujące się na śródlądowych drogach wodnych w celu wykonywania żeglugi i spławu lub spełniania innych czynności, do których są przeznaczone.

2. Statki będące w używaniu Wojska Polskiego i organów służby bezpieczeństwa publicznego, statki morskie znajdujące się na śródlądowych drogach wodnych oraz statki obce podlegają przepisom niniejszego zarządzenia tylko w zakresie bezpieczeństwa i porządku ruchu.

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

§ 3. Za statek znajdujący się w ruchu uważa się statek, który nie jest złączony jakimkolwiek urządzeniem z łodem lub z dnem i pozostaje pod działaniem masy, wiatru lub prądu wody.

§ 4. 1. Ilekroć w zarządzeniu niniejszym jest mowa o powierzchni statku w metrach kwadratowych, należy przez to rozumieć iloczyn największej długości i największej szerokości statku (u bocznokołowców — bez obudowy kół).

2. Największą długość statku wymierza się między skrajnymi pionami na osi podłużnej statku ze złożonym sterem.

3. Największą szerokość statku wymierza się między skrajnymi pionami w płaszczyźnie najszerzej osi statku prostopadłej do osi podłużnej.

§ 5. Kloce drewna ułożone na wodzie wzdłuż obok siebie i związane za pomocą lin, łyka, drutu itp. określa się nazwą „tafla”. Kilka tafli połączonych ze sobą wzdłuż określa się nazwą „pas”. Kilka pasów połączonych w szereg

ze sobą określa się nazwą „tratwa”. Tafle lub pasy transportowane oddzielnie uważa się za tratwę.

§ 6. Za porę dzienną uważa się część doby od wschodu do zachodu słońca; za porę nocną część doby od zachodu do wschodu słońca.

§ 7. 1. Za okres nawigacyjny uważa się część roku kalendarzowego, w której ruch statków i tratw może odbywać się bez przeszkód w związku z zamrażaniem wody.

2. Okres nawigacyjny trwa w zasadzie od 16 marca do 15 grudnia; okres przerwy zimowej trwa w zasadzie od 16 grudnia do 15 marca.

3. Władza żeglugowa II instancji może ustalić okres nawigacyjny na podległych sobie drogach wodnych w zależności od lokalnych warunków żeglugowych.

R o z d z i a ł I.

Śródlądowe drogi wodne oraz znaki orientacyjne i system sygnalizacji.

Drogi wodne.

§ 8. Śródlądowymi drogami wodnymi są przystosowane do uprawiania żeglugi i spławu rzeki, kanały i jeziora.

§ 9. 1. Pas wody o dostatecznej dla żeglugi i spławu głębokości i szerokości uważa się za szlak żeglowny lub spławny.

2. 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.

Znaki żeglugowe i system sygnalizacji.

§ 10. 1. Do oznaczania szlaku żeglownego lub spławnego i przeszkód dla żeglugi lub spławu służą znaki żeglugowe orientacyjne i ostrzegawcze według wzorów ustalonych w załączniku Nr 1 do niniejszego zarządzenia.

2. Do ustawiania, zmiany i usuwania znaków powołana jest władza żeglugowa I instancji, o ile zarządzenie niniejsze w poszczególnych przypadkach nie zobowiązuje do tego innych osób.

§ 11. Znaków żeglugowych nie wolno niszczyć, uszkodzać, przenosić na inne miejsce lub usuwać.

§ 12. 1. Jeżeli kierownik statku, tratwy lub pociągu holowniczego stwierdzi uszkodzenie, zniszczenie lub potrzebę naprawy znaku żeglugowego, powinien w miarę możliwości znak naprawić lub ustawić prowizoryczny znak na właściwym miejscu. O spełnieniu tych czynności powinien zawiadomić najbliższy organ władzy żeglugowej I instancji.

2. Jeżeli kierownik statku, tratwy lub pociągu holowniczego stwierdzi brak znaku żeglugowego lub potrzebę jego naprawy i nie może postąpić w myśl przepisów ust. 1, powinien o swoim spostrzeżeniu donieść najbliższemu organowi władzy żeglugowej I instancji.

§ 13. 1. Właściwe oznakowanie przęseł żeglownych w mostach łącznie z zapaleniem i gaszeniem sygnałów nocnych należy do obowiązków organu utrzymującego most.

2. Miejsce i sposób oznakowania przęseł żeglownych w mostach ustala władza żeglugowa I instancji.

§ 14. Organ utrzymujący most powinien zaopatrzyć przęsło żeglowne mostu po obu stronach przęsła z góry i z dołu rzeki w tablice z uwidocznioną na nich rozporządzalną szerokością dla przepływu statków i tratw oraz w łąty wskazujące odczyty wysokości przelotu przy danym poziomie wody. Długość łąty powinna objąć wysokość od najniższej dolnej krawędzi konstrukcji nośnej mostu do najniższego stanu wody. Łąta powinna być zaopatrzona w czytelną podziałkę co 10 cm, przy czym numeracja łąty powinna być podana z góry na dół.

§ 15. Porozumiewanie się i ostrzeganie statków i tratw odbywa się za pomocą sygnalizacji dźwiękowej (słuchowej) i wzrokowej według wzorów ustalonych w załączniku Nr 1 do niniejszego zarządzenia.

§ 16. 1. Sygnały dźwiękowe (słuchowe) daje się za pomocą gwizdka, syreny, trąbki sygnałowej, dzwonu lub gongu.

2. Sygnały dźwiękowe powinny być tak głośne, aby się rozchodziły na odległość co najmniej 1.000 m.

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

§ 17. 1. Sygnały wzrokowe daje się za pomocą flag, tarczy lub kul w porze dziennej i światła w porze nocnej.

2. Flagi i tarcze używane do sygnalizacji powinny być kwadratowe o długości boku 1 m.

§ 18. Flagi, światła oraz inne przyrządy i urządzenia sygnalizacyjne muszą być utrzymywane w stanie zdającym do użytku.

§ 19. Światła używane w sygnalizacji powinny być stosownie do ich przeznaczenia dostatecznie widoczne. Szkła latarń sygnałowych powinny być stale utrzymywane w należytej czystości.

R o z d z i a ł II.

Oznakowanie, wyposażenie i dokumenty statków i tratw.

Oznakowanie statków i tratw.

§ 20. Wszystkie statki podlegające wpisowi do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej powinny posiadać umieszczoną we właściwym miejscu tabliczkę z numerem rejestracyjnym.

§ 21. 1. Niezależnie od numerów rejestracyjnych wszystkie statki wpisane do rejestru (§ 20) powinny posiadać na zewnątrz umieszczone 3 cechy określające:

- 1) właściciela (przedsiębiorstwo),
- 2) przynależność macierzystą (port macierzysty),
- 3) nazwę.

2. Cechą pierwszą określającą właściciela (przedsiębiorstwo) jest:

- 1) na statkach należących do władz żeglugowych duża litera „A”,
- 2) na statkach należących do przedsiębiorstw żeglugowych duża litera „Z”,
- 3) na statkach innych skrót lub pełna nazwa przedsiębiorstwa, spółdzielni, fabryki, zakładu naukowego, a na statkach prywatnych pierwsza litera imienia i pełne nazwisko właściciela.

3. Cechą drugą określającą przynależność macierzystą jest nazwa portu lub przystani macierzystej.

4. Cechą trzecią jest:

- 1) dla statków z napędem — nazwa statku,
- 2) dla statków bez napędu — numer czterocyfrowy.

5. Cechę pierwszą i trzecią umieszcza się obok siebie:

- 1) na statkach bezkominowych na zewnątrz obu burt w części dziobowej,
- 2) na statkach posiadających komin cechę pierwszą umieszcza się na opasce kominowej, natomiast cechę trzecią (nazwę statku) umieszcza się: a) na boczno-kołowcach — na tamborach, b) na śrubowcach i tylnokołowcach — na zewnętrznej stronie burty w części dziobowej.

6. Cechę drugą (port macierzysty) umieszcza się na statkach:

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

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

§ 22. Jeżeli umieszczenie napisów przewidzianych w § 21 z braku miejsc wyznaczonych na statku nie jest możliwe, dopuszcza się umieszczenie ich na zewnętrznych

bocznych ścianach nadbudówek lub na innych miejscach widocznych od strony wody.

§ 23. Napisy powinny być czytelne, trwałe i estetyczne oraz wykonane białą farbą na czerwonym tle lub odwrotnie.

§ 24. 1. Statki z napędem powinny mieć kominy pomalowane na czarno z białą lub czerwoną opaską w górnej części komina dla znaku firmowego (§ 21 ust. 2).

2. Kominy statków należących do państwowej administracji dróg wodnych powinny być pomalowane biało-srebrną farbą.

§ 25. 1. Na środku każdej tratwy w pionowej płaszczyźnie podłużnej na wysokości 1,5 m licząc od powierzchni tratwy powinny być umieszczone 2 drewniane tablice (białe) jedna nad drugą. Po obu stronach tych tablic powinno być wypisane:

- a) na górnej tablicy czerwoną farbą nazwa i adres przedsiębiorstwa spławiającego, przy czym dozwolone jest używanie przyjętej w skrócie nazwy przedsiębiorstwa,
- b) na dolnej tablicy czarną farbą imię i nazwisko kierownika tratwy (retmana) w pełnym brzmieniu.

2. Wysokość liter powinna wynosić co najmniej 15 cm.

Wypożyczenie statków i tratw.

§ 26. 1. Każdy statek powinien być wyposażony w odpowiednią swemu przeznaczeniu i wielkości ilość i rodzaj osprzętu, urządzeń, narzędzi i materiałów.

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

3. Urządzenia i osprzęt statku powinny być tak umieszczone na statku, aby nie wystawały za burtę. Odbijające mogą znajdować się poza burtą jedynie w razie potrzeby.

4. Normatywy osprzętu, urządzeń, narzędzi i materiałów na statkach ustali Polski Rejestr Statków.

§ 27. 1. Tratwa powinna być wyposażona w następujący osprzęt:

- a) drygawki i szreki lub inne urządzenia służące do kierowania i zatrzymywania tratw; na każdym pasie o szerokości do 6 m powinno się znajdować po 1 drygawce na każdym końcu pasa oraz po 1 szreku na przodzie i w środku pasa, a na końcu pasa 2 szreki; na pasach o większej szerokości ilość drygawek i szreków powinna być odpowiednio zwiększona, a mianowicie: o 1 drygawkę na każdym końcu pasa i o 1 szrek na przodzie i w środku pasa, ponadto na tratwie powinny znajdować się zapasowe szreki w ilości po 1 sztuce na każde 100 m³ drewna związanego w tratwach; tratwy holowane mogą posiadać tylko na końcu pasa drygawki i szreki w ilości podanej na wstępie;
- b) linę konopną lub stalową o dostatecznej mocy i co najmniej 60 m długości;
- c) 2 topory oraz po 1 bosaku i 1 drągu dla każdego flisaka;
- d) pomost do schodzenia na brzeg z desek o grubości 5—6 cm, szerokości 55 cm i długości 4—5 m;

e) 2 łodzie, 1 większą wystarczającą dla 8 ludzi i 1 małą dla kierownika tratwy (retmana);

f) budkę albo budki w ilości i o wymiarach wystarczających do ulokowania wszystkich ludzi obsługujących tratwę; budki powinny być urządzone w taki sposób, aby dostatecznie chroniły ludzi w czasie niepogody i posiadały podłogę co najmniej 0,30 m nad powierzchnią tratwy, która powinna być oddzielona od powierzchni tratwy warstwą odpowiedniej izolacji;

g) naczynia w wystarczającej ilości i objętości do gotowania i przechowywania wody do picia;

h) latarnie (2 białe, 2 czerwone i 2 zielone), flagi (1 biała, 2 czerwone i 1 zielona), dzwon lub trąbkę sygnałową do dawania sygnałów słuchowych.

2. Władze żeglugowe I instancji mogą stosownie do warunków miejscowych drogi wodnej i sposobu transportowania tratw zezwalać na odchylenie co do wyposażenia tratw.

Dokumenty statków i tratw.

§ 28. 1. Na każdym statku powinny znajdować się następujące dokumenty:

- 1) dokument rejestracyjny,
- 2) świadectwo zdolności żeglugowej,
- 3) dziennik podróży (pokładowy),
- 4) dziennik maszynowy (dla statków z napędem),
- 5) książka inwentarzowa,
- 6) książka życzeń i zażaleń (dla statków pasażerskich i przystaniowych),
- 7) książka meldunkowa (o ile na statku załoga zamieszkuje na stałe),
- 8) aktualny spis członków załogi ze wskazaniem podziału pracy zwykłej i na wypadek awarii.

2. Ponadto statek powinien posiadać zlecenie wyjazdu ważne w czasie trwania operacji (rejsu lub manewru) określonej tym zleceniem, a statek przewożący ładunki — dokumenty dotyczące tych ładunków.

§ 29. Na tratwie powinny się znajdować następujące dokumenty:

- 1) dokument podróży,
- 2) zaświadczenie o pochodzeniu spławianego drewna;
- 3) dokumenty dotyczące ewentualnie przewożonego na tratwie ładunku,
- 4) listę załogi.

R o z d z i a ł III.

Warunki bezpieczeństwa na statkach i tratwach.

Wolna burta.

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

2. Znak wolnej burty powinien być umieszczony w sposób trwały i widoczny na zewnętrznej stronie kadłuba obu burt w połowie długości statku.

3. Znakiem wolnej burty jest pas o długości 40 cm i szerokości 2 cm.

4. Dolna krawędź pasa oznacza górną granicę największego dopuszczalnego zanurzenia i dolną granicę wolnej burty.

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

§ 31. Kierownicy statków i pociągów holowniczych obowiązani są przestrzegać, aby statki im powierzone nie były zanurzone głębiej niż do dolnej krawędzi znaku maksymalnego zanurzenia.

§ 32. 1. Statki o długości ponad 40 m powinny posiadać skalę pomiarową w postaci trzech podziałek na każdej burcie statku.

2. Statki o długości mniejszej niż 40 m powinny posiadać na każdej burcie dwie skale pomiarowe w postaci dwóch podziałek.

3. Jednolity sposób umieszczania i oznaczania skal pomiarowych na statkach ustali Polski Rejestr Statków.

Umieszczanie kotwic.

§ 33. 1. Kotwice na statkach podczas ruchu i postoju powinny być tak umieszczone, aby nie wystawały żadną ze swych części poza największą szerokość statku.

2. Kotwice nie mogą być zanurzone w wodzie chociażby częściowo z wyjątkiem tych kotwic, które w danym momencie są w użytku.

3. Statki wyciągnięte na ląd powinny mieć kotwice złożone na pokładzie.

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

§ 35. Wszystkie kotwice powinny być oznakowane na trzonie w sposób trwały przez podanie nazwy statku i wagi.

§ 36. Przy każdej używanej kotwicy powinien znajdować się bober koloru czerwonego, wskazujący położenie zarzuconej lub zerwanej kotwicy.

§ 37. W czasie jazdy nie wolno wlec kotwicy po dnie.

§ 38. W miejscach oznaczonych znakami Nr 18 nie wolno używać kotwicy. Zakaz ten dotyczy odcinka drogi wodnej na 100 m powyżej i poniżej oznaczonego miejsca.

§ 39. Statki bez napędu spływające w dół rzeki powinny posiadać dwie kotwice na rufie oraz jedną na dziobie w stanie zdatnym do natychmiastowego użytku.

§ 40. Kotwice na statkach w pociągu holowniczym nie mogą wystawać poza burte z wyjątkiem dziobowej kotwicy pierwszego i rufowej ostatniego statku.

Ładunki na statkach i tratwach.

§ 41. 1. Statki powinny być załadowane tylko w taki sposób, aby nie zanurzały się głębiej, niż na to pozwala stan wody na danym odcinku drogi wodnej. Ładunek statku powinien być rozmieszczony równomiernie, aby nie naruszyć stateczności statku.

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

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

§ 42. 1. Przedmioty mogące łatwo zapalić się od iskier (siano, słoma, trzcina, skrawki papieru, masa drzewna, trociny, materiały przędzalne, pochodzenia roślinnego i ich odpadki, materiały z domieszką odpadków nafty lub żywicy itp.) powinny być ładowane w szczególnych pomieszczeniach podpokładowych, w razie zaś przewozu na pokładach lub otwartych statkach powinny być szczelnie przykryte pokrowcami. Celuloid i odpadki celuloidowe oraz celuloidyna powinny być pakowane w szczelne skrzynie drewniane lub w paczki, opakowane dostatecznie mocnym papierem i ściśnięte drewnianymi listwami.

2. Materiały łatwo zapalające się, jak ropa naftowa i jej przetwory, spirytusy, alkohol metylowy, etery wszelkiego rodzaju, tłuszcze ciekłe, pokosty, lakier olejny lub spirytusowy — powinny być przewożone w naczyniach z materiału niepalnego i na osobnych statkach specjalnie przeznaczonych do tego celu.

3. Załadowanie i wyładowanie wymienionych w ust. 1 i 2 materiałów w ilościach ponad 20 t może odbywać się tylko w miejscach przeznaczonych na ten cel.

4. Materiały samopalne we wszelkiej postaci, jak fosfor zwyczajny i czerwony, samopalne związki fosforu z metalami, wapno niegaszone, nici nitroceluloidowe służące do wyrobu jedwabiu sztucznego, metale piroforyczne, świeżo wypalone sadze, węgiel drzewny mielony, ziarnisty lub w kawałkach, nasycone tłuszczem, oliwą, olejem lub pokostem materiały, jak wełna naturalna i sztuczna, bawełna, jedwab, len, konopie, juta — nie mogą być przewożone na statkach przewożących pasażerów, przy przewozie zaś na innych statkach powinny być odpowiednio opakowane i tak ułożone, żeby pozostawał swobodny dostęp do nich celem obserwowania ewentualnego podnoszenia się ich temperatury.

5. Materiały wybuchowe, jak środki rozsadzające i strzelnicze, amunicja, materiały zapalające i ognie sztuczne, gazy zgęszczone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem, materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie — mogą być przewożone tylko na osobnych statkach albo w osobnych szczelnie zamykanych pomieszczeniach statków towarowych.

6. Na statkach przewożących pasażerów nie wolno przewozić materiałów wybuchowych.

7. O zamierzonym przeładunku w portach i przewozie materiałów wybuchowych należy co najmniej na 24 godziny naprzód zawiadomić właściwą władzę żeglugową pierwszej instancji i zarządy zainteresowanych portów.

8. Statki załadowane materiałem wybuchowym powinny być oznaczone podczas ruchu i postoju właściwymi znakami ostrzegawczymi Nr 47.

9. Materiały wydzielające przy zawilgoceniu gazy wybuchowe lub trujące, a w szczególności stopy metali z krzemem i manganem (jak żelazokrzem, glinokrzem i żelazomangan oraz węgliki metali, jak węgiel wapna — karbid), powinny być przewożone na statkach w miej-

scach przewiewnych i zabezpieczonych od zawilgocenia. Na statkach pasażerskich materiały te przewożone być nie mogą.

10. Stopy metali z krzemem lub manganem powinny być przewożone w beczkach drewnianych lub naczyniach metalowych suchych, szczelnie zamkniętych, z napisem zawierającym nazwę materiału i wyrazy „chronić przed wilgocią”, „nie wstrząsać”, węgliki metali zaś — w naczyniach metalowych suchych, hermetycznie zamkniętych z napisem zawierającym nazwę materiału i wyrazy „chronić przed wilgocią”. Materiały trujące, nie wymienione powyżej, powinny być przewożone w szczelnym opakowaniu. Na statkach pasażerskich materiały te przewożone być nie mogą.

11. Materiały budzące odrazę i wydzielające przykrą woń, jak nawóz, śmiecie, świeże skóry niesolone, kości, racice, muł kanalizacyjny — powinny być przewożone w specjalnym opakowaniu lub co najmniej osłonięte ze wszystkich stron w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu drogi wodnej. Wymienionych materiałów nie wolno przewozić na statkach przewożących pasażerów.

12. Przewóz zwłok może odbywać się na statkach pod warunkami, określonymi w obowiązujących przepisach.

13. Na statkach nie wolno rozpalać ognisk w miejscach nie przeznaczonych do tego celu i nie zabezpieczonych.

14. Na statkach z materiałem łatwopalnym i wybuchowym nie wolno palić tytoniu.

§ 43. Statek załadowany towarami, o których mowa w § 42 ust. 2, 4, 5, 9, w zasadzie nie powinien być wiązany do zestawu hblowanego z innymi ładunkami.

§ 44. Na tratwy mogą być ładowane tylko materiały z drewna, trzciny i inne ładunki nietonące.

R o z d z i a ł IV.

Skład i kwalifikacje załóg statków i tratw.

§ 45. 1. Osobą odpowiedzialną za statek lub tratwę w ruchu i na postoju jest kierownik statku lub tratwy.

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

3. W czasie ruchu lub w czasie jakiegokolwiek operacji statku na postoju, kierownik statku powinien znajdować się na pokładzie.

4. W czasie ruchu tratwy kierownik powinien znajdować się na tratwie.

5. W czasie jakiegokolwiek operacji, w której bierze udział tratwa będąca na postoju, kierownik powinien znajdować się na tratwie lub na brzegu, w takiej jednak odległości, aby mu to nie utrudniało bezpośredniego nadzoru nad tratwą i aby mógł w każdej chwili w razie potrzeby wejść na nią.

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

7. Kierownik statku lub tratwy, a także każdy z członków załogi odpowiedzialny jest za przestrzeganie przepisów niniejszego zarządzenia.

§ 46. 1. Kierownikiem pociągu holowniczego jest kierownik holownika.

2. Kierownik pociągu holowniczego wydaje zarządzenia kierownikom holowanych jednostek, którzy obowiązani są stosować się do tych zarządzeń.

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

§ 47. 1. Załoga statku obowiązana jest wykonywać zarządzenia kierownika statku.

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

3. Członkowie załóg lub inne osoby znajdujące się na statku i nie stosujące się do obowiązujących przepisów i rozkazów kierownika mogą być wysadzone na ląd w miejscu do tego odpowiednim i ewentualnie oddane organom bezpieczeństwa publicznego.

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

5. Kierownicy i inni członkowie załóg holowanych statków i tratw powinni wykonywać wszystkie czynności, które wymagane są względami bezpieczeństwa statków i tratw, nawet w przypadkach, gdy odpowiednie zarządzenia nie zostały wydane przez kierownika holownika.

§ 48. Kierownik każdego statku powinien posiadać patent żeglarski uprawniający go do kierowania statkiem.

§ 49. 1. Kierownicy statków z własnym napędem o mocy ponad 50 KM i wszelkich statków pasażerskich powinni mieć ukończone 24 lata życia.

2. Kierownicy innych statków powinni mieć ukończonych 21 lat życia.

§ 50. 1. Zastępcą kierownika statku z własnym napędem jest sternik.

2. Sternik statku z własnym napędem powinien posiadać patent żeglarski.

§ 51. 1. Osobą odpowiedzialną za maszyny na statku z własnym napędem jest mechanik statkowy.

2. Mechanikiem statkowym może być osoba posiadająca patent mechanika statkowego.

3. Mechanikowi statkowemu podlega załoga maszynowa i kotłowa.

4. W czasie ruchu statku z napędem mechanik statkowy powinien znajdować się w maszynowni lub w innych pomieszczeniach statku, z których jest możliwy bezpośredni dozór nad pracą maszyny i załogą maszynowni.

5. Mechanik statkowy może być zastąpiony przez innego członka załogi uprawnionego do prowadzenia maszyny.

§ 52. Mechanik statkowy podlega kierownikowi statku lub jego zastępcy.

§ 53. 1. Mechanik statkowy maszyn o mocy ponad 50 KM i mechanik statkowy na statkach pasażerskich powinni mieć ukończone 24 lata życia.

2. Mechanik statkowy maszyn o mocy 50 KM i niżej powinien mieć ukończonych 21 lat życia.

§ 54. 1. Zastępcą mechanika statkowego jest pomocnik maszynisty.

2. Pomocnik maszynisty mają prawo samodzielnie prowadzić maszyny, jeżeli posiada patent mechanika statkowego, upoważniający go do samodzielnego kierowania maszyną.

§ 55. 1. Obsługa kotłów należy do palaczy.

2. Kwalifikacje i uprawnienia palaczy określają odrębne przepisy.

§ 56. 1. Pozostali członkowie załóg: bosmani i marynarze powinni posiadać następującą praktykę:

- 1) bosman — 24 miesiące pływania oraz co najmniej jeden kurs szkolenia zawodowego,
 - 2) marynarz — 12 miesięcy pływania.
2. Wiek bosmanów powinien wynosić co najmniej 18 lat życia.
3. Wiek marynarzy powinien wynosić co najmniej 17 lat życia.

§ 57. 1. Od praktykantów żeglarskich nawigacyjnych i maszynowych nie są wymagane kwalifikacje fachowe ani praktyka w zawodzie, do którego się przysposabiają.

2. Najniższy wiek dopuszczalny dla praktykantów wynosi 16 lat.

§ 58. Załoga statku bez napędu powinna składać się co najmniej:

- 1) przy nośności ponad 600 ton — z kierownika (sternika), bosmana, marynarza i 1 praktykanta żeglarskiego,
- 2) przy nośności ponad 320 do 600 ton włącznie — z kierownika (sternika), bosmana i praktykanta żeglarskiego,
- 3) przy nośności ponad 100 do 320 ton włącznie — z kierownika (sternika) i bosmana lub z kierownika (sternika) i marynarza,
- 4) przy nośności ponad 30 do 100 ton włącznie — z kierownika (sternika) i praktykanta żeglarskiego,
- 5) przy nośności do 30 ton z jednego sternika.

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

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

c) o mocy maszyn ponad 250 KM — z kierownika statku, sternika, marynarza, mechanika, pomocnika mechanika, 2 palaczy.

§ 60. 1. Kierownik tratwy powinien posiadać patent reitmański uprawniający go do kierowania tratwami.

2. Kierownik tratwy (reitman) powinien mieć ukończonych 21 lat życia.

§ 61. Zastępca kierownika tratwy powinien posiadać uprawnienia do kierowania tratwą.

§ 62. 1. Pozostali członkowie załóg na tratwach (flisacy) powinni posiadać praktykę co najmniej jednoroczną oraz powinni mieć ukończonych 18 lat życia.

2. Przepis ust. 1 co do jednorocznej praktyki nie dotyczy praktykantów, których liczba nie może przekraczać: 2 uczniów na jedną tratwę na drogach żeglownych oraz 5 uczniów na drogach spławnych.

§ 63. 1. Załoga tratwy powinna składać się z kierownika i po 2 flisaków do każdego pasa wchodzącego w skład tratwy.

2. Załoga tratw holowanych może być ograniczona do 5 osób łącznie z kierownikiem tratwy bez względu na ilość pasów.

3. Jeżeli kierownik prowadzi partię tratw, wówczas na każdej tratwie wchodzącej w skład partii powinien znajdować się zastępca kierownika.

4. W czasie krótkich postojów tratw w drodze załoga tratwy może zejść na ląd tylko za zezwoleniem kierownika tratw, który powinien jednak pozostawić część załogi do dozoru nad tratwami na postoju. W czasie dłuższego postoju na skutek nieodpowiednich warunków atmosferycznych, oczekiwania na przyjęcie drewna przez odbiorcę itp. załoga może opuścić tratwy pod warunkiem należytego zabezpieczenia ich przed samorzutnym spłynięciem i pozostawienia tratwy pod stałym nadzorem; czas i miejsce postoju powinny być uzgodnione z najbliższym organem władzy żeglugowej.

5. W porze nocnej, podczas mgły, śnieżycy, wichru lub burzy nikomu z załogi nie wolno udzielać zezwolenia na zejście na ląd, o ile tratwa stoi tylko na szrekach i nie jest przycumowana do brzegu.

§ 64. 1. Każdy członek załogi statku i tratwy obowiązany jest posiadać książeczkę żeglarską.

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

§ 65. 1. Ustala się 3 rodzaje książeczek żeglarskich:

- a) wzór Nr 1 — książeczki uprawniające do pływania na wszystkich śródlądowych drogach wodnych z wyjątkiem rzeki Odry (załącznik Nr 2),
- b) wzór Nr 2 — książeczki uprawniające do pływania na wszystkich śródlądowych drogach wodnych (załącznik Nr 3),
- c) wzór Nr 3 — książeczki uprawniające do pływania na wszystkich śródlądowych drogach wodnych oraz do przekroczenia granic Państwa (załącznik Nr 4).

2. Książeczki żeglarskie wymienione w ust. 1 lit. a) i b) wydają zarządy okręgowe dróg wodnych, a książeczki żeglarskie wymienione w ust. 1 lit. c) wydaje Centralny Zarząd Dróg Wodnych Śródlądowych.

3. Podanie o wydanie książeczki żeglarskiej należy wnosić za pośrednictwem przedsiębiorstwa lub instytucji, w której osoba ubiegająca się o wydanie jest zatrudniona lub ma być zatrudniona.

4. Książeczki wydaje się za zwrotem kosztów własnych.

§ 66. Szczegółowy tryb i zasady wydawania książeczek żeglarskich oraz sposób dokonywania w nich wpisu określi instrukcja Ministra Żegluga.

§ 67. Do podania o wydanie książeczki żeglarskiej należy załączyć:

- 1) życiorys,
- 2) ankietę personalną,
- 3) zaświadczenie pracodawcy o przyjęciu do pracy,
- 4) dokumenty stwierdzające przebieg dotychczasowej pracy,
- 5) dokumenty stwierdzające posiadane kwalifikacje,
- 6) dokumenty stwierdzające dane osobowe:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) datę i miejsce urodzenia,
 - c) stan cywilny,
 - d) przynależność państwową,
 - e) miejsce zamieszkania,
 - f) stosunek do służby wojskowej,
- 7) 3 fotografie i ewentualnie 3 fotografie żony (jeżeli przebywa stale na statku) na białym tle formatu $4,5 \times 6$ cm.

§ 68. Książeczki żeglarskie należy okazywać na żądanie organów władz żeglugowych oraz innych władz, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 69. 1. W razie utraty książeczki żeglarskiej dotychczasowy jej posiadacz obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym urząd, który książeczkę wydał. Ponadto powinien on zgłosić utratę książeczki w najbliższym komisariacie lub posterunku Milicji Obywatelskiej.

2. Wskazany w ust. 1 urząd po stwierdzeniu utraty książeczki wyda uprawnionemu jej wtórnik — na wniosek pracodawcy.

§ 70. Zatrudnieni w dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia członkowie załóg statków i tratw obowiązani są zaopatrzyć się w nowe książeczki żeglarskie w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego zarządzenia.

Rozdział V.

Ruch żeglugowy i spław.

§ 71. 1. W czasie ruchu na drogach wodnych statki powinny trzymać się szlaku żeglownego, przy czym obowiązuje w zasadzie jazda prawą stroną.

2. Mniejsze statki używane do przewozów międzybrzegowych powinny tak odpływać od brzegu, aby nie przeszkadzały przy brzegu i na szlaku większym statkom i pociągom holowniczym.

3. Odległość na szlaku między statkami płynącymi jeden za drugim i nie wyprzedzającymi się powinna wynosić przy jeździe w dół rzeki co najmniej 150 m, przy jeździe zaś w górę co najmniej 50 m.

4. Szybkość jazdy statków powinna być taka, aby nie zagrażała bezpieczeństwu innych statków, urządzeń wodnych i brzegów.

§ 72. 1. Statki płynące wolniej powinny przepuszczać statki płynące szybciej.

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

Przeplwanie pod mostami.

§ 73. 1. Przy przepływananiu pod mostem należy zmniejszyć szybkość jazdy.

2. Mijanie się i wyprzedzanie pod mostami jest zabronione.

3. Na szlakach skanalizowanych nie wolno mijać się przy-wjeździe do kanałów śluzowych.

4. Przy silnym prądzie i wąskim przejeździe pod mostem statki bez napędu powinny napuszczać się rufą.

5. Statki z napędem, gdy grozi niebezpieczeństwo uderzenia o filar, powinny napuszczać się rufą.

6. Przy przejściu pod mostem pociągu holowniczego wolno holować tylko tyle statków, ile można przeprowadzić bez uderzeń o filary mostu.

7. Władze żeglugowe I instancji mogą wydać co do poszczególnych dróg wodnych lokalne przepisy dotyczące porządku i ilościowego składu pociągów holowniczych przy przejściach pod mostami.

8. Nie wolno cumować statków do konstrukcji mostowych, jak również nie można odpychać lub podciągać statku czy tratwy przy pomocy zaczepiania bosaków lub okutych drągów o konstrukcje i podpory mostów.

9. Pierwszeństwo przejazdu pod mostem mają statki płynące w dół rzeki bez względu na to, czy płyną same, czy z pociągiem holowniczym.

10. Przy zbliżeniu się do mostu należy w odległości 200 m dać sygnał dźwiękowy (bacność). Jeżeli się jedzie pod wiatr, sygnał ten należy powtórzyć w odległości 100 m.

11. Z chwilą zbliżania się statków parowych do mostu nie wolno zadymiać powietrza.

12. Kierownik statku musi zawiadomić maszynistę o zbliżaniu się statku do mostu.

§ 74. 1. W przypadkach gdy statek lub tratwa ma przejść pod mostem o przesłach ruchomych, wówczas sygnalizuje wezwanie do otwarcia mostu dwoma długimi dźwiękami, tj. znakiem sygnalizacyjnym Nr 25. Obsługa mostu sygnalizuje „przejazd wolny” wystawiając znak orientacyjny Nr 15 po otwarciu mostu.

2. Co do kolejności przejścia pod mostem ruchomym obowiązuje przepis § 73 ust. 7.

§ 75. 1. Do otwarcia mostu pontonowego należy wezwać obsługę mostu dwoma długimi dźwiękami, tj. znakiem sygnalizacyjnym Nr 25.

2. Obsługa mostu sygnalizuje „przejazd wolny” wymachując w dzień białą flagą, w nocy zaś białym światłem, poziomo w kierunku jazdy.

§ 76. 1. Otwory mostów przeznaczone do przechodzenia statków i tratów nie powinny mieć ani nad wodą, ani pod wodą żadnej wystającej części. Stałe otwory żeglowne w konstrukcjach drewnianych powinny być przez administrację mostu oszalowane do wysokości wskazanej przez władze żeglugowe I instancji, w razie koniecznej potrzeby i tylko na drogach wodnych o stałym ruchu żeglugowym. Wózki rewizyjne przy dolnym pasie prześła żeglownego podczas przejścia statków powinny być usunięte poza skrajnię żeglowną pod mostem.

2. Części konstrukcyjne mostu położone nad przejściami dla statków i tratów powinny być umocowane w sposób wykluczający możliwość upadku na statek lub tratwę podczas przejazdu pod mostem. Pod konstrukcją prześła przeznaczonych do żeglugi i spławu nie powinny znajdować się żadne luźne przedmioty; kładki pod konstrukcją przeznaczone do obsługi mostu powinny być przymocowane do konstrukcji w sposób wykluczający możliwość oderwania się, osoby zaś korzystające z tych kładek powinny usuwać się z nich w czasie przejścia statków.

3. Wszelkie prace związane z naprawą mostu, filarów i malowaniem w przejściach przeznaczonych do żeglugi i spławu mogą być rozpoczęte tylko po uprzednim porozumieniu się z władzami żeglugowymi II instancji.

Przejścia przez uciążliwe miejsca.

§ 77. 1. Jeżeli dwa statki zbliżają się do uciążliwego miejsca z dwóch przeciwnych kierunków, pierwszeństwo przejazdu przysługuje statkowi płynącemu z prądem.

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

3. W miejscach, gdzie znajdują się przewozy międzybrzegowe, należy dać sygnał „baczność” w odległości 600 m powyżej i 300 m poniżej. W tym czasie kierownicy przewozu nie powinni odbijać od brzegu, lecz jak najprędzej dobić do brzegu.

Przejścia statków i tratów przez śluzy, jazy i pochylnie (podnośniki).

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

2. W przypadku wolnego wjazdu statek wjeżdża bezpośrednio do komory śluzowej nie zatrzymując się przed nią. W razie braku wolnego wjazdu statek powinien zatrzymać się w odległości co najmniej 100 m od śluzy i tak się ustawić, aby przejazd innych statków nie był utrudniony.

3. Bez zgody kierownika śluzy nie wolno wjeżdżać do komory śluzowej.

4. Podczas śluzowania statek musi być odpowiednio wolno przycumowany, a maszyny napędowe zatrzymane.

5. Statki w czasie pobytu w komorze śluzowej muszą mieć zawieszone za burtą elastyczne odbijacze, celem ochrony ścian komory i ochrony własnej.

6. Z chwilą wejścia do komory śluzowej kierownicy statków muszą podporządkować się kierownikowi śluzy.

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

1) statków ratowniczych,

2) statków wiozących komisję wyższych władz państwowych,

3) statków pasażerskich linii regularnych.

8. Kierownicy uszkodzonych statków powinni przed wjazdem do śluzy zawiadomić kierownika śluzy o rodzaju i rozmiarach uszkodzenia.

9. W czasie śluzowania załoga pokładowa statku musi być na pokładzie.

10. Po wejściu do śluzy kierownicy statków muszą się zgłosić z właściwymi dokumentami u kierownika śluzy.

11. Władza żeglugowa II instancji wyda przepisy lokalne dotyczące porządku na poszczególnych śluzach, jazach i podnośnikach oraz dotyczące uprawnień i obowiązków załóg statków i śluz w czasie śluzowania.

§ 79. 1. Przepisy § 78 mają odpowiednie zastosowanie przy przejazdach przez pochylnie (podnośniki) i jazy.

2. Na obszary wodne powyżej i poniżej jazów nie wolno wjeżdżać, o ile szlak wodny nie prowadzi przez jaz, albo o ile nie zezwoli na to organ właściwej władzy żeglugowej I instancji.

3. Statki z własnym napędem i pociągi holownicze mogą przejeżdżać przez jazy tylko z taką szybkością, która zapewnia im jeszcze zdolność sterowania. W obrębie jazu maszyny powinny być w pogotowiu do ich natychmiastowego zatrzymania, albo do natychmiastowego nadania im biegu naprzód lub wstecz.

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

5. Podczas przechodzenia przez jaz nie wolno, nawet na statkach napuszczanych rufą, posługiwać się kotwicami lub wleczonymi łańcuchami.

6. Do zamkniętych wrót ochronnych i do pochylni (podnośników) wolno zlizać się tylko na odległość 100 m.

7. Otwory przejazdowe jazów są w miarę potrzeby oznaczone znakiem orientacyjnym Nr 15.

Pociągi holownicze.

§ 80. Przez pociąg holowniczy rozumie się statek lub tratwę względnie zespół statków lub tratów, ciągnięty przez statek z własnym napędem mechanicznym lub też ciągnięty z brzegu przy pomocy siły zwierząt lub maszyn, poruszających się brzegiem drogi wodnej.

§ 81. 1. Statek może holować tylko taką ilość statków, którą można bezpiecznie prowadzić przy danym stanie wody, pogody i innych warunkach lokalnych.

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

3. Nie wolno holować statków z rozwiniętymi żaglami, jak również statkom płynącym w pociągu holowniczym nie wolno używać własnego silnika.

4. Pociągi holownicze z chwilą dościa do miejsca oznaczonego znakiem Nr 10 powinny być rozdzielone. Przy przeprowadzaniu poszczególnych przyczepek wchodzących w skład pociągu holowniczego należy je tak

ustawiać, aby nie przeszkadzały normalnej żegludze innych statków.

5. Kierownik holownika powinien rozdzielić pociągi w każdym miejscu, gdzie bezpieczeństwo ruchu tego wymaga, nawet gdyby to miejsce nie było właściwie oznaczone.

6. Jeżeli kierownik jednej z przyczepek żąda zatrzymania pociągu, żądanie takie powinno być podawane od przyczepki do przyczepki, aż do statku holowniczego; żądanie to można sygnalizować za pomocą trzech krótkich dźwięków trąbką lub przez wymachiwanie w porze dziennej czerwoną flagą, w porze nocnej czerwonymi światłami.

§ 82. 1. Holowanie z brzegu powinno się odbywać przy użyciu przeznaczonych na ten cel dróg holowniczych. Ciągnąc liną wolno tylko z jednego brzegu.

2. W czasie holowania z brzegu nie wolno uszkadzać dróg 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 drogę holowniczą z jednej strony pierwszeństwo przejazdu posiada pociąg holowany w górę.

§ 83. Władza żeglugowa II instancji może ustalić w drodze lokalnych przepisów sposób i warunki holowania z brzegu.

Mijanie.

§ 84. 1. Statki i pociągi holownicze, płynące na kanałach i głębokich wodach naprzeciw siebie, powinny w zasadzie mijać się prawą stroną. Na rzekach statki płynące w górę rzeki powinny zostawić głębszą i dogodniejszą część szlaku żeglownego wolną dla statków płynących w dół rzeki.

2. Mijać się wolno tylko na odcinkach, na których mijanie jest dozwolone i dopiero po porozumieniu się drogą wymiany sygnałów, jaką stroną ma nastąpić mijanie.

3. W miejscach, gdzie nie można się mijać, statek płynący w dół rzeki daje sygnał zamknięcia przejazdu (znak Nr 13), a statek płynący w górę musi przeczekać aż przejazd będzie wolny.

4. Jeżeli przy mijaniu którykolwiek ze statków nie może zatrzymać maszyny lub nie może kotwiczyć, powinien to oznajmić zawczasu płynącemu naprzeciw statkowi sygnałem Nr 23 „nie mogę manewrować”. Na taki sygnał statek płynący naprzeciw musi się zatrzymać.

5. Przy mijaniu się statki płynące w górę rzeki powinny ustąpić z drogi na tyle, na ile pozwalają warunki szlaku żeglownego, statki zaś płynące w dół rzeki muszą w miarę możliwości ułatwić bezpieczne wzajemne mijanie się.

6. Przy jednoczesnym zbliznieniu się statków do miejsca, gdzie znajduje się skrzyżowanie dróg, pierwszeństwo przejazdu mają te statki, które po lewej stronie mają spotkany statek.

7. Przy spotykaniu się statku na rzekach oznaczenie strony, po której ma nastąpić wyminięcie, należy do statków płynących w dół rzeki, na kanałach zaś i głębokich wodach — do tych, które nie mogą się mijać na prawo.

Wyprzedzanie.

§ 85. 1. Statki płynące szybciej mają prawo wyprzedzać statki płynące wolniej w tym samym kierunku, jeżeli przedtem ustalono stronę wyminięcia za pomocą wymiany sygnałów.

2. Na kanałach i głębokich wodach wyprzedzanie powinno się odbywać po stronie lewej w kierunku jazdy statków, natomiast na rzekach wyprzedzanie powinno się odbywać po płytszej stronie szlaku żeglownego.

3. W momencie wyprzedzania statki wyprzedzane i wyprzedzające powinny zmniejszyć szybkość jazdy.

4. Jeżeli wyprzedzanie okazałoby się chwilowo niemożliwe, statki wyprzedzające powinny wstrzymać się z wyprzedzaniem płynąc w odstępnie 50 do 100 m od statków płynących przed nimi, aż znajdzie się dogodnie miejsce do wyprzedzenia.

5. Jeżeli statek nie może wyprzedzić pociągu holowniczego wskutek wąskiego szlaku żeglownego, wówczas pociąg holowniczy powinien w najbliższym do tego nadającym się miejscu zwolnić szybkość jazdy i przepuścić szybciej płynący statek.

6. Nie wolno wyprzedzać się w odległości mniejszej niż 500 m przed śluzami, mostami i innymi uciążliwymi miejscami dla żeglugi, jak również na szlaku żeglownym w miejscach robót regulacyjnych.

7. W razie zamknięcia szlaku żeglownego znakiem Nr 13 wszystkie statki powinny się zatrzymać aż do odwołania.

8. W przypadku zatarasowania szlaku żeglownego w sposób uniemożliwiający przejście innym statkom kierownik statku musi wystawić znak Nr 13, mówiący o zamkniętym przejeździe, jednocześnie zawiadomić o tym najbliższy organ władzy żeglugowej I instancji.

§ 86. Jeżeli dwa statki idące pod żaglem znajdują się na kursach, które krzyżują się ze sobą w ten sposób, że zachodzi niebezpieczeństwo zderzenia, wówczas postępują one według następujących zasad:

- 1) statek płynący pełnym lub półpełnym wiatrem ustępuje płynącemu na wiatr w ćwierć wiatru,
- 2) statek płynący na wiatr lewym halssem ustępuje płynącemu na wiatr prawym halssem,
- 3) jeżeli oba statki płyną pełnym lub półpełnym wiatrem różnymi halsami, to ustępuje płynący lewym halssem,
- 4) jeżeli oba statki płyną pełnym lub oba półpełnym wiatrem jednakowymi halsami, to płynący po nawietrznej stronie ustępuje płynącemu po zawietrznej stronie,
- 5) statek płynący z wiatrem (pełnym wiatrem) ustępuje z drogi wszystkim innym,
- 6) jeżeli obydwa statki są pod żaglami, to wyprzedzenie następuje po stronie nawietrznej.

Żegluga nocna.

§ 87. 1. Za żeglugę nocną uważa się ruch statków na trasie i w portach 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 w ilości co najmniej odpowiadającej zmianie dziennej.

4. Celem oświetlenia szlaku żeglownego statki z napędem powinny posiadać reflektory o odpowiednim zasięgu światła w zależności od szerokości drogi wodnej. Statki posiadające reflektory powinny z nich korzystać w taki sposób, aby światło nie oślepiło załogi lub załóg innych statków.

5. Jeśli w porze nocnej zaistnieją specjalne uciążliwe warunki nawigacyjne, jak: ulewa, burza, wichura, śnieżyca, mgła, statki powinny zmniejszyć szybkość jazdy lub zatrzymać się.

6. Słuz i wejścia do słuz na eksploatowanych w porze nocnej drogach wodnych powinny być oświetlone na przestrzeni co najmniej 150 m z obydwóch stron.

7. Wjazd do słuz i filary mostów od wewnętrznej strony przęsła żeglownego powinny być pomalowane białą farbą.

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

9. Na statkach związanych obok siebie umieszcza się światła pozycyjne (czerwone i zielone) tylko na zewnętrznych burtach statków skrajnych, światła zaś rufowe — na każdym.

10. Statki z napędem płynące z pociągiem holowniczym powinny na rufie używać światła matowego.

11. Matowe światła dziobowe na statkach wchodzących w skład pociągu holowniczego powinny być umieszczone na jednakowej wysokości od zwierciadła wody.

12. Wszelkie świetliki, okna i iluminatory na statku powinny być w pociągu holowniczym zasłonięte.

13. Okna z przedniej części budki sternicznej muszą być stale otwarte.

14. Statki na nocnym postoju na trasie lub w porcie powinny używać świateł postojowych; na statkach stojących obok siebie umieszcza się światło na statku zewnętrznym od strony wody.

15. Światła postojowe o bezbarwnym szkle muszą być widzialne przynajmniej na 1000 m, kolorowe przynajmniej na 500 m.

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

17. Umieszczanie świateł postojowych w sterowniach jest zabronione.

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

Przewozy międzybrzegowe.

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

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

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

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

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

6. Kierownicy promów na uwięzi obowiązani są posiadać świadectwo przewoźnika, upoważniające ich do uprawiania tego zawodu.

7. Świadectwo przewoźnika wydają właściwe terenowe organa władzy żeglugowej II instancji.

8. Władza żeglugowa ustali miejsce przewozów, ich rodzaje, warunki techniczne konstrukcji i utrzymania promów, kwalifikacje przewoźnika oraz dopuszczalne obciążenie promów (w tonach i osobach).

9. Statki z napędem i statki holowane używane do przewozu międzybrzegowego podlegają przepisom niniejszego zarządzenia.

Żegluga pasażerska.

§ 89. 1. Wszelkie statki z własnym napędem przeznaczone do przewozu pasażerów, chociażby tylko w ruchu międzybrzegowym, powinny być tak urządzone, aby zapewniały pasażerom bezpieczeństwo, wygodę i należyte warunki higieniczne.

2. Szczegółowe warunki techniczne w zakresie budowy i utrzymania statków określają osobne przepisy.

3. Trapy statków pasażerskich powinny posiadać zabezpieczenie w postaci dwustronnych poręczy (barierki).

4. Szerokość trapów powinna wynosić co najmniej 90 cm.

§ 90. 1. Jeśli dla wsiadania i wysiadania pasażerów ma się przeznaczyć inne miejsce, poza specjalnie do tego celu przystosowanymi miejscami w portach, wówczas organa władzy żeglugowej wyznaczają najdogodniejsze miejsca dla urządzenia przystani stałej lub pływającej.

2. Kasa biletowa dla pasażerów powinna znajdować się na przystani stałej lub pływającej.

3. Każda przystań dla pasażerów powinna być zabezpieczona mocnymi barierkami z każdej strony.

4. Przystanie spełniające rolę poczekalni powinny być kryte całkowicie lub co najmniej powinny posiadać dach.

5. Każda przystań powinna być wyposażona w:

- 1) pomocniczy sprzęt nawigacyjny, jak bosaki, odbijacze,
- 2) sprzęt ratowniczy, jak koła ratunkowe wraz z rzutkami, urządzenia przeciwpożarowe oraz linkę zawieszoną dookoła zewnętrznej ściany kadłuba przystani na wysokości 30 cm od lustra wody,
- 3) sprzęt sygnalizacyjny, jak tuba głosowa, latarnie,
- 4) tablicę z rozkładem jazdy statków,
- 5) taryfę opłat przewozowych,
- 6) ogłoszenia porządkowe.

§ 91. 1. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów może odbywać się wyłącznie za każdorazowym zezwoleniem kierownika statku.

2. Kierownik statku może przyjąć na pokład tylko taką ilość pasażerów, jaka jest ustalona dla danego statku.

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

4. Na statkach nie wolno przewozić osób:

- a) w stanie nietrzeźwym,
- b) zakaźnie chorych,
- c) umyślowo chorych i innych niebezpiecznie chorych.

5. Przepis § 84 ust. 4 lit. b) i c) nie ma zastosowania do osób przewożonych w specjalnie do tego celu przeznaczonych pomieszczeniach na statku.

§ 92. 1. Statki płynące z pasażerami nie mogą holować innych statków lub tratw, a statki holujące nie mogą przyjmować pasażerów.

2. Przyjmowanie pasażerów na tratwy jest zabronione.

3. Jazda pasażerów w łodzi holowanej za statkiem jest zabroniona.

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

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

§ 95. 1. Przedsiębiorstwa uprawiające żeglugę pasażerską obowiązane są corocznie, co najmniej na dwa tygodnie przed rozpoczęciem regularnego ruchu, przedłożyć władzom żeglugowym II instancji właściwym dla wód, na których uprawiane będą rejsy, rozkłady jazdy statków. W rozkładach tych powinny być podane tylko te miejscowości, które posiadają stałe lub pływające przystanki. Późniejsze zmiany w rozkładach jazdy należy przedkładać co najmniej na dwa tygodnie przed ich wprowadzeniem.

2. Rozkłady jazdy, taryfy i ich zmiany powinny być podawane do publicznej wiadomości przez obwieszczenie na przystankach i na statkach, których te rozkłady i taryfy dotyczą.

3. Jeżeli względy bezpieczeństwa ruchu lub użyteczności publicznej wymagają tego będą — władze żeglugowe mogą zażądać zmiany rozkładu jazdy.

4. Statkom nie wolno odchodzić wcześniej niż przewiduje to rozkład jazdy.

Ruch tratw.

§ 96. 1. Wiązanie tafl i pasów w tratwy powinno być wykonywane starannie, przy użyciu odpowiedniego materiału, w taki sposób, aby w razie potrzeby rozłączanie i ponowne złączanie pasów i tafl nie sprawiało trudności.

2. Drewno przeznaczone do splawu lub drewno z rozbiórki tratw może być składane na brzegach dróg wodnych (na bindugach) tylko za zezwoleniem władzy

żeglugowej I instancji, 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. W przypadku gdy wiązanie drewna odbywa się na wodzie, może być spuszczone na wodę tylko taka ilość drewna, jaką w ciągu dnia można zwięzać. Wiązane na wodzie tafl e i pasy powinny być odprowadzone na dozwolone miejsce i tam odpowiednio przycumowane do brzegu. Przepis ten nie dotyczy wód splawnych i jezior.

4. Do wiązania tratw splawianych 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 kłoc drewna powinny być niezwłocznie wydobyte przez splawiającego drewno.

6. Na wodach skanalizowanych pasy powinny być ustawione przy jednym brzegu, w jednej szerokości, w taki sposób, aby nie zagrażały żegludze.

7. Długość tafl i nie powinna przekraczać 30 m. Wyjatek stanowi materiał masztowy, który wolno wiązać w tafl e o długości 40 m. Poza tym długość i szerokość tratw oraz poszczególnych tafl i pasów powinny być takie, aby nie przeszkadzały żegludze, nie uszkadzały budowli wodnych i nie powodowały trudności na ostrych zakolach i przy przejściu przez śluzy. Szerokość pasów powinna być taka, aby zapewniała swobodne i bezpieczne przejście przez otwory mostów i słuz oraz miejsca uciążliwe na drodze wodnej.

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

9. Całkowita powierzchnia tratwy powinna być widoczna ponad zwierciadło wody.

10. Władza żeglugowa II instancji wyda lokalne przepisy określające największe dopuszczalne wymiary tratw.

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

2. Splawianie tratw w porze nocnej jest wzbronione.

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

4. Tratwy stojące w czasie okresu nawigacyjnego na drogach wodnych powinny być oznaczone białą flagą po stronie szlaku żeglownego, w nocy jasnym białym światłem, umieszczonym na obu rógach tratw po stronie szlaku żeglownego.

5. Jeżeli w mostach są otwory przeznaczone wyłącznie do przejścia tratw, oznaczone właściwym znakiem, wówczas tratwy powinny przechodzić tylko tymi otworami.

Wstrzymanie i ograniczenie ruchu.

§ 98. 1. Zamknięcie drogi wodnej zarządza władza żeglugaowa II instancji ustawiając na brzegach rzeki znaki orientacyjne Nr 13. Wszystkie nadjeżdżające statki stawiają się wówczas jeden za drugim w odstępach co najmniej 50-metrowych.

2. Jeżeli powodem zamknięcia odcinka drogi wodnej są niskie stany wód, statki o zanurzeniu mniejszym niż tranzytowa głębokość odcinka mogą przepływać za zgodą władzy żeglugaowej I instancji.

3. Podczas złych warunków atmosferycznych, jak mgła, śnieżyca, burza itp., gdy widoczność jest utrudniona, statki dają co 3 minuty sygnał dźwiękowy „baczność”.

4. W razie zupełnej niewidoczności, powstałej na skutek mgły, śnieżycy lub ulewy, wszystkie statki powinny się zatrzymać w miejscu odpowiednim do postoju.

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

6. Jeżeli statek, któremu grozi niebezpieczeństwo, wzywa pomocy (sygnał Nr 30), wszystkie znajdujące się w pobliżu statki obowiązane są niezwłocznie pośpieszyć z pomocą, nawet gdyby musiały w tym celu zawrócić z drogi.

Postoje statków i tratów.

§ 99. 1. Statki i traty mogą zatrzymywać się na dłuższe postoje na drogach wodnych tylko w miejscach wyznaczonych na ten cel przez organa władzy żeglugaowej I instancji.

2. Postój w tych miejscach, o ile statki i traty nie dokonują operacji ładunkowych albo nie czekają na prześluzowanie — nie może trwać dłużej niż trzy dni, a na kanałach żeglownych dłużej niż 24 godziny. Przedłużenie postoju tratów w razie niekorzystnych warunków atmosferycznych wymaga zezwolenia właściwej władzy żeglugaowej I instancji. Nie dotyczy to taboru zatrudnionego przez władze żeglugaowe przy wykonywaniu robót związanych z administracją dróg wodnych.

3. Statki powinny podczas postoju stać jak najbliżej brzegu dziobem pod prąd, na kotwicach, traty zaś na szrekach 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 nie znajdowały się obok 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 wahania 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 wartowniczą dzienną i nocną.

4. Kotwice powinny być rzucone do wody w ten sposób, żeby nie uszkadzały innych statków. Nie wolno zarzucać kotwic na skarpy, ścieżki holownicze, tamy poprzeczne, jak również do wody na kanałach.

5. Nie wolno przymocowywać (cumować) statków i tratów do mostów lub do innych budowli wodnych.

§ 100. Ruch i postój statków i tratów w portach i zimowiskach oraz korzystanie z urządzeń portowych normują przepisy portowe.

§ 101. 1. Przejściowe, krótkotrwałe przybijanie statków i tratów do brzegu, jak również czasowe korzystanie z brzegu dla dokonania operacji ładunkowych jest w zasadzie dozwolone pod warunkami, że:

- 1) nie narusza to postanowień prawa wodnego i postanowień niniejszego zarządzenia,
- 2) nie powoduje przeszkód dla żeglugi i spławu,
- 3) nie wywołuje uszkodzeń budowli i urządzeń wodnych.

2. 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),
- 3) w cieśninach i uciążliwych przejściach oraz wewnątrz ostrych zakoli dróg wodnych,
- 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, jeśli postój nie jest związany z operacjami ładunkowymi,
- 6) w miejscach oznaczonych odpowiednimi znakami,
- 7) na odcinkach rzek stanowiących granicę państwową — poza przewidzianymi do tego miejscami postoju.

§ 102. 1. Zatrzymanie się statków na szlaku żeglownym poza miejscami określonymi w § 101 dozwolone jest tylko w nagłych przypadkach i w takim miejscu, aby największe statki mogły bez przeszkód przechodzić obok zatrzymujących się statków.

2. Tratwy w żadnym przypadku nie mogą zatrzymać się na szlaku żeglownym, a na czas ewentualnego postoju powinny usunąć się poza ten szlak.

3. Zatrzymanie się statków i tratów na odcinkach rzek stanowiących granicę państwową, poza miejscami postoju do tego przewidzianymi, 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 zawiadomić o wypadku właściwe władze żeglugaowe pisemnym raportem z podaniem przyczyn zatrzymania się.

4. W przypadkach przewidzianych w pkt 3 załoga nie może opuszczać statku lub tratwy bez specjalnego zezwolenia Wojsk Ochrony Pogranicza lub Milicji Obywatelskiej, chyba że pozostawanie na statku lub tratwie przez czas potrzebny dla 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 wyłącznie kierownik statku lub tratwy.

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

6. Statki załadowane materiałami łatwopalnymi, samozapalnymi lub wybuchowymi nie mogą pozostawać na postoju w odległości mniejszej niż 250 m od mostów i innych statków i powinny być oznaczone znakiem sygnalizacyjnym Nr 47.

7. Na statkach znajdujących się na postojach na szlaku żeglownym załoga powinna być stale obecna.

§ 103. 1. Statki stojące na szlaku żeglownym lub obok niego wskutek uszkodzenia, niezdolności do ruchu lub wykonywające prace w łóżyisku rzeki, lichtujące itp., powinny być oznaczone znakiem sygnalizacyjnym Nr 31.

2. Podczas postoju na szlaku żeglownym miejsca, w których leżą kotwice, oznacza się znakiem ostrzegawczym Nr 6.

§ 104. 1. Załoga statku ustawionego na postój zimowy może go opuścić po umocowaniu go w przepisany sposób i za zgodą kierownika statku, jednak na statku powinna być pozostawiona pewna ilość załogi dozorującej statek stosownie do postanowień § 102.

2. Kierownik statku może go opuścić tylko za wiedzą organu władzy żeglugowej I instancji, właściwego według miejsca, w którym statek się znajduje.

Wypadki na drogach wodnych.

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

§ 106. 1. Statek, który na skutek utraty zdolności do manewrowania zatarasował szlak wodny, daje o tym znać zbliżającym się statkom sygnałem dźwiękowym Nr 23 lub przez wymachiwanie w dzień czerwoną flagą, w nocy zaś czerwonym światłem.

2. Jeżeli szlak żeglowny został zatarasowany przez zatonięcie statku lub przez najechanie statku na znajdującą się tam mieliznę (przemiał) bez możliwości zejścia z niej, wówczas kierownik statku:

- 1) zawiadamia niezwłocznie o wypadku najbliższy organ władzy żeglugowej,
- 2) zatrzymuje załogę w pobliżu wypadku w razie zatonięcia statku, a na statku, jeżeli statek osiadł na mieliznie,
- 3) wystawia posterunki powyżej i poniżej miejsca wypadku, ażeby uprzedzić zbliżające się statki o powstałej przeszkodzie w ruchu, lub wystawia znak ostrzegawczy Nr 13.

§ 107. Jeżeli wypadki wymienione w § 106 zaszyły poza szlakiem wodnym, tak że obok statków możliwe jest przejście dla innych statków, wówczas kierownicy statków lub tratów powinni niezwłocznie ustawić znak orientacyjny Nr 31.

§ 108. 1. Kierownicy statków lub tratów obowiązani są donieść najbliższemu organowi władzy żeglugowej I instancji o zderzeniu się statków lub tratów, o utknięciu na mieliznie lub zatonięciu, pożarze i w ogóle o wszystkich nieszczęśliwych wypadkach na własnych lub na napotkanych statkach, jak również o wszystkich zauważonych przeszkodach na szlaku wodnym.

2. Organ władzy żeglugowej powiadomiony o wypadku ustala przebieg okoliczności towarzyszących wypadkowi i jego przyczyny. Do czasu ustalenia przebiegu wypadku statki lub traty na żądanie organu władzy żeglugowej I instancji obowiązane są wstrzymać dalszą podróż.

§ 109. Statki zendrujące celem przejścia przy niskim stanie wody przez uciążliwe mielizny (przemiały) powinny ustawiać się w taki sposób, aby ze szlaku żeglownego mogły korzystać statki o zanurzeniu mniejszym, zdolnym do przejścia przez mieliznę. Nie wolno wrzucać do wody żadnych przedmiotów, jak balastu, kamieni, lin drucianych lub innych, które mogłyby na drodze wodnej grozić niebezpieczeństwem lub stworzyć przeszkody dla żeglugi.

Przepisy końcowe.

§ 110. Przepisy niniejszego zarządzenia nie mają zastosowania do statków i łodzi o powierzchni do 20 m² włącznie ani do statków oraz łodzi sportowych i rybackich bez względu na ich powierzchnię, o ile przepisy te dotyczą:

- 1) wysokości wodnej burty (§ 30),
- 2) dokumentów i ksiąg, przepisanych dla danego rodzaju statku i łodzi (§ 28),
- 3) oznaczenia nazwą statków i łodzi (§ 21),
- 4) trzymania się przepisanej odległości między statkami i łodziami (§ 71),
- 5) wymijania się na uciążliwych odcinkach drogi wodnej (§ 77),
- 6) służowania (§ 78),
- 7) zatrzymywania się w miejscach zamkniętych dla żeglugi i spławu lub w razie wstrzymania ruchu żeglownego na poszczególnych odcinkach drogi wodnej z powodu niskiego stanu wody (§ 41),
- 8) zawiadamiania organu władzy żeglugowej I instancji o zderzeniu się statków i łodzi lub tratów oraz o utknięciu na mieliznie lub zatonięciu (§ 108).

§ 111. Wszystkie imprezy sportowe i inne, wymagające zgromadzenia statków na pewnym odcinku drogi wodnej lub wywołujące potrzebę czasowego ograniczenia żeglugi i spławu, mogą się odbywać za zezwoleniem władzy żeglugowej II instancji.

§ 112. Osoby uprawiające sport wodny pod banderą klubów lub zrzeszeń sportowych powinny mieć przy sobie dowód uprawniający do posługiwania się tą banderą oraz legitymację ustalającą ich personalia.

§ 113. 1. Kierownicy statków są odpowiedzialni za utrzymanie na statkach czystości i porządku zarówno w pomieszczeniach mieszkalnych, jak i w kotłowniach, maszynowniach, bufetach itp. Przepis powyższy ma odpowiednio zastosowanie do kierowników tratów.

2. Kierownicy statków i tratów jak również reszta załogi obowiązani są stosować się do zarządzeń organów władz żeglugowych wydanych w tym zakresie.

§ 114. Nadzór nad przestrzeganiem przepisów niniejszego zarządzenia i przepisów wydanych na jego podstawie sprawują właściwe organa władz żeglugowych.

§ 115. Winni naruszenia przepisów niniejszego zarządzenia i zarządzeń wydanych na jego podstawie będą pociągnięci do odpowiedzialności karno-administracyjnej na podstawie art. 15 i 16 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych.

§ 116. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: w z. L. Bielski

Załącznik Nr 1 do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. (poz. 1368).

OZNACZENIA KOLORÓW



biały



czarny



czerwony



zielony



żółty



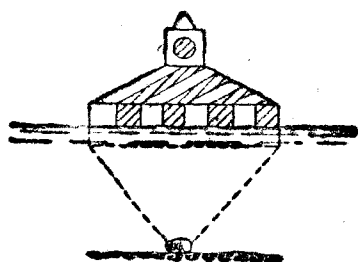
niebieski

ZNAKI ŻEGLUGOWE

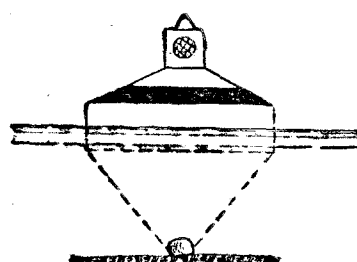
ZNAKOWANIE SZLAKU ŻEGLUGOWEGO

Znak Nr 1.

lewa strona



prawa strona

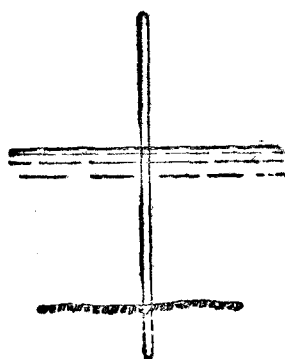


Baken pływający na wodzie (pława). Bakeny wyznaczają szerokość i kierunek szlaku żeglownego. Baken biały z czarnym pasem poziomym, w nocy oznaczony światłem zielonym, oznacza — stronę prawą; baken biały

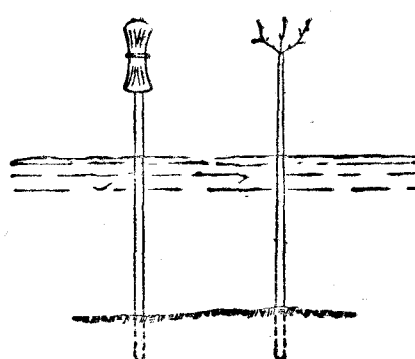
w czerwone pasy ukośne, w nocy oznaczony światłem czerwonym — lewą stronę. Światło latarni rozchodzi się dookoła (360°).

Znak Nr 2.

lewy brzeg



prawy brzeg

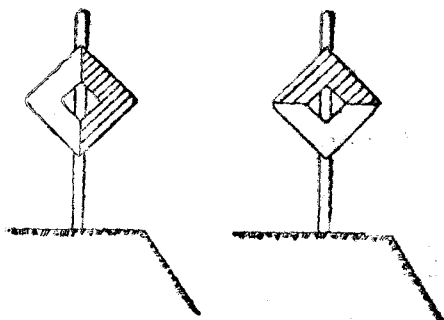


Tyka i wiecha. Stosuje się na przemiałach. Tyczki nieokorowane z wiechą osadzone na dnie rzeki oznaczają

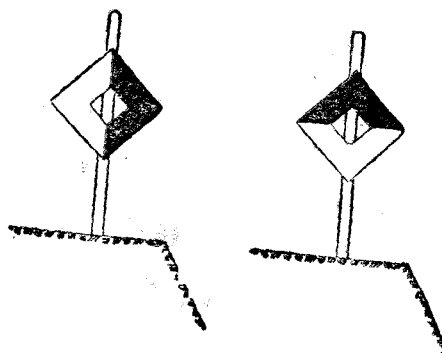
prawą stronę, tyczki okorowane i bez wiechy oznaczają lewą stronę szlaku żeglownego.

Znak Nr 3.

lewy brzeg



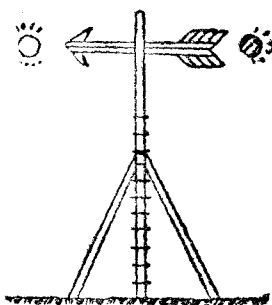
prawy brzeg



Baken brzegowy w postaci tarczy kwadratowej skierowanej narożnikiem w dół umocowany na słupie. Znaki te umieszcza się na brzegu rzeki w miejscu najbardziej od strony wody widocznym, tak aby tło nie zciemniało ich widoku, ale jaknajwyraźniej go podkreślało. W wyjątkowych przypadkach znaki te można umieszczać na koronie budowli regulacyjnych. Bakeny brze-

gowe oznaczają zbliżanie się lub oddalenie się szlaku żeglownego od brzegu rzeki. Tarcze prawobrzeżne pomalowane kolorem czarno-białym, tarcze lewobrzeżne kolorem czerwono-białym. Pionowy podział kolorów tarczy oznacza oddalenie się szlaku, poziomy podział kolorów — zbliżanie się szlaku żeglownego.

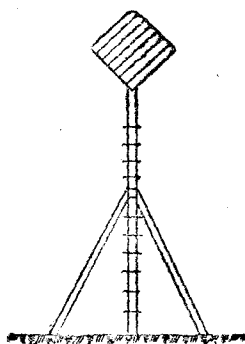
Znak Nr 4.



Strzałka kierunkowa. Umieszcza się na maszcie w miejscu, gdzie droga wodna rozgałęzia się na dwa lub więcej ramion, a szlak żeglowny biegnie tylko jednym ramieniem.

Białe ostrze strzałki wskazuje kierunek właściwej drogi. Czerwone pióro wskazuje drogę zamkniętą. W nocy białe światło na grocie, czerwone na piórze strzałki.

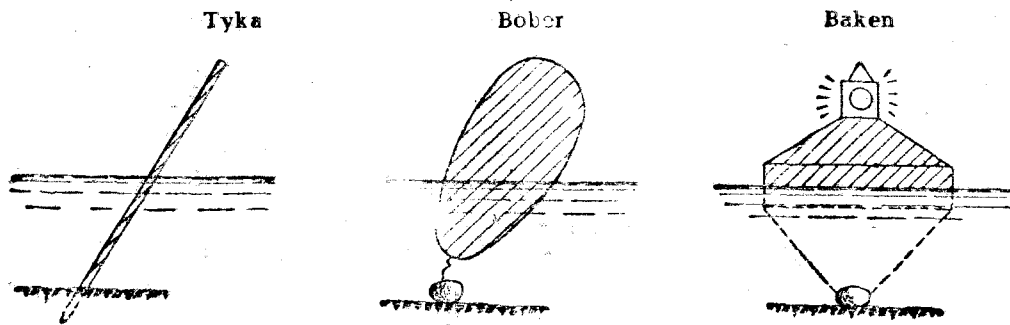
Znak Nr 5.



Tarcza kwadratowa oznacza szlak żeglowny wychodzący z jeziora lub bocznego odgałęzienia drogi wodnej. Tarcza kwadratowa szczeblowana zwrócona narożnikiem

w dół pomalowana na biały lub czarny kolor, zależnie od tła, umieszczona na wysokim maszcie. W nocy białe światło zamieszczone na tarczy.

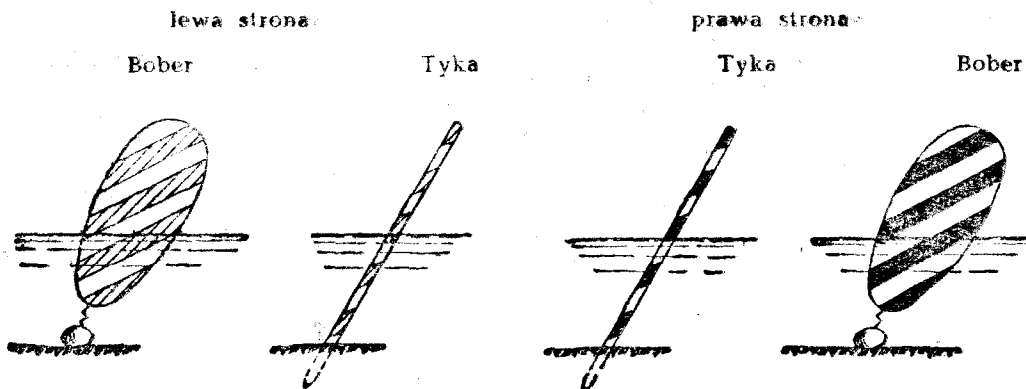
Znak Nr 6.



Baken, tyka lub bober czerwony oznacza przeszkodę leżącą w samym nurcie, którą można mijać z obu stron; bober, czerwony baken lub tykę, umieszcza się nad prze-

szkodą. W nocy na bakenie latarnia o szklach białych. W przypadkach doraźnych pływak niepomalowany. W nocy stosuje się tylko bakeny (pławy).

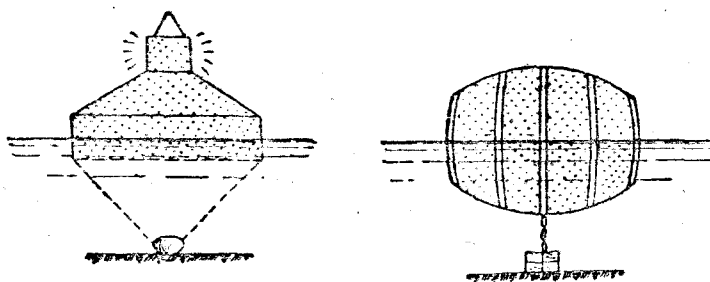
Znak Nr 7.



Czarno-biały bober lub tyka oznacza przeszkodę, którą należy pozostawić po prawej stronie szlaku żeglownego. Przeszkody, które należy zostawić po lewej stronie

szlaku żeglownego, oznaczone są biało-czerwonym bobrem lub tyką.

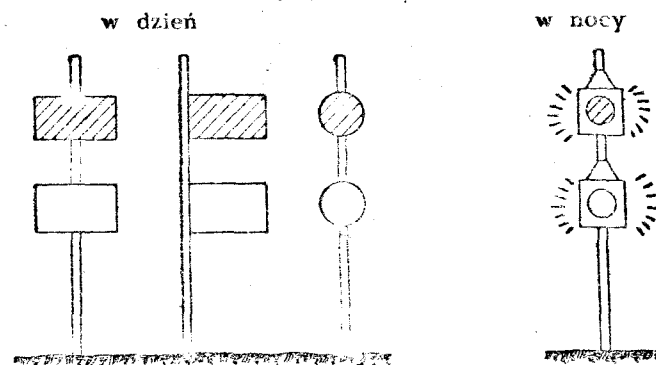
Znak Nr 8.



Baken żółty oznacza obszar wód zamknięty dla żeglugi ze względu na ochronę rybostanu, postój łodzi sportowych, kwarantanny itp. Ten sam sygnał oznacza miejsce zakotwiczenia liny przewozu wahadłowego.

Wszystkie pływaki podtrzymujące linę winny być malowane kolorem żółtym. W nocy na bakenach żółte światła. Do podtrzymywania lin mogą być użyte bezbarwne

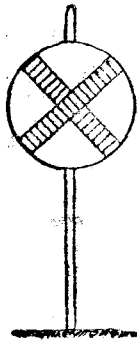
Znak Nr 9.



Oznaczenie uciążliwego dla żeglugi odcinka szlaku żeglownego (cieśniny), na którym pociągi holownicze nie mogą się mijać ani wyprzedzać: dwie tablice, flagi lub kule umieszczone na słupach jedna nad drugą w odstępach 1 m, przy czym górna tablica, flaga lub kula koloru

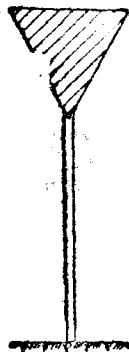
białego, a dolna czerwonego. Znaki te umieszcza się na obu końcach uciążliwego odcinka. W nocy białe światło nad czerwonym światłem w odstępach jednowymiarowym.

Znak Nr 10.



Oznaczenie uciążliwego dla żeglugi odcinka szlaku żeglownego, przy którego przejściu zbyt długie pociągi holownicze powinny być rozdzielane. Okrągła biała tarcza ze skośnym czerwonym krzyżem umieszczona na słupie, na obu końcach uciążliwego odcinka. W nocy tarcza oświetlona jasnym białym światłem.

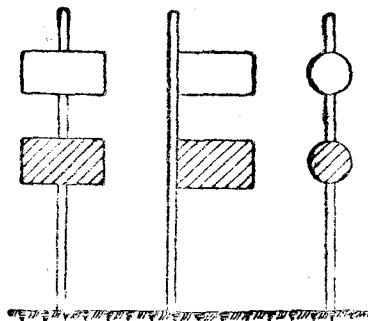
Znak Nr 11.



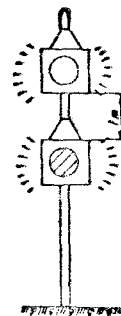
Oznaczenie odcinka szlaku żeglownego, w którym obowiązuje zmniejszenie szerokości tratw. Czerwona tarcza trójkątna zwrócona wierzchołkiem w dół umocowana na słupie.

Znak Nr 12.

w dzień



w nocy



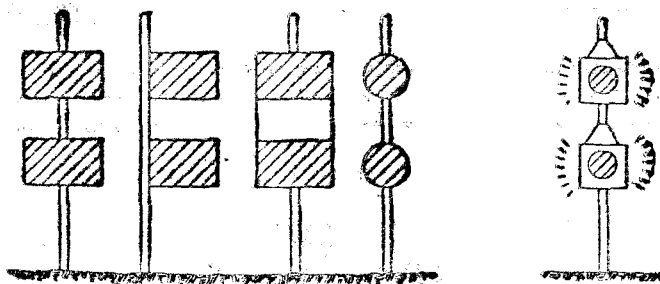
Znak wzywający do zwolnienia biegu statku. Konieczność zwolnienia biegu statku i zakaz wytwarzania fali sygnalizuje znak podobny do znaku Nr 9, z tą różnicą, że kolory są przestawione: czerwony u góry, a bia-

ły u dołu. Znaki te ustawia się przy pracach pogłębiarskich, pomiarowych, regulacyjnych, przy przystaniach, barkach silnie obciążonych, statkach szpitalnych itp. oraz dla oznaczenia zalanych wodą brzegów.

Znak Nr 13.

w dzień

w nocy



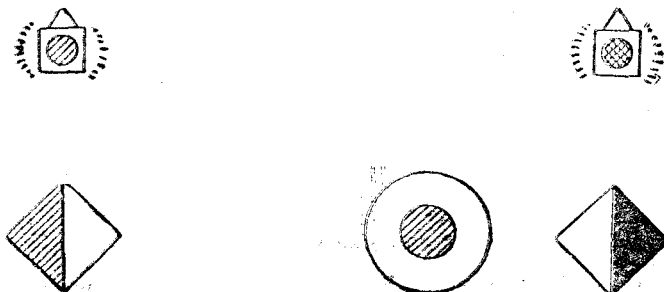
Oznaczenie czasowego zamknięcia szlaku żeglownego. Dwie czerwone tablice, flagi lub kule umieszczone jedna nad drugą w odstępach jednowymiarowych bądź też jedna tablica czerwona z poziomym białym pasem w środku (dla mostów). W nocy dwa czerwone światła umieszczone jedno nad drugim w odstępach 1 m. Znaki

te ustawia się w miejscu zamknięcia szlaku żeglownego w takiej odległości od przeszkody, aby zbliżające się statki lub tratwy mogły z łatwością zatrzymać się przed przeszkodą. Znaki te ustawia się dla obu kierunków jazdy oddzielnie.

Znak Nr 14.

lewa strona

prawa strona



Dla oznaczenia szerokości przejazdu pod mostem przeznaczonych dla przejścia statków stosuje się dwie kwadratowe tarcze umocowane na filarach lub przęsłach mostu, z pionowym podziałem kolorów po przekątnej. Tarcze czarno-białe dla prawej strony przejazdu i czerwono-białe dla lewej strony przejazdu. Tarcze kolorem białym skierowane są do środka przejazdu. W nocy światła

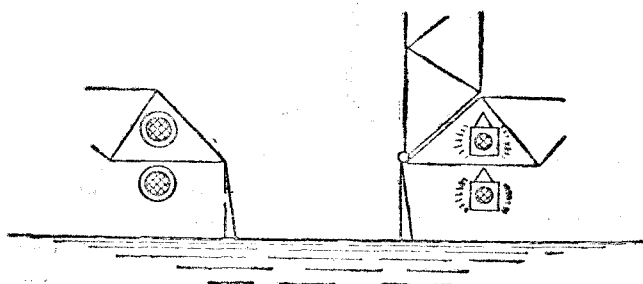
umieszczone nad tarczami. Zielone światło oznacza prawą stronę, czerwone światło lewą stronę przejazdu żeglownego.

Oznaczenie przejazdu pod mostem przeznaczone wyłącznie dla przejścia tratw: okrągła tarcza biała z czerwonym środkiem umieszczona w środku nad przejazdem spławnym mostu.

Znak Nr 15.

w dzień

w nocy



Zamknięcie dla żeglugi ruchomych przęseł mostu sygnalizuje znak Nr 13. Otwarcie mostu dla żeglugi sygnalizuje znak 15, tj. w dzień: dwie okrągłe zielone tarcze z białym obramowaniem, jedna nad drugą w od-

stępach 1 m, zaś w nocy dwa zielone światła również w odstępach 1 m. Te same znaki stosuje się przy przejeździe przez śluzy.

Znak Nr 16

w dzień



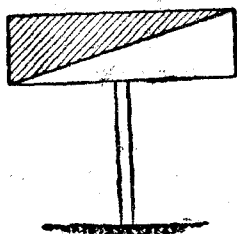
w nocy



Dla oznaczenia członu podlegającego wypławieniu służy: w dzień prostokątna tablica czerwona umieszczona na członie podlegającym wypławieniu, w nocy czerwone

światło. Zezwolenie na przejazd sygnalizuje obsługa mostu za pomocą wymachiwania w dzień białą flagą, a w nocy białym światłem, poziomo w kierunku jazdy.

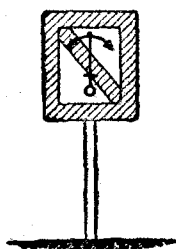
Znak Nr 17.



Dla oznaczenia miejsc, w których czynne są przevozy międzybrzegowe służą prostokątne tablice pomalowane czerwonymi i białymi kolorami z podziałem po przekątnej, przeprowadzonej z lewego dolnego do prawego górnego kąta, przy czym kolor czerwony u góry

tablice, a biały na dole. Tablicę ustawia się na odpowiednio wysokich słupach na ładzie po prawej stronie w kierunku prądu 600 m powyżej i 300 m poniżej przevozu. W nocy tablice oświetlone białym światłem.

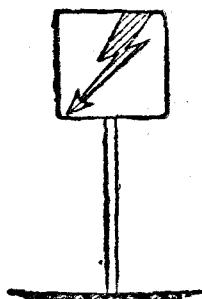
Znak Nr 18.



Dla oznaczenia miejsc, w których na dnie drogi wodnej znajdują się kable, przewody rurowe, łańcuchy lub liny, jak również miejsc, w których nie wolno kotwiczyć ani szrekować tratw: białe prostokątne tablice z czerwonym obramowaniem, z wymalowaną na nich czarną kotwicą obróconą trzonem w dół, przeciętą

czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego kąta. Tablice umieszcza się na wysokich słupach na obu brzegach. Na 100 m z obu stron tablicy nie wolno kotwiczyć, szrekować, przybijać do brzegu.

Znak Nr 19.



Dla oznaczenia miejsc, w których znajdują się wszelkiego rodzaju linie napowietrzne (przewody wysokiego napięcia, telefoniczne itp.): kwadratowa biała tablica z pionowo umieszczonym czerwonym znakiem błyskawicy, u dołu napis czerwonymi cyframi oznaczający wysokość prześwitu przy najwyższym żeglownym stanie

wody. Tablice umieszczone są w taki sam sposób jak przy przewozach międzybrzegowych (promach). W miejscach gdzie to jest możliwe pod przewodami nad środkiem szlaku żeglownego: czerwona flaga kwadratowa (płócienna, blaszana lub drewniana) umieszczona w płaszczyźnie poprzecznej do kierunku jazdy.

Znak Nr 20.



Jeden krótki dźwięk oznacza chęć minięcia się naprawo z idącymi naprzeciw statkami lub tratwami albo zgodę na takie minięcie się.

Znak Nr 21.



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

Znak Nr 22.



Trzy krótkie dźwięki oznaczają zatrzymanie pociągu holowniczego (rzucenie kotwicy), nadanie maszynie ruchu wstecznego lub zatrzymanie maszyny.

Znak Nr 23.



Pięć krótkich dźwięków oznacza, że statek nie może, nie może dać się wyprzedzić ani wyminać bez należytego zatrzymania swojej maszyny ani nadać jej ruchu wstecznego, nie może dać się wyprzedzić ani wyminać bez narażenia się na niebezpieczeństwo.

Znak Nr 24.



Jeden długi dźwięk oznacza baczność (uwaga).

Znak Nr 25.



Dwa długie dźwięki oznaczają wezwanie obsługi śluzy do otwarcia śluzy lub obsługi mostu do otwarcia przejazdu ruchomego przęsła mostowego.

Znak Nr 26.



Trzy długie dźwięki oznaczają koniec jazdy (koniec dnia).

Znak Nr 27.



Jeden długi i jeden krótki dźwięk oznacza: a) w czasie jazdy propozycję wyprzedzenia po prawej stronie w kierunku jazdy lub zgodę na takie wyprzedzenie, b) na postoju — podniesienie kotwicy, jazda naprzód.

Znak Nr 28.



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

Znak Nr 29.



Jeden długi i trzy krótkie dźwięki oznaczają nakazanie zatrzymania się statkom idącym z przeciwnej strony.

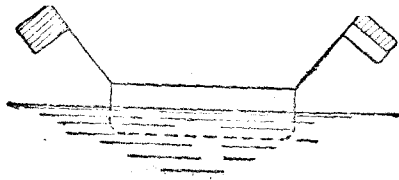
Znak Nr 30.



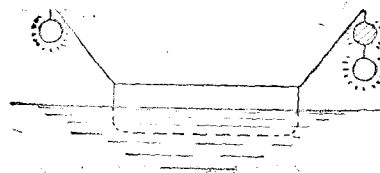
Długie i krótkie dźwięki dawane na przemian oznaczają: wzywanie pomocy. Muszą być powtarzane wielokrotnie.

Znak Nr 31.

w dzień



w nocy

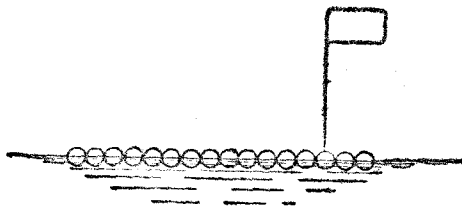


Dla oznaczenia statków stojących na szlaku żeglownym lub obok szlaku żeglownego wskutek uszkodzenia, niezdolności do ruchu, konieczności wylądowania lub przejścia ładunku (lichtowania) albo w celu przeprowadzenia robót regulacyjnych, konserwacyjnych, pogłębiarskich, pomiarowych i innych stosuje się: po stronie

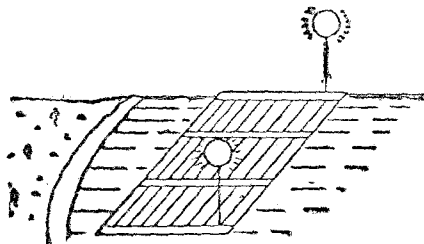
zamkniętego przejazdu, w dzień — czerwoną flagę lub kulę wystawioną pochyło, w nocy czerwone światło; po stronie wolnego przejazdu, w dzień — czerwono-białą flagę lub kulę wystawioną pochyło, w nocy czerwone i białe światła w odstępie 1 m umieszczone pionowo.

Znak Nr 32.

w dzień



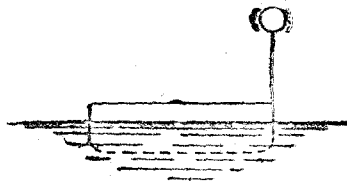
w nocy



Oznaczenie tratw stojących na drodze wodnej: w dzień biała flaga po stronie wolnego szlaku żeglownego w połowie długości tratwy, w nocy jasne białe światło

umieszczone na obu rogach tratwy po stronie wolnego szlaku żeglownego.

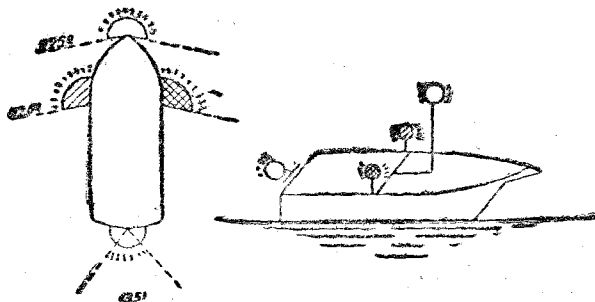
Znak Nr 33.



Statki stojące poza szlakiem żeglownym oznaczają się tylko w nocy, a mianowicie: jasne białe światło umieszczone na wysokości co najmniej 2 m nad powierzchnią

wody po stronie szlaku żeglownego. Tym samym sygnałem oznacza się przystanie pływające.

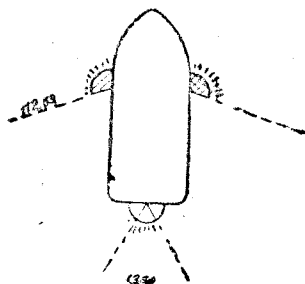
Znak Nr 34.



Oznaczenie statków z własnym napędem idących pojedynczo w nocy: jasne białe światło „topowe” na dziobie, jasne białe światło „rufowe” na rufie, zielone światło „pozycyjne” z prawej burty, czerwone światło „pozycyjne” z lewej burty. Światła pozycyjne umieszcza się na

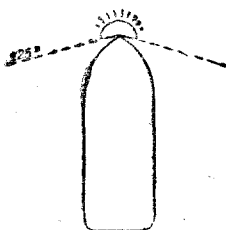
$\frac{1}{3}$ długości statku, licząc od dziobu statku; na boczniolowcach w miejscu największej szerokości, tj. na przedniej części osłony kół. Światła topowe powinny być zawieszane na maszcie na dziobie co najmniej o 1 m wyżej od światel pozycyjnych.

Znak Nr 35.



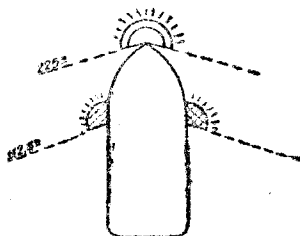
Oznaczenie statków bez własnego napędu o nośności ponad 50 ton, idących pojedynczo i nie holowanych lub pod żaglem w nocy: zielone światło pozycyjne na prawej burcie, czerwone światło pozycyjne na lewej burcie oraz jasne białe światło na rufie. Przy napuszczaniu się (spływaniu) rufą naprzód należy przy zbliżaniu się statków poruszać światłem rufowym wymachując nim z prawa na lewo w płaszczyźnie poziomej.

Znak Nr 36.



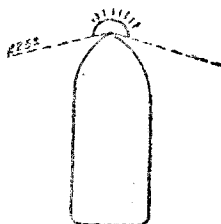
Oznaczenie statków o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statków sportowych i rybackich: jasne białe światło na dziobie. Statki rybackie zatrudnione połowem oznaczają swoją obecność na wodzie zbliżającym się do nich statkom wymachując jasnym białym światłem.

Znak Nr 37.



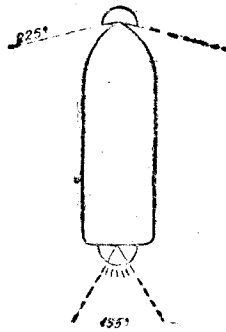
Oznaczenie holowników idących z pociągiem: dwa jasne białe światła „stopowe” na dziobie umieszczone na maszcie jedno nad drugim w odległości 1 m od siebie oraz dwa światła pozycyjne: zielone po prawej, czerwone po lewej burcie.

Znak Nr 38.



Oznaczenie statków holowanych w szeregu pierwszym i następnym za holownikiem, oprócz ostatniego: matowe białe światło na dziobie.

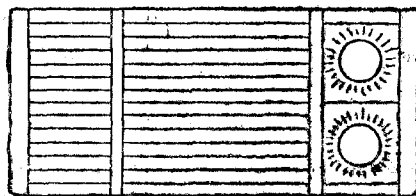
Znak Nr 39.



Oznaczenie statku holowanego w ostatnim szeregu za holownikiem: matowe białe światło na dziobie i jasne białe światło na rufie. Statki holowane przy burcie holownika zachowują swoje światła rufowe. Przy holowa-

niu jednego statku przy burcie holownika światło pozycyjne, umieszczone na wewnętrznej burcie holownika, przenosi się na zewnętrzną burtę statku holowanego.

Znak Nr 40.



Oznaczenie tratw holowanych przez holownik: dwa jasne białe światła po obu kątach tylnej części tratwy na wysokości 3 m od poziomu wody.

Znak Nr 41.

Statki holowane pojedynczo z brzegu oznaczają się takim samym sygnałem jak statki nie holowane o pojemności ponad 50 ton, tj. sygnałem Nr 35.

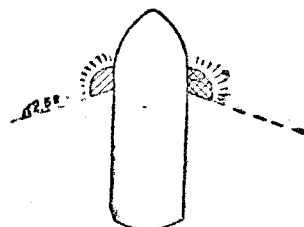
Znak Nr 42.

Statki holowane pojedynczo z brzegu o pojemności do 50 ton oznaczają się sygnałem Nr 35.

Znak Nr 43.

Statki holowane pojedynczo z brzegu o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statki sportowe i rybackie stosują sygnał Nr 36.

Znak Nr 44.



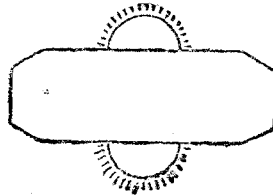
Statki o pojemności ponad 50 ton holowane z brzegu, jako pierwsze w pociągu holowniczym, oznaczają się światłami pozycyjnymi: zielone po prawej burcie, czerwone

po lewej burcie. Inne statki wchodzące w skład pociągu holowniczego holowanego z brzegu oznaczają się tak samo jak przy pociągu holowanym przez statek.

Znak Nr 45.

Przewozy z własnym napędem mechanicznym oznaczają się sygnałem Nr 34.

Znak Nr 46.

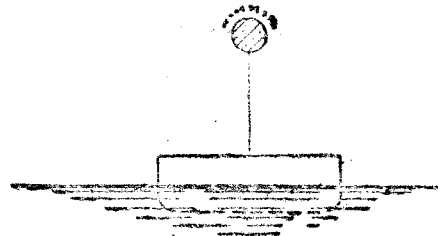
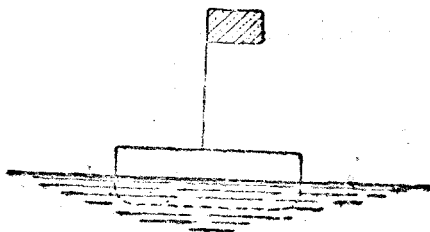


Przewozy na uwięzi (promy przewozowe): jasne białe światła po obu burtach promy osłonięte od wewnętrznej strony promy.

Znak Nr 47.

w dzień

w nocy



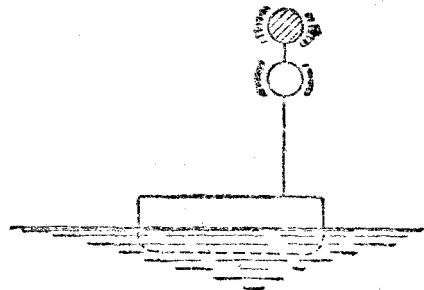
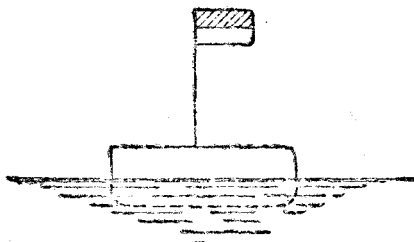
Oznaczenie statków załadowanych materiałami łatwopalnymi, samozapalnymi lub wybuchowymi: w dzień flaga niebieska umieszczona pośrodku statku na wyso-

kości co najmniej 3 m nad poziomem wody. W nocy w taki sam sposób umieszczone niebieskie światło.

Znak Nr 48.

w dzień

w nocy



Oznaczenie statków i tratw będących w niebezpieczeństwie i potrzebujących pomocy: w dzień flaga lub kula czerwono-biała, w nocy dwa światła umieszczone

jedno czerwone w odstępnie wzajemnym 1 m. górne czerwone, dolne białe.

Załącznik Nr 2 do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. (poz. 1368).

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA



Książeczka żeglarska

uprawnienia 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

uprawnienia 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 tożsamości*)
7. Stosunek do służby wojskowej**)

*) Na podstawie przedłożonego dowodu tożsamości.
**) Na podstawie przedłożonego dokumentu wojskowego.

— 1 —

Żona*)

Imię

Nazwisko rodowe (panieńskie)

Data i miejsce urodzenia

Dzieci do lat 15 włącznie**)

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 dzieci pływają razem na statku.

Dane o przebiegu dotychczasowej pracy.

.....

Posiada patent żeglarski *), patent ratmański *)

Nr..... wydany dnia.....

przez

uprawniający do samodzielnego kierowania statkami, tratwami*)

(rodzaj statku)

na wodach

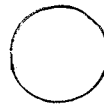
*) Niepotrzebne skreślić.

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

Książeczka żeglarska została wydana

przez

z ważnością do dnia

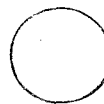


....., da. 19.... r.

(podpis wydającego książeczkę żeglarską)

Termin ważności przedłuża się

do dnia

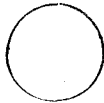


....., da. 19.... r.

(podpis)

Termin ważności przedłuża się

do dnia



....., da. 19.... r.

(podpis)

Dane o zatrudnieniu posiadacza książeczki żeglarskiej

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

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

U w a g i

W czasie od — do	Na trasie	Ilość odbytych podróży (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 przerw	Podpis

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

str. 25, 26, 27 i 28

Załącznik Nr 3 do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 30 września 1952 r. (poz. 1368)

Książeczka żeglarska

uprawnia do pływania na wszystkich
śródlądowych drogach wodnych

(Okładka koloru granatowego — tekt. książeczki jak załącznik Nr 2)

Załącznik Nr 4 do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1932 r. (poz. 1368).

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 Binnengewässerstrassen 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 pływa razem na statku.
*) Ist auszufüllen, wenn die Ehefrau auf dem Schiff wohnt.
*) Выписывается в том случае, если супруга следует вместе на судне.

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 Binnengewässerstrassen 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

	Posiadacza książeczki Des Inhabers Владельца книжки	Zony*) Seiner Ehefrau*) Супруги*)
Wzrost Größe Рост	_____	_____
Włosy Haare Волосы	_____	_____
Oczy Augen Глаза	_____	_____
Twarz Gesicht Лицо	_____	_____
Zauki 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 wohnen.
*) Выписывается в том случае, если супруга и дети следуют вместе на судне.

Fosuda (niemczechy) ruzka (zeglarski)
Bosha (niemczechy) Schifferbuch
Выдана (ниемцzechy) шкиперской книжке

Książeczka zeglarska zostala wydana - Das Schifferbuch wurde ausgestellt
Шкиперской книжке выдано

wydany dnia
ausgegeben am
выданного дня

przez
durch
кем

przez
durch
кем

z ważnością do dnia
mit der Gültigkeit bis
действительно по

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

(podpis) (niemczechy) - (Bezeichnung des Führenden) - (тип судна)

на предпис
auf die Vorschreibung
на предпис пути

.....
.....
.....
M. P.
Dienstsiegel
M. P.

.....
.....
.....
(Podpis wydającego książeczke zeglarska)
(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.
Dienstsiegel
M. P.

.....
.....
.....
podpis - Unterschrift - подпись

- 4 -

- 5 -

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

Miejsce na zmiany, odnoszące się do danych wyszczególnionych na
stronach 1 - 4
Место для внесения изменений в данные, указанных на страницах 1 - 4

.....
.....
.....
M. P.
Dienstsiegel
M. P.

.....
.....
.....
podpis - Unterschrift - подпись

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

.....
.....
.....
M. P.
Dienstsiegel
M. P.

.....
.....
.....
podpis - Unterschrift - подпись

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

.....
.....
.....
M. P.
Dienstsiegel
M. P.

.....
.....
.....
podpis - Unterschrift - подпись

