

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI I GOSPODARKI WODNEJ

z dnia 10 lutego 1959 r.

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

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

§ 1. Wprowadza się jako obowiązujące Przepisy o uprawianiu żeglugi i spławu oraz utrzymaniu i eksploatacji wód granicznych na odcinku rzeki Odry od znaku granicznego nr 433 do znaku granicznego nr 755, na Nysie Łużyckiej od

znaku granicznego nr 391 do znaku granicznego nr 432 oraz koło Nowego Warpna—Altwarpu, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Uchyła się zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 8 lipca 1954 r. w sprawie przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu oraz utrzymaniu i eksploatacji wód granicznych na odcinku rzeki Odry od znaku granicznego nr 433 do znaku granicznego nr 755, na Nysie Łużyckiej od znaku granicznego nr 391 do znaku granicznego nr 432 oraz koło Nowego Warpna—Altwarpu (Monitor Polski Nr A-66, poz. 848).

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi i Gospodarki Wodnej: w z. J. Grochulski

Załącznik do zarządzenia Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 10 lutego 1959 r. (poz. 144).

P R Z E P I S Y

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

S P I S T R E Ś C I :

Rozdział I.	
Przepisy ogólne	§ 1
Rozdział II.	
Oznakowanie, wyposażenie statków i tratw oraz sposób ładowania statków.	
Oznakowanie statków	§ 2
Oznakowanie tratw	§ 3
Wyposażenie statków i tratw	§ 4
Kotwice	§ 5
Ładunek statków	§ 6
Wolna burta	§ 7
Rozdział III.	
Skład oraz kwalifikacje załóg, statków i tratw.	
Kierownictwo statkami i tratwami	§ 8

Załoga i inne osoby na statku	§ 9
Książeczki żeglarskie	§ 10

Rozdział IV.

Dokumenty statków i tratw	§ 11
-------------------------------------	------

Rozdział V.

Sygnały, znaki i światła statków.

Stosowanie sygnałów	§ 12
Rodzaje sygnałów, znaków i światel	§ 13
Sygnały dźwiękowe	§ 14
Znaczenie sygnałów dźwiękowych	§ 15
Światła statków z własnym napędem będących w ruchu	§ 16
Światła holowników w czasie jazdy	§ 17
Światła pojedynczo płynących statków bez własnego napędu	§ 18
Światła statków holowanych w czasie jazdy	§ 19

Rozdział VI.

Ruch żeglugowy i spław tratw.

Przepisy o ruchu	§ 20
Odiegłość między statkami	§ 21
Minimalna szybkość jazdy	§ 22
Maksymalna szybkość jazdy	§ 23
Przejazd pod mostami	§ 24
Przejazd pod mostem drogowym w km 534,0	§ 25
Przejście przez uciążliwe miejsca	§ 26
Pociągi holownicze	§ 27
Skład pociągów holowniczych	§ 28
Zatrzymywanie pociągów holowniczych	§ 29
Łączenie (sprzęganie)	§ 30
Tratwy	§ 31
Ruch tratw	§ 32
Mijanie	§ 33
Wyprzedzanie	§ 34
Zawracanie	§ 35
Ograniczenie żeglugi i spławu z powodu niskich lub wysokich stanów wody	§ 36
Ograniczenie żeglugi i spławu z powodu złych warunków atmosferycznych	§ 37
Zamknięcie żeglugi	§ 38

Rozdział VII.

Miejsce postoju statków i tratw.

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

Rozdział VIII.

Znaki żeglugowe.

Oznakowanie szlaku żeglugowego	§ 42
Zabezpieczenie znaków żeglugowych	§ 43

Rozdział IX.

Wypadki na drogach wodnych.

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

Rozdział X.

Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej.

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

Rozdział XI.

Zegluga na torze wodnym koło Nowego Warpna—Altwarz	§ 64—63
--	---------

Rozdział XII.

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

Rozdział XIII.

Przepis końcowy	§ 70
---------------------------	------

P R Z E P I S Y

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

Rozdział I.

Przepisy ogólne.

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

- 1) „obiekt pływający” — statek przysposobiony do przewozu osób, zwierząt, towarów i poczty, uprawiania rybołówstwa i sportu lub też przysposobiony do wykonywania prac technicznych na drogach wodnych;
- 2) „statek z własnym napędem” — statek posiadający wbudowane na stałe urządzenia napędowe;
- 3) „statek znajdujący się w ruchu” — statek, który nie jest złączony jakimkolwiek urządzeniem z ładem lub dnem drogi wodnej i pozostaje pod działaniem maszyn, wiatru lub prądu wody;
- 4) „tratwa” — kilka połączonych pasów drewna przygotowanych do samospławu lub holowania;
 - pas — kilka połączonych ze sobą tafl;
 - tafla — kłoc drewna ułożone na wodzie i związane wzdłuż obok siebie;
- 5) „dzień” — część doby od wschodu do zachodu słońca;
- 6) „noc” — część doby od zachodu do wschodu słońca;
- 7) „szlak żeglowny” — pas wody o dostatecznej dla żeglugi głębokości i szerokości, wyznaczony na drodze wodnej

do swobodnego i bezpiecznego poruszania się statków i tratw;

- 8) „nurt” („Talweg”) — główny prąd w rzece o największej szybkości, układający się w najgłębszych miejscach koryta rzeki;
- 9) „linia graniczna na rzece żeglownej” — linia biegnąca środkiem nurtu;
- 10) „prawy brzeg” — brzeg położony po prawej stronie rzeki w kierunku biegu wody;
- 11) „lewy brzeg” — brzeg położony po lewej stronie rzeki w kierunku biegu wody;
- 12) „prawa strona”: za prawą stronę szlaku żeglownego na torze wodnym koło Nowego Warpna — Altwarz uważa się stronę prawą w kierunku z północy na południe; stronę przeciwną uważa się za lewą stronę szlaku żeglownego;
- 13) „holownik” — każdy statek, który służy do holowania obiektów pływających lub tratw;
- 14) „pociąg holowniczy” — każdy zespół składający się z jednego lub więcej obiektów albo tratw, ciągnięty (holowany) przez jeden lub więcej holowników;
- 15) „kierownik statku lub tratwy” — każda osoba kierująca statkiem lub tratwą, posiadająca odpowiednie uprawnienia.

Rozdział II.

Oznakowanie, wyposażenie statków i tratw oraz sposób ładowania statków.

§ 2.

Oznakowanie statków.

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

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

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

§ 3.

Oznakowanie tratw.

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

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

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

§ 4.

Wyposażenie statków i tratw.

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

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

3. Urządzenia i sprzęt powinny być tak umieszczone na statkach, aby nie wystawały za burtę.

§ 5.

Kotwice.

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

2. Na odcinkach dróg wodnych, na których obowiązuje zakaz kotwiczenia, kotwice o łapach nieruchomych powinny być wciągnięte na pokład, kotwice zaś o łapach ruchomych —

wciągnięte do kluz tak głęboko, aby łapy całkowicie przyeły do kadłuba statku i nie wystawały poza dziobnicę.

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

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

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

6. Statki o nośności od 15 tonn wzwyż powinny posiadać przynajmniej jedną kotwicę umieszczoną na dziobie statku, statki o nośności powyżej 35 tonn powinny posiadać poza kotwicą na dziobie również jedną kotwicę na rufie, statki o nośności od 100 tonn wzwyż powinny posiadać dwie kotwice na dziobie i jedną kotwicę na rufie, statki bez własnego napędu mechanicznego o nośności od 300 tonn wzwyż powinny posiadać dwie kotwice na dziobie i dwie kotwice na rufie. Kotwice te powinny być odpowiedniej wagi stosownie do wielkości statku i tak umieszczone, aby były w każdej chwili gotowe do użytku.

7. W czasie jazdy kotwice mogą wystawać za burtę:

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

§ 6.

Ładunek statków.

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

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

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

§ 7.

Wolna burta.

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

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

Rozdział III.

Skład oraz kwalifikacje załóg statków i tratw.

§ 8.

Kierownictwo statkami i tratwami.

1. Osobą odpowiedzialną za statek, pociąg holowniczy lub tratwę, tak w ruchu, jak i na postoju, jest kierownik statku, pociągu holowniczego lub tratwy.
2. Kierownikami na statkach śródlądowych i na tratwach mogą być tylko te osoby, które posiadają pełne kwalifikacje potrzebne do kierowania statkami lub tratwami.
3. Kierownika statku lub tratwy może przejściowo zastąpić w czasie jazdy inny odpowiedni członek załogi.
4. Kierownikiem pociągu holowniczego jest kierownik holownika.
5. Kierownik pociągu holowniczego wydaje zarządzenia kierownikom holowanych obiektów pływających, którzy obowiązani są stosować się do tych zarządzeń.
6. W pociągu holowniczym o kilku holownikach wydawanie zarządzeń (rozkazów) należy do kierownika holownika o największej mocy maszyn lub kierownika, który otrzymał polecenie kierowania pociągiem.

§ 9.

Załoga i inne osoby na statku.

1. Załoga statku obowiązana jest wykonywać zarządzenia (rozkazy) kierownika statku.
2. Kierownicy i inni członkowie załóg holowanych statków i tratw powinni dokonywać tych wszystkich czynności, które wymagane są ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, nawet w przypadkach, gdy odpowiednie zarządzenia nie zostały wydane przez kierownika pociągu holowniczego.
3. Obsada statków i tratw powinna być pod względem kwalifikacji i ilościowego składu tak zestawiona, ażeby wykluczyć wszelkie niebezpieczeństwo dla statków, ich ładunku, tratw, osób na nich się znajdujących oraz dla żeglugi.

§ 10.

Książeczki żeglarskie.

1. Każdy członek załogi statku i tratwy obowiązany jest mieć przy sobie książeczkę żeglarską.
2. Książeczka żeglarska jest dokumentem określającym przebieg pracy w zawodzie żeglarskim oraz stwierdzającym uprawnienie do pływania na określonym obszarze wodnym.
3. Wzór książeczki żeglarskiej zawiera załącznik nr 3 do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr A-87, poz. 1368).

Rozdział IV.

§ 11.

Dokumenty statków i tratw.

1. Na każdym statku powinny znajdować się ważne dokumenty statkowe w oryginałach.

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

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

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

Rozdział V.

Sygnały, znaki i światła statków.

§ 12.

Stosowanie sygnałów.

1. Porozumiewanie się i ostrzeganie statków i tratw podczas ruchu powinno odbywać się za pomocą sygnałów dźwiękowych i wzrokowych.
2. Sygnałów, przewidzianych w niniejszych przepisach, nie wolno stosować, ani używać w okolicznościach innych niż te, dla których one zostały ustanowione lub dopuszczone.
3. Posługiwanie się innymi sygnałami niż ustalone lub dopuszczone w niniejszych przepisach jest zabronione.

§ 13.

Rodzaje sygnałów, znaków i świateł.

1. Do sygnalizacji wzrokowej używa się w porze dziennej flag, tarcz, wałców lub kul, w porze zaś nocnej — świateł.
2. Kolory flag, tarcz, wałców i kul nie mogą być zbrudzone i powinny mieć barwę świeżą.
3. Światła używane do sygnalizacji powinny świecić się jasno i być widoczne, w zależności od swego przeznaczenia, bądź ze wszystkich stron, bądź tylko z odpowiedniej strony statku. Szkła latarń sygnałowych powinny być stale utrzymywane w należytej czystości.
4. Światła, które wskutek swej siły mogą oślepić, narażając przez to napotykaną łódź lub tratwę na niebezpieczeństwo, powinny być przyćmiewane w czasie spotkania z innym obiektem pływającym.

§ 14.

Sygnały dźwiękowe.

1. Sygnały dźwiękowe powinny być nadawane w sposób jasno rozeznawalny: krótki dźwięk powinien trwać jedną sekundę, długi dźwięk powinien trwać 4—6 sekund. Przerwy pomiędzy pojedynczymi dźwiękami tego samego sygnału powinny trwać 1 sekundę.
2. Sygnały podawane przyczepkom w pociągu holowniczym powinny być podawane kolejno przez wszystkie przyczepki.

3. Jeżeli w jednym rzędzie pływają na holu para przyczepki spiętych bocznie, to obowiązek sygnalizowania ciąży na przyczepkach skrajnych lewej burty.

4. Sygnały podawane dzwonem, gongiem lub kołatką oznaczają: 5 uderzeń — dźwięk krótki, 10 uderzeń — dźwięk długi. Przerwy pomiędzy pojedynczymi dźwiękami powinny trwać 1—2 sekundy.

§ 15.

Znaczenie sygnałów dźwiękowych.

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

§ 16.

Światła statków z własnym napędem, będących w ruchu.

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

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

2. Światła pozycyjne boczne wymienione w ust. 1 pkt 2 powinny być umieszczone na $1/3$ długości statku, licząc od dziobu statku, na bocznołówcach w miejscach największej szerokości, tzn. na przedniej części osłony kół. Światła pozycyjne powinny być umieszczone na jednakowej wysokości od pokładu i w taki sposób, aby nie były widoczne z budki sterniczej. Światła pozycyjne powinny być umieszczone co najmniej o 1 m niżej od światła topowego oraz co najmniej

o 1 m w tyle za światłem topowym. Ponadto światła te powinny być zaopatrzone od strony wewnętrznej w specjalne osłony w taki sposób, aby światło czerwone nie było widoczne na prawej burcie, światło zaś zielone na lewej burcie.

§ 17.

Światła holowników w czasie jazdy.

Każdy holownik mający jedną lub więcej przyczepkę obowiązany jest w czasie jazdy nocnej posiadać — oprócz światła przedniego (topowego) i światel bocznych (pozycyjnych), o których mowa w § 16 ust. 1 pkt 1 i 2 — drugie silne białe światło, oświetlające taki sam łuk horyzontu jak światło topowe i umieszczone co najmniej 1 m wyżej pionowo nad światłem topowym.

§ 18.

Światła pojedynczo płynących statków bez własnego napędu.

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

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

§ 19.

Światła statków holowanych w czasie jazdy.

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

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

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

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

5. Jeżeli przyczepka jest połączona z holownikiem wzdłuż burty, to należy umieścić na holowniku i przyczepce tylko zewnętrzne boczne światła. Światła te powinny znajdować się na tej samej wysokości. Światel bocznych na sąsiadujących ze sobą burtach nie należy umieszczać.

Rozdział VI.

Ruch żeglowski i spław tratw.

§ 20.

Przepisy o ruchu.

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

§ 21.

Odległość między statkami.

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

§ 22.

Minimalna szybkość jazdy.

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

§ 23.

Maksymalna szybkość jazdy.

1. Na Odrze poniżej km 542,4 szybkość jazdy przy stanie wody do — 3,30 m na wodowskaziu w Brzegu Dolnym (km 284,7) nie może przekraczać 15 km na godzinę, dopóki stan wody nie osiągnie górnej krawędzi głowicy tam.

2. Na Odrze między miejscowością Piaski (km 680,5) a Widuchowa (km 704,1) szybkość jazdy nie może przekraczać 12 km na godzinę.

§ 24.

Przejazd pod mostami.

1. Przy przepływaniu pod mostami należy zmniejszyć szybkość jazdy.

2. Mijanie się i wyprzedzanie pod mostami jest zabronione.

3. W przejściach pod mostami kotwiczenie jest zabronione.

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 25.

Przejazd pod mostem drogowym w km 584,0.

1. Odcinek rzeki od km 583,6 do km 585,0 jako uciążliwy oznakowany jest znakiem żeglugowym nr 13. Na odcinku tym zabronione jest mijanie się, wyprzedzanie oraz łączenie statków wzdłuż burty.

2. W miejscu przeładunku w km 584,5 rzeki Odry zaopatrzonej w tablicę z napisem „Anlegestelle” i strzałką kierunkową dozwolone jest dobijanie do brzegu dopiero w odległości 150 m poniżej mostu drogowego, przy czym pierwsze 4 barki mogą się ustawiać w jednym szeregu, dalsze zaś w dwóch szeregach.

3. Aby zapobiec uszkodzeniu statków stojących w miejscu przeładunku przez falowanie i działanie ssące na odcinku od km 584,35 do km 584,9, statki z własnym napędem powinny zmniejszyć swą szybkość. Odcinek ten jest oznakowany znakiem żeglugowym nr 15a.

§ 26.

Przejście przez uciążliwe miejsca.

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

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

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

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

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

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

7. Wyprzedzanie na uciążliwym odcinku szlaku żeglownego jest zabronione.

§ 27.

Pociągi holownicze.

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

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

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

4. Nie wolno holować statków z rozwiniętymi żaglami.

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

§ 28.

Skład pociągów holowniczych.

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

- 1) od ujścia Nysy Łużyckiej (km 542,4) do Kostrzyna (km 617,6) przy stanie wody na wodowskaziu w Brzegu Dolnym (km 284,7) powyżej 3,50 m — nie więcej niż z 4 przyczepki; przy stanie wody poniżej 3,50 m — nie więcej niż z 5 przyczepki;
- 2) od Kostrzyna do Hohensaaten (km 667,0) przy stanie wody na wodowskaziu w Brzegu Dolnym powyżej 3,50 m — nie więcej niż z 5 przyczepki; przy stanie wody poniżej 3,50 m — nie więcej niż z 6 przyczepki;
- 3) poniżej Hohensaaten — nie więcej niż z 6 załadowanych lub 11 pustych lub z 9 przyczepki, które mogą być załadowane i puste; w pociągu holowniczym składającym się z przyczepki załadowanych i pustych nie może być więcej niż 5 przyczepki załadowanych; ilość członów pociągu holowniczego nie może przekraczać 6;
- 4) Rejony Dróg Wodnych w Szczecinie i w Eberswalde porozumieją się ze sobą co do możliwości udzielenia zezwoleń na doczepianie siódmej załadowanej przyczepki od Hohensaaten w dół, o ile warunki nawigacyjne będą na to zezwalały;
- 5) od Fürstenberg nad Odrą (km 553,4) załadowane przyczepki mogą być holowane tylko jedna za drugą, puste natomiast mogą być łączone, jeśli ich wspólna szerokość nie przekracza 16,50 m.

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

3. Długość liny holowniczej pomiędzy holownikiem a pierwszym holowanym obiektem zależna jest od kierunku jazdy (w dół czy w górę rzeki), od warunków nawigacyjnych, atmosferycznych, od szerokości szlaku żeglownego, jak również od tego, czy w pociągu holowniczym są puste lub załadowane obiekty. Długość liny powinna wynosić, jeżeli żaden

obiekt nie jest załadowany, co najmniej 10 m, a jeżeli obiekty są załadowane — co najmniej 50 m. Odległość pomiędzy poszczególnymi holowanymi obiektami musi wynosić co najmniej 5 m, w pociągach zaś holowniczych z ładunkiem, płynących w dół rzeki poniżej Rędzina, odległość ta musi wynosić co najmniej 50 m.

§ 29.

Zatrzymywanie pociągów holowniczych.

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

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

§ 30.

Łączenie (sprzęganie).

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

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

§ 31.

Tratwy.

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

2. Drewno przeznaczone do spławu lub rozbiórki tratw może być składane na brzegu (na bindudze) tylko za zezwoleniem władz administracji dróg wodnych oraz władz ochrony granic w miejscach przez te władze wskazanych. Nie wolno składać drewna w miejscach leżących w przepływie wielkich wód.

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

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

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

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

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

(km 617,6), od ujścia rzeki Warty szerokość nie może przekraczać 9—10 m.

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

§ 32.

Ruch tratw.

1. Splawianie tratw w porze nocnej jest zabronione.
2. Tratwy holowane w porze nocnej powinny być oznaczone białym światłem umieszczonym na znacznej wysokości nad tratwą.
3. Tratwy powinny płynąć jedna za drugą w odległości co najmniej 300 m. Jeżeli z powodu zatrzymania się tratwy druga tratwa zbliży się do pierwszej na odległość mniejszą niż 300 m, wówczas pierwsza tratwa powinna pozostać na miejscu tak długo, aż mijająca ją tratwa oddali się od niej co najmniej o 300 m.
4. Jeżeli w mostach są przejścia przeznaczone wyłącznie dla tratw, oznaczone odpowiednim znakiem, wówczas tratwy mogą przechodzić tylko tymi przejściami.

§ 33.

Mijanie.

1. Jest zasadą, że statki mijają się prawą stroną, jednak statki i pociągi holownicze, płynące w górę rzeki, powinny zostawić głębszą i dogodniejszą część szlaku żeglownego wolną dla statków płynących w dół rzeki.
2. Przy spotkaniu się statków i pociągów holowniczych oznaczenie strony, po której ma nastąpić wyminięcie, należy do statku lub pociągu holowniczego płynącego w dół rzeki, przy czym w momencie mijania obowiązuje zmniejszenie szybkości jazdy.
3. W miejscach, w których nie można się mijać, statek lub pociąg holowniczy płynący w dół rzeki daje sygnał zamknięcia przejazdu (sygnał nr 10 — § 15), a statek lub pociąg holowniczy, płynący w górę, musi przeczekać, aż przejazd będzie wolny.
4. Jeżeli przy mijaniu którykolwiek ze statków nie może zatrzymać maszyny lub nie może kotwiczyć, powinien to oznajmić z awansu idącemu, naprzeciw statkowi sygnałem, podając jeden długi i cztery krótkie „nie mogę manewrować” (sygnał nr 11 — § 15). Na taki sygnał statek płynący naprzeciw musi się zatrzymać.

§ 34.

Wyprzedzanie.

1. Statki płynące szybciej mogą wyprzedzać statki płynące wolniej w tym samym kierunku, jeżeli przedtem ustalono za pomocą sygnałów, którą stroną ma nastąpić wyprzedzenie.
2. Pociągi holownicze lub pojedyncze statki, które są wyprzedzane, muszą w czasie wyprzedzania zmniejszyć szybkość. Wyprzedzające statki muszą zwracać baczną uwagę na bezpieczeństwo wyprzedzanych statków i pociągów holowniczych.

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

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

5. W odległości 500 m przed każdym punktem odpraw granicznych wyprzedzanie się statków jest zabronione. Odcinek ten oznakowany jest prostokątnymi białymi tablicami z czerwoną obwódką, zwróconymi ostrymi końcami w kierunku jazdy (znak żeglugowy nr 34). Zakaz ten nie dotyczy statków służbowych.

§ 35.

Zawracanie.

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

§ 36.

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

1. Podczas wysokich stanów wody statki powinny trzymać się jak najbliżej środka nurtu rzeki i w miarę możliwości jak najdalej od budowli wodnych.
2. W miejscach, gdzie wystawiono znak żeglugowy nr 15, należy zmniejszyć szybkość jazdy, ażeby nie wytwarzać silnej fali.
3. Należy unikać przejazdów nad tamami oraz w bezpośredniej bliskości podmywanych brzegów.
4. Przy niskich stanach wody należy ściśle trzymać się wyznaczonego szlaku żeglownego oraz stosować się do wydawanych doraźnie zarządzeń władz organów administracji dróg wodnych.

§ 37.

Ograniczenie żeglugi i splawu z powodu złych warunków atmosferycznych.

1. W razie złych warunków atmosferycznych, jak zły widoczności, mgły, burzy, śnieżyca, ulewnego deszczu itp., należy zmniejszyć szybkość jazdy. Statki pojedyncze i pociągi holownicze powinny w razie konieczności wywiesić przepisowe światła.
2. Jeżeli widoczność jest mniejsza niż 100 m, wszystkie statki i pociągi holownicze obowiązane są przerwać jazdę

i zatrzymać się w miejscach wyznaczonych, a w razie niemożności — obok szlaku żeglownego.

3. W obu przypadkach wymienionych w ust. 1 i 2 kierownicy wszystkich statków i tratw obowiązani są podawać co 2 minuty sygnał „baczność” (sygnał nr 1 — § 15). Ponadto należy wystawić wachtę na dziobie pierwszego statku i na rufie ostatniej przyczepki, na tratwach — na początku i na końcu tratwy.

§ 38.

Zamknięcie żeglugi.

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

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

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

Rozdział VII.

Miejsce postoju statków i tratw.

§ 39.

Postój.

1. Postój statków i tratw na granicznym odcinku jest dozwolony tylko w miejscach na ten cel wyznaczonych, w innych miejscach postój jest dozwolony w wypadku awarii i bezpośrednio grożącego niebezpieczeństwa.

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

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

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

§ 40.

Kotwiczenie.

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

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

§ 41.

Przepisy o postoju i ruchu statków przy ujściu Kanału Odra — Szprewa.

Zatrzymywanie się statków przy ujściu Kanału Odra — Szprewa reguluje się w sposób następujący:

- 1) w celu zapewnienia statkom płynącym w kierunku Berlina możliwości manewrowania i ustawiania się dla wjazdu do kanału oraz zapewnienia swobody ruchu statkom wychodzącym z kanału i kierującym się w dół rzeki — zatrzymywanie się innych statków na odcinku Odry od km 552,4 do km 554,2 jest zabronione;
- 2) przed wejściem do kanału statki bez własnego napędu powinny ustawić się w kolejności przybycia jeden za drugim; statki holowane z góry rzeki przed wjazdem do kanału powinny zatrzymać się na wysokości stojących już statków; holowane obiekty odzyspiają się od holowników i stają w kolejności za statkami, które już wcześniej przybyły;
- 3) statki z własnym napędem i holowniki mogą oczekiwać na wjazd do kanału poza miejscem grupowania barek;
- 4) statki oczekujące w Fürstenbergu (Odra km 553,4) na dyspozycję dalszej jazdy powinny ustawić się powyżej km 552,4 przy lewym brzegu, a mianowicie:
 - a) przy stanie wody 2,75 m na wodowskaziu w Fürstenbergu (km 554,1) i poniżej — w jednym rzędzie, skierowane dziobem pod prąd,
 - b) przy wyższych stanach wody na tymże wodowskaziu — w dwu rzędach obok siebie;
- 5) statki wymienione w pkt 1 i 2 powinny ustawiać się w kolejce w odległości co najmniej 100 m jedne od drugich;
- 6) zestawianie pociągów holowniczych może odbywać się tylko poniżej km 554,2.

Rozdział VIII.

Znaki żeglugowe.

§ 42.

Oznakowanie szlaku żeglownego.

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

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

§ 43.

Zabezpieczenie znaków żeglugowych.

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

2. Jeżeli kierownik statku, pociągu holowniczego lub tratwy stwierdzi uszkodzenie, zniszczenie, potrzebę naprawy znaku żeglugowego, nieoznaczenie przeszkody, mielizny itp., powinien za pomocą sygnału (sygnał nr 2 — § 15) wywołać strażnika lub nadzorcę na swoim brzegu i zawiadomić go o zauważonych przeszkodach lub niedokładnościach na szlaku żeglownym. W razie niemożności zawiadomienia go w sposób powyższy należy zawiadomić organy administracji dróg wodnych w najbliższym miejscu postoju.

3. Znaki żeglugowe na brzegu oznaczające zakaz kotwienia, konieczność rozczepiania pociągu holowniczego powinny być nocą oświetlone jasnym białym światłem.

4. Rodzaj oświetlenia (elektryczność, acetylen, nafta) uzależnia się od warunków lokalnych i możliwości zastosowania w danym miejscu.

5. Dla utrzymania dobrej widoczności znaków brzegowych zarośla na przedpolach powinny być usuwane przez organy administracji dróg wodnych.

6. Światła sygnałowe oznaczające szlak żeglowny powinny być zapalane, tak aby ostatnia lampa na danym odcinku strażnika wodnego była zapalona na pół godziny przed zachodem słońca, natomiast rozpoczęcie gaszenia powinno odbywać się dopiero ze wschodem słońca.

Rozdział IX.

Wypadki na drogach wodnych.

§ 44.

Określenie wypadków na drogach wodnych.

Za wypadki na drogach wodnych uważa się:

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

8) uszkodzenie znaków żeglugowych, budowli wodnych, wodowskazów, przewodów krzyżujących się z drogą wodną;

9) zdarzenia żywiołowe, jak powódzie, pochód lodu, ulewy, śnieżyce, mgły itp., jeżeli spowodowały znaczniejsze szkody lub wywołały przerwę w ruchu żeglugowym trwającą ponad 24 godziny.

§ 45.

Zachowanie się w czasie wypadku.

1. Statek, który na skutek utraty zdolności do manewrowania zatarasował szlak wodny, daje o tym znać zbliżającym się statkom sygnałem nr 11 (§ 15) i równocześnie wymachuje w dzień czerwoną flagą, w nocy zaś czerwonym światłem.

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

- 1) zatrzymuje załogę w pobliżu wypadku w razie zatonięcia statku, a na statku — jeżeli statek osiadł na mieliznie;
- 2) wystawia posterunki powyżej i poniżej miejsca wypadku w celu uprzedzenia zbliżających się statków o powstałej przeszkodzie w ruchu lub wystawia znak ostrzegawczy nr 14;
- 3) jeżeli wypadki wyżej wymienione zaszły poza szlakiem żeglownym, tak że obok statków możliwe jest przejście dla innych statków, wówczas kierownicy statków lub tratw powinni niezwłocznie ustawić znak żeglugowy nr 25.

§ 46.

Obowiązek zawiadamiania o wypadkach.

1. Kierownicy statków i tratw obowiązani są donieść najbliższemu organowi administracji dróg wodnych o zderzeniu się statków lub tratw, o utknięciu na mieliznie lub zatonięciu, pożarze i w ogóle o wszystkich nieszczęśliwych wypadkach na własnych i na napotykanym statkach, jak również o wszystkich zauważonych przeszkodach na szlaku żeglownym.

2. W wypadku ciężkiej awarii, zmuszającej załogę do opuszczenia statku lub powodującej dłuższy postój na szlaku, kierownicy statków, pociągów holowniczych lub tratw, niezależnie od czynności ratowniczo-zabezpieczających, przewidzianych niniejszymi przepisami, obowiązani są niezwłocznie zawiadomić o wypadku najbliższą placówkę ochrony granic na swoim brzegu i stosować się do jej poleceń.

Rozdział X.

Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej.

§ 47.

Przepisy ogólne.

Do materiałów niebezpiecznych zalicza się takie materiały i przedmioty, które w czasie przewozu śródlądowymi drogami wodnymi oraz manipulacji i przechowywania w magazynach portowych, przy niewłaściwym obchodzeniu się z nimi, mogą stać się przyczyną pożaru, zatrucia, poparzenia lub zachorowania ludzi albo też uszkodzenia taboru lub przesyłek.

§ 48.

Podział na kategorie.

Do materiałów niebezpiecznych zalicza się:

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

§ 49.

Warunki przewozu.

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

§ 50.

Skład pociągów holowniczych.

1. Materiały niebezpieczne kategorii 1 mogą być przewożone tylko na statkach z własnym napędem (motorowce). Zabronione jest przewożenie tych materiałów w pociągach holowniczych oraz na statkach z własnym napędem parowym.

2. Pociąg holowniczy przewożący materiały kategorii 2, 3, 4, 5 i 6 może składać się z holownika i tylko jednej przyczepki krytej, holowanej co najmniej w odległości 50 m.

3. Statki przewożące materiały kategorii 7 do 9 mogą być holowane w pociągu holowniczym na końcu pociągu w odległości co najmniej 100 m od pozostałych przyczepki.

§ 51.

Ograniczenia w przewozie.

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

2. Materiały i przedmioty kategorii 1 do 6 mogą być przewożone z materiałami kategorii 7 do 9 i innymi materiałami pod warunkiem, że będą załadowane w oddzielnych pomieszczeniach i w taki sposób, który wyklucza wszelkie możliwości zetknięcia się tych materiałów ze sobą i nie wytworzy niebezpieczeństwa dla statku, załogi i ładunku.

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

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

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

§ 52.

Zabezpieczenie ładunku od iskier.

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

2. Do opalania kotłów należy używać tylko węgla kamiennego.

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

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

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

§ 53.

Zakaz palenia tytoniu.

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

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

§ 54.

Zakaz używania ognia i otwartego światła.

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

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

§ 55.

Urządzenia przeciwpożarowe.

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

- 1) odpowiednie gaśnice umieszczone w odpowiednich miejscach i w odpowiedniej ilości;

- 2) wiadra pomalowane na czerwono w miejscach łatwo dostępnych o pojemności 4—6 litrów z dołączonymi linkami o długości 5—6 m;
- 3) skrzynie z piaskiem umieszczone w pobliżu luków.

2. Urządzenia gaśnicze powinny być oznaczone wyraźnymi tabliczkami kierunkowymi.

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

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

§ 56.

Mijanie.

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

§ 57.

Wyprzedzanie.

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

2. Wyprzedzanie statków i pociągów holowniczych przewożących materiały kategorii 7 i 8 dozwolone jest przy zachowaniu jak najdalej idącej ostrożności, w miejscach odpowiednich do wyprzedzania i za zgodą kierownika statku lub pociągu holowniczego wiozącego materiały niebezpieczne kategorii 7 i 8.

3. Pociągi holownicze lub statki pojedyncze powinny płynąć za pociągami holowniczymi i statkami z materiałami kategorii 1 do 6 w odległości co najmniej 2 km.

§ 58.

Oznakowanie statków.

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

- 1) w dzień na dziobie i na rufie — czerwoną czworokątną flagę z białą literą „E”; ponadto na pokładzie statku należy umieścić czerwoną tablicę o wysokości i szerokości co najmniej 50 cm, na której po obu stronach umieszczona jest biała litera „E” o wysokości co najmniej 35 cm; tablica powinna być umieszczona na środku statku w ten sposób, aby można ją było widzieć wyraźnie z obu stron;
- 2) w nocy i w czasie złej widoczności — poza światłami wymienionymi w §§ 16 i 19 dodatkowo jasne fioletowe światło, umieszczone co najmniej 3 m nad pokładem statku,

widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 800 m;

- 3) holownik, który holuje statki załadowane materiałami kategorii 2, 3, 5, 7 i 8, obowiązany jest wywiesić w dzień na przednim maszcie czerwoną flagę z białą literą „E”, w nocy zaś oprócz światel wymienionych w § 17 jasne fioletowe światło umieszczone w odległości pionowej 1 m nad tymi światłami, widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 800 m.

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

- 1) w dzień na dziobie i na rufie statku — niebieską czworokątną flagę z białą literą „F”; ponadto na pokładzie statku należy umieścić niebieską tablicę o wysokości i szerokości co najmniej 50 cm, na której po obu stronach umieszczona jest biała litera „F” o wysokości co najmniej 35 cm; tablica powinna być umieszczona na środku statku w ten sposób, aby można ją było widzieć wyraźnie z obu stron; statki-cysterny przeznaczone do przewozu materiałów płynnych kategorii 6 powinny oprócz flag i tablicy posiadać w okolicy burty na wysokości pokładu jasnoniebieski pas szerokości 20 cm;
- 2) w nocy i w czasie złej widoczności — oprócz światel wymienionych w §§ 16 i 19 dodatkowo dwa jasne fioletowe światła umieszczone co najmniej 3 m nad pokładem statku, widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 800 m;
- 3) holownik, który holuje statek załadowany materiałami kategorii 4 i 6, obowiązany jest wywiesić w dzień na przednim maszcie niebieską flagę z białą literą „F”, w nocy zaś, oprócz światel wymienionych w § 17, dwa jasne fioletowe światła umieszczone jedno nad drugim w odległości 1 m nad tymi światłami, widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 800 m.

§ 59.

Zbliżanie się do statków.

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

§ 60.

Obsada statków.

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

§ 61.

Statki - cysterny.

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

§ 62.

Zezwolenie na przewóz.

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

§ 63.

Postój.

1. Postój, załadunek i wyładunek statków przewożących materiały niebezpieczne kategorii 1 do 8 może odbywać się wyłącznie w miejscach wskazanych każdorazowo dla danego transportu po przedsięwzięciu odpowiednich środków zabezpieczających. Wyznaczanie miejsc postoju należy do organów administracji dróg wodnych.

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

Rozdział XI.

Żegluga na torze wodnym koło Nowego Warpna — Altwarp.

§ 64.

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

§ 65.

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

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

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

§ 66.

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

§ 67.

Sygnały dźwiękowe.

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

§ 68.

Pierwszeństwo drogi.

1. Prawo pierwszeństwa drogi mają następujące statki:

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

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

2. Statki mające pierwszeństwo drogi podnoszą następujący znak:

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

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

Rozdział XII.

Przepisy karne.

§ 69.

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

Rozdział XIII.

Przepis końcowy.

§ 70.

Przepisy niniejsze wejdą w życie w dniu ogłoszenia.

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

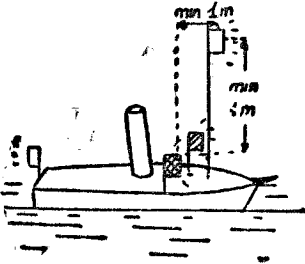
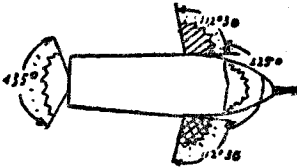
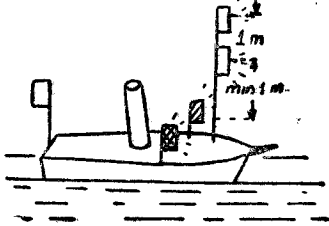

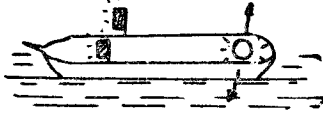
ZNAKI ŻEGLUGOWE

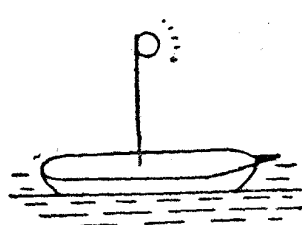
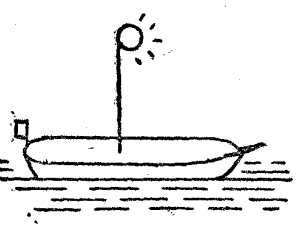
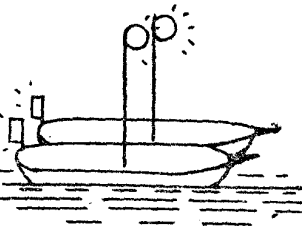
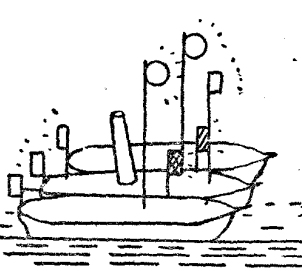
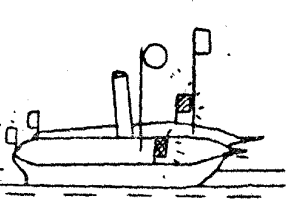
Uwagi:

min = minimum (co najmniej),

□ = światła widoczne w określonym łuku horyzontu,

○ = światła widoczne ze wszystkich stron.

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

Nr znaku §	Opisanie znaku	R y s u n e k
3 19/1	<p>Światła statków holowanych w czasie jazdy:</p> <p>przednie (topowe): matowe białe światło.</p>	<p>5</p> 
6 19/2	<p>Światła ostatniej przyczepki:</p> <p>przednie (topowe): matowe białe światło, tylne (rufowe): zwykłe białe światło.</p>	<p>6</p> 
19/3	<p>Jeżeli na końcu pociągu są połączone dwie przyczepki, to każda przyczepka posiada:</p> <p>przednie (topowe): matowe białe światło, tylne (rufowe): zwykłe białe światło.</p>	<p>7</p> 
8 19/4	<p>Jeżeli przyczepki połączone są wzdłuż holownika, to holownik posiada:</p> <p>przednie (topowe): białe silne światło, boczne: zielone jasne światło, czerwone jasne światło, tylne (rufowe): zwykłe białe światło,</p> <p>przyczepki:</p> <p>przednie (topowe): matowe białe światło, tylne (rufowe): zwykłe białe światło.</p>	<p>8</p> 
9 19/5	<p>Jeżeli przyczepka jest złączona z holownikiem wzdłuż burty,</p> <p>to należy umieścić na holowniku i przyczepce tylko zewnętrzne boczne światła.</p>	<p>9</p> 

Nr
znaku §

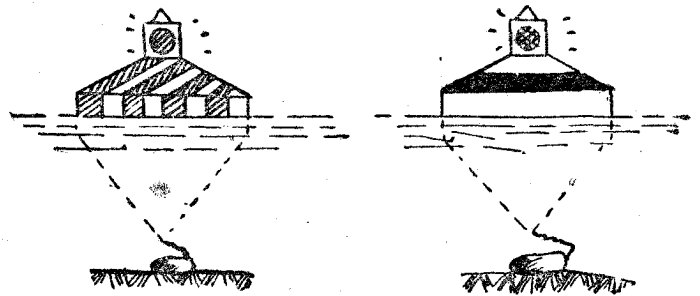
Opisanie znaku

R y s u n e k

10 Znaki żeglugowe orientacyjne i ostrzegawcze:

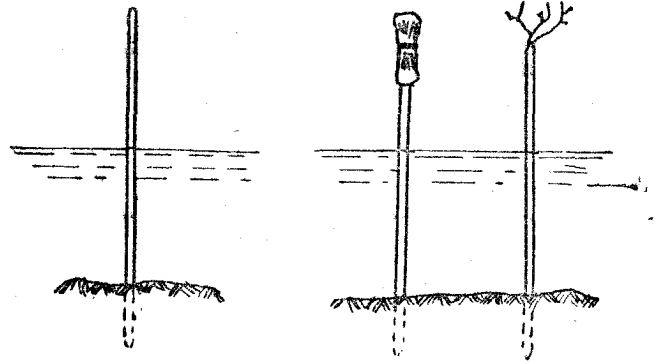
Oznakowanie szlaku żeglownego:

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



10a

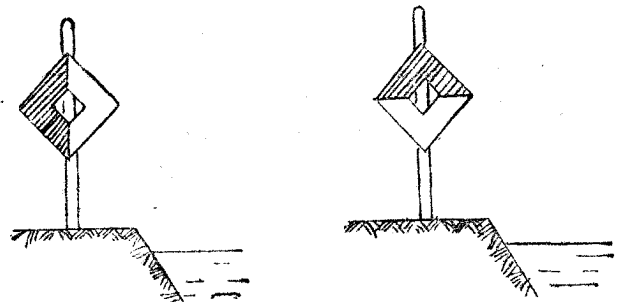
lub
lewa strona: tyczka okorowana bez wiechy,
prawa strona: tyczka nie okorowana z wiechą.



10b

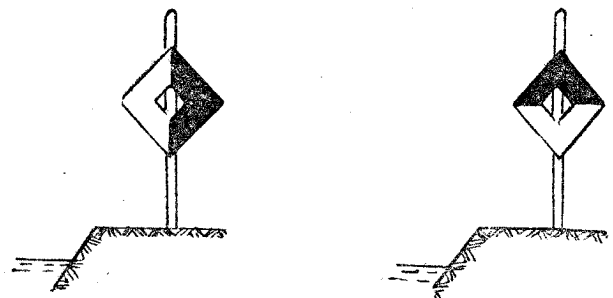
11 Zbliżanie lub oddalanie się szlaku żeglownego do i od brzegu:

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



11a

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



11b

Nr
znaku §

Opisanie znaku

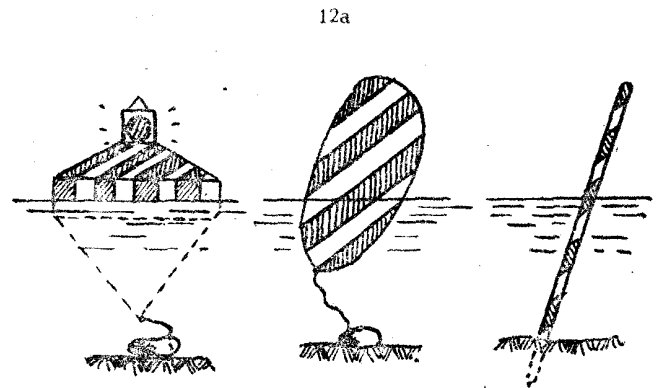
R y s u n e k

12

Oznaczanie przeszkód żeglugowych.

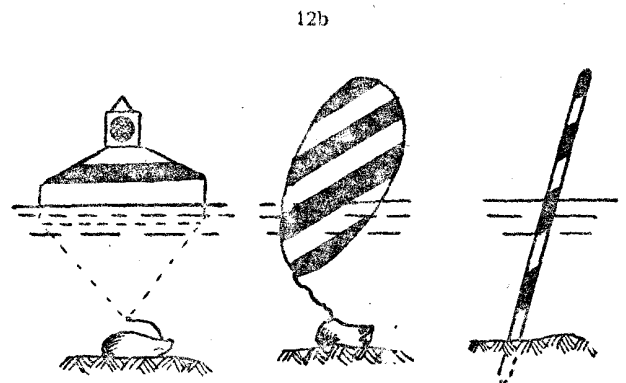
a) Przeszkoda, którą należy pozostawić po lewej stronie szlaku:

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



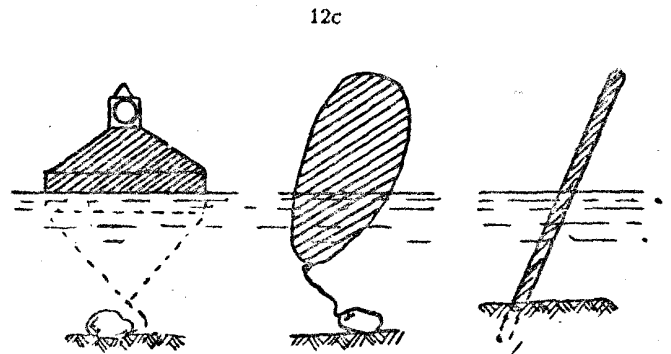
b) Przeszkoda, którą należy pozostawić po prawej stronie szlaku:

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



c) Przeszkoda, którą można mijać z obu stron:

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

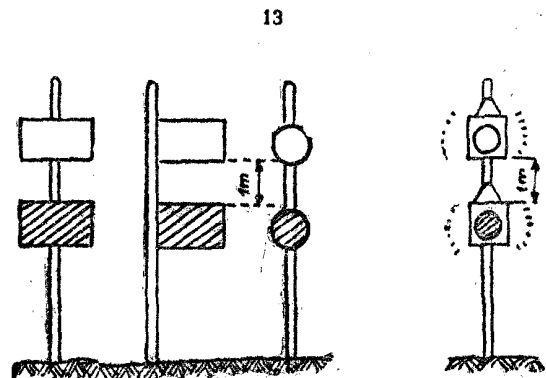


13

Oznaczenie uciążliwego odcinka szlaku dla żeglugi:

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

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



Nr
znaku 9

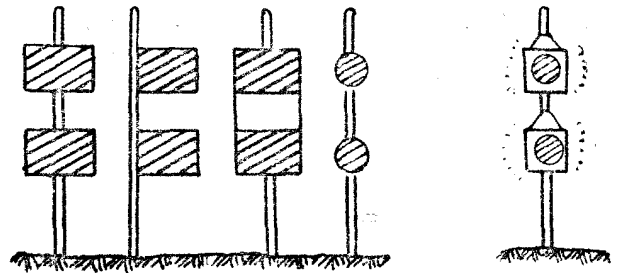
Opisanie znaku

R y s u n e k

14

Zamknięcie żeglugi:

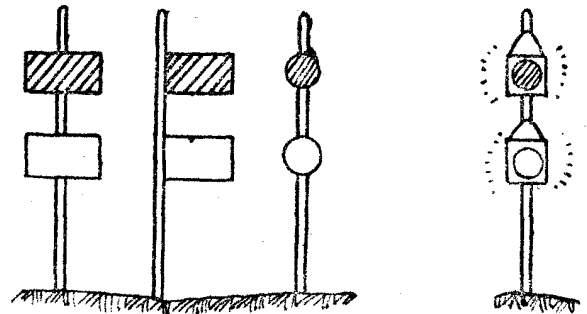
w dzień: dwie czerwone tablice, flagi lub kule albo też jedna czerwona tablica z poziomym białym pasem w środku,
w nocy: dwa czerwone światła.



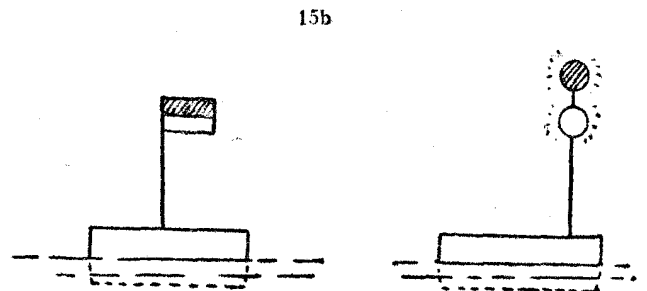
15

Polecenie zwolnienia szybkości jazdy:

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



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



16

Polecenie rozczepienia pociągu holowniczego:

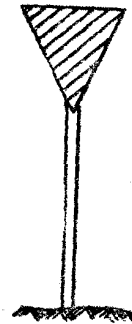
w dzień: okrągła biała tarcza ze skośnym czerwonym krzyżem,
w nocy: tarcza oświetlona jasnym białym światłem.



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

- 17 **Zmniejszenie szerokości tratw:**
w dzień: czerwona trójkątna tarcza zwrócona wierzchołkiem w dół,
w nocy: tarcza oświetlona jasnym białym światłem.

17



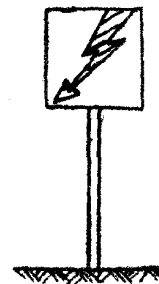
- 18 **Ochrona kabli, przewodów rurowych itd.:**
na obu brzegach: tablice, w nocy tablice oświetlone.

18



- 19 **Oznaczenie linii napowietrznych (przewody wysokiego napięcia, linie telefoniczne itp.):**
na obu brzegach: tablice białe z pionową czerwoną błyskawicą. U dołu podana cyframi wysokość prześwitu przy najwyższym stanie żeglownym, w nocy tablice oświetlone.

19



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

20 Przejazd pod stałymi mostami:

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



20a

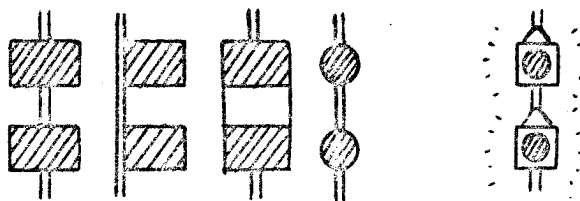
w nocy: od strony lewego brzegu czerwone światło,
 od strony prawego brzegu zielone światło,



20b

b) przejazd zamknięty:

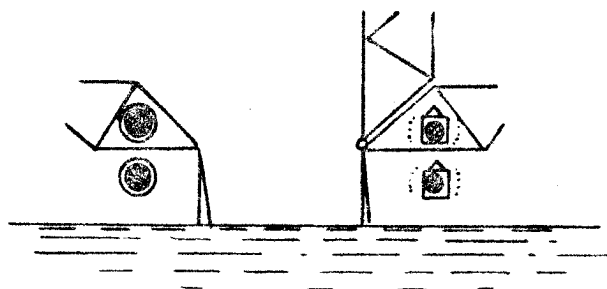
w dzień: czerwona tablica z poziomym białym pasem w środku lub dwie czerwone flagi albo też dwie czerwone tablice lub dwie czerwone kule,
 w nocy: dwa czerwone światła.



20c

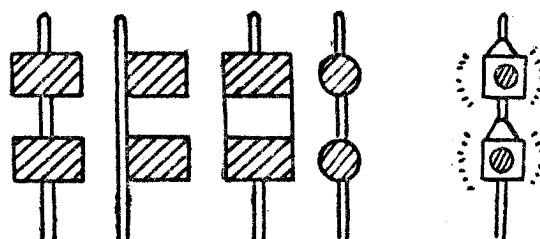
21 Przejazd przez ruchome przęsła mostowe:

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



21a

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

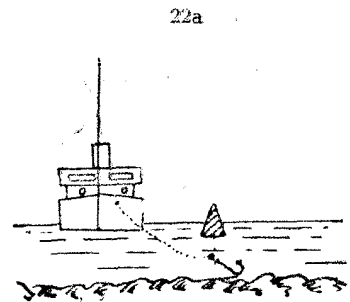


21b

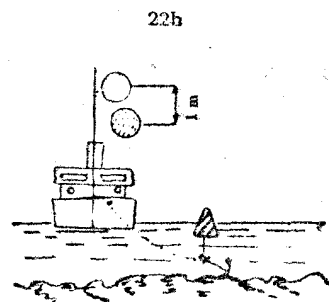
Nr znaku §	Opisanie znaku	R y s u n e k
------------	----------------	---------------

22 Zakotwiczenie statku na szlaku żeglownym i oznaczenie kotwicy:

w dzień: nad kotwicą czerwony bober,

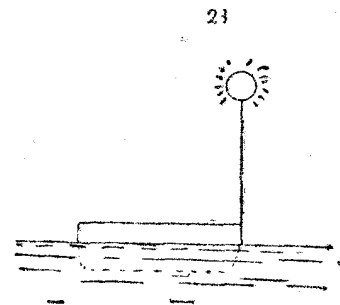


w nocy: na statku białe zwykłe światło, pomarańczowe zwykłe światło.



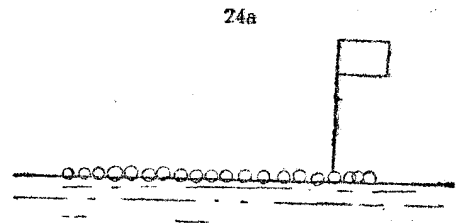
23 Światła obiektów stojących:

w nocy: białe zwykłe światło od strony szlaku żeglownego.

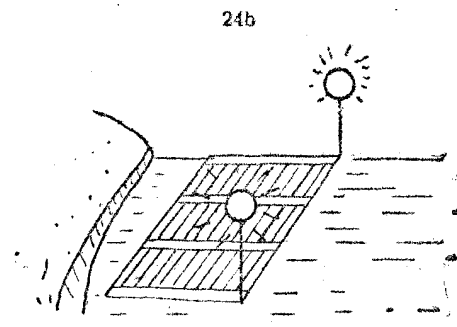


24 Znaki i światła stojących tratw:

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



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

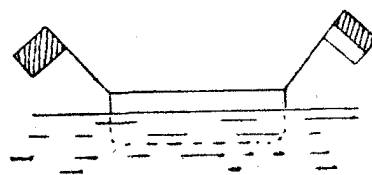


Nr znaku §	Opisanie znaku	R y s u n e k
------------	----------------	---------------

25 Oznakowanie statków:

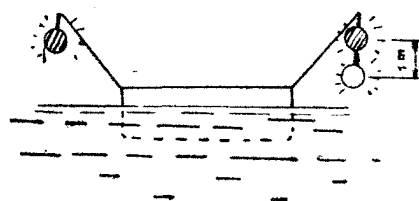
- a) zatopionych lub stojących na mieliźnie,
 - b) wykonujących roboty regulacyjne, pogłębiarskie, pomiarowe itp.:
- w dzień: po stronie wolnego przejazdu — czerwono-biała flaga,
po stronie zamkniętego przejazdu — czerwona flaga,

25a



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

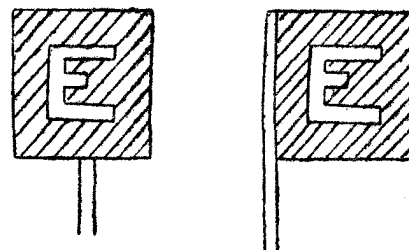
25b



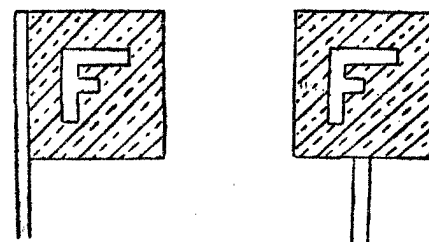
26 58 Oznaczenie statków załadowanych materiałami niebezpiecznymi:

- a) kategorii 1, 2, 3, 5, 7 i 8,
 - w dzień: na dziobie i rufie czerwona flaga z białą literą „E” oraz czerwona tablica z białą literą „E” — widoczna z obu stron,
 - w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych — dodatkowe jasne fioletowe światło,
 - holownik:
 - w dzień: czerwona flaga z białą literą „E”,
 - w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych — dodatkowe jasne światło fioletowe,
- b) kategorii 4 i 6:
 - w dzień: na dziobie i rufie niebieska flaga z białą literą „F” oraz niebieska tablica z białą literą „F” widoczna z obu stron, statki-cysterny ponadto: niebieski pas szerokości 20 cm wkoło burty,
 - w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych dodatkowe dwa światła fioletowe,
 - holownik:
 - w dzień: niebieska flaga z białą literą „F”,
 - w nocy: oprócz świateł nawigacyjnych — dodatkowe dwa jasne światła fioletowe.

26a



26b



27 29 Zatrzymanie pociągów holowniczych:

- w dzień: czerwoną flagą zataczać koła,
w nocy: czerwonym światłem zataczać koła.

27a



27b



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

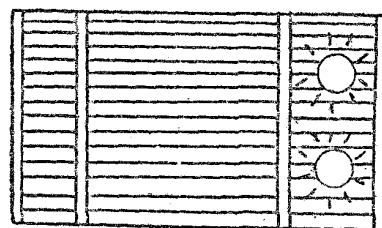
28

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



29

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

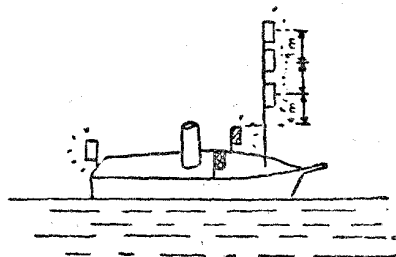


30

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

Holownik holujący więcej niż jedną przyczepkę, a długość holu jest większa niż 130 m.

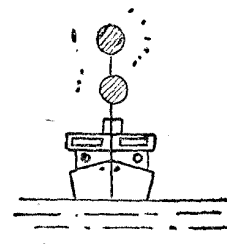
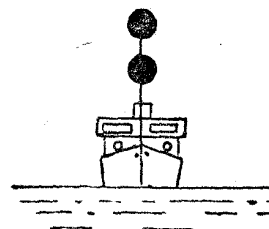
w nocy: oprócz światel nawigacyjnych — trzecie białe silne światło topowe.



31a

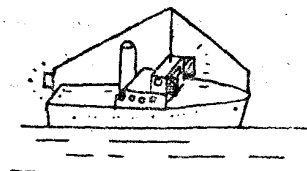
31b

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



32

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

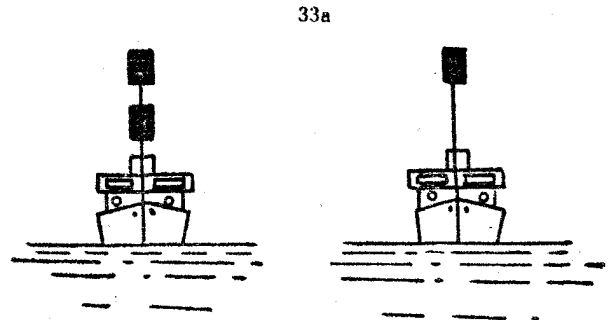


Nr znaku §	Opisanie znaku	R y s u n e k
------------	----------------	---------------

33 68 Pierwszeństwo drogi:

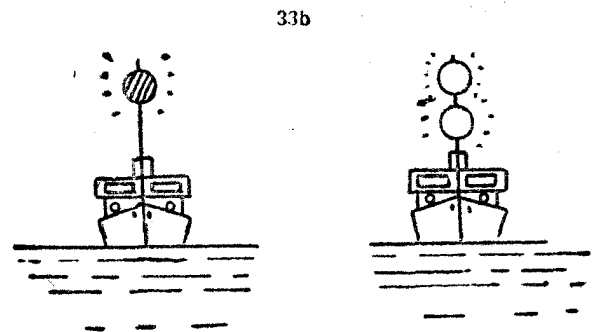
w dzień:

- a) dwa czarne walce,
- b) jeden czarny walec,

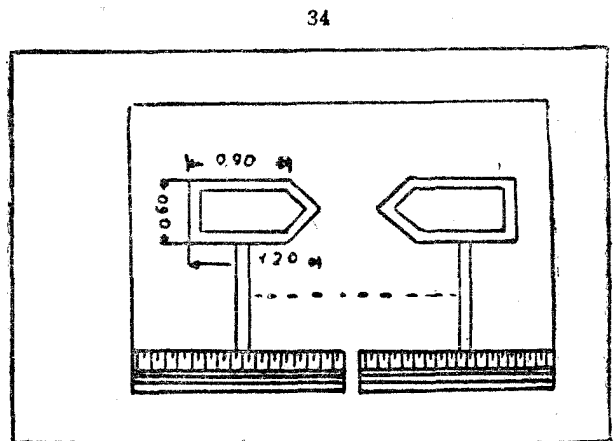


w nocy oprócz świateł nawigacyjnych:






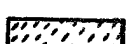
- a) jedno czerwone światło,
- b) dwa białe światła.



34 Prostokątne białe tablice z czerwoną obwódką, zwrócone ostrym końcem w kierunku odcinka rzeki, na którym obowiązuje zakaz.



OZNACZENIA KOLORÓW

-  biały
-  czarny
-  czerwony
-  zielony
-  niebieski
-  pomarańczowy