



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 15 grudnia 2003 r.

Nr 212

TREŚĆ:

Poz.:

ROZPORZĄDZENIA:

- 2072** — Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych 14573
- 2073** — Ministra Sprawiedliwości z dnia 2 grudnia 2003 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu. 14685
- 2074** — Ministra Sprawiedliwości z dnia 2 grudnia 2003 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu 14686
- 2075** — Ministra Sprawiedliwości z dnia 2 grudnia 2003 r. w sprawie wynagrodzenia za czynności doradcy podatkowego w postępowaniu przed sądami administracyjnymi oraz szczegółowych zasad ponoszenia kosztów pomocy prawnej udzielonej przez doradcę podatkowego z urzędu 14686
- 2076** — Ministra Sprawiedliwości z dnia 2 grudnia 2003 r. w sprawie opłat za czynności rzeczników patentowych 14687

WYROK TRYBUNAŁU KONSTYTUCYJNEGO

- 2077** — z dnia 3 grudnia 2003 r. sygn. akt K 5/02 14690

2072

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 28 kwietnia 2003 r.

w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych

Na podstawie art. 21 ust. 3 pkt 1 i art. 46 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085, z 2002 r. Nr 199, poz. 1672 oraz z 2003 r. Nr 211, poz. 2049) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa przepisy żeglugowe normujące szczegółowy sposób oznaczania statków, ruch i postój statków na szlaku żeglownym i w portach, sygnalizację wzrokową i dźwiękową oraz łączność radiową na śródlądowych drogach wodnych,

a także sposoby oznakowania nawigacyjnego szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych, wzory znaków i sygnałów żeglugowych, ich znaczenie i zakres obowiązywania.

§ 2. Przepisy żeglugowe, o których mowa w § 1, stanowią załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

Minister Infrastruktury: *M. Pol*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165 i Nr 141, poz. 1359).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie poprzedzone było zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 19 grudnia 1991 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (M. P. z 1992 r. Nr 4, poz. 20), które utraciło moc z dniem 1 kwietnia 1999 r.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 28 kwietnia 2003 r. (poz. 2072)

PRZEPISY ŻEGLUGOWE NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH

Spis treści

Rozdział 1. Przepisy ogólne	14575
Rozdział 2. Znaki rozpoznawcze, podziałki zanurzenia i pomiary statków	14580
Rozdział 3. Wzrokowa sygnalizacja statków	14582
I. Przepisy ogólne	14582
II. Sygnalizacja nocna i dzienna	14583
IIA. Sygnalizacja w drodze	14583
IIB. Sygnalizacja na postoju	14588
III. Sygnalizacja specjalna	14590
Rozdział 4. Sygnalizacja dźwiękowa statków. Łączność radiotelefoniczna	14593
Rozdział 5. Znaki żeglugowe i oznakowanie dróg wodnych	14594
Rozdział 6. Zasady ruchu żeglugowego	14594
A. Przepisy ogólne	14594
B. Mijanie, wyprzedzanie i kursy przecinające się	14595
C. Pozostałe zasady ruchu	14599
D. Promy	14602
E. Przejścia pod mostami oraz przez jazy i śluzy	14602
F. Ograniczona widzialność – ruch żeglugowy za pomocą radaru	14604
G. Szczegółne zasady ruchu żeglugowego	14607
Rozdział 7. Zasady postoju	14608
Rozdział 8. Postanowienia dodatkowe	14610

Załączniki do przepisów żeglugowych:

Załącznik nr 1. Litera lub grupa liter rozpoznawczych kraju, w którym znajduje się port macierzysty lub miejsce rejestracji statku	14611
Załącznik nr 2. Podziałki zanurzenia statków śródlądowych	14611
Załącznik nr 3. Sygnalizacja wzrokowa statków	14612
1. Przepisy ogólne	14612
2. Sygnalizacja w drodze	14615
3. Sygnalizacja na postoju	14627
4. Sygnalizacja specjalna	14632
Załącznik nr 4. Światła i kolory świateł nawigacyjnych na statkach	14636
Załącznik nr 5. Natężenie światła i zasięg widzialności świateł nawigacyjnych na statkach	14638
Załącznik nr 6. Sygnały dźwiękowe	14640
I. Dźwięczność sygnałów	14640
II. Kontrola poziomu natężenia akustycznego	14640
III. Sygnały dźwiękowe statków (ogólne, mijania, wyprzedzania, zawracania, porty i boczne drogi wodne, sygnały podczas ograniczonej widzialności)	14640
Załącznik nr 7. Znaki żeglugowe regulujące ruch żeglugowy na drogach wodnych	14647
I. Podstawowe znaki żeglugowe	14647
A. Znaki zakazu	14647
B. Znaki nakazu	14651
C. Znaki ograniczenia	14654
D. Znaki zalecenia	14655
E. Znaki informacyjne	14656
II. Znaki pomocnicze	14663
Załącznik nr 8. Oznakowanie szlaku żeglownego oraz dodatkowe oznakowanie jezior i szerokich dróg wodnych	14666
I. Przepisy ogólne	14666
II. Oznakowanie pływające granic szlaku żeglownego	14667
III. Oznakowanie brzegowe przebiegu szlaku żeglownego	14669
IV. Oznakowanie miejsc niebezpiecznych i przeszkód żeglugowych	14673
V. Dodatkowe oznakowanie na potrzeby żeglugi za pomocą radaru	14676
VI. Dodatkowe oznakowanie na jeziorach i szerokich drogach wodnych	14677
VII. Oznakowanie akwenów zamkniętych dla ruchu żeglugowego lub akwenów o ograniczonym ruchu żeglugowym	14681
VIII. Znaki specjalnego przeznaczenia	14682
IX. Oznakowanie wejść do portów	14682
Załącznik nr 9. Kategorie dróg wodnych i określenie kierunków ruchu na drogach wodnych	14684

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1.01. Znaczenie określeń

Użyte w niniejszych przepisach określenia oznaczają:

- a) statek — statek uprawiający żeglugę śródlądową, w tym mały statek i prom, a także urządzenie pływające i statek morski,
- b) statek o napędzie mechanicznym — statek wprowadzany w ruch przez mechaniczne urządzenie napędowe, z wyjątkiem statków, których mechaniczne urządzenie napędowe jest używane wyłącznie do małych przemieszczeń, w szczególności w portach lub miejscach załadunku i wyładunku, albo do zwiększenia sterowności statków podczas ich pchania albo holowania,
- c) statek żaglowy — statek poruszający się wyłącznie za pomocą żagli; statek poruszający się równocześnie za pomocą żagli i mechanicznego urządzenia napędowego uznawany jest za statek o napędzie mechanicznym,
- d) mały statek — statek, którego długość kadłuba jest mniejsza niż 20 m; do małych statków nie zalicza się, niezależnie od ich wymiarów, statków dopuszczonych do przewozu więcej niż 12 pasażerów, promów oraz statków przystosowanych do prowadzenia zestawów holowanych, pchanych lub sprzężonych, o ile takie zestawy nie składają się z małych statków,
- e) urządzenie pływające — statek przeznaczony do wykonywania prac technicznych, utrzymywania szlaków żeglownych lub eksploatacji złóż kruszyw, posiadający specjalne urządzenia mechaniczne, a w szczególności: pogłębiarkę, kafar, dźwig pływający,
- f) obiekt pływający — konstrukcję pływającą nieprzeznaczoną do uprawiania żeglugi, ale do celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych, warsztatowych, jako przystań, zakład kąpielowy albo dok,
- g) scalone materiały pływające — konstrukcję przystosowaną do pływania, niebędącą statkiem lub obiektem pływającym, a w szczególności: tratwy, sprzężone łodzie flisackie, pontony, beczki,
- h) prom — statek zakwalifikowany przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej jako prom i służący do przewozu osób i ładunków w poprzek drogi wodnej,
- i) barka pchana — statek zbudowany lub przystosowany do przemieszczania w zestawie pchanym,
- j) barka statku morskiego — barka pchana, skonstruowana do przewożenia jej przez statek morski i do pływania po śródlądowych drogach wodnych,
- k) zestaw — zestaw holowany, pchany i sprzężony,
- l) zestaw holowany — formację składającą się z jednego lub więcej statków, obiektów pływających lub scalonych materiałów pływających, holowanych przez jeden (lub więcej) statek o napędzie mechanicznym, zwany holownikiem,
- m) zestaw pchany — sztywno lub elastycznie połączoną formację, składającą się ze statków, z których przynajmniej jeden znajduje się przed statkiem o napędzie mechanicznym, zapewniającym poruszanie się zestawu, zwanym pchaczem,
- n) zestaw sprzężony — formację składającą się ze statków połączonych burtami, z których żaden nie znajduje się przed statkiem o napędzie mechanicznym, prowadzącym formację,
- o) statek, obiekt pływający lub scalone materiały pływające na postoju — statek, obiekt pływający lub scalone materiały pływające stojące pośrednio lub bezpośrednio na kotwicy lub przycumowane do brzegu,
- p) statek, obiekt pływający lub scalone materiały pływające w drodze — statek, obiekt pływający lub scalone materiały pływające niestojące pośrednio albo bezpośrednio na kotwicy, nieprzycumowane do brzegu i nieosiadłe na mieliźnie; dla statków, obiektów pływających i scalonych materiałów pływających w drodze określenie „zatrzymać się” oznacza zatrzymanie w stosunku do lądu,
- q) statek zajęty połowem — statek łowiący sieciami, sznurami haczykowymi, włokami lub innymi narzędziami połowu, które ograniczają jego zdolność manewrową; określenie to nie obejmuje statku łowiącego włóczonymi sznurami haczykowymi lub innymi narzędziami połowu, które nie ograniczają zdolności manewrowej statku,
- r) białe światło, czerwone światło, zielone światło, żółte światło, niebieskie światło — światła, których barwy odpowiadają warunkom określonym w załączniku nr 4,
- s) jaskrawe światło, jasne światło, zwykłe światło — światła, których natężenia odpowiadają warunkom określonym w załączniku nr 4,
- t) migające światło — rytmiczne światło z powtarzającymi się nieprzerwanie błyskami, w liczbie od 50 do 60 na minutę,
- u) krótki dźwięk — dźwięk trwający około 1 sekundy; długi dźwięk — dźwięk trwający około 4 sekund; przerwy między kolejnymi następującymi po sobie dźwiękami powinny trwać około 1 sekundy,
- v) seria bardzo krótkich dźwięków — sekwencję co najmniej sześciu dźwięków, trwających około 0,25 sekundy każdy, przedzielonych przerwami trwającymi około 0,25 sekundy,

- w) trzytonowy sygnał dźwiękowy — trzykrotnie powtarzający się sygnał składający się z trzech dźwięków różnej tonacji, następujących bezpośrednio jeden po drugim, trwających łącznie około 2 sekund; częstotliwość dźwięków powinna znajdować się w przedziale od 165 do 297 herców, a między najwyższymi i najniższymi dźwiękami różnica powinna wynosić dwa pełne tony; każda składająca się z trzech dźwięków seria powinna rozpoczynać się od niskiego tonu i kończyć się wysokim tonem,
- x) noc — okres między zachodem i wschodem słońca,
- y) dzień — okres między wschodem i zachodem słońca,
- z) stan przemęczenia — stan występujący w wyniku niewystarczającego odpoczynku lub choroby, wyrażający się w odstępstwach od norm powszechnie przyjętego zachowania i szybkości reakcji,
- za) stan intoksykacji — stan nietrzeźwości, pozostawania pod wpływem środka odurzającego lub innej podobnie działającej substancji,
- zb) skuter wodny — mały statek o napędzie mechanicznym, przystosowany do przewozu jednej lub więcej osób, przeznaczony do służbów lub wykonywania ewolucji na wodzie,
- zc) pomoc holownicza — pomoc w przemieszczaniu statku lub zestawu, udzielaną przez statek lub statki o napędzie mechanicznym, znajdujące się czasowo z przodu tego statku lub zestawu,
- zd) wypadek żeglugowy — zdarzenie związane z ruchem lub postojem statku, w wyniku którego nastąpiło uszkodzenie ciała powodujące rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka, uszkodzenie mienia znacznej wartości albo poważna awaria w rozumieniu przepisów Prawa ochrony środowiska,
- ze) rejon służby lub pochylni — akweny, które, jeżeli nie są specjalnie oznakowane znakiem żeglugowym C.4, określonym w załączniku nr 7, znajdują się bezpośrednio powyżej i poniżej służby lub pochylni, aż do końca urządzeń cumowniczych,
- zf) statek pasażerski — statek, który jest zbudowany lub przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów,
- zg) głębokość tranzytowa — najmniejszą głębokość szlaku żeglownego określonego odcinka drogi wodnej,
- zh) dyrektor urzędu — właściwego terytorialnie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej,
- zi) inspektor — uprawnionego do wykonywania zadań inspekcyjnych pracownika urzędu żeglugi śródlądowej,
- zj) administracja drogi wodnej — właściwego terytorialnie dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej oraz dyrektora jednostki organizacyjnej, któremu powierzono, na mocy odrębnych przepisów, w stosunku do śródlądowych dróg wodnych, prawa właścicielskie oraz obowiązki ich utrzymania.

§ 1.02. Kierownik statku

1. Statki i scalone materiały pływające, z wyjątkiem innych niż pchacz i holownik statków zestawu pchanego i sprzężonego, powinny być kierowane przez osobę posiadającą odpowiednie kwalifikacje stwierdzone dokumentem wydanym zgodnie z obowiązującymi przepisami, zwaną dalej „kierownikiem”.

2. Zestaw powinien być kierowany przez osobę posiadającą odpowiednie kwalifikacje stwierdzone dokumentem wydanym zgodnie z obowiązującymi przepisami, zwaną dalej „kierownikiem zestawu”. Kierownikiem zestawu jest:

- a) kierownik statku o napędzie mechanicznym — jeżeli w skład zestawu wchodzi jeden statek o napędzie mechanicznym,
- b) kierownik pierwszego holownika — jeżeli w zestawie holowanym znajdują się z przodu co najmniej dwa holowniki, jeden za drugim; przy czym jeżeli z przodu zestawu holowanego znajduje się statek o napędzie mechanicznym, udzielający czasowo pomocy holowniczej, kierownikiem zestawu holowanego jest kierownik drugiego statku,
- c) kierownik statku lub holownika, który stanowi główną siłę napędową — jeżeli w zestawie holowanym znajdują się z przodu co najmniej dwa holowniki płynące obok siebie albo jeżeli w zestawie sprzężonym znajdują się co najmniej dwa statki o napędzie mechanicznym i jeden ze statków lub holowników stanowi główną siłę napędową,
- d) kierownik pchacza o większej mocy mechanicznych urządzeń napędowych — jeżeli zestaw pchany jest prowadzony przez dwa pchacze połączone burtami, a w przypadku gdy oba pchacze mają jednakową moc mechanicznych urządzeń napędowych — kierownik pchacza znajdującego się z prawej strony zestawu,
- e) w innych przypadkach niż określone w lit. a—d — osoba wyznaczona przez armatora lub armatorów spośród kierowników statków wchodzących w skład zestawu.

3. W czasie ruchu statku lub pracy urządzenia pływającego kierownik powinien przebywać na statku lub urządzeniu pływającym.

4. Kierownik jest odpowiedzialny za przestrzeganie przepisów żeglugowych na swoim statku, zestawie lub scalonych materiałach pływających. Kierownicy statków, których statki wchodzą w skład zestawu, powinni wykonywać polecenia kierownika zestawu. W uzasadnionych sytuacjach kierownicy statków, których statki wchodzą w skład zestawu, powinni podejmować samodzielne działania w celu prawidłowego prowadzenia swojego statku i uniknięcia wypadku żeglugowego. Jeżeli okoliczności powodują konieczność wspólnej żeglugi dwóch lub więcej statków bądź zestawów, w tym gdy pomocy statkom lub zestawom udziela lodołamacz, to wzajemne stosunki pomiędzy kierownikami tych statków i zestawów określa dyrektor urzędu.

5. Obiekty pływające powinny znajdować się pod nadzorem osób, które są odpowiedzialne za przestrzeganie przepisów żeglugowych na tych obiektach.

6. Kierownik statku nie powinien uprawiać żeglugi, będąc w stanie zagrażającym bezpieczeństwu żeglugi, a w szczególności w stanie przemęczenia lub intoksykacji.

7. Przepis ust. 4 dotyczy również kierownika statku, któremu udziela pomocy lodołamacz. Kierownik lodołamacza jest kierownikiem takiego zespołu.

8. Przed rozpoczęciem podróży kierownik powinien dokonać wszelkich niezbędnych przygotowań zapewniających bezpieczeństwo żeglugi, w szczególności powinien zebrać wiarygodne informacje o warunkach na drodze wodnej, którą ma przebyć statek, oraz poczynić starania, aby statek w chwili rozpoczęcia podróży był sprawny i bezpieczny.

§ 1.03. Obowiązki załogi oraz innych osób przebywających na statku

1. Członkowie załogi powinni wykonywać polecenia kierownika w ramach nałożonych na nich obowiązków, w szczególności powinni, w zakresie swoich obowiązków, przestrzegać przepisów żeglugowych i innych przepisów obowiązujących na statku.

2. Osoby znajdujące się na statku, inne niż członkowie załogi, powinny wykonywać wydawane przez kierownika polecenia w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na statku.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się również do członków załogi i innych osób znajdujących się na statku, które czasowo określają kurs i prędkość statku.

4. Członkowie załogi oraz inne osoby przebywające na statku, które czasowo biorą udział w uprawianiu żeglugi nie powinni wykonywać swoich obowiązków w stanie zagrażającym bezpieczeństwu żeglugi, a szczególności wykonywać ich w stanie przemęczenia lub stanie intoksykacji.

§ 1.04. Ogólny obowiązek zachowania ostrożności

1. W przypadku braku odpowiednich postanowień w przepisach żeglugowych lub innych obowiązujących przepisów, kierownik powinien przedsięwziąć wszelkie środki wynikające z zasad dobrej praktyki żeglarskiej, w celu zapobieżenia w szczególności:

- a) zagrożeniu bezpieczeństwa życia ludzkiego,
- b) uszkodzeniu statków, scalonych materiałów pływających, brzegów oraz budowli i urządzeń znajdujących się na drodze wodnej lub w jej bezpośredniej bliskości,
- c) tworzeniu przeszkód dla ruchu żeglugowego,
- d) zagrożeniu dla środowiska naturalnego.

2. Przepis ust. 1 dotyczy także osób, które pełnią nadzór nad obiektami pływającymi.

§ 1.05. Postępowanie w szczególnych sytuacjach

W celu uniknięcia bezpośrednio grożącego niebezpieczeństwa kierownik albo osoba odpowiedzialna za obiekt pływający powinna przedsięwziąć wszelkie środki podyktowane sytuacją, łącznie z odstępniem od przestrzegania niniejszych przepisów.

§ 1.06. Korzystanie z drogi wodnej

1. Długość, szerokość, wysokość do najwyższej nierozbieralnej części statku, zanurzenie i prędkość statków, zestawów, scalonych materiałów pływających i obiektów pływających powinny odpowiadać parametrom eksploatacyjnym drogi wodnej, po której ma się odbywać podróż.

2. Maksymalne wymiary statków i zestawów oraz największa liczba statków w zestawie holowanym, jak również dopuszczalne zanurzenie w stosunku do głębokości tranzytowej oraz dopuszczalna prędkość ruchu dla poszczególnych śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków powinny odpowiadać wymaganiom określonym przez dyrektora urzędu w przepisach prawa miejscowego, w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej.

§ 1.07. Największe załadowanie statków i największa liczba pasażerów

1. Linia wodna statku po jego załadowaniu nie może znajdować się powyżej dolnej krawędzi znaku wolnej burty. Linia wodna statku nieposiadającego znaku wolnej burty nie powinna znajdować się powyżej dolnej krawędzi znaków pomiarowych.

2. Rozmieszczenie ładunków nie może zagrażać stateczności statku i wytrzymałości jego kadłuba oraz powinno zapewnić dobrą widoczność do przodu osobie obsługującej urządzenie sterowe na odległość nie mniejszą niż 350 m.

3. Statki przeznaczone do przewozu pasażerów nie mogą przyjmować na statek więcej pasażerów, niż jest to określone w ich świadectwie zdolności żeglugowej.

§ 1.08. Konstrukcja, wyposażenie i załogi statków i scalonych materiałów pływających

1. Statki i scalone materiały pływające powinny być zaprojektowane i wyposażone zgodnie z odrębnymi przepisami w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej — tak, aby zapewnić bezpieczeństwo żeglugi oraz bezpieczeństwo osób znajdujących się na statku.

2. Statki i scalone materiały pływające, z wyjątkiem statków zestawu pchanego innych niż pchacz, powinny posiadać załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi i osób znajdujących się na statku. Statki bez napędu mechanicznego połączone burtami, idące w zestawie sprzężonym lub holowanym, i statki zestawu holowanego, holowane jeden za drugim, sztywno połączone, oraz scalone materiały pływające mogą nie posiadać załogi, jeżeli inne z nimi połączone burtami lub sztywno połączone holowane statki posiadają załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi i osób znajdujących się na statku.

3. Minimalny skład załogi i ich kwalifikacje określały przepisy w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej.

§ 1.09. Obsługa steru

1. Urządzenie sterowe powinno być obsługiwane przez osobę posiadającą odpowiednie kwalifikacje zawodowe oraz która ma ukończone 18 lat. Przepis ten nie dotyczy statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

2. Dla bezpiecznego sterowania osoba obsługująca urządzenie sterowe powinna mieć zapewnioną możliwość przekazywania i uzyskiwania informacji, odbierania i wydawania poleceń, a także prowadzenia obserwacji we wszystkich kierunkach oraz odbierania sygnałów dźwiękowych. W przypadku braku możliwości uzyskania wystarczająco dobrej widoczności, osoba obsługująca urządzenie sterowe powinna mieć możliwość korzystania z pomocy optycznych zapewniających czysty i niezniekształcony obraz na niewidoczny obszar.

3. Jeżeli sytuacja tego wymaga, na statku powinien znajdować się obserwator odbierający i przekazujący osobie obsługującej urządzenie sterowe sygnalizacje wzrokowe, dźwiękowe oraz informacje o warunkach miejscowych.

§ 1.10. Dokumenty statku

1. Z zastrzeżeniem ust. 2, na statku powinny się znajdować następujące dokumenty:

- a) świadectwo zdolności żeglugowej wraz z dokumentami stanowiącymi podstawę jego wydania

— chyba że art. 29 ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowi inaczej,

- b) świadectwo pomiarowe — w przypadku statku przeznaczonego do przewozu ładunków, statku pasażerskiego, holownika, pchacza i lodołamacza oraz innego statku nieprzeznaczonego do przewozu ładunków o długości większej niż 20 m,

- c) dokument rejestracyjny statku,

- d) dziennik pokładowy — chyba że § 1 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2002 r. w sprawie określenia wzoru i sposobu prowadzenia dziennika pokładowego na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. Nr 8, poz. 69) stanowi inaczej,

oraz inne dokumenty wymagane odrębnymi przepisami, umowami i porozumieniami międzynarodowymi.

2. Jeżeli odrębne przepisy nie stanowią inaczej, na małym statku powinny się znajdować dokumenty określone w ust. 1 lit. a i c.

3. Na scalonych materiałach pływających powinno znajdować się zezwolenie wydane zgodnie z § 1.21.

4. Wymagane dokumenty powinny być przechowywane na statku i udostępniane osobom uprawnionym do kontroli.

5. Dokumenty barek pchanych wchodzących w skład zestawu pchanego mogą znajdować się u armatora. W przypadku gdy dokumenty takich barek znajdują się u armatora, takie barki powinny mieć po prawej burcie, w części rufowej, w dostępnym miejscu, na trwałe przymocowaną aluminiową tabliczkę wykonaną zgodnie z poniższym wzorem:

Nr rejestracyjny:

Świadectwo zdolności żeglugowej nr:

Ważne do:

UŻŚ:

Tabliczka powinna mieć wymiary nie mniejsze niż: długość — 120 mm, szerokość — 70 mm, a wysokość grawerowanych liter — 6 mm. Na tabliczce powinien znajdować się znak urzędu żeglugi śródlądowej, który wystawił dokumenty wyszczególnione na niej, stwierdzający wiarygodność tych danych.

Dokumenty barek pchanych nieposiadających tabliczek mogą zostać zastąpione ich kserokopiami uwierzytelnionymi przez organ, który je wystawił. Kserokopie powinny znajdować się na pchaczu.

§ 1.11. Obowiązek posiadania przepisów żeglugowych

Na statku i scalonych materiałach pływających powinien znajdować się aktualny egzemplarz przepisów żeglugowych oraz egzemplarz prawa miejscowego dla drogi wodnej, na której odbywa się podróż. Przepis ten nie dotyczy statków bez załogi i scalonych materiałów pływających oraz statków, które zostały zwolnione z obowiązku ich posiadania w przepisach prawa miejscowego, wydanych przez dyrektorów urzędów.

§ 1.12. Niebezpieczne przedmioty na statku, zagubienie przedmiotów, przeszkody

1. Zabrania się wystawiania za burty statków, scalonych materiałów pływających i obiektów pływających przedmiotów mogących stanowić niebezpieczeństwo dla innych statków, scalonych materiałów pływających i obiektów pływających, jak również dla budowli na drodze wodnej i na jej brzegach.

2. Podniesione kotwice nie mogą znajdować się poniżej poziomu dna statku lub dolnej płaszczyzny scalonych materiałów pływających.

3. Jeżeli statek, scalone materiały pływające lub obiekt pływający zgubi jakikolwiek przedmiot mogący stanowić przeszkodę lub niebezpieczeństwo dla żeglugi, kierownik albo osoba odpowiedzialna za obiekt pływający powinni niezwłocznie powiadomić o tym administrację drogi wodnej lub dyrektora urzędu, w szczególności wskazując miejsce jego zagubienia. Ponadto powinni oznakować to miejsce zgodnie z przepisami.

4. Jeżeli kierownik albo osoba odpowiedzialna za obiekt pływający zauważy przeszkodę na drodze wodnej, której nie mogą usunąć we własnym zakresie, powinni niezwłocznie powiadomić o tym administrację drogi wodnej lub dyrektora urzędu oraz wskazać miejsce, w którym ta przeszkoda została wykryta, oraz informować inne statki lub scalone materiały pływające o powstałym zagrożeniu.

§ 1.13. Ochrona znaków żeglugowych

1. Zabrania się wykorzystywania znaków żeglugowych, pływających i brzegowych do cumowania lub przeciągania statków i scalonych materiałów pływających, jak również ich uszkodzania, przemieszczania, niszczenia bądź czynienia niezdolnymi do użytku zgodnie z ich przeznaczeniem.

2. Jeżeli nastąpi uszkodzenie lub przesunięcie znaku żeglugowego przez statek, scalone materiały pływające lub obiekt pływający, kierownik albo osoba odpowiedzialna za obiekt pływający powinni niezwłocznie powiadomić o tym administrację drogi wodnej lub dyrektora urzędu.

3. Jeżeli kierownik albo osoba odpowiedzialna za obiekt pływający zauważy uszkodzenie znaku żeglugowego lub jego przesunięcie, powinni niezwłocznie po-

wiadomić o tym administrację drogi wodnej lub dyrektora urzędu oraz informować zbliżające się statki lub scalone materiały pływające.

§ 1.14. Ochrona budowli wodnych

1. Jeżeli statek lub scalone materiały pływające uszkodzą budowlę wodną, kierownik powinien niezwłocznie powiadomić o tym administrację drogi wodnej lub dyrektora urzędu.

2. Zabrania się uszkodzania budowli i urządzeń wodnych oraz powodowania szkód w umocnieniach brzegowych, w szczególności przez przenoszenie elementów tych umocnień, robienie wykopów, wbijanie pali lub łomów albo rzucanie kotwic. Zetknięcia statku z budowlami wodnymi, w szczególności przy dalbach oraz w słuzach i pochylniach, powinny być łagodzone przez użycie miękkich odbijaczy.

3. W czasie prób pędników w ruchu i w czasie manewrów odchodzenia lub podchodzenia statki z napędem mechanicznym powinny zachować odpowiednią odległość rufy od brzegu, aby nie powodować uszkodzeń budowli, dna lub umocnień brzegowych prądem zaśrubowym.

4. Próby mechanicznych urządzeń napędowych na postoju mogą być wykonywane tylko na akwenach wyznaczonych przez dyrektora urzędu, w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej.

§ 1.15. Zakaz zanieczyszczania dróg wodnych

1. Zabrania się dokonywania czynności określonych w art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, a w szczególności zabrania się wprowadzania lub dopuszczania do wycieku do drogi wodnej substancji ropopochodnych.

2. W przypadku wprowadzenia przez inne statki, materiały pływające i obiekty pływające lub zauważenia obecności na drodze wodnej przedmiotów lub substancji określonych w ust. 1 należy niezwłocznie powiadomić straż pożarną i administrację drogi wodnej.

3. Przepisy ust. 1—2 nie naruszają odrębnych przepisów dotyczących zasad ochrony wód.

§ 1.16. Ratownictwo i udzielanie pomocy

1. W każdym przypadku, w którym istnieje zagrożenie życia lub zdrowia osób znajdujących się na statku, scalonych materiałach pływających albo obiekcie pływającym, kierownik albo osoba odpowiedzialna za obiekt pływający powinni niezwłocznie podjąć wszelkie możliwe działania dla ratowania zagrożonych osób.

2. Kierownik albo osoba odpowiedzialna za obiekt pływający, na którym wydarzył się wypadek żeglugowy, oraz kierownik każdego innego statku lub scalonych materiałów pływających albo osoba odpowiedzialna za obiekt pływający znajdującego się w pobli-

żu statku, na którym wydarzył się wypadek zagrażający zdrowiu lub życiu ludzkiemu, grożący zatonięciem, zniszczeniem ładunku lub zatarasowaniem drogi wodnej, powinni przy zachowaniu ostrożności i bezpieczeństwa ludzi podjąć wszelkie możliwe działania dla ratowania ludzi i mienia oraz uniknięcia szkód.

§ 1.17. Wypadki żeglugowe. Statki osiadłe na mieliźnie lub zatopione

1. Kierownik statku zatopionego lub osiadłego na mieliźnie oraz kierownik zatopionych, osiadłych na mieliźnie lub rozerwanych skalonych materiałów pływających powinni o tym zdarzeniu powiadomić dyrektora urzędu. Kierownik lub członek załogi powinien pozostać na statku lub w pobliżu miejsca powstałego wypadku żeglugowego do czasu otrzymania odpowiednich dyspozycji, wydanych przez inspektorów.

2. Jeżeli wypadek żeglugowy zdarzył się na szlaku żeglownym lub w jego pobliżu, to kierownik powinien wystawić posterunek uprzedzający zbliżające się statki o powstałym zagrożeniu oraz wystawić sygnalizację określoną w § 3.25.

3. Jeżeli wypadek żeglugowy wydarzył się przy przejściu przez służę lub w rejonie służy, kierownik powinien niezwłocznie powiadomić o tym obsługę służy.

4. Przepisy § 1.15—1.17 nie naruszają przepisów w sprawie szczegółowego trybu postępowania w związku z wypadkami żeglugowymi na śródlądowych drogach wodnych.

§ 1.18. Obowiązek odblokowania szlaku żeglownego

1. Jeżeli w wyniku wypadku żeglugowego lub zagubienia przedmiotu może wystąpić zagrożenie częściowego lub całkowitego zatarasowania szlaku żeglownego, kierownik powinien podjąć działania zmierzające do odblokowania szlaku żeglownego.

2. Obowiązek określony w ust. 1 spoczywa również na kierowniku, któremu zagraża niebezpieczeństwo zatonięcia lub utraty zdolności manewrowej.

§ 1.19. Zalecenia doraźne

Kierownicy i osoby odpowiedzialne za obiekty pływające powinny stosować się do zaleceń i dyspozycji doraźnych w zakresie porządku i bezpieczeństwa żeglugi, wydanych przez inspektorów.

§ 1.20. Kontrola i inspekcje

Kierownicy i osoby odpowiedzialne za obiekty pływające powinni umożliwić wejście na statek uprawnionym do inspekcji pracownikom urzędów żeglugi śródlądowej lub pracownikom innych kompetentnych organów oraz przeprowadzenie kontroli lub inspekcji, związanych z przestrzeganiem przepisów obowiązujących na śródlądowych drogach wodnych.

§ 1.21. Przewozy specjalne

1. Przewozy specjalne mogą odbywać się wyłącznie na podstawie zezwolenia, wydanego na wniosek przez dyrektora urzędu właściwego dla miejsca rozpoczęcia podróży, na wniosek armatora.

2. Przewozem specjalnym jest uprawianie żeglugi po drogach wodnych:

- a) statków lub zestawów, które nie odpowiadają przepisom określonym w § 1.06 i 1.08,
- b) skalonych materiałów pływających i obiektów pływających.

3. Przewozy specjalne powinny odbywać się zgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu.

4. Dla każdego przewozu specjalnego powinien być wyznaczony kierownik odpowiadający wymogom § 1.02 oraz skład załogi zgodnie z wymogami określonymi w przepisach w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej.

§ 1.22. Miejscowe przepisy żeglugowe dla poszczególnych śródlądowych dróg wodnych

Kierownicy statków, skalonych materiałów pływających i osoby odpowiedzialne za obiekty pływające powinni dodatkowo przestrzegać przepisów prawa miejscowego określających szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków, wydane przez dyrektorów urzędów w porozumieniu z administracją drogi wodnej.

§ 1.23. Organizacja imprez na wodzie

Organizowanie zawodów sportowych oraz wszelkich innych imprez na wodzie, które mogą zakłócić porządek i bezpieczeństwo na drodze wodnej lub stworzyć utrudnienie dla ruchu żeglugowego, wymaga pisemnego zezwolenia dyrektora urzędu, wydanego na wniosek organizatora tych zawodów sportowych lub imprezy na wodzie. Organizator obowiązany jest również do powiadomienia Policji, pogotowia ratunkowego, straży pożarnej oraz uprawnionego do rybactwa, w rozumieniu przepisów o rybactwie śródlądowym.

Rozdział 2

Znaki rozpoznawcze, podziałki zanurzenia i pomiary statków

§ 2.01. Znaki rozpoznawcze statków niebędących małymi statkami

1. Statek, z wyjątkiem małego statku, powinien być oznakowany na kadłubie lub na tablicach trwale przymocowanych do stałych elementów konstrukcyjnych statku następującymi znakami rozpoznawczymi:

- a) numerem rejestracyjnym, nazwą statku oraz znakiem armatora:

— nazwę statku i numer rejestracyjny umieszcza się na obydwu burtach statku, przy czym na

statkach o napędzie mechanicznym nazwa statku powinna być umieszczona tak, aby była widoczna również z tyłu,

— jeżeli nazwa statku prowadzącego zestaw sprzężony lub nazwa pchacza prowadzącego zestaw pchany są zasłonięte przez statki zestawu, to nazwę tę należy umieścić dodatkowo na tablicach umieszczonych w taki sposób, aby były widoczne w wymaganych kierunkach,

— jeżeli statek nie ma nazwy, a jego armator nie ma znaku, to nazwę statku zastępuje się nazwą lub skrótem nazwy armatora (właściciela) statku, za którym w razie potrzeby umieszcza się numer ewidencyjny albo rejestracyjny oraz literę lub grupę liter rozpoznawczych kraju, w którym znajduje się port macierzysty statku lub miejsce rejestracji statku, zgodnie z wzorem określonym z załączniku nr 1,

b) nazwą portu macierzystego,

nazwę portu macierzystego umieszcza się na obydwu burtach lub na rufie statku; obok nazwy portu powinna znajdować się litera lub grupa liter rozpoznawczych kraju, w którym znajduje się port macierzysty statku lub miejsce rejestracji statku, zgodnie z wzorem określonym z załączniku nr 1.

2. Obok znaków rozpoznawczych określonych w ust. 1:

a) na każdym statku przeznaczonym do przewozu towarów powinna być uwidoczniona jego ładowność podana w tonach; napis ten umieszcza się na obydwu burtach statku lub na trwałych tablicach umieszczonych w dobrze widocznych miejscach,

b) na każdym statku przeznaczonym do przewozu pasażerów powinna być uwidoczniona maksymalna dopuszczalna liczba pasażerów; napis ten umieszcza się na pokładzie statku, w dobrze widocznym miejscu.

3. Określone w ust. 1 i 2 znaki powinny być czytelne i estetyczne. Napisy mogą być wykonane nieścieralną farbą olejną. Napisy powinny być wykonane w kolorze jasnym na ciemnym tle lub w kolorze ciemnym na jasnym tle. Wysokość liter powinna wynosić co najmniej 20 cm dla znaków nazwy statku i co najmniej 15 cm dla pozostałych znaków. Szerokość i grubość liter powinna być proporcjonalna do ich wysokości.

4. Statki morskie czasowo przebywające na śródlądowych drogach wodnych nie muszą spełniać przepisów niniejszego rozdziału, powinny jedynie uwidoczniać przewidziane dla nich znaki rozpoznawcze.

5. Poza znakami rozpoznawczymi określonymi w ust. 1—4 statki przechodzące przez śluzy lub pochylanie powinny mieć uwidocznione z obydwu stron napisy podające ich największą długość i szerokość oraz maksymalną i minimalną wysokość przelotową.

§ 2.02. Znaki rozpoznawcze małych statków

1. Mały statek powinien być oznakowany numerem rejestracyjnym. Jeżeli numer rejestracyjny nie jest wymagany zgodnie z odrębnymi przepisami, mały statek powinien być oznakowany:

- a) nazwą lub innym znakiem rozpoznawczym,
- b) nazwą i portem macierzystym armatora.

Jeżeli statek nie ma nazwy lub innego znaku rozpoznawczego, to powinien mieć uwidocznioną nazwę armatora.

2. Znaki określone w ust. 1 powinny być widoczne na zewnątrz statku. Napisy powinny być czytelne i trwałe, o wysokości co najmniej 10 cm. Napisy mogą być wykonane farbą olejną lub naklejone z innych niezmymyalnych materiałów.

3. Na łodziach należących do wyposażenia statku umieszcza się na zewnątrz lub wewnątrz łodzi nazwę statku, uzupełnioną w razie potrzeby innymi znakami umożliwiającymi ustalenie właściciela łodzi.

§ 2.03. Pomiar statków

1. Na statku podlegającym obowiązkowi pomiarowemu powinno znajdować się świadectwo pomiarowe.

2. Zasady i tryb pomiarów statków regulują przepisy w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej.

§ 2.04. Znaki dopuszczalnego zanurzenia i podziałki zanurzenia statków

1. Statek, z wyjątkiem małego statku i statku nieprzeznaczonego do przewozu ładunków i pasażerów, powinien być oznaczony znakami wolnej burty, określającymi dopuszczalne zanurzenie. Sposób określania dopuszczalnego zanurzenia i umieszczenia znaków wolnej burty określają odrębne przepisy w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej. Dla statków morskich największe zanurzenie dopuszczalne w wodzie słodkiej latem stanowi dopuszczalne zanurzenie na śródlądowych drogach wodnych.

2. Statek o zanurzeniu większym niż 1 m powinien być oznakowany podziałkami zanurzenia, w sposób określony w załączniku nr 2.

§ 2.05. Znaki rozpoznawcze kotwic

1. Kotwice statków, scalonych materiałów pływających i obiektów pływających powinny być oznaczone nazwą lub numerem rejestracyjnym statku. Jeżeli kotwica jest wykorzystywana na innym statku tego samego właściciela, to oznaczenie pierwotne może być zachowane.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do małych statków i do statków morskich przebywających czasowo na śródlądowych drogach wodnych.

Rozdział 3

Wzrokowa sygnalizacja statków**I. Przepisy ogólne****§ 3.01. Zastosowanie i definicje**

1. Przepisy niniejszego rozdziału zawarte w § 3.08—3.19, 3.28, 3.34, 3.35, 3.37 i 3.38 określają sygnalizację w drodze, a przepisy § 3.20—3.26 — sygnalizację na postoju. Przepisy § 3.21, 3.23 i 3.26 mają zastosowanie także do statków, scalonych materiałów pływających i obiektów pływających osiadłych na mieliźnie.

2. Gdy warunki ograniczonej widzialności tego wymagają, sygnalizacja nocna powinna być stosowana również w dzień.

3. Określone w niniejszym rozdziale wymagania dla statków o napędzie mechanicznym stosuje się do zestawów pchanych, których długość jest mniejsza niż 110 m i szerokość mniejsza niż 12 m.

4. Przewidziane w niniejszym rozdziale sygnały wzrokowe określa załącznik nr 3.

5. Użyte w niniejszym rozdziale określenia oznaczają:

- a) światło masztowe — jaskrawe białe światło, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu o kącie 225° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5° poza trawers każdej burty statku; na statkach, na których brak zasilania elektrycznego, zamiast światła jaskrawego może być stosowane światło jasne; w przypadku przepisów dotyczących obniżenia światła masztowego powinno ono być zastąpione światłem jasnym,
- b) światło burtowe — jasne zielone światło z prawej burty i jasne czerwone światło z lewej burty, każde oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu o kącie 112,5° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5° poza trawers odpowiedniej burty, przy czym światło burtowe powinno być umieszczone nie więcej niż 1 m od burty,
- c) światło rufowe — jasne lub zwykłe białe światło, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu o kącie 135° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył do 67,5° z każdej burty,
- d) światło widoczne ze wszystkich stron — światło oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu o kącie 360°,
- e) wysokość — wysokość nad znakiem wolnej burty, a dla statków nieposiadających znaków wolnej burty — wysokość nad poziom dopuszczalnego zanurzenia.

§ 3.02. Światła

Światła powinny mieć natężenie stałe i równomierne, chyba że niniejsze przepisy nie stanowią inaczej.

§ 3.03. Tablice, flagi i proporce

1. Jeżeli niniejsze przepisy nie stanowią inaczej, tablice i flagi powinny mieć kształt prostokąta, a proporce — trójkąta równoramiennego.

2. Tablice, flagi i proporce nie powinny być zabrudzone lub wyblakłe.

3. Wymiary tablic, flag i proporców powinny zapewniać ich dobrą widoczność; warunek ten uważa się za spełniony, jeżeli:

- a) tablice i flagi mają długość i szerokość co najmniej 1 m, a dla małych statków — co najmniej 0,6 m,
- b) proporce mają długość co najmniej 1 m i szerokość przy drzewcu co najmniej 0,5 m.

4. Statki wodnego pogotowia ratunkowego mogą pokazywać białą kwadratową flagę ze znakiem niebieskiego krzyża, o boku około 0,6 m.

§ 3.04. Walce, kule i stożki

1. Walce, kule, stożki i podwójne stożki określone w niniejszych przepisach mogą być zastąpione innymi znakami, które z dalszej odległości mają taki sam wygląd.

2. Wymienione w ust. 1 znaki nie powinny być zabrudzone lub wyblakłe.

3. Wymiary znaków powinny zapewniać ich dobrą widoczność; warunek ten uważa się za spełniony, jeżeli:

- a) wysokość walca jest większa niż 0,8 m, a średnica podstawy jest większa niż 0,5 m,
- b) średnica kuli jest większa niż 0,6 m,
- c) wysokość stożka jest większa niż 0,6 m, a średnica podstawy jest większa niż 0,6 m,
- d) wysokość podwójnego stożka jest większa niż 0,8 m, a średnica podstaw jest większa niż 0,5 m.

§ 3.05. Zabronione światła i sygnały

1. Nie powinno się stosować znaków i sygnałów innych niż określone w niniejszych przepisach oraz światła i znaków określonych w niniejszych przepisach w okolicznościach innych niż dla nich postanowione.

2. Dopuszcza się stosowanie innych światła i znaków, pod warunkiem że nie zostaną zrozumiane jako światła i znaki określone niniejszymi przepisami.

§ 3.06. Światła zastępcze

1. W razie awarii światła określonych w niniejszych przepisach, należy je niezwłocznie zastąpić światłami zastępczymi, które mają mniejsze natężenie, z tym że:

- a) światło jaskrawe może być zastąpione światłem jasnym,
- b) światło jasne może być zastąpione światłem zwykłym.

2. Naprawa świateł o wymaganym natężeniu powinna być niezwłocznie wykonana.

3. Dyrektor urzędu w szczególnych przypadkach może zwolnić statki od posiadania świateł zastępczych.

§ 3.07. Zabronione używanie świateł, flag, tablic i reflektorów

1. Zabrania się używania na statku urządzeń oświetlających i reflektorów oraz tablic, flag i innych podobnych przedmiotów, jeżeli mogą one być omyłkowo przyjęte za światła lub znaki przewidziane niniejszymi przepisami lub mogą utrudniać rozpoznanie i widoczność tych świateł lub znaków.

2. Zabrania się używania urządzeń oświetlających i reflektorów w taki sposób, aby mogły one powodować oślepianie stwarzające zagrożenie dla ruchu żeglugowego lub ruchu pojazdów w transporcie lądowym.

II. Sygnalizacja nocna i dzienna

IIA. Sygnalizacja w drodze

§ 3.08. Sygnalizacja pojedynczych statków o napędzie mechanicznym w drodze

1. Pojedynczy statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien pokazywać:
w nocy:

- a) światło masztowe umieszczone w przedniej części statku, w jego osi, na wysokości co najmniej 6 m, przy czym wysokość ta może zostać obniżona przy zastosowaniu światła jasnego, jednak nie poniżej płaszczyzny świateł burtowych,
- b) światła burtowe umieszczone na jednakowej wysokości, w jednej linii prostopadłej do osi statku oraz co najmniej o 1 m poniżej światła masztowego i nie przed tym światłem; światła burtowe powinny być zastronione od strony wewnętrznej statku, tak aby zielone światło nie było widoczne z lewej burty, a światło czerwone — z prawej burty statku,
- c) światło rufowe umieszczone w rufowej części statku, w jego osi i na takiej wysokości, aby było dobrze widoczne dla statku znajdującego się za jego rufą.

2. Oprócz świateł wymienionych w ust. 1 pojedynczy statek o napędzie mechanicznym może pokazywać drugie światło masztowe umieszczone w osi statku co najmniej 3 m nad pierwszym światłem oraz za tym światłem, w taki sposób, aby pozioma odległość między tymi światłami wynosiła więcej, niż wynosi trzy-

krotna wysokość położenia drugiego światła. Pojedyncze statki o napędzie mechanicznym, których długość przekracza 110 m, powinny pokazywać to drugie światło masztowe.

3. Statek o napędzie mechanicznym, który czasowo korzysta z pomocy holowniczej, powinien w nocy w dalszym ciągu pokazywać światła określone w ust. 1 i 2.

Statek o napędzie mechanicznym, który czasowo korzysta z pomocy holowniczej, powinien w dzień pokazywać żółtą kulę określoną w § 3.09 ust. 3.

4. Podczas przejścia pod mostami stałymi lub zamkniętymi mostami zwodzonymi oraz podczas przejścia przez jazy lub śluzy, a także w innych miejscach o ograniczonym prześwicie, światła masztowe określone w ust. 1 i 2 mogą być pokazywane na takiej wysokości, aby przejście mogło odbyć się bez przeszkód.

5. Przepisów ust. 1—4 nie stosuje się do małych statków i promów.

§ 3.09. Sygnalizacja zestawów holowanych w drodze

1. Holownik, a przy większej liczbie holowników — holownik idący jako pierwszy, prowadzący zestaw holowany lub statek o napędzie mechanicznym oraz udzielający czasowo pomocy holowniczej statkom o napędzie mechanicznym lub zestawom, powinien pokazywać:

w nocy:

- a) dwa światła masztowe, umieszczone jedno nad drugim w odstępie 1 m, w przedniej części statku, w jego osi, przy czym górne z tych świateł powinno być umieszczone na wysokości co najmniej 6 m, a dolne w miarę możliwości nie niżej niż 1 m nad światłami burtowymi; wysokość ta może zostać obniżona przy zastosowaniu światła jasnego, jednak nie poniżej płaszczyzny świateł burtowych,
- b) światła burtowe — spełniające warunki określone w § 3.08 ust. 1 lit. b,
- c) żółte, zwykłe światło rufowe umieszczone w miejsce światła białego, w rufowej części statku, w jego osi i na takiej wysokości, aby było dobrze widoczne z idących za nim statków zestawu holowanego, statków o napędzie mechanicznym albo z zestawów, którym czasowo udziela pomocy holowniczej,

w dzień:

żółty walec z dwoma pasami (czarnym i białym) umieszczonymi w górnej i dolnej jego części, przy czym białe pasy powinny znajdować się na skrajach walca. Walec ten powinien być umieszczony pionowo w dziobowej części statku na takiej wysokości, aby był widoczny ze wszystkich stron.

2. Jeżeli z przodu zestawu holowanego idą dwa (lub więcej) połączone lub niepołączone burtami holowniki albo jeżeli przed statkiem o napędzie mechanicznym lub zestawem idą dwa (lub więcej) połączone albo niepołączone burtami statki o napędzie mechanicznym, udzielające czasowo pomocy holowniczej, to każdy z nich powinien pokazywać:

w nocy:

zamiast światła masztowych określonych w ust. 1 lit. a, trzy światła masztowe pionowo jedno nad drugim, w odstępach 1 m, umieszczone w przedniej części statku, w jego osi, na takiej wysokości, aby najwyższe i najniższe z tych światła spełniały warunki określone w ust. 1 lit. a,

w dzień:

walec określony w ust. 1.

Przepis ten stosuje się także do statku lub statków o napędzie mechanicznym przemieszczających inne statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające.

3. Statki zestawu holowanego idące za jednym (lub więcej) holownikiem w sytuacjach określonych w ust. 1 i 2 powinny pokazywać:

w nocy:

białe jasne światło, widoczne ze wszystkich stron umieszczone, w przedniej części statku, w jego osi, na wysokości co najmniej 6 m; wysokość ta może być obniżona do 2 m przy zastosowaniu światła zwykłych,

w dzień:

żółtą kulę umieszczoną w takim miejscu i na takiej wysokości, aby była widoczna ze wszystkich stron.

Jeżeli w zestawie:

- a) jeden lub więcej z tych statków ma długość większą niż 110 m — to powinny one pokazywać drugie takie światło umieszczone w tylnej części statku,
- b) więcej niż dwa z tych statków są połączone burtami — takie znaki powinny pokazywać tylko zewnętrzne statki.

Określone wyżej znaki pokazywane przez statki holowane w jednym zestawie holowanym powinny znajdować się, w miarę możliwości, na jednakowej wysokości ponad zwierciadłem wody.

4. Statek lub statki idące na końcu zestawu holowanego, poza światłami określonymi w ust. 3, powinny pokazywać:

w nocy:

światło rufowe określone w § 3.08 ust. 1 lit. c.

Jeżeli na końcu zestawu holowanego przemieszcza się więcej niż dwa połączone burtami statki, to tylko ze-

wewnętrzne z tych statków powinny pokazywać te światła. Nie dotyczy to małych statków przemieszczających się na końcu zestawu holowanego.

5. Podczas przejścia pod mostami stałymi lub zamkniętymi mostami zwodzonymi oraz podczas przejścia przez jazy lub śluzy, a także w innych miejscach o ograniczonym prześwicie, światła masztowe określone w ust. 1 lit. a oraz ust. 2 i 3 mogą być pokazywane na takiej wysokości, aby przejście mogło odbyć się bez przeszkód.

6. Jeżeli wymienione w ust. 3 statki są statkami zestawu holowanego bezpośrednio przybywającego z wód morskich lub bezpośrednio wchodzącego ze śródlądowych wód na wody morskie, to mogą one pokazywać:

w nocy:

zamiast światła białego światła burtowe określone w § 3.08 ust. 1 lit. b,

w dzień:

żółtą kulę.

Przepis ten dotyczy sytuacji, gdy zestaw holowany wychodzi na wody morskie lub przychodzi z wód morskich i przebywa niewielką odległość od miejsca postoju.

7. Przepisów ust. 1—6 nie stosuje się do małych statków holujących zestaw holowany złożony tylko z małych statków, jak również do małych statków holowanych.

§ 3.10. Sygnalizacja zestawów pchanych w drodze

1. Zestaw pchany o długości większej niż 110 m lub szerokości większej niż 12 m powinien pokazywać:

w nocy:

a) światła masztowe:

- (i) na statku znajdującym się na przedzie zestawu albo na jego lewej stronie, gdy na przedzie zestawu znajduje się więcej statków — trzy światła masztowe — umieszczone w przedniej części statku w taki sposób, aby tworzyły trójkąt równoboczny o podstawie poziomej prostopadłej do osi zestawu; górne światło powinno znajdować się na osi statku, na wysokości co najmniej 6 m; dolne światła powinny znajdować się o 1,1 m poniżej górnego światła, a odległość między nim powinna wynosić 1,25 m; wysokości te mogą zostać obniżone przy zastosowaniu światła jasnego, jednakże światła masztowe nie mogą zostać umieszczone poniżej światła burtowych,

- (ii) na pozostałych statkach zestawu, których cała szerokość jest widoczna z przodu — jedno światło masztowe — umieszczone w przedniej części statku, w jego osi, w miarę możliwości, 3 m poniżej górnego światła masztowego określonego w lit. a (i), jednak nie niżej niż 2 m i nie niżej niż światła burtowe,

b) światła burtowe, spełniające warunki określone w § 3.08 ust. 1 lit. b, umieszczone w najszerzej części zestawu, w miarę możliwości blisko pchacza, na wysokości co najmniej 2 m, pod warunkiem, że nie spowoduje to zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi,

c) światła rufowe:

- (i) na pchaczu trzy światła rufowe — spełniające warunki określone w § 3.08 ust. 1 lit. c — umieszczone w linii poziomej prostopadłej do osi pchacza, w odległości po 1,25 m jedno od drugiego, na takiej wysokości, aby nie były zasłonięte przez statki zestawu,

- (ii) na pozostałych, skrajnych statkach zestawu, których cała szerokość jest widoczna z tyłu — światło rufowe — jeżeli liczba statków jest większa niż dwa.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się również do zestawu pchanego przemieszczającego się za jednym (lub więcej) statkiem o napędzie mechanicznym, udzielającym czasowo pomocy holowniczej, z tym że światła rufowe zastępuje się światłami żółtymi.

Jeśli zestaw pchany jest poprzedzany przez jeden lub więcej statków o napędzie mechanicznym, które udzielają mu pomocy holowniczej, to pchacz powinien pokazywać w dzień żółtą kulę określoną w § 3.09 ust. 3.

3. Podczas przejścia pod mostami stałymi lub zamkniętymi mostami zwodzonymi oraz podczas przejścia przez jazy lub śluzy, a także w innych miejscach o ograniczonym prześwicie, światła masztowe określone w ust. 1 lit. a mogą być pokazywane na takiej wysokości, aby przejście mogło odbyć się bez przeszkód.

4. W wypadku zestawów pchanych prowadzonych przez dwa pchacze połączone burtami, pchacz znajdujący się z prawej strony zestawu powinien pokazywać w nocy światła rufowe, określone w ust. 1 lit. c (i). Drugi z pchaczy powinien pokazywać światło rufowe określone w ust. 1 lit. c (ii).

§ 3.11. Sygnalizacja zestawów sprzężonych w drodze

1. Zestawy sprzężone powinny pokazywać:

w nocy:

- a) światło masztowe umieszczone na każdym statku zestawu, spełniające warunki określone w § 3.08 ust. 1 lit. a; jednakże na statkach bez na-

pędu mechanicznego światło to może być zastąpione światłem białym widocznym ze wszystkich stron, określonym w § 3.09 ust. 3, umieszczonym na takiej wysokości, aby nie znajdowało się wyżej niż światło masztowe statku lub statków o napędzie mechanicznym,

- b) światła burtowe określone w § 3.08 ust. 1 lit. b, umieszczone na zewnętrznych stronach zestawu, w miarę możliwości na jednej wysokości, co najmniej 1 m niżej niż najniższe światło ze światel określonych w lit. a niniejszego ustępu,

- c) światło rufowe umieszczone na każdym statku zestawu, określone w § 3.08 ust. 1 lit. c.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się również do zestawu sprzężonego przemieszczającego się za jednym (lub więcej) statkiem o napędzie mechanicznym, udzielającym czasowo pomocy holowniczej.

Jeśli zestaw sprzężony jest poprzedzany przez jeden lub więcej statków o napędzie mechanicznym, które udzielają mu pomocy holowniczej, to każdy statek w zestawie powinien pokazywać w dzień żółtą kulę określoną w § 3.09 ust. 3.

3. Podczas przejścia pod mostami stałymi lub zamkniętymi mostami zwodzonymi oraz podczas przejścia przez jazy lub śluzy, a także w innych miejscach o ograniczonym prześwicie, światła masztowe określone w ust. 1 lit. a mogą być pokazywane na takiej wysokości, aby przejście mogło odbyć się bez przeszkód.

4. Przepisów ust. 1—3 nie stosuje się do małych statków prowadzących zestaw sprzężony składający się z małych statków oraz do małych statków prowadzonych w zestawie sprzężonym.

§ 3.12. Sygnalizacja statków żaglowych w drodze

1. Statki żaglowe powinny pokazywać:

w nocy:

- a) światła burtowe określone w § 3.08 ust. 1 lit. b, przy czym światła te mogą być również światłami zwykłymi,

- b) światło rufowe określone w § 3.08 ust. 1 lit. c.

2. Niezależnie od światel określonych w ust. 1 statek żaglowy może pokazywać:

w nocy:

dwa zwykłe albo jasne światła, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone pionowo jedno nad drugim w odległości 1 m, w górnej części lub na szczycie masztu, przy czym górne z tych światel powinno być czerwone, a dolne — zielone.

3. Statek idący pod żaglami i jednocześnie używający mechanicznego urządzenia napędowego powinien:

w dzień:

pokazywać czarny stożek wierzchołkiem skierowany w dół. Stożek powinien być umieszczony tak wysoko jak to jest możliwe, w miejscu najlepiej widocznym.

4. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do małych statków żaglowych, a przepis ust. 2 nie stosuje się do statków określonych w § 3.35.

§ 3.13. Sygnalizacja małych statków w drodzie

1. Pojedynczy mały statek o napędzie mechanicznym powinien pokazywać:

w nocy:

- a) światło masztowe — zamiast jaskrawego jasne, umieszczone w osi statku, na wysokości co najmniej 1 m nad światłami burtowymi albo na poziomie światła burtowych i w odległości co najmniej 1 m przed nimi,
- b) światła burtowe; mogą one być zwykłe zamiast jasnych i być:
 - (i) położone zgodnie z warunkami określonymi w § 3.08 ust. 1 lit. b lub
 - (ii) złączone razem lub mogą świecić z jednej latarni w osi statku na dziobie lub w pobliżu dziobu statku,
- c) światło rufowe określone w § 3.08 ust. 1 lit. c, przy czym statek mały może nie pokazywać tego światła, jeżeli zamiast światła masztowego określonego w lit. a pokazuje białe, jasne światło widoczne ze wszystkich stron statku.

2. Pojedynczy mały statek o napędzie mechanicznym, o długości mniejszej niż 7 m i prędkości maksymalnej do 10 km/h, może zamiast światła określonych w ust. 1 pokazywać zwykłe białe światło, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone na takiej wysokości, aby było dobrze widoczne.

3. Jeżeli mały statek holuje lub prowadzi w zestawie sprzężonym tylko małe statki, powinien pokazywać światła określone w ust. 1.

4. Holowane lub prowadzone w zestawie sprzężonym małe statki powinny pokazywać w nocy zwykłe białe światła, widoczne ze wszystkich stron. Przepisu tego nie stosuje się do łodzi należących do wyposażenia statków.

5. Mały statek żaglowy powinien pokazywać:

w nocy:

- światła burtowe i światło rufowe, przy czym światła burtowe powinny być złączone razem lub świecić z jednej latarni i być umieszczone w osi statku, na dziobie lub w pobliżu dziobu, a światło rufowe — w tylnej części statku; światła te mogą być światłami zwykłymi, albo

— światła burtowe i światło rufowe świecące z tej samej latarni umieszczonej na szczycie masztu; światła te mogą być światłami zwykłymi, albo

— zwykłe białe, widoczne ze wszystkich stron światło — gdy długość statku jest mniejsza niż 7 m. Przy zbliżaniu się do innych statków statek ten powinien pokazywać drugie zwykłe białe światło.

6. Pojedynczy mały statek bez napędu mechanicznego lub żaglowego powinien pokazywać:

w nocy:

zwykłe białe, widoczne ze wszystkich stron światło. Łódź należąca do wyposażenia statku, wykonująca czynności w jego pobliżu, powinna pokazywać takie światło przy zbliżaniu się innych statków.

7. Podczas przejścia pod mostami stałymi lub zamkniętymi mostami zwodzonymi oraz podczas przejścia przez jazy lub śluzy, a także w innych miejscach o ograniczonym prześwicie, światła masztowe określone powyżej mogą być pokazywane na takiej wysokości, aby przejście mogło odbyć się bez przeszkód.

§ 3.14. Dodatkowa sygnalizacja statków w drodzie przewożących materiały niebezpieczne

1. Statek przewożący materiały niebezpieczne palne, określone na podstawie odrębnych przepisów, powinien pokazywać, poza innymi znakami określonymi w niniejszych przepisach:

w nocy:

niebieskie światło,

w dzień:

niebieski stożek skierowany wierzchołkiem w dół.

Znaki te powinny być umieszczone w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były dobrze widoczne ze wszystkich stron.

Niebieski stożek może być zastąpiony jednym niebieskim stożkiem na dziobie i jednym niebieskim stożkiem na rufie, umieszczonymi na wysokości nie mniejszej niż trzy metry od znaku wolnej burty.

2. Statek przewożący materiały niebezpieczne stwarzające zagrożenie dla zdrowia, określone na podstawie odrębnych przepisów, powinien pokazywać, poza innymi znakami określonymi w niniejszych przepisach:

w nocy:

dwa niebieskie światła,

w dzień:

dwa niebieskie stożki skierowane wierzchołkami w dół.

Znaki te powinny być umieszczone w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były dobrze widoczne ze wszystkich stron, i powinny być położone w linii pionowej w odstępie 1 m od siebie.

Dwa niebieskie stożki mogą być zastąpione dwoma niebieskimi stożkami na dziobie i dwoma niebieskimi stożkami na rufie statku, umieszczonymi na wysokości nie mniejszej niż trzy metry od znaku wolnej burty.

3. Statek przewożący materiały niebezpieczne wybuchowe, określone na podstawie odrębnych przepisów, powinien pokazywać, poza innymi światłami określonymi w niniejszych przepisach:

w nocy:

trzy niebieskie światła,

w dzień:

trzy niebieskie stożki skierowane wierzchołkami w dół.

Znaki te powinny być umieszczone w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były dobrze widoczne ze wszystkich stron, i powinny być położone w linii pionowej w odstępie 1 m od siebie.

4. Jeżeli w zestawie pchanym lub w zestawie sprzężonym znajduje się jeden lub więcej statków określonych w ust. 1—3, to pchacz lub zestaw sprzężony powinien pokazywać odpowiednio znaki określone w ust. 1, 2 lub 3.

5. Jeśli zestaw pchany jest prowadzony przez dwa pchacze połączone burtami, to pchacz znajdujący się po prawej stronie powinien pokazywać znaki określone w ust. 4.

6. Jeżeli statek, statki w zestawie pchanym lub statki w zestawie sprzężonym przewożą jednocześnie różne materiały niebezpieczne, to taki statek oraz pchacz prowadzący zestaw pchany lub zestaw sprzężony powinien pokazywać sygnalizację odpowiadającą materiałom niebezpiecznym, które, z określonych w ust. 1—3, wymagają największej liczby niebieskich światel lub niebieskich stożków.

7. Każdy statek zbliżający się do śluzy, który nie jest obowiązany do pokazywania oznakowania określonego w ust. 1—3, ale któremu wydano świadectwo dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych albo tymczasowe świadectwo dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych oraz który spełnia warunki bezpieczeństwa dla statków przewożących materiały niebezpieczne może pokazywać oznakowanie określone w ust. 1, jeśli zamierza przejść służę ze statkiem obowiązującym do pokazywania oznakowania określonego w ust. 1.

8. Światła niebieskie określone w ust. 1—5 powinny być co najmniej światłami niebieskimi zwykłymi.

9. Jeżeli statek przewożący materiały niebezpieczne jest statkiem bezpośrednio przybyszającym z wód morskich lub bezpośrednio wychodzącym z wód śródlądowych na wody morskie, to może on zamiast dodatkowych światel określonych w ust. 1—5 pokazywać światła określone w przepisach obowiązujących na wodach morskich.

§ 3.15. Sygnalizacja statków, które posiadają zezwolenie na przewóz więcej niż 12 pasażerów, o długości mniejszej niż 20 m

Statki, które posiadają zezwolenie na przewóz więcej niż 12 pasażerów, o długości mniejszej niż 20 m powinny pokazywać dodatkowo:

w dzień:

żółty podwójny stożek, umieszczony w takim miejscu i na takiej wysokości, aby był widoczny ze wszystkich stron.

§ 3.16. Sygnalizacja promów w drodze

1. Prom przemieszczający się na uwięzi powinien pokazywać:

w nocy:

a) jasne białe światło, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone na wysokości co najmniej 4 m; jednak wysokość ta może być zmniejszona do 3 m na promach, których długość nie przekracza 15 m, gdy nie spowoduje to zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi,

b) jasne zielone światło, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone pionowo w odległości 1 m nad światłem określonym w lit. a.

w dzień:

zieloną kulę umieszczoną na wysokości co najmniej 4 m.

2. Łódź lub główny pływak, podtrzymujące linę promu wahadłowego (z podłużną liną), powinny pokazywać jasne białe światło, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone na wysokości co najmniej 1,5 m nad poziomem wody.

3. Prom przemieszczający się swobodnie powinien pokazywać:

w nocy:

a) jasne białe światło, określone w ust. 1 lit. a,

b) jasne zielone światło, określone w ust. 1 lit. b,

c) światła burtowe i światło rufowe, określone w § 3.08 ust. 1 lit. b i c,

w dzień:

zieloną kulę określoną w ust.1.

4. Prom przemieszczający się swobodnie, który ma pierwszeństwo przejścia, powinien pokazywać:

w nocy:

- a) jasne białe światło, określone w ust. 1 lit. a,
- b) jasne zielone światło, określone w ust. 1 lit. b,
- c) drugie jasne zielone światło widoczne ze wszystkich stron, umieszczone pionowo, w odległości 1 m nad zielonym światłem określonym w ust. 1 lit. b,
- d) światła burtowe i światło rufowe, określone w § 3.08 ust. 1 lit. b i c;

w dzień:

biały walec umieszczony około 1 m poniżej zielonej kuli określonej w ust. 1.

§ 3.17. Dodatkowa sygnalizacja statków mających pierwszeństwo przejścia

Statek, któremu dyrektor urzędu nadał prawo pierwszeństwa przejścia w miejscach, w których obowiązuje kolejność przejścia, powinien pokazywać, oprócz innych znaków określonych niniejszymi przepisami:

w dzień:

czerwony trójkątny proporzec umieszczony w części dziobowej statku na takiej wysokości, aby był widoczny ze wszystkich stron.

§ 3.18. Dodatkowa sygnalizacja statków w drodze, które utraciły zdolność manewrową

1. Statek, który utracił zdolność manewrową, w razie konieczności, obok znaków wymaganych niniejszymi przepisami, powinien pokazywać:

w nocy:

jasne czerwone światło poruszające się wahadłowo, przy czym na małych statkach w miejscu czerwonego może być pokazywane białe jasne światło; światło to powinno być pokazywane w stronę zbliżających się statków, albo

dwa jasne czerwone światła, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone jedno pionowo nad drugim w odległości 1 m, w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były widoczne ze wszystkich stron,

w dzień:

czerwoną flagę poruszającą się wahadłowo; albo

dwie czarne kule umieszczone w linii pionowej jedna nad drugą w odległości 1 m, w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były widoczne ze wszystkich stron.

2. Zamiast pokazywania światel określonych w ust. 1, w razie konieczności, statek powinien nadać sygnał dźwiękowy „cztery krótkie dźwięki” lub, jeżeli sytuacja tego wymaga, pokazać światła i równocześnie nadać ten sygnał.

§ 3.19. Sygnalizacja scalonych materiałów pływających i obiektów pływających w drodze

Scalone materiały pływające lub obiekty pływające powinny pokazywać:

w nocy:

jasne białe światła, widoczne ze wszystkich stron, w takiej liczbie, aby były widoczne zarysy tych konstrukcji.

II B. Sygnalizacja na postoju

§ 3.20. Sygnalizacja statków na postoju

1. Statek pośrednio lub bezpośrednio przycumowany do brzegu powinien pokazywać:

w nocy:

zwykłe białe światło, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone od strony szlaku żeglownego i na wysokości co najmniej 3 m.

Takie światło może być zastąpione zwykłym białym światłem na dziobie i zwykłym białym światłem na rufie, umieszczonymi od strony szlaku żeglownego na tej samej wysokości i widocznymi ze wszystkich stron.

2. Statek stojący z dala od brzegu na kotwicy, bez bezpośredniego lub pośredniego dostępu do brzegu, powinien pokazywać:

w nocy:

dwa zwykłe białe światła, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone w odpowiednich miejscach: jedno — w dziobowej części statku na wysokości co najmniej 4 m, drugie — w rufowej części statku na wysokości co najmniej 2 m i w miarę możliwości o 2 m poniżej pierwszego światła,

w dzień:

czarną kulę umieszczoną w dziobowej części statku w takim miejscu i na takiej wysokości, aby była widoczna ze wszystkich stron.

3. Zestaw pchany lub sprzężony, jak również każda inna grupa statków stojących z dala od brzegu, bez bezpośredniego lub pośredniego dostępu do brzegu, powinny pokazywać:

w nocy:

na każdym statku zestawu 1 białe zwykłe światło widoczne ze wszystkich stron. Światło to powinno być umieszczone w przedniej części każdego statku zestawu, na wysokości co najmniej 4 m. Łączna

liczba świateł zestawu nie powinna w zasadzie wynosić więcej niż 4, jednak zarys zestawu powinien być wyraźnie oznaczony,

w dzień:

czarną kulę na pchaczu lub na każdym z pchaczy i na statku prowadzącym zestaw lub na skrajnych statkach prowadzących zestaw.

4. Mały statek, z wyjątkiem łodzi należącej do wyposażenia tego statku, stojący na kotwicy, zamiast świateł określonych w ust. 1 i 2, powinien pokazywać jedno zwykłe białe światło, widoczne ze wszystkich stron, które może być umieszczone na mniejszej wysokości.

5. Sygnalizacji określonej w ust. 1—4 nie stosuje się:

- a) gdy statek znajduje się na postoju na drodze wodnej, na której czasowo ruch statków jest niemożliwy lub zabroniony,
- b) gdy statek znajduje się na postoju, przycumowany do dostatecznie oświetlonego brzegu,
- c) gdy statek znajduje się na postoju poza szlakiem żeglownym, w pewnie bezpiecznym miejscu.

6. Przepisów ust. 1—5 nie stosuje się do statków określonych w § 3.22, 3.25, 3.34 ust. 2 i § 3.35.

§ 3.21. Dodatkowa sygnalizacja statków na postoju przewożących materiały niebezpieczne

Znajdujące się na postoju statki określone w § 3.14 powinny przestrzegać wymagań określonych w tym przepisie.

§ 3.22. Sygnalizacja promów na postoju przy przystani

1. Prom na uwięzi, znajdujący się na postoju przy przystani w trakcie wykonywania prac związanych z przeprawą, powinien pokazywać w nocy światła określone w § 3.16 ust. 1. Niezależnie od tego łódź lub główny pływak podtrzymujący linę promu wahadłowego (z podłużną liną) powinien pokazywać światło określone w § 3.16 ust. 2.

2. Prom przemieszczający się swobodnie, znajdujący się na postoju przy przystani w trakcie wykonywania prac związanych z przeprawą, powinien pokazywać światła określone w § 3.16 ust. 1. Podczas krótkiego postoju przy przystani może on w dalszym ciągu pokazywać światła określone w § 3.08 ust. 1 lit. b i c. Promy określone w ust. 1 oraz w niniejszym ustępie powinny zgasić zielone światło określone w § 3.16 ust. 1 lit. b z chwilą, gdy znajdują się na postoju, kończąc prace związane z przeprawą.

§ 3.23. Sygnalizacja scalonych materiałów pływających i obiektów pływających na postoju

1. Scalone materiały pływające lub obiekty pływające powinny pokazywać zwykłe białe światła, widocz-

ne ze wszystkich stron, w takiej liczbie dostatecznej, aby zarys tych materiałów i obiektów był widoczny od strony szlaku żeglownego.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do sytuacji określonych w § 3.20 ust. 5 lit. a—c.

§ 3.24. Sygnalizacja sprzętu połowowego statków na postoju

1. Jeżeli ze statku został wystawiony sprzęt połowowy na szlaku żeglownym lub w pobliżu szlaku żeglownego, to sprzęt ten powinien zostać oznakowany:

w nocy:

zwykłym białym światłem, widocznym ze wszystkich stron, w liczbie dostatecznej do określenia położenia tego sprzętu połowowego,

w dzień:

żółtymi pławami lub żółtymi flagami, w liczbie dostatecznej dla określenia położenia tego sprzętu połowowego.

2. Sieci lub inny sprzęt połowowy oraz urządzenia służące do ich umocowania, gdy znajdują się w pobliżu szlaku żeglownego, powinny być oznakowane tykami, przy czym na tyce znajdującej się najbliżej szlaku żeglownego powinno znajdować się białe zwykłe światło, widoczne ze wszystkich stron.

3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do sytuacji określonych w § 3.20 ust. 5 lit. a—c.

4. W razie konieczności sieci i inny sprzęt połowowy mogą być oznakowane znakiem A.10, określonym w załączniku nr 7. Czerwona część znaku określa stronę zakazu przejazdu.

§ 3.25. Sygnalizacja pracujących urządzeń pływających i statków osiadłych na mieliźnie lub zatopionych

1. Pracujące urządzenia pływające oraz statek na postoju wykonujący prace lub sondowanie lub inne pomiary, powinny pokazywać:

- a) ze strony lub stron, z których szlak żeglowny jest wolny dla przejścia statków:

w nocy:

dwa jasne lub dwa zwykłe zielone światła,

w dzień:

dwa zielone podwójne stożki i umieszczone pionowo w odległości 1 m od siebie,

- b) ze strony, z której szlak żeglowny jest zamknięty dla przejścia statków:

w nocy:

czerwone światło, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone na takiej wysokości, jak górne świa-

tło zielone ze świateł określonych w lit. a, o natężeniu świecenia równym natężeniu tych świateł,

w dzień:

czerwoną kulę umieszczoną na takiej wysokości, jak podwójny górny stożek ze stożków określonych w lit. a.

Znaki te pokazuje również urządzenie pływające lub statek wymagające ochrony przed falowaniem,

- c) ze strony lub stron, z których szlak żeglowny jest wolny dla przejścia statków:

w nocy:

jasne lub zwykłe czerwone i białe światła, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone pionowo czerwone nad białym w odległości 1 m od siebie,

w dzień:

flagę czerwono-białą lub dwie flagi, umieszczone pionowo w odległości 1 m od siebie, z których górna jest koloru czerwonego, a dolna — koloru białego,

- d) ze strony, z której szlak żeglowny jest zamknięty dla przejścia statków:

w nocy:

czerwone światło, widoczne ze wszystkich stron, umieszczone na wysokości światła czerwonego określonego w lit. c i o takim samym natężeniu świecenia,

w dzień:

flagę czerwoną umieszczoną na wysokości flagi czerwono-białej lub czerwonej, określonej w lit. c.

2. Znaki sygnalizacyjne określone w ust. 1 lit. a i b mogą być zastąpione w porze dziennej następującymi znakami:

- a) ze strony lub stron, z których szlak żeglowny jest wolny dla przejścia statków — znakiem żeglującym informacyjnym E.1 zezwolenia przejścia, określonym w załączniku nr 7.
- b) ze strony, z której szlak żeglowny jest zamknięty dla przejścia statków — znakiem żeglującym zakazu A.1 zakazu przejścia, określonym w załączniku nr 7, umieszczonym na takiej samej wysokości, jak znak E.1 określony w lit. a.

3. Znaki wymienione w ust 1 i 2 powinny znajdować się na takiej wysokości, aby były dobrze widoczne ze wszystkich stron dla innych statków.

Flagi mogą być zastąpione tablicami w tym samym kolorze.

4. Statek osiadły na mieliźnie lub zatopiony powinien pokazywać znaki określone w ust. 1 lit. c i d. Jeżeli położenie zatopionego statku nie pozwala na pokazanie znaków, to znaki te należy pokazywać z łodzi, pławki lub pływaka, umieszczonych nad zatopionym statkiem.

§ 3.26. Sygnalizacja kotwic, które mogą zagrażać ruchowi żeglutowemu

1. Jeżeli w sytuacjach określonych w § 3.20 i 3.23, w nocy, kotwice statków, scalonych materiałów pływających lub obiektów pływających rzucone są w takiej odległości i miejscu, że ich liny lub łańcuchy kotwiczne mogą stanowić zagrożenie dla ruchu żeglutowego, to światło znajdujące się najbliżej kotwicy powinno być zastąpione dwoma zwykłymi białymi światłami, widocznymi ze wszystkich stron, umieszczonymi pionowo w odległości 1 m od siebie.

2. Kotwica znajdująca się w położeniu określonym w ust. 1 powinna być oznakowana:

w nocy:

pławką z reflektorem radarowym świecącą zwykłym białym światłem, widocznym ze wszystkich stron,

w dzień:

żółtą pławką z reflektorem radarowym.

III. Sygnalizacja specjalna

§ 3.27. Dodatkowa sygnalizacja statków organów kontroli i straży pożarnej

1. Statki urzędów żeglugi śródlądowej, administracji drogi wodnej, Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Rybackiej — gdy jest to konieczne dla zachowania bezpieczeństwa lub porządku na drodze wodnej, oprócz innych określonych w niniejszych przepisach świateł i znaków, mogą pokazywać, zarówno w dzień, jak i w nocy, niebieskie migające światło, widoczne ze wszystkich stron oraz nadawać ciągły sygnał dźwiękowy syreną lub ciągły sygnał trójtonowy. Przepis ten stosuje się również do statków straży pożarnej i wodnego pogotowia ratunkowego, gdy uczestniczą w akcji ratowniczej.

2. Inne statki odbierające dodatkową sygnalizację, określoną w ust. 1, są obowiązane przedsięwziąć wszelkie podyktowane sytuacją środki dla ułatwienia przejścia statków nadających te sygnały.

§ 3.28. Dodatkowa sygnalizacja statków w drodze zajętych pracami na drodze wodnej

Statki w drodze, wykonujące prace na drodze wodnej lub sondowanie, lub inne pomiary, mogą dodatkowo, obok sygnalizacji określonej w niniejszych przepisach, w dzień i w nocy pokazywać zwykłe lub jasne żółte migające światło, widoczne ze wszystkich stron. Wymienioną sygnalizację mogą pokazywać statki mające pisemne zezwolenie dyrektora urzędu.

§ 3.29. Dodatkowa sygnalizacja w celu ochrony przed falowaniem

1. Statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające w drodze lub na postoju, które żądają od innych statków lub scalonych materiałów pływających ochrony przed falowaniem, z wyjątkiem statków określonych w § 3.25, oprócz sygnałów przewidzianych w niniejszych przepisach, mogą pokazywać:

w nocy:

zwykłe albo jasne czerwone nad białym światła, umieszczone pionowo w odstępnie 1 m od siebie, w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były widoczne ze wszystkich stron i aby nie były odbierane jako inne światła przewidziane niniejszymi przepisami,

w dzień:

czerwono-białą flagę albo czerwoną flagę, umieszczoną pionowo w odstępnie 1 m nad białą flagą, w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były widoczne ze wszystkich stron. Flagi mogą być zastąpione tablicami.

2. Nie naruszając przepisów § 3.25, sygnalizację określoną w ust. 1 mogą pokazywać tylko:

- a) statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające, poważnie uszkodzone, biorące udział w akcji ratowniczej oraz te, które utraciły zdolność manewrową,
- b) statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające, które posiadają na to pisemne zezwolenie dyrektora urzędu.

§ 3.30. Sygnały wzywania pomocy

1. Statek znajdujący się w niebezpieczeństwie wzywa pomocy, używając:

- a) flagi lub innego podobnego przedmiotu, którym zatacza kręgi,
- b) flagi i umieszczonej nad nią lub pod nią kuli lub przedmiotu podobnego do kuli,
- c) światła, którym zatacza się kręgi,
- d) rakiet lub pocisków wyrzucających czerwone gwiazdy, wystrzeliwanych w krótkich odstępach czasu,
- e) sygnału świetlnego składającego się z grupy ... — — — ... (SOS), nadanego znakami Morse'a (trzy krótkie błyski, trzy długie błyski i trzy krótkie błyski),
- f) płomienia na statku (np. palącej się beczki smoły, oleju itp.),
- g) rakiety spadochronowej lub pochodni ręcznej palącej się czerwonym płomieniem,
- h) powtarzanego powolnego podnoszenia i opuszczania obu ramion wyprostowanych w bok.

2. Określone w ust. 1 sygnały mogą być pokazywane łącznie lub osobno i mogą zastępować lub uzupełniać sygnały dźwiękowe określone w § 4.01 ust. 4.

§ 3.31. Sygnalizacja zakazu wstępu na statek

1. Jeżeli obowiązujące przepisy zabraniają wstępu na statek osobom nienależącym do załogi statku, to statek ten powinien być oznakowany znakiem zakazu wstępu na statek, określonym w załączniku nr 3 na rysunku nr 65. Znak ten powinien być umieszczony, w zależności od potrzeb, na pokładzie statku lub na jego trapie. Znak powinien mieć średnicę 0,6 m i spełniać warunki określone w § 3.03 ust. 3.

2. Znak określony w ust. 1 powinien być w porze nocnej oświetlony.

§ 3.32. Sygnalizacja zakazu palenia tytoniu

1. Jeżeli obowiązujące przepisy zakazują palenia tytoniu na statku, to statek ten powinien być oznakowany znakiem zakazu palenia tytoniu określonym w załączniku nr 3 na rysunku nr 66. Znak ten powinien być pokazany, w zależności od potrzeb, na pokładzie statku lub na jego trapie. Znak powinien mieć średnicę 0,6 m i spełniać warunki określone w § 3.03 ust. 3.

2. Znak określony w ust. 1 powinien być w porze nocnej oświetlony.

§ 3.33. Sygnalizacja zakazu postoju w pobliżu statku

1. Jeżeli obowiązujące przepisy lub doraźne zalecenia inspektora urzędu żeglugi śródlądowej zabraniają postoju w pobliżu statku, to statek ten powinien pokazywać na pokładzie, ustawiony wzdłuż osi, widoczny z obydwu stron znak określony w załączniku nr 3 na rysunku nr 67. Wymiary znaku powinny być zgodne z przepisami § 3.03 ust. 3, a liczba umieszczona na znaku powinna wskazywać odległość w metrach, na jakiej postój innych statków jest zabroniony.

2. W nocy znak określony w ust. 1 powinien być oświetlony tak, aby był widoczny z obydwu stron statku.

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do statków i zestawów określonych w § 3.21.

§ 3.34. Dodatkowa sygnalizacja statków o ograniczonej zdolności manewrowej

1. Statek, który ze względu na ograniczoną zdolność manewrową nie może ustąpić z drogi, wykonuje prace podwodne, prace pogłębiarskie, układa kabel lub ustawia znaki pływające, którego położenie może utrudniać ruch żeglugowy, powinien oprócz innej sygnalizacji przewidzianej w niniejszych przepisach pokazywać:

w nocy:

trzy zwykłe lub jasne światła, z których górne i dolne są czerwone, a środkowe — białe, umieszczone

pionowo w odległości 1 m od siebie, w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były widoczne ze wszystkich stron,

w dzień:

dwie czarne kule i między nimi czarny podwójny stożek, umieszczone pionowo w odległości 1 m od siebie, w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były widoczne ze wszystkich stron.

2. Jeżeli statki określone w ust. 1 wykonują prace na drodze wodnej stwarzające niebezpieczeństwo dla ruchu żeglugowego przez tworzenie przeszkody poza statkiem, to oprócz sygnalizacji określonej w ust. 1 powinny pokazywać:

w nocy:

- a) dwa zwykłe lub jasne czerwone światła, umieszczone pionowo w odległości 1 m od siebie, na stronie lub stronach, z których znajduje się przeszkoda, w taki sposób, aby były widoczne ze wszystkich stron,
- b) dwa zwykłe lub jasne zielone światła, umieszczone pionowo w odległości 1 m, na stronie lub stronach, z których szlak żeglowny jest wolny dla przejścia statków, aby były widoczne ze wszystkich stron,

w dzień:

- a) dwie czarne kule, umieszczone pionowo w odległości 1 m od siebie, na stronie lub stronach, z których znajduje się przeszkoda,
- b) dwa czarne podwójne stożki, umieszczone pionowo w odległości 1 m od siebie, na stronie lub stronach, z których szlak żeglowny jest wolny dla przejścia statków.

Światła i znaki powinny znajdować się nie niżej niż 2 m i nie wyżej niż na poziomie dolnego światła lub znaku określonego w ust. 1.

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do pracujących urządzeń pływających.

§ 3.35. Dodatkowa sygnalizacja statków zajętych połowem

1. Statek w drodze, który jest zajęty ciągnięciem sieci trałowej lub innego sprzętu połowowego w wodzie, oprócz sygnalizacji przewidzianej w niniejszych przepisach, powinien dodatkowo pokazywać:

w nocy:

dwa zwykłe lub jasne, widoczne ze wszystkich stron światła, z których górne jest zielone, a dolne białe, umieszczone pionowo w odległości co najmniej 1 m od siebie, na takiej wysokości, aby były widoczne ze wszystkich stron; światła te powinny znajdować się przed światłem określonym w § 3.08 ust. 1 lit. a, przy czym górne światło powinno znajdować się poniżej tego światła, a dolne — powyżej światła określonych w § 3.08 ust. 1 lit. b, w miarę możliwości, na wysokości dwa razy większej niż pionowa odległość między nimi,

w dzień:

dwa czarne połączone wierzchołkami stożki, umieszczone jeden nad drugim, na wysokości takiej, aby były widoczne ze wszystkich stron.

2. Statek w drodze, zajęty połowem, z wyjątkiem statków określonych w ust. 1, powinien pokazywać sygnalizację określoną w ust. 1, z wyjątkiem światła określonego w § 3.08 ust. 1 lit. a, oraz zamiast zielonego światła — zwykłe lub jasne światło czerwone. W przypadku gdy statek ten ma wystawione urządzenia połowowe, rozciągające się na odległość w poziomie większą niż 150 m od statku, powinien pokazywać dodatkowo w kierunku narzędzia połowu:

w nocy:

zwykłe lub jasne białe światło, widoczne ze wszystkich stron umieszczone, w odległości od 2 do 6 m od określonych wyżej światła czerwonego, białego i na wysokości nie większej niż to światło białe i nie mniejszej niż światła określone w § 3.08 ust. 1 lit. b,

w dzień:

czarny stożek skierowany wierzchołkiem do góry.

3. Statek o długości mniejszej niż 20 m zamiast dwóch czarnych stożków położonych pionowo jeden nad drugim określonych w ust. 1 i 2, może pokazywać kosz.

4. Dyrektor urzędu może zwolnić statek zajęty połowem od obowiązku pokazywania dodatkowej sygnalizacji nocnej określonej w ust. 1 i 2, jednakże nie może to mieć miejsca na drogach wodnych, na których kursują promy lub statki odbywają regularne podróże.

§ 3.36. Dodatkowa sygnalizacja statków zajętych pracami podwodnymi

1. Statek zajęty pracami podwodnymi, oprócz innej sygnalizacji przewidzianej niniejszymi przepisami, powinien pokazywać sztywną kopię flagi „A” międzynarodowego kodu sygnałowego określoną w załączniku nr 3 na rysunku nr 72, umieszczoną w taki sposób, aby była zapewniona jej widoczność zarówno w dzień, jak i w nocy.

2. Jeżeli bezpieczeństwo ruchu żeglugowego tego wymaga, zamiast znaku określonego w ust. 1 statek powinien pokazywać sygnalizację określoną w § 3.34 ust. 1.

§ 3.37. Dodatkowa sygnalizacja statków zajętych trawieniem min

Statek zajęty trawieniem min, oprócz innej sygnalizacji przewidzianej niniejszymi przepisami, powinien pokazywać:

w nocy:

trzy zwykłe lub jasne zielone światła, widoczne ze wszystkich stron; światła te powinny być rozmieszczone tak, aby tworzyły trójkąt o podstawie poziomej, prostopadłej do osi statku; najwyższe z tych

światła powinny znajdować się na szczycie lub w pobliżu szczytu przedniego masztu, a pozostałe — na końcach rei tego masztu,

w dzień:

trzy czarne kule, umieszczone tak jak światła określone powyżej.

§ 3.38. Dodatkowa sygnalizacja statków zajętych pilotażem

Statek pełniący służbę pilotową, oprócz innej sygnalizacji przewidzianej niniejszymi przepisami, powinien zamiast światła określonego w § 3.08 ust. 1 lit. a pokazywać dwa zwykłe lub jasne, widoczne ze wszystkich stron światła, umieszczone jedno nad drugim, na szczycie lub w pobliżu szczytu masztu, przy czym górne światło powinno być białe, a dolne — czerwone.

Rozdział 4

Sygnalizacja dźwiękowa statków. Łączność radiotelefoniczna

§ 4.01. Przepisy ogólne

1. W przypadkach gdy niniejsze przepisy przewidują nadawanie sygnałów dźwiękowych innym sposobem niż uderzeniami w dzwon, sygnały te powinny być nadawane:

a) na statkach o napędzie mechanicznym, z wyjątkiem małych statków nieposiadających urządzeń radarowych — za pomocą mechanicznie uruchamianych urządzeń sygnałowych, umieszczonych na dostatecznej wysokości, aby sygnały dźwiękowe mogły swobodnie się rozchodzić do przodu, a także, w miarę możliwości, do tyłu; sygnały nadawane tymi urządzeniami powinny odpowiadać wymaganiom określonym w części I załącznika nr 6.

b) na statkach bez napędu mechanicznego i na małych statkach o napędzie mechanicznym, które nie posiadają mechanicznie uruchamianych urządzeń do nadawania sygnałów dźwiękowych — za pomocą trąbki sygnałowej lub rogu mgłowego; sygnały dźwiękowe nadawane w ten sposób powinny odpowiadać wymaganiom określonym w części I pkt 1 lit. b i pkt 2 lit. b załącznika nr 6.

2. Sygnały dźwiękowe statków o napędzie mechanicznym powinny być nadawane z zsynchronizowanymi sygnałami świetlnymi; światło tych sygnałów powinno być jasne, żółte, widoczne ze wszystkich stron. Warunek ten nie dotyczy małych statków, sygnałów określonych w § 6.32 ust. 4 lit. a na drogach wodnych kategorii I oraz sygnałów nadawanych dzwonem. Światło żółte może być zastąpione światłem białym, w myśl prawidła 34 lit. b i d Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., stanowiących załącznik do Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i z 1984 r. Nr 23, poz. 106), gdy statek przybył

bezpośrednio z wód morskich i przebywa na śródlądowych drogach wodnych bezpośrednio graniczących z wodami morskimi.

3. Z zestawu w drodze sygnały powinien nadawać ten statek, na którym znajduje się kierownik zestawu; w sytuacji, gdy statek o napędzie mechanicznym udziela czasowo pomocy holowniczej zestawowi, sygnały powinny być nadawane z tego statku.

4. Jeżeli statek znajduje się w niebezpieczeństwie, to może wzywać pomocy przez nadawanie sygnałów dźwiękowych „powtarzane ciągłe długie dźwięki” lub „powtarzane serie uderzeń w dzwon”. Sygnały te zastępują lub uzupełniają sygnalizację wzrokową określoną w § 3.30.

5. Dla zapewnienia słyszalności sygnałów dźwiękowych w sterowni statku, w miejscu, gdzie znajduje się głowa sterującego, natężenie hałasu przy ruchu statku w normalnych warunkach nie powinno przekraczać 70 dB.

6. W przypadku braku dzwonu przewidziane sygnały mogą być nadawane przez uderzenia metalem o metal. Seria uderzeń w dzwon oznacza nieprzerwane gwałtowne bicie w dzwon przez okres 4 sekund.

§ 4.02. Stosowanie sygnałów dźwiękowych

1. Statek, z wyjątkiem małych statków określonych w ust. 2, powinien w określonych sytuacjach nadawać sygnały dźwiękowe wymienione w części III załącznika nr 6.

2. Małe statki pojedyncze lub małe statki prowadzące zestawy złożone wyłącznie z małych statków mogą w sytuacjach koniecznych nadawać sygnały dźwiękowe określone w części III A załącznika nr 6.

§ 4.03. Zabronione sygnały dźwiękowe

1. Z zastrzeżeniem ust. 2, nie należy używać sygnałów dźwiękowych innych niż określone w niniejszych przepisach, natomiast sygnałów określonych w niniejszych przepisach nie należy używać w innych sytuacjach niż te, dla których zostały ustalone.

2. W sytuacjach szczególnych do porozumiewania się między statkami lub między statkiem i brzegiem mogą być używane inne niż określone w niniejszych przepisach sygnały dźwiękowe, jednak pod warunkiem, że sygnały te nie zostaną zrozumiane jako sygnały określone w niniejszych przepisach.

§ 4.04. Łączność radiotelefoniczna

1. Wszystkie urządzenia używane do łączności radiotelefonicznej na statkach i na innych obiektach pływających powinny odpowiadać obowiązującym w tym zakresie przepisom i być obsługiwane w sposób w nich określony.

2. Statki o napędzie mechanicznym, z wyłączeniem małych statków, promów i urządzeń pływających, mogą uprawiać żeglugę, o ile są wyposażone

w dwa sprawne technicznie radiotelefony. Dla statków w drodze kanały do komunikacji statek-statek i odbioru wiadomości żeglugowych powinny być w ciągłej gotowości do nadawania i odbioru. Kanał wydzielony dla wiadomości żeglugowych może być opuszczony jedynie na krótki okres w celu wystania lub odebrania informacji na innym kanale.

3. Promy i urządzenia pływające o napędzie mechanicznym mogą uprawiać żeglugę, o ile są wyposażone w sprawny technicznie radiotelefon. Dla statków w drodze kanał do komunikacji statek-statek powinien być w ciągłej gotowości do nadawania i odbioru, przy czym może być opuszczony jedynie na krótki okres w celu wystania lub odebrania informacji na innym kanale. Postanowienia niniejszego przepisu stosuje się także w czasie wykonywania zadań przez te jednostki.

4. Każdy statek wyposażony w radiotelefon powinien przed wejściem w obszar o ograniczonej widoczności, taki jak zakole, wyjście z portu, wąskie przejście lub prześwit, powiadomić o tym inne statki na kanale wydzielonym do porozumiewania się w sieci statek-statek.

5. Wymóg używania komunikacji radiotelefonicznej powinien być określony znakiem B.11, określonym w załączniku nr 7.

6. Kanały łączności radiotelefonicznej, ustalone dla poszczególnych odcinków dróg wodnych przez dyrektora urzędu w porozumieniu z Prezesem Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty, przeznaczone do łączności statek-statek, statek-ład-statek, mogą być wykorzystywane wyłącznie do przekazywania informacji wynikających ze stosowania niniejszych przepisów lub doraźnych zaleceń inspektora. Inne informacje niż określone w niniejszych przepisach powinny być przekazywane na innych kanałach.

7. Statki obowiązane do używania radiotelefonu powinny używać kanałów wyznaczonych dla danego odcinka drogi wodnej przez dyrektora urzędu.

8. W uzasadnionych przypadkach dyrektor urzędu może zwolnić statki uprawiające żeglugę lokalną z obowiązku posiadania radiotelefonów określonych w ust. 2 i 3.

Rozdział 5

Znaki żeglugowe i oznakowanie dróg wodnych

§ 5.01. Znaki żeglugowe

1. Wzory znaków żeglugowych zakazu, nakazu, ograniczenia, zalecenia, informacyjnych i pomocniczych oraz znaczenie tych znaków określa załącznik nr 7.

2. Kierownicy statków i inni uczestnicy ruchu żeglugowego powinni stosować się do znaków żeglugowych określonych w ust. 1, znajdujących się na drodze wodnej i na jej brzegach lub pokazywanych przez posterunki sygnalizacyjne.

§ 5.02. Oznakowanie dróg wodnych

1. Wzory znaków służących do oznakowania dróg wodnych w celu ułatwienia ruchu żeglugowego oraz warunki ich stosowania określa załącznik nr 8.

2. Na szlaku żeglownym drogi wodnej, na której, na mocy odrębnych przepisów, dopuszczona jest żegluga nocna, znaki żeglugowe powinny być pokryte materiałem odbłaskowym w kolorach przewidzianych niniejszymi przepisami dla poszczególnych znaków.

3. Dyrektor urzędu, w porozumieniu z administracją drogi wodnej, ustala miejsca szczególnie niebezpieczne dla żeglugi nocnej, które będą wymagały dodatkowego oznakowania świetlnego.

Rozdział 6

Zasady ruchu żeglugowego

A. Przepisy ogólne

§ 6.01. Definicje

1. Drogami wodnymi kategorii II w rozumieniu niniejszego rozdziału są drogi wodne określone w załączniku nr 9. Pozostałe drogi wodne uważa się za drogi kategorii I.

2. W rozumieniu rozdziału 6 określenie kierunku „w górę” na rzekach, łącznie z akwenami, przez które przepływają, oraz na kanałach lateralnych oznacza ruch w kierunku źródeł rzeki. Kierunki ruchu na kanałach i jeziorach oraz zasady ustalania przez dyrektorów urzędów kierunków na kanałach i jeziorach określa załącznik nr 9.

3. Użyte w rozdziale 6 określenie oznaczają:

- a) mijanie — sytuację, gdy dwa statki idą w przeciwnych lub prawie przeciwnych kierunkach,
- b) wyprzedzanie — sytuację, gdy statek (wyprzedzający) zbliża się do drugiego statku (wyprzedzanego) pod kątem większym niż 22,5°, z tyłu za jego trawersem, i wyprzedza go,
- c) kursy przecinające się — oznacza sytuację, gdy dwa statki zbliżają się do siebie w sposób inny niż określony w lit. a i b,

przy czym określenie „statek” oznacza również scalone materiały pływające.

§ 6.01 bis. Statki o dużej prędkości

Statki poruszające się na podwodnych płatach (wodoloty), poduszkowce, a także inne statki pływające z prędkością większą niż 40 km/h, powinny pozostawiać innym statkom akwen zapewniający im możliwość zachowania kursu oraz swobodę manewrowania. Statki o dużej prędkości nie mogą żądać, aby inne statki ustępowały im z drogi, a zamiar mijania lub wyprzedzania powinny sygnalizować we właściwym czasie.

§ 6.02. Małe statki. Zasady ogólne

1. Określenie „mały statek” w tym rozdziale oznacza mały statek, jak również zestawy składające się wyłącznie z małych statków.

2. Jeżeli przepisy nie stanowią inaczej, małe statki powinny ustępować z drogi innym statkom, z wyjątkiem statków wymienionych w § 6.01 bis, pozostawiając im dostateczny akwen dla ruchu i manewrowania.

B. Mijanie, wyprzedzanie i kursy przecinające się

§ 6.03. Zasady ogólne

1. Przecinanie kursu lub wyprzedzanie dozwolone jest tylko wówczas, gdy szerokość drogi wodnej jest dostateczna dla jednoczesnego przejścia statków, z uwzględnieniem warunków na danym akwenu oraz ruchu innych statków.

2. Sygnały przewidziane w § 3.17, 6.04 i 6.05 powinny być przekazywane w zestawach tylko przez te statki, na których pokładzie znajduje się kierownik zestawu. Sygnały wizualne w tych przypadkach przekazuje tylko holownik lub statek udzielający czasowo pomocy holowniczej, który znajduje się na czele zestawu holowanego.

3. Statki idące kursem wykluczającym możliwość zderzenia nie powinny zmieniać kursu ani prędkości w taki sposób, aby powstało ryzyko zderzenia.

4. Jeżeli przy mijaniu lub przecinaniu kursów jeden ze statków ma ustąpić drogi drugiemu statkowi, to ten drugi statek nie powinien zmieniać kursu ani prędkości. Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny statek obowiązany do zachowania swego kursu i prędkości znajduje się tak blisko, że nie można uniknąć zderzenia jak tylko przez działanie statku ustępującego z drogi, to powinien on podjąć takie działanie, które najlepiej przyczyni się do uniknięcia zderzenia.

§ 6.03 bis. Kursy przecinające się

1. Jeżeli dwa statki idą kursem przecinającym się w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, to statek, który ma drugi statek ze swej prawej burty, po-

winien ustąpić mu z drogi i, gdy okoliczności na to pozwalają, uniknąć przecinania kursu przed jego dziobem. Jednakże statek idący prawą stroną głównego szlaku żeglownego powinien zachować swój kurs. Zasada ta nie ma zastosowania do małych statków w odniesieniu do statków, które nie są małymi statkami.

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się również do statków, co do których obowiązują przepisy § 6.13, § 6.14 i § 6.16.

3. Niezależnie od przepisu ust. 1, jeżeli dwa małe statki różnej kategorii idą kursami przecinającymi się, tak że może powstać ryzyko zderzenia, to małe statki o napędzie mechanicznym powinny ustąpić drogi wszystkim innym małym statkom, a małe statki, które nie mają napędu mechanicznego ani nie płyną pod żaglami, powinny ustępować z drogi małym statkom żaglowym. Jednakże mały statek, który idzie przy prawej krawędzi szlaku żeglownego lub blisko prawego brzegu, powinien zachować swój kurs.

4. Niezależnie od przepisu ust. 1, jeżeli dwa statki żaglowe zbliżają się do siebie w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, to jeden z nich powinien ustąpić z drogi drugiemu, według następujących zasad:

- a) jeżeli obydwa statki idą różnymi halsami, statek, który idzie lewym halsem, powinien ustąpić z drogi drugiemu statkowi,
- b) jeżeli obydwa statki płyną tymi samymi halsami, statek znajdujący się od strony nawietrznej powinien ustąpić z drogi statkowi znajdującemu się od strony zawietrznej,
- c) jeżeli statek idący lewym halsem widzi statek znajdujący się od strony nawietrznej, a nie może z pewnością ustalić, czy statek ten idzie lewym czy prawym halsem, powinien ustąpić z drogi temu statkowi.

Jednakże statek, który idzie przy prawej krawędzi szlaku żeglownego lub blisko prawego brzegu, powinien zachować swój kurs.

Przepisów tych nie stosuje się do małych statków żaglowych w odniesieniu do statków żaglowych niebędących małymi statkami.

§ 6.04. Mijanie — podstawowe zasady

Na drogach wodnych kategorii I

1. Przy mijaniu statki idące w górę powinny, uwzględniając miejscowe warunki i ruch innych statków, ustąpić drogi statkom idącym w dół.

2. Statki idące w górę, pozostawiając statkom idącym w dół wolną drogę ze swej lewej burty, nie podają żadnych sygnałów wzrokowych.

3. Statki idące w górę, pozostawiając statkom idącym w dół wolną drogę ze swojej prawej burty, powinny w odpowiednim czasie z prawej burty:

Na drogach wodnych kategorii II

1. Jeżeli dwa statki idą przeciwnymi lub prawie przeciwnymi kursami w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, to każdy z nich powinien zmienić kurs w prawo w taki sposób, aby mógł przejść z lewej burty drugiego statku. Przepisu tego nie stosuje się przy mijaniu małych statków z innymi statkami.

2. Przy mijaniu małych statków różnych rodzajów stosuje się przepisy § 6.03 ust. 3.

3. Przy mijaniu małych statków żaglowych stosuje się przepisy § 6.03 ust. 4.

- a) w dzień — pokazywać jasnoniebieską tablicę w połączeniu z białym migającym światłem albo wyjątkowo, gdy pokazywanie niebieskiej tablicy jest niemożliwe, pokazywać i poruszać, zamiast tablicą, jasnoniebieską flagą,
- b) w nocy — pokazywać jasne, białe, migające światło, z którym jednocześnie mogą pokazywać jasnoniebieską tablicę.

Wymienione sygnały wzrokowe powinny być widoczne z przodu i z tyłu statku, aż do zakończenia mijania. Nie należy pokazywać tych sygnałów po zakończeniu mijania, z wyjątkiem przypadków, gdy statek chce pokazać, że zamierza dalszym, widocznym statkiem, idącym w dół, pozostawić wolną drogę z prawej burty. Jasnoniebieska tablica powinna mieć białe obrzeże o szerokości co najmniej 5 cm, a jej ramka, drążki oraz oprawa białego migającego światła powinny mieć ciemny kolor.

4. Jeżeli zachodzi obawa, że zamiary statków idących w górę nie zostały właściwie zrozumiane przez statki idące w dół, statki idące w górę powinny nadać następujący sygnał dźwiękowy:

- „jeden krótki dźwięk”, jeżeli mijanie ma nastąpić lewymi burtami,
- „dwa krótkie dźwięki”, jeżeli mijanie ma nastąpić prawymi burtami.

5. Nie naruszając przepisu § 6.05, statki idące w dół powinny iść drogą wskazaną im przez statki idące w górę, zgodnie z podanymi wyżej ustaleniami. Statki te powinny powtórzyć określone w ust. 3 sygnały wzrokowe i określone w ust. 4 sygnały dźwiękowe, które są im pokazane lub nadane przez statki idące w górę.

6. Określonych w ust. 1—5 zasad mijania nie stosuje się do małych statków w odniesieniu do innych statków ani do małych statków mijających się z innymi małymi statkami.

7. Przy mijaniu się dwóch małych statków stosuje się przepisy ust. 1—3 dotyczące dróg wodnych kategorii II.

§ 6.05. Mijanie — odstępstwa od podstawowych zasad

Na drogach wodnych kategorii I

1. W odstępstwie od ustaleń § 6.04:

- a) idące w dół statki pasażerskie, które chcą podejść do przystani położonej przy brzegu, przy którym idą statki w górę,
- b) idące w dół zestawy holowane, które w celu zawrócenia w górę muszą trzymać się określonego brzegu,

jeżeli jest to dla nich konieczne, mogą żądać zmiany strony mijania od statków idących w górę, proponujących mijanie według zasad określonych w § 6.04.

Na drogach wodnych kategorii II

1. W odstępstwie od ustaleń § 6.04, w szczególnych sytuacjach i pod warunkiem, że nie stworzy to ryzyka zderzenia, statki mogą żądać mijania się prawymi burtami. Powyższe odstępstwo może mieć zastosowanie tylko w następujących sytuacjach:

- a) gdy statki bez ładunku, poddane działaniu bocznego wiatru, nie mogą utrzymać się na prawej stronie,
- b) gdy statki chcą podejść do brzegu (przystani) znajdującej się po ich lewej stronie,

Żądanie zmiany strony mijania przez statki idące w dół może wystąpić tylko wtedy, gdy upewnią się, że zmiana ta nie spowoduje ryzyka zderzenia.

2. W przypadku odstępstwa określonego w ust. 1 statki idące w dół powinny w odpowiednim czasie nadać następujące sygnały:

- „jeden krótki dźwięk”, jeżeli mijanie ma nastąpić lewymi burtami, lub
- „dwa krótkie dźwięki”, jeżeli mijanie ma nastąpić prawymi burtami,

i ponadto powinny pokazywać sygnały wizualne określone w § 6.04 ust. 3.

3. Statki idące w górę powinny spełnić żądanie statków idących w dół, potwierdzając to sygnałami:

- „jeden krótki dźwięk”, jeżeli mijanie ma nastąpić lewymi burtami; jednocześnie powinny usunąć sygnały wizualne określone w § 6.04 ust. 3,
- „dwa krótkie dźwięki”, jeżeli mijanie ma nastąpić prawymi burtami; jednocześnie powinny pokazać sygnały wizualne określone w § 6.04 ust. 3.

4. Jeżeli zachodzi obawa, że zamiary idących w dół statków nie zostały zrozumiane przez statki idące w górę, statki idące w dół powinny powtórzyć sygnały dźwiękowe określone w ust. 3.

5. Jeżeli statki idące w górę uznają, że mijanie z odstępstwem określonym w ust. 1 może spowodować ryzyko zderzenia, powinny nadać sygnał dźwiękowy „seria bardzo krótkich dźwięków”. Po tym sygnale kierownicy obydwu statków powinni podjąć wszystkie podyktowane sytuacją działania dla uniknięcia zderzenia i zagrożenia w ruchu żeglugowym.

6. Przepisów ust. 1—5 nie stosuje się do małych statków w odniesieniu do statków niezaliczanych do małych statków ani do małych statków mijających się z innymi małymi statkami.

§ 6.06. Mijanie ze statkami holowanymi na linie z brzegu

1. W przypadku mijania się statku holowanego na linie z brzegu ze statkiem poruszającym się w inny sposób, odmiennie od przepisów § 6.04 i 6.05, statki powinny mijać się w taki sposób, żeby statek holowany na linie z brzegu kierował się wzdłuż brzegu, z którego jest holowany.

2. W przypadku mijania się dwóch statków holowanych na linie z tego samego brzegu, statek holowany w górę odchodzi od tego brzegu, usuwa linę, na której jest holowany, i pozostawia wolną drogę statkowi holowanemu w dół przy brzegu, z którego jest holowany.

c) gdy statki chcą wejść do portu, wejść do odgałęzienia, przejść przez służę lub pod mostem znajdującym się po ich lewej stronie.

2. W przypadkach odstępstwa określonego w ust. 1 statki powinny nadać dźwiękowy sygnał „dwa krótkie dźwięki”, a także powinny pokazać sygnały wizualne określone dla dróg wodnych kategorii I w § 6.04 ust. 3 lit. a i b. Wymienione sygnały powinny być widoczne z przodu i z tyłu statku i aż do zakończenia mijania. Nie należy pokazywać tych sygnałów po zakończeniu mijania, z wyjątkiem przypadków, gdy statek chce pokazać, że zamierza dalszym, widocznym statkom pozostawić wolną drogę z prawej burty.

3. Statki, z którymi ma nastąpić mijanie, powinny również nadać sygnał dźwiękowy „dwa krótkie dźwięki” i ustąpić z drogi w lewą stronę, tak aby mijanie było bezpieczne.

Powinny one pokazywać również sygnały wizualne określone dla dróg wodnych kategorii I w § 6.04 ust. 3.

4. Jeżeli statki wymienione w ust. 3 uznają, że mijanie z odstępstwem określonym w ust. 1 może spowodować ryzyko zderzenia, powinny nadać sygnał dźwiękowy „seria bardzo krótkich dźwięków”. Po tym sygnale kierownicy obydwu statków powinni podjąć wszystkie podyktowane sytuacją działania dla uniknięcia zderzenia i zagrożenia w ruchu żeglugowym. Przepisy ust. 6 dla dróg wodnych kategorii I stosuje się również na wodach kategorii II.

3. Jeżeli mijanie określone wyżej odbywa się na drodze wodnej, dla której nie ustalono kierunków, to statek podający linę na brzeg z lewej burty odchodzi od brzegu, usuwa linę, na której jest holowany, i pozostawia wolną drogę statkowi podającemu linę z prawej burty przy brzegu, z którego jest holowany.

§ 6.07. Spotkania statków w wąskich przejściach

1. Aby uniknąć mijania na odcinkach lub w miejscach, gdzie szlak żeglowny nie jest dostatecznie szeroki do jednoczesnego przejścia dwóch statków (wąskie przejście), statki powinny postępować, jak następuje:

a) statki powinny przechodzić przez wąskie przejście w możliwie krótkim czasie,

- b) gdy statki zbliżają się do wąskiego przejścia, gdzie z uwagi na istniejące zakola lub przeszkody inne statki mogą być zastonięte, powinny przed wejściem do wąskiego przejścia nadać sygnał dźwiękowy „jeden długi dźwięk”; w sytuacji, gdy wąskie przejście jest długie, statki przechodzące przez nie powinny powtarzać ten sygnał,
- c) na drogach wodnych, dla których określono kierunki w dół i w górę, statki powinny stosować następujące zasady:
- (i) jeżeli statki idące w górę widzą, że statki idące w dół wchodzi do wąskiego przejścia, powinny zatrzymać się poniżej tego przejścia i czekać, aż statki idące w dół przejdą wąskie przejście,
 - (ii) jeżeli idący w górę zestaw wszedł do wąskiego przejścia, zbliżające się do wąskiego przejścia statki idące w dół powinny, w miarę możliwości, zatrzymać się powyżej wąskiego przejścia i czekać, aż zestaw idący w górę przejdą wąskie przejście; tak samo powinny postępować pojedyncze idące w dół statki w stosunku do pojedynczych statków idących w górę,
- d) na drogach wodnych, dla których nie określono kierunków w dół i w górę, statki powinny stosować następujące zasady:
- (i) statki zbliżające się do wąskiego przejścia, dla których przeszkoda znajduje się z prawej burty albo gdy brzeg wypukły zakola wąskiego przejścia znajduje się z prawej burty, powinny udzielić pierwszeństwa przejścia przez wąskie przejście statkom idącym z przeciwnego kierunku; przepisów tych nie stosuje się do małych statków w odniesieniu do statków niezaliczanych do małych statków,
 - (ii) przy zbliżaniu się do wąskiego przejścia w przeciwnym kierunku dwóch małych statków, z których jeden jest statkiem żaglowym, statek niezaliczony do statków żaglowych powinien udzielić pierwszeństwa przejścia przez wąskie przejście statkowi żaglowemu,
 - (iii) przy zbliżaniu się do wąskiego przejścia w przeciwnych kierunkach dwóch statków żaglowych idących pod żaglami, statek idący lewym halsiem powinien udzielić pierwszeństwa przejścia przez wąskie przejście statkowi idącemu prawym halsiem.

Zasad tych nie stosuje się do małych statków żaglowych w stosunku do innych statków żaglowych.

2. Jeżeli mijanie w wąskim przejściu jest nieuniknione, statki powinny podjąć wszelkie działania podyktowane sytuacją, aby mijanie nastąpiło w miejscu i warunkach wykluczających niebezpieczeństwo zderzenia. Jeżeli kierownik spostrzeże niebezpieczeństwo zderzenia, to statek powinien nadać sygnał dźwiękowy „seria bardzo krótkich dźwięków”.

§ 6.08. Mijanie zabronione znakami żeglugowymi

1. Na odcinkach dróg wodnych oznakowanych znakami żeglugowymi zakazu A.4, określonymi w załączniku nr 7:

- a) na drogach wodnych, dla których określono kierunki w dół i w górę — statki idące w górę powinny zatrzymać się przed znakiem, do czasu aż statki idące w dół przejdą przez ten odcinek,
- b) na drogach wodnych, dla których nie określono kierunków w dół i w górę — statki powinny stosować zasady ruchu określone w § 6.07.

2. Jeżeli dla uniknięcia mijania dyrektor urzędu wprowadzi ruch statków kolejno w jednym i w drugim kierunku, to:

- zakaz przejścia oznakowuje się znakiem żeglugowym zakazu A.1, określonym w załączniku nr 7,
- zezwolenie przejścia oznakowuje się znakiem żeglugowym informacyjnym E.1, określonym w załączniku nr 7.

Jeżeli warunki miejscowe tego wymagają, przed znakiem żeglugowym zakazu A.1, określonym w załączniku nr 7, powinien być ustawiony, jako znak uprzedzenia, znak żeglugowy nakazu B.8, określony w załączniku nr 7.

§ 6.09. Wyprzedzanie — przepisy ogólne

1. Wyprzedzanie jest dozwolone tylko wówczas, gdy statek wyprzedzający stwierdzi, że nie spowoduje to zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi.

2. Statek wyprzedzany, w razie konieczności i w miarę możliwości, powinien ułatwić wyprzedzanie. W razie potrzeby powinien zmniejszyć prędkość, aby wyprzedzanie odbyło się bezpiecznie, szybko i nie utrudniało ruchu innych statków.

Przepisów tych nie stosuje się, gdy mały statek wyprzedza statki niezaliczane do małych statków.

§ 6.10. Wyprzedzanie

1. W zasadzie statek wyprzedzający powinien wyprzedzać statek wyprzedzany z jego lewej burty. Jeżeli jednak szlak żeglowny jest dostatecznie szeroki, statek wyprzedzający może również wyprzedzać statek wyprzedzany z jego prawej burty.

2. Przy wyprzedzaniu statku żaglowego przez inny statek żaglowy statek wyprzedzający powinien z zasady wyprzedzać drugi statek po stronie nawietrznej. Zasady tej nie stosuje się do małych statków żaglowych wyprzedzających statki żaglowe niezaliczane do małych statków. Przy wyprzedzaniu statku przez statek żaglowy, statek wyprzedzany powinien ułatwić przejście statku żaglowego po stronie nawietrznej. Zasady tej nie stosuje się, gdy mały statek żaglowy wyprzedza statki niezaliczone do małych statków.

3. Jeżeli wyprzedzanie może odbyć się bez konieczności zmiany kursu i prędkości statku wyprzedzanego, to statek wyprzedzający nie nadaje sygnałów dźwiękowych.

4. Jeżeli wyprzedzanie może odbyć się pod warunkiem zmiany kursu lub prędkości statku wyprzedzanego oraz gdy występuje obawa, że statek wyprzedzany nie zrozumiał zamiaru statku wyprzedzającego, co może spowodować niebezpieczeństwo zderzenia, statek wyprzedzający powinien nadać:

- a) sygnał dźwiękowy „dwa długie dźwięki” i „dwa krótkie dźwięki” — jeżeli wyprzedzanie ma nastąpić z lewej burty statku wyprzedzanego,
- b) sygnał dźwiękowy „dwa długie i jeden krótki dźwięk” — jeżeli wyprzedzanie ma nastąpić z prawej burty statku wyprzedzanego.

5. Jeżeli statek wyprzedzany może spełnić żądanie statku wyprzedzającego, powinien pozostawić wolną drogę z proponowanej strony i w razie konieczności odejść w drugą stronę oraz nadać:

- a) sygnał dźwiękowy „jeden krótki dźwięk” — jeżeli wyprzedzanie ma nastąpić z lewej burty,
- b) sygnał dźwiękowy „dwa krótkie dźwięki” — jeżeli wyprzedzanie ma nastąpić z prawej burty.

6. Jeżeli wyprzedzanie nie jest możliwe z burty żądanej przez statek wyprzedzający, natomiast może odbyć się z przeciwnej burty, statek wyprzedzany nadaje:

- a) sygnał dźwiękowy „jeden krótki dźwięk” — jeżeli wyprzedzanie ma odbyć się z lewej burty,
- b) sygnał dźwiękowy „dwa krótkie dźwięki” — jeżeli wyprzedzanie ma odbyć się z prawej burty.

Jeżeli w tych okolicznościach statek wyprzedzający postanawia wyprzedzać, to powinien nadać sygnał dźwiękowy „dwa krótkie dźwięki” — w przypadku określonym w lit. a lub sygnał dźwiękowy „jeden krótki dźwięk” — w przypadku określonym w lit. b. Wówczas statek wyprzedzany powinien pozostawić wolną drogę z burty, z której ma nastąpić wyprzedzanie, i w razie konieczności odejść w drugą stronę.

7. Jeżeli wyprzedzanie nie jest możliwe bez spowodowania niebezpieczeństwa zderzenia, statek wyprzedzany nadaje sygnał dźwiękowy „pięć krótkich dźwięków”.

8. Przepisów ust. 4—7 nie stosuje się do małych statków w odniesieniu do innych statków, które nie są małymi statkami oraz do małych statków w odniesieniu do innych małych statków.

§ 6.11. Wyprzedzanie zabronione znakami żeglugowymi

Z zastrzeżeniem przepisu § 6.08 ust. 1 wyprzedzanie jest zabronione:

a) między wszystkimi statkami na odcinkach oznakowanych znakami żeglugowymi A.2, określonymi w załączniku nr 7,

b) między zestawami na odcinkach oznakowanych znakiem żeglugowym zakazu A.3, określonym w załączniku nr 7. Przepisu tego nie stosuje się, gdy przynajmniej jeden z zestawów jest zestawem pchanym o długości nieprzekraczającej 110 m i szerokości nieprzekraczającej 12 m.

C. Pozostałe zasady ruchu

§ 6.12. Ruch żeglugowy na odcinkach o wyznaczonych kierunkach ruchu

1. Odcinki dróg wodnych, na których obowiązują wyznaczone kierunki ruchu, oznakowuje się znakami żeglugowymi nakazu B.1, B.2, B.3 lub B.4, określonymi w załączniku nr 7. Końce tych odcinków mogą być oznakowane znakiem żeglugowym informacyjnym E.11, określonym w załączniku nr 7.

2. Na odcinkach dróg wodnych określonych w ust. 1 idące w górę statki nie powinny przeszkadzać w ruchu statkom idącym w dół. W sytuacjach, gdy statki zbliżają się do znaku żeglugowego nakazu B.4, statki idące w górę, w razie konieczności, powinny zmniejszyć prędkość, a nawet zatrzymać się, aby umożliwić swobodne i bezpieczne przejście statkom idącym w dół.

§ 6.13. Zawracanie

1. Statki mogą zawracać tylko po upewnieniu się, że obecność innych statków, z uwzględnieniem przepisów ust. 2 i 3 niniejszego paragrafu, pozwala na zawracanie bez ryzyka spowodowania niebezpieczeństwa i że inne statki nie zostaną zmuszone do nagłej zmiany kursu lub prędkości.

2. Jeżeli zawracanie może zmusić inne statki do zmiany kursu lub prędkości, to statek zamierzający zawracać powinien odpowiednio wcześniej uprzedzić je o swoim zamiarze przez nadanie:

- a) sygnału dźwiękowego „jeden długi i jeden krótki dźwięk”, gdy zawracanie ma nastąpić na prawą burtę,
- b) sygnału dźwiękowego „jeden długi i dwa krótkie dźwięki”, gdy zawracanie ma nastąpić na lewą burtę.

3. W przypadku określonym w ust. 2, w miarę potrzeby i możliwości, inne statki powinny zmienić swój kurs i prędkość, aby zawracanie mogło się odbyć bez ryzyka spowodowania niebezpieczeństwa. Ponadto, wobec statków idących w dół, zamierzających zawrócić pod prąd, powinny one także podjąć inne konieczne działania, aby zawracanie odbyło się w zamierzonym miejscu.

4. Przepisów ust. 1—3 nie stosuje się do małych statków w odniesieniu do statków niezaliczanych do

małych statków. Małe statki w odniesieniu do małych statków obowiązane są przestrzegać tylko przepisów ust. 1 i 3.

5. Zawracanie jest zabronione na odcinkach drogi wodnej oznakowanych znakiem żeglugowym zakazu A.8, określonym w załączniku nr 7. Jeżeli na drodze wodnej znajdują się odcinki oznakowane znakiem żeglugowym informacyjnym E.8, określonym w załączniku nr 7, zaleca się kierownikom statków wybór tych odcinków do zamierzonego zawracania, z zachowaniem przepisów niniejszego paragrafu.

§ 6.14. Postępowanie przy odejściu z miejsca postoju

Statki, z wyjątkiem promów, odchodzące z postoju na kotwicy lub z miejsca cumowania, niedokonujące przy tym zawracania, powinny przestrzegać przepisów określonych w § 6.13, przy czym zamiast sygnałów określonych w § 6.13 ust. 2 mogą nadać:

- sygnał dźwiękowy „jeden krótki dźwięk” — gdy statek odchodzi i zmienia kurs na prawą burtę,
- sygnał dźwiękowy „dwa krótkie dźwięki” — gdy statek odchodzi i zmienia kurs na lewą burtę.

§ 6.15. Zakaz wchodzenia statków między statki zestawu holowanego

Wchodzenie statków między statki zestawu holowanego jest zabronione.

§ 6.16. Porty i boczne drogi wodne: wejście i wyjście z przecięciem drogi wodnej

1. Statki mogą wchodzić do portu i bocznej drogi wodnej lub wychodzić z nich, jak również wychodzić na główną drogę wodną albo przecinać ją przy wejściu lub po wyjściu, po upewnieniu się, że nie spowoduje to ryzyka niebezpieczeństwa i że inne statki nie będą zmuszone do nagłej zmiany kursu lub prędkości. Jeżeli statek idący w dół zamierza zawrócić w górę pod prąd w celu wejścia do portu lub bocznej drogi wodnej, nie powinien przeszkadzać w przejściu statkom idącym w górę pod prąd, które również zamierzają wejść do tego portu lub bocznej drogi wodnej. Drogi wodne uznane za boczne mogą być oznakowane znakami żeglugowymi informacyjnymi E.9 lub E.10, określonymi w załączniku nr 7.

2. Jeżeli statki dla wykonania jednego z manewrów określonych w ust. 1 żądają lub mogą zmusić inne statki do zmiany kursu lub prędkości, powinny z odpowiednim wyprzedzeniem tego manewru nadać:

- sygnał dźwiękowy „trzy długie i jeden krótki dźwięk” — jeżeli, aby wejść lub po wyjściu, zamierzają pójść w prawo,
- sygnał dźwiękowy „trzy długie i dwa krótkie dźwięki” — jeżeli, aby wejść lub po wyjściu, zamierzają pójść w lewo,
- sygnał dźwiękowy „trzy długie dźwięki” — jeżeli po wyjściu zamierzają przeciąć główną drogę wodną.

Przed zakończeniem przecięcia głównej drogi wodnej statki powinny nadać:

- sygnał dźwiękowy „jeden długi i jeden krótki dźwięk” — jeżeli zamierzają zwrócić się w prawo,
- sygnał dźwiękowy „jeden długi i dwa krótkie dźwięki” — jeżeli zamierzają zwrócić się w lewo.

3. W przypadkach określonych w ust. 2 inne statki, jeżeli jest to konieczne, powinny zmienić swój kurs i prędkość, w szczególności powinny zmienić kurs i prędkość, jeżeli na głównej drodze wodnej, w pobliżu wejścia do portu lub bocznej drogi wodnej, pokazywany jest znak żeglugowy nakazu B.10, określony w załączniku nr 7.

4. Jeżeli w pobliżu wyjścia z portu lub bocznej drogi wodnej znajduje się jeden ze znaków żeglugowych nakazu B.9, określony w załączniku nr 7, to statki wychodzące z portu lub bocznej drogi wodnej na główną drogę wodną lub zamierzające ją przeciąć nie powinny zmuszać statków idących po głównej drodze wodnej do zmiany kursu lub prędkości.

5. Statki nie powinny wchodzić do portu lub bocznej drogi wodnej, jeżeli na głównej drodze wodnej w pobliżu wejścia znajduje się znak żeglugowy zakazu A.1, określony w załączniku nr 7, łącznie ze znakiem pomocniczym określonym w ust. 2 części II załącznika nr 7. Statki nie powinny wychodzić z portu lub bocznej drogi wodnej, jeżeli w pobliżu wyjścia znajduje się znak żeglugowy zakazu A.1, określony w załączniku nr 7, łącznie ze znakiem pomocniczym określonym w ust. 2 części II załącznika nr 7.

6. Jeżeli na głównej drodze wodnej przy wejściu do portu lub bocznej drogi wodnej pokazany jest znak żeglugowy informacyjny E.1, określony w załączniku nr 7, łącznie ze znakiem pomocniczym określonym w ust. 2 części II załącznika nr 7, to statki wchodzące mogą zmusić statki idące po głównej drodze do zmiany kursu i prędkości. Statki mogą wyjść z portu lub bocznej drogi wodnej, jeżeli w pobliżu wyjścia pokazany jest znak żeglugowy informacyjny E.1, określony w załączniku nr 7, łącznie ze znakiem pomocniczym określonym w ust. 2 części II załącznika nr 7. W tym przypadku główna droga wodna powinna być oznakowana znakiem żeglugowym nakazu B.10, określonym w załączniku nr 7.

7. Przepisów ust. 1—3 nie stosuje się do małych statków w odniesieniu do statków niezaliczonych do małych statków, natomiast przepisów ust. 2 nie stosuje się również do małych statków w odniesieniu do innych małych statków. Przepisów ust. 1—4 nie stosuje się do statków niezaliczonych do małych statków w odniesieniu do małych statków.

§ 6.17. Ruch równoległy statków

1. Statki mogą iść obok siebie kursami równoległymi tylko wówczas, gdy umożliwia to szerokość drogi wodnej, nie występuje ryzyko zderzenia i nie stanowi to przeszkody ani niebezpieczeństwa dla ruchu żeglugowego.

2. Z wyjątkiem mijania i wyprzedzania, zabronione jest utrzymywanie się statków w odległości mniejszej niż 50 m od zestawu pchanego lub zestawu sprzężonego, które pokazują oznakowanie przewidziane w § 3.14 ust. 2 lub 3.

3. Z wyjątkiem przypadków określonych w § 1.20 statki nie powinny podchodzić do statków lub scalonych materiałów pływających w drodze, cumować do nich albo podążać za nimi w ich śladzie torowym (kilwaterze) bez wyraźnej zgody ich kierownika.

4. Narciarze wodni i osoby uprawiające inne sporty wodne, niekorzystający przy tym ze statków, powinni zachować bezpieczną odległość od statków i scalonych materiałów pływających w drodze oraz od pracujących urządzeń pływających.

§ 6.18. Zakaz wleczenia kotwic, łańcuchów i lin

1. Na drogach wodnych obowiązuje zakaz wleczenia kotwic, łańcuchów lub lin.

2. Zakaz określony w ust. 1 nie dotyczy małych przemieszczeń statków w miejscach postoju i wykonywania manewrów, chyba że manewry i przemieszczenia odbywają się na odcinkach drogi wodnej oznakowanych zgodnie z przepisem § 7.03 ust. 1 lit. b znakiem żeglugowym zakazu A.6, określonym w załączniku nr 7.

3. Zakaz ten nie obowiązuje również na odcinkach drogi wodnej oznakowanej, zgodnie z przepisem § 7.03 ust. 2, znakiem żeglugowym informacyjnym E.6, określonym w załączniku nr 7.

§ 6.19. Samospław

1. Zabroniony jest ruch samospławem, z wyjątkiem małych przemieszczeń statków w miejscach postoju, załadunku i wyładunku statków.

2. Statki przemieszczające się w dół, na których urządzenie napędowe pracuje naprzód (statek „napuszcza się” rufą), uznaje się za statki idące w górę, a nieidące samospławem.

§ 6.20. Zakaz wytwarzania fal

1. Statki powinny dostosować prędkość ruchu w taki sposób, aby nie wytwarzać wysokiej fali lub nadmiernego prądu ssania pędnika, mogących spowodować uszkodzenie statków na postoju lub w drodze, a także uszkodzenia budowli wodnych i umocnień brzegowych. Statki powinny w odpowiednim czasie zmniejszyć prędkość, jednak nie poniżej prędkości zapewniającej zachowanie sterowności. W szczególności zmniejszenie prędkości obowiązuje:

- a) przed wejściami do portu,
- b) w pobliżu statków przycumowanych do brzegu lub przystani albo statków, na których dokonuje się przeładunku towarów lub następuje przesiadanie pasażerów,

c) w pobliżu statków na postoju w wyznaczonych do tego miejscach,

d) w pobliżu promów na uwięzi,

e) na odcinkach dróg wodnych określonych przez dyrektora urzędu i oznakowanych znakami żeglugowymi zakazu A.9, określonymi w załączniku nr 7.

2. Spełniając obowiązki wynikające z przepisów § 1.04, małe statki mogą nie stosować się do przepisów zawartych w ust. 1 lit. b i c.

3. Inne statki, mijając statki, które pokazują sygnały przewidziane w § 3.25 ust. 1 lit. c, lub statki, scalone materiały pływające lub obiekty pływające pokazujące sygnały przewidziane w § 3.29 ust. 1, powinny zredukować prędkość zgodnie z wymaganiem ust. 1 oraz zachować możliwie największą odległość.

§ 6.21. Zestawy

1. Statki o napędzie mechanicznym prowadzące zestaw powinny posiadać dostateczną moc i sterowność, aby zapewnić należyte cechy manewrowe zestawu.

2. Pchacz powinien posiadać możliwość zatrzymania zestawu w odpowiednim czasie i na odpowiednim odcinku, zachowując sterowność zestawu w czasie zatrzymania i po zatrzymaniu.

3. Statki o napędzie mechanicznym, które holują, pchają lub prowadzą zestaw sprzężony, nie powinny odłączać się od prowadzonych statków w czasie kotwiczenia lub manewrów cumowania. Statki te mogą odejść od zestawu dopiero po zakończeniu kotwiczenia lub cumowania, po zwolnieniu szlaku żeglownego i gdy kierownik zestawu upewni się, że statki znajdują się w bezpiecznym miejscu i nie stanowią zagrożenia dla ruchu żeglugowego.

4. Barki statków morskich mogą przemieszczać się na czele zestawu pchanego tylko wtedy, gdy w przodzie zestawu znajduje się kotwica.

§ 6.21 bis. Przystawianie barek pchanych wchodzących w skład zestawu pchanego

Poza zestawem pchanym barka pchana może być tylko przemieszczana:

- a) będąc połączona burtą ze statkiem o napędzie mechanicznym, albo
- b) na krótki dystans, gdy zestaw pchany jest formowany lub rozformowywany.

§ 6.22. Zamknięcie ruchu żeglugowego

Jeżeli droga wodna jest oznakowana znakiem żeglugowym zakazu A.1, określonym w załączniku nr 7, każdy statek powinien zatrzymać się, nie przekraczając tego znaku.

§ 6.22 bis. Ruch żeglugowy w pobliżu pracujących urządzeń pływających, statków osiadłych na mieliźnie lub zatopionych oraz statków o ograniczonych zdolnościach manewrowych

Zabronione jest przechodzenie innych statków obok statków wymienionych w:

- § 3.25, od strony, z której pokazują: czerwone światło lub światła określone w § 3.25 lit. b i d, lub od strony burty, na której znajduje się znak żeglugowy zakazu A.1, określony w załączniku nr 7, czerwona kula lub flaga określona w § 3.25 ust. 1 lit. b i d,
- § 3.34, od strony, z której pokazują: dwa czerwone światła lub dwie czarne kule określone w § 3.34 ust. 2 lit. a.

D. Promy**§ 6.23. Zasady ruchu promów**

1. Promy mogą przecinać drogę wodną tylko wtedy, gdy upewnią się, że ruch innych statków może odbywać się bez ryzyka zderzenia i że inne przechodzące drogą wodną statki nie będą zmuszone do zmiany kursu lub prędkości.

2. Niezależnie od przepisu ust. 1, promy na uwięzi powinny przestrzegać następujących zasad:

- a) prom znajdujący się na postoju (nie jest zajęty przeprawą) powinien znajdować się w miejscu wyznaczonym przez dyrektora urzędu; jeżeli miejsca postoju nie wyznaczono, to prom powinien znajdować się na postoju w takim miejscu, aby szlak żeglowny pozostał wolny dla ruchu żeglugowego,
- b) prom wahadłowy na uwięzi (z liną podłużną), którego lina jest zakotwiczona przy jednym z brzegów drogi wodnej, powinien ograniczyć postój przy przeciwnym brzegu tylko do czasu niezbędnego do wykonania prac wyładunkowych i załadunkowych; w czasie tych operacji zbliżające się na drodze wodnej statki mogą żądać odblokowania szlaku żeglownego przez nadanie, z odpowiednim wyprzedzeniem, sygnału dźwiękowego „jeden długi dźwięk”,
- c) prom nie powinien pozostawać na szlaku żeglugowym dłużej, niż tego wymaga jego przejście między brzegami.

3. Wszystkie statki powinny zapewnić swobodę przejścia promom oznakowanym zgodnie z § 3.16 ust. 4.

E. Przejścia pod mostami oraz przez jazy i śluzy**§ 6.24. Przejścia pod mostami i przez śluzy — zasady ogólne**

1. Przy przechodzeniu pod mostami lub nad położonymi zamknięciami jazów, gdy szlak żeglowny jest

zbyt wąski dla jednoczesnego przejścia dwóch statków, stosuje się przepisy § 6.07.

2. Jeżeli przejścia pod mostami stałymi lub nad położonymi zamknięciami jazów są oznakowane:

- a) znakami żeglugowymi zakazu A.10, określonymi w załączniku nr 7 — zabronione jest przejście poza skrajnią oznaczoną tablicami tego znaku;
- b) znakiem D.2, określonym w załączniku nr 7 — zaleca się statkom trzymanie w obszarze pomiędzy dwoma tablicami lub światłami ustanawiającymi znak.

§ 6.25. Przejścia pod mostami stałymi

1. Jeżeli jedno lub więcej przęseł mostów stałych jest oznakowanych znakiem żeglugowym zakazu A.1, określonym w załączniku nr 7, to przejście statków pod tymi przęslami jest zabronione.

2. Jeżeli przęsla mostów stałych oznakowane są nad przejściami:

- a) znakiem żeglugowym zalecenia D.1a, określonym w załączniku nr 7, lub
- b) znakiem żeglugowym zalecenia D.1b, określonym w załączniku nr 7,

statki powinny przede wszystkim przechodzić pod tymi przęslami, przy czym, jeśli przęsło mostu jest oznakowane znakiem żeglugowym zalecenia D.1a, to dozwolony jest ruch statków w obu kierunkach, a jeśli przęsło mostu jest oznakowane znakiem żeglugowym zalecenia D.1b, to dozwolony jest ruch statków w jednym kierunku, a z przeciwnego kierunku ruch jest zabroniony.

3. Jeżeli niektóre z większej liczby przęseł mostu stałego są oznakowane znakami żeglugowymi określonymi w ust. 2, to ruch żeglugowy pod innymi przęslami mogą prowadzić jedynie małe statki, gdy warunki lokalne na to pozwalają.

§ 6.26. Przejścia pod mostami zwodzonymi

1. Nie naruszając obowiązujących przepisów, kierownicy statków w czasie zbliżania się i przechodzenia pod mostami zwodzonymi powinni stosować się do poleceń wydawanych przez obsługę mostu, w celu zapewnienia szybkiego i bezpiecznego przejścia pod tym mostem.

2. Przy zbliżaniu się do mostu zwodzonego statki powinny zmniejszyć prędkość. Jeżeli statki nie chcą lub nie mogą przejść przez most zwodzony, a przed mostem, na brzegu, ustawiony jest znak żeglugowy nakazu B.5, określony w załączniku nr 7, to statki powinny zatrzymać się, nie przekraczając tego znaku.

3. Przy zbliżaniu się do mostu zwodzonego wyprzedzanie statków jest zabronione, chyba że obsługa mostu wyda inne polecenia.

4. Przejścia statków przez mosty zwodzone mogą być regulowane następującymi znakami żeglugowymi:

- a) jedno lub więcej czerwonych świateł umieszczone obok siebie poziomo oznacza zakaz przejścia,
- b) jedno czerwone i jedno zielone światło umieszczone obok siebie poziomo albo jedno czerwone światło umieszczone nad jednym zielonym światłem oznaczają — przejście zamknięte, most jest w trakcie otwierania, należy przygotować się do przejścia,
- c) jedno lub dwa zielone światła umieszczone obok siebie poziomo oznaczają — przejście wolne,
- d) dwa czerwone światła umieszczone jedno nad drugim oznaczają — otwieranie mostu dla ruchu żeglugowego jest wstrzymane,
- e) jedno żółte światło na moście umieszczone łącznie ze światłami określonymi w lit. a i d oznacza:
 - zakaz przejścia, z wyjątkiem statków o małej wysokości,
 - ruch statków o małej wysokości jest dozwolony w obydwu kierunkach,
- f) dwa żółte światła na moście umieszczone łącznie ze światłami określonymi w lit. a i d oznaczają:
 - zakaz przejścia, z wyjątkiem statków o małej wysokości,
 - ruch statków o małej wysokości jest dozwolony w jednym kierunku, a z przeciwnego kierunku ruch jest zabroniony.

5. Światła określone w ust. 4 mogą być zastąpione:

światła czerwone — tablicami znaku A.1, określonymi w załączniku nr 7,

światła zielone — tablicami znaku E.1, określonymi w załączniku nr 7,

światła żółte — tablicami znaku D.1, określonymi w załączniku nr 7.

§ 6.27. Przejścia przez jazy

1. Podczas przechodzenia przez jazy oraz w ich pobliżu obowiązuje zakaz wleczenia kotwic, łańcuchów i lin.

2. Przejście przez przęsło jazu jest dozwolone tylko wówczas, gdy przęsło to oznakowane jest z lewej i prawej strony znakami żeglugowymi informacyjnymi E.1, określonymi w załączniku nr 7.

3. Zakaz przejścia przez przęsła jazu może być oznakowany jednym lub dwoma czerwonymi światłami lub tablicami znaku żeglugowego zakazu A.1, określonego w załączniku nr 7.

4. Niezależnie od postanowień ust. 2, jeżeli nad jazem przebiega most, dozwolone przejście przez prę-

sło jazu może być oznakowane znakiem żeglugowym zalecenia D.1, określonym w załączniku nr 7, umieszczonym nad przejściem.

§ 6.28. Przejścia przez śluzy

1. Przy zbliżaniu się do śluzy statki powinny zmniejszyć prędkość. Jeżeli statki nie chcą lub nie mogą wejść do śluzy, a przed śluzą, na brzegu, ustawiony jest znak żeglugowy nakazu B. 5, określony w załączniku nr 7, to statki powinny zatrzymać się, nie przekraczając tego znaku.

2. W rejonie śluzy i w śluzach radiotelefony powinny być włączone na kanale określonym dla danej śluzy, w celu porozumiewania się z obsługą śluzy w zakresie spraw związanych z przejściem statku przez śluzę.

3. Wchodzenie do śluz odbywa się w kolejności przybycia statków w rejon śluzy. Małe statki nie mogą żądać oddzielnego śluzowania, a do śluz mogą wchodzić po uzyskaniu zezwolenia od obsługi śluzy. Jeżeli małe statki mają przejść przez śluzę wraz z innymi statkami niezaliczanymi do małych statków, to mogą one wejść do śluzy dopiero po wejściu innych statków.

4. Podczas zbliżania się do rejonu śluzy i w rejonie śluzy zabronione jest wyprzedzanie.

5. W komorach śluzowych kotwice powinny być całkowicie podniesione. Zasada ta dotyczy również rejonów śluzy, jeżeli kotwice nie są tam używane.

6. Podczas wchodzenia do śluz statki powinny zmniejszyć prędkość, aby uniknąć wszelkich zderzeń z zamknięciami lub innymi urządzeniami śluz albo statkami lub skalonymi materiałami pływającymi znajdującymi się już w komorze śluzowej.

7. W śluzach:

- a) jeżeli na ścianach komory śluzowej oznaczone są odpowiednie granice — statki powinny cumować, nie przekraczając tych granic,
- b) w czasie napełniania i opróżniania komory śluzowej, aż do czasu uzyskania zezwolenia na wyjście — statki powinny być przycumowane, a manewr cumowania powinien odbyć się tak, aby statki nie uderzały o ściany komory, zamknięcia lub inne urządzenia śluzy albo inne statki lub scalone materiały pływające, znajdujące się w komorze śluzowej,
- c) należy chronić ściany komory śluzowej i burty statków poprzez używanie odbijaczy, które w przypadku odbijaczy przenośnych — powinny być niezatapialne,
- d) zabrania się spuszczenia wody ze statków i skalonych materiałów pływających na inne statki, scalone materiały pływające lub nabrzeża śluzy,
- e) od momentu przycumowania do momentu uzyskania zezwolenia na wyjście ze śluzy — zabronione jest uruchamianie i korzystanie z pędnika,
- f) małe statki powinny zachować bezpieczną odległość od innych statków.

8. W rejonach śluz i śluzach statki powinny zachować odstęp nie mniejszy niż 10 m od burty, dziobu lub rufy statków i zestawów, które pokazują niebieskie światło lub niebieski stożek określone w § 3.14 ust. 1. Przepis ten nie dotyczy statków i zestawów:

- które pokazują to światło lub stożek,
- określonych w § 3.14 ust. 3.

9. Każdy statek lub zestaw, który pokazuje znaki określone w § 3.14 ust. 2 lub 3, powinien być śluzowany oddzielnie.

10. Statki i zestawy, które pokazują znaki określone w § 3.14 ust. 1, nie powinny być śluzowane razem ze statkami pasażerskimi.

11. Dla zapewnienia bezpieczeństwa, porządku, prawidłowego i sprawnego śluzowania oraz największego wykorzystania komory śluzowej obsługa śluzy może wydawać dodatkowe polecenia, w tym również polecenia odstąpienia od przepisów niniejszego paragrafu. W rejonach śluz i komorach śluzowych statki powinny wykonywać te polecenia.

§ 6.28 bis. Wchodzenie i wychodzenie ze śluz

1. Wejścia do śluz, zarówno w dzień, jak i w nocy, oznakowuje się znakami sygnalizacji wzrokowej, umieszczonymi na jednej lub z obydwu stron komory śluzowej. Sygnalizacja ta oznacza:

- a) dwa czerwone światła, umieszczone jedno nad drugim — wejście do śluzy zabronione, śluza nie pracuje,
- b) jedno czerwone światło albo dwa czerwone światła umieszczone poziomo obok siebie — wejście do śluzy zabronione, śluza zamknięta,
- c) zgaszenie jednego z dwóch poziomo obok siebie pokazywanych świateł czerwonych albo jedno czerwone i umieszczone poziomo obok jedno zielone światło albo jedno czerwone i pionowo nad nim umieszczone jedno zielone światło — wejście do śluzy zabronione, śluza przygotowuje się do otwarcia,
- d) jedno zielone światło lub dwa zielone światła, umieszczone poziomo obok siebie albo jedno nad drugim — wejście do śluzy dozwolone.

2. Wyjścia ze śluz, zarówno w dzień, jak i w nocy, regulowane są znakami sygnalizacji wzrokowej, oznaczającymi:

- a) jedno lub dwa czerwone światła — wyjście zabronione,
- b) jedno lub dwa zielone światła — wyjście dozwolone.

3. Jedno lub dwa czerwone światła określone w ust. 1 i 2 mogą być zastąpione tablicą znaku żeglugowego zakazu A.1, określonego w załączniku nr 7. Jedno lub dwa zielone światła określone w ust. 1 i 2

mogą być zastąpione tablicą znaku żeglugowego informacyjnego E.1, określonego w załączniku nr 7.

4. Przy braku sygnalizacji wizualnej wejście lub wyjście ze śluzy, bez wyraźnego wskazania przez obsługę śluzy, jest zabronione.

§ 6.29. Pierwszeństwo przejścia przez śluzy

Niezależnie od postanowień § 6.28 ust. 3, z prawa przejścia przez śluzy poza kolejnością korzystają:

- a) statki urzędów żeglugi śródlądowej, administracji drogi wodnej, straży pożarnych, Straży Granicznej, Policji, organów celnych i Państwowej Straży Rybackiej oraz
- b) statki, które uzyskały pisemne zezwolenie dyrektora urzędu na takie przejścia i które pokazują w dziobowej części statku czerwony porządek określony w § 3.17 i chcą z tego pierwszeństwa skorzystać.

Jeżeli wymienione statki zbliżają się do rejonu śluzy lub znajdują się w tym rejonie na postoju, inne statki powinny w miarę możliwości ułatwić ich wejście do śluzy.

F. Ograniczona widzialność — ruch żeglugowy za pomocą radaru

§ 6.30. Ogólne zasady ruchu żeglugowego przy ograniczonej widzialności

1. Statki przemieszczające się w warunkach ograniczonej widzialności powinny:

- a) zmniejszyć prędkość, dostosowując ją do zasięgu widzialności, warunków miejscowych i natężenia ruchu statków,
- b) posiadać radiotelefon zapewniający łączność statek-statek oraz statek-ląd-statek;
- c) na dziobie statku umieścić obserwatora, przy czym w zestawie obserwator wymagany jest tylko na dziobie pierwszego statku; sygnały obserwatora powinny być słyszane lub widziane przez kierownika statku lub zestawu; może też być zapewniona inna łączność foniczna obserwatora z kierownikiem,
- d) nadawać sygnały dźwiękowe określone w § 6.32 lub 6.33,
- e) pokazywać również w dzień światła sygnalizacji nocnej.

2. Statki powinny zatrzymywać się niezwłocznie, jeżeli ze względu na widzialność, warunki miejscowe i natężenie ruchu statków dalszy ruch statków nie może odbywać się bezpiecznie. Ponadto, jeżeli w zestawie holowanym, z powodu złej widzialności, brak jest kontaktu wzrokowego między holownikiem i statkami holowanymi, to zestaw powinien się zatrzymać w najbliższym bezpiecznym miejscu.

3. Przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu statku, kontynuowaniu ruchu lub o bezpiecznej prędkości można korzystać ze wskazań radaru, na statkach posiadających to urządzenie. Korzystając z radaru, należy brać pod uwagę możliwości innych statków, uwzględniając zmniejszoną widzialność na tych statkach.

4. Statki zatrzymujące się na postój powinny w miarę możliwości pozostawić wolny szlak żeglowny.

5. W warunkach ograniczonej widzialności statki wyposażone w radiotelefon, w celu zachowania łącz-

ności między sobą, powinny prowadzić nastuch i łączność na kanale ustalonym dla danego odcinka drogi wodnej przez dyrektora urzędu.

6. Statki w drodze, w warunkach ograniczonej widzialności, przemieszczające się po kanałach i rzekach skanalizowanych, powinny przy mijaniu, tak dalece, jak to jest możliwe, trzymać się prawej strony, aby mijanie, jeśli to jest możliwe, odbywało się lewymi burkami. Nie stosuje się przepisów § 6.04 ust. 3, 4 i 5 — dla dróg kategorii I i § 6.05 w warunkach ograniczonej widzialności.

§ 6.31. Sygnały dźwiękowe na postoju przy ograniczonej widzialności

Na drogach wodnych kategorii I

1. Statki i scalone materiały pływające, w warunkach ograniczonej widzialności, na postoju i na szlaku żeglownym oraz w jego pobliżu, poza portami i wyznaczonymi przez dyrektora urzędu miejscami postoju statków, gdy usłyszą jeden z sygnałów określonych w § 6.32 ust. 4 lit. a i ust. 5 lit. a lub § 6.33 ust. 2, nadany przez zbliżające się statki w porze dziennej, i tak długo, jak ten sygnał będzie słyszalny, powinny nadawać:

- a) sygnał dźwiękowy „jedna seria uderzeń w dzwon” — jeżeli znajdują się na postoju z lewej strony szlaku żeglownego (patrzac w dół rzeki),
- b) sygnał dźwiękowy „dwie serie uderzeń w dzwon” — jeżeli znajdują się na postoju z prawej strony szlaku żeglownego (patrzac w dół rzeki),

sygnał dźwiękowy „trzy serie uderzeń w dzwon” — jeżeli znajdują się na postoju i ich położenie jest nieokreślone.

2. Sygnały dźwiękowe określone w ust. 1, należy powtarzać z przerwami nie dłuższymi niż 1 minuta.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się:

- w zestawie pchanym — tylko do pchacza,
- w zestawie sprzężonym — do jednego ze statków,
- w zestawie holowanym — do holownika i ostatniego statku zestawu holowanego.

Na drogach wodnych kategorii II

1. Statki i scalone materiały pływające w warunkach ograniczonej widzialności na postoju na szlaku żeglownym oraz w jego pobliżu, poza portami i wyznaczonymi przez dyrektora urzędu miejscami postoju statków, gdy usłyszą jeden z sygnałów określonych w § 6.32 i 6.33 nadawany przez zbliżające się statki i tak długo, jak ten sygnał będzie słyszalny, powinny nadawać sygnał dźwiękowy „jedna seria uderzeń w dzwon”. Jeżeli jednak statki nie stoją równolegle do szlaku żeglownego lub zajmują położenie stwarzające zagrożenie dla innych statków, powinny nadawać powyższy sygnał nawet, gdy nie słyszą sygnałów innych statków.

4. Zamiast sygnału dźwiękowego określonego w ust. 1, na drogach wodnych określonych przez dyrektora urzędu statki powinny nadawać sygnał dźwiękowy „jeden krótki, jeden długi i jeden krótki dźwięk”.

5. Przepisy ust. 1—4 stosuje się również do statków osiadłych na mieliźnie, na szlaku żeglownym lub w jego pobliżu i stwarzających niebezpieczeństwo dla innych statków.

§ 6.32. Przepisy dla statków postugujących się radarem w warunkach ograniczonej widzialności

1. Za statek postugujący się radarem w warunkach ograniczonej widzialności, w rozumieniu niniejszych przepisów, uważa się statek wyposażony w:

- a) radar i wskaźnik prędkości kątowej; urządzenia te powinny być sprawne, odpowiadać wymogom

przepisów wydanych przez właściwe instytucje i posiadać ważne zezwolenie na ich używanie,

b) radiotelefon,

c) urządzenie do nadawania trzytonowego sygnału dźwiękowego, określonego w § 1.01 lit. w, przy czym urządzenia tego nie wymaga się od małych statków.

2. W sterowni statku postępującego się radarem powinna znajdować się osoba posiadająca uprawnienia do obsługi radaru oraz druga osoba obeznana z obsługą radaru. Jeżeli sterownia statku jest przystosowana do jednoosobowego prowadzenia statku na podstawie informacji radarowych, to w sterowni powinna znajdować się jedna osoba z uprawnieniami do obsługi radaru, a na statku powinna być możliwość szybkiego wezwania innych osób. Jeżeli pozwalają na to warunki na drodze wodnej, dyrektor urzędu może zwolnić od tych wymagań promy na uwięzi.

Na drogach wodnych kategorii I

4. Statek idący w dół, w warunkach ograniczonej widzialności, prowadzony na podstawie informacji radarowych, gdy tylko zauważy na ekranie echa innych statków, których położenie lub ruch może stwarzać niebezpieczeństwo, lub gdy zbliża się do miejsc, gdzie mogą znajdować się statki jeszcze niewidoczne na ekranie radaru, powinien:

- a) nadać trzytonowy sygnał dźwiękowy i powtarzać go tak często, jak wymaga tego sytuacja; ta zasada nie dotyczy małych statków,
- b) zmniejszyć prędkość lub w razie konieczności zatrzymać się.

5. Statek idący w górę pod prąd, w warunkach ograniczonej widzialności, prowadzony na podstawie informacji radarowych, gdy tylko usłyszy sygnał określony w ust. 4 lit. a lub gdy zauważy na ekranie echa innych statków, których położenie lub ruch może stworzyć niebezpieczeństwo, albo gdy zbliża się do miejsc, gdzie mogą znajdować się statki jeszcze niewidoczne na ekranie radaru, powinien:

- a) nadać sygnał dźwiękowy „jeden długi dźwięk”, a w przypadku zestawu „dwa długie dźwięki”, i podać przez radiotelefon statkom idącym w dół: swój rodzaj, nazwę, położenie, kierunek ruchu i proponowaną stronę mijania,
- b) zmniejszyć prędkość lub w razie konieczności zatrzymać się.

6. Statek idący w dół w warunkach ograniczonej widzialności, prowadzony na podstawie informacji radarowych, powinien odpowiedzieć statkowi idącemu w górę pod prąd, przez radiotelefon, podając: swój rodzaj, nazwę, potwierdzić proponowaną stronę mijania lub określić drugą stronę mijania.

W sytuacjach określonych w ust. 5 i 6 małe statki podają przez radiotelefon swój rodzaj, nazwę, położenie, kierunek ruchu i stronę, w którą ustępują.

7. Wyprzedzanie statków prowadzonych na podstawie informacji radarowych, w warunkach ograniczonej widzialności, może nastąpić wyłącznie po uzgodnieniu przez radiotelefon strony wyprzedzania, gdy warunki miejscowe na to pozwalają.

8. Przepisy ust. 2 i 4—7 stosuje się tylko do tych statków w zestawach, na których znajdują się kierownicy zestawów.

9. Statki prowadzone na podstawie informacji radarowych, w warunkach ograniczonej widzialności, gdy na ich ekranie ukażą się echa innych statków i nie otrzymają od nich informacji przez radiotelefon, powinny we właściwym czasie podjąć działania niezbędne dla uniknięcia zderzenia.

3. Jeżeli w sterowniach statków postępujących się radarem są dobrze słyszane sygnały dźwiękowe innych statków, to statki te są zwolnione z obowiązku umieszczania w części dziobowej obserwatora, zgodnie z § 6.30 ust. 1 lit. c. Nie dotyczy to sytuacji, gdy ze względu na ograniczenia działania radaru prowadzący statek nie posiada dostatecznego rozpoznania sytuacji, w szczególności przy wyjściach z portów i na zakolach drogi wodnej.

Na drogach wodnych kategorii II

4. Statek w warunkach ograniczonej widzialności, prowadzony na podstawie informacji radarowych, gdy tylko zauważy na ekranie echa innych statków, których położenie lub ruch może stwarzać niebezpieczeństwo, lub gdy zbliża się do miejsc, gdzie mogą znajdować się statki jeszcze niewidoczne na ekranie radaru, powinien:

- a) nadać sygnał dźwiękowy „jeden długi dźwięk” i powtarzać go tak często, jak wymaga tego sytuacja,
- b) przekazać przy pomocy radiotelefonu statkom idącym w przeciwnym kierunku informacje konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa,
- c) zmniejszyć prędkość lub w razie konieczności zatrzymać się.

5. Statki odbierające przez radiotelefon informacje określone w ust. 4 powinny potwierdzić przez radiotelefon otrzymane informacje.

Małe statki po otrzymaniu informacji określonej w ust. 4 powinny ponadto podać przez radiotelefon swój rodzaj i stronę, z której zamierzają przejść.

Promy, do których stosuje się przepisy ust. 4, powinny nadać zamiast sygnału dźwiękowego „jeden długi dźwięk” sygnał dźwiękowy „jeden długi i cztery krótkie dźwięki” i równocześnie przez radiotelefon podać swój rodzaj i kierunek, w którym przecinają drogę wodną.

§ 6.33. Przepisy dla statków nieposługujących się radarem, przy ograniczonej widzialności

1. Statki przemieszczające się w warunkach ograniczonej widzialności bez pomocy radaru powinny mieć w dziobowej części obserwatora oraz używać radiotelefonu zgodnie z przepisami określonymi w § 6.30.

2. Statki idące pojedynczo, w warunkach ograniczonej widzialności, powinny nadawać sygnał dźwiękowy

Na drogach wodnych kategorii I

4. Statki przemieszczające się w warunkach ograniczonej widzialności bez radaru, gdy tylko usłyszą trójtónowy sygnał dźwiękowy określony w § 6.32 ust. 4 lit. a, powinny:

- a) jeżeli znajdują się w pobliżu brzegu, zbliżyć się do tego brzegu i pozostawać tam tak długo, aż przejdą inne statki,
- b) jeżeli znajdują się na szlaku żeglownym, w szczególności gdy znajdują się na przejściu szlaku żeglownego od jednego do drugiego brzegu, powinny tak daleko i szybko, jak to jest możliwe, opuścić szlak żeglowny.

5. Statki przemieszczające się w warunkach ograniczonej widzialności bez pomocy radaru, gdy tylko usłyszą sygnał innego statku określony w ust. 2, dochodzący do nich z przodu ich trawersu, powinny zmniejszyć prędkość do minimum wystarczającego do utrzymania statku na swoim kursie, kontynuować przemieszczanie się z maksymalną ostrożnością, a w razie konieczności zatrzymać się i ustąpić ze szlaku żeglownego.

G. Szczególne zasady ruchu żeglugowego**§ 6.34. Szczególne uprawnienia**

1. W przypadku mijania się statków lub przemieszczania się statków kursami przecinającymi się inne statki powinny ustąpić z drogi:

- a) statkom, które pokazują oznakowanie określone w § 3.34,
- b) statkom, które pokazują oznakowanie określone w § 3.35.

2. W przypadku mijania się statków lub przemieszczania się statków kursami przecinającymi się statki określone w ust. 1 lit. a powinny ustąpić z drogi statkom określonym w ust. 1 lit. b.

3. Statki nie powinny zbliżać się na odległość mniejszą niż 1000 m do statków, które pokazują oznakowanie określone w § 3.37.

§ 6.35. Uprawianie sportu na nartach wodnych lub na podobnym sprzęcie

1. Uprawianie sportu na nartach wodnych lub na podobnym sprzęcie oraz holowanie statków powietrznych za statkami żeglugi śródlądowej dozwolone jest tylko w dzień, przy dobrej widzialności i na akwenach wyznaczonych przez dyrektora urzędu, w porozumieniu z administracją drogi wodnej, oraz oznakowanych znakami informacyjnymi E.17, określonymi w załączniku nr 7 lub znakami określonymi na rys. nr 28 w części VII załącznika nr 8.

kowy „jeden długi dźwięk”, a każdy statek prowadzący zestaw, na którym znajduje się kierownik zestawu, powinien nadawać sygnał dźwiękowy „dwa długie dźwięki”. Sygnały te należy powtarzać z przerwami nie dłuższymi niż 1 minuta.

3. Małe statki, przemieszczające się bez radaru i radiotelefonu, mogą nadawać sygnał określony w ust. 2; sygnał ten mogą powtarzać.

Na drogach wodnych kategorii II

4. Promy przemieszczające się bez radaru, w warunkach ograniczonej widzialności, zamiast sygnału określonego w ust. 2 nadają sygnał dźwiękowy „jeden długi i cztery krótkie dźwięki”. Sygnał ten należy powtarzać z przerwami nie dłuższymi niż 1 minuta.

2. Na statku holującym narciarza wodnego albo statek powietrzny oprócz osoby prowadzącej statek dodatkowo powinna znajdować się osoba w wieku co najmniej 14 lat, która powinna obserwować holowane osoby.

3. Statki holujące narciarzy wodnych i narciarzy wodni oraz statki holujące statki powietrzne za statkami żeglugi śródlądowej powinny zachowywać wystarczającą odległość od innych statków, brzegu i kąpiących się, z wyjątkiem akwenów przeznaczonych do ich wyłącznego użytku.

4. Holowanie liny za statkiem bez narciarza wodnego albo statku powietrznego jest zabronione.

5. Lina holownicza na statku holującym narciarza wodnego albo statek powietrzny powinna być zamocowana do odpowiedniego urządzenia w taki sposób, aby nie ograniczała sterowności małego statku holującego i aby istniała możliwość szybkiego zwolnienia liny holowniczej.

6. Holowanie narciarza wodnego albo statku powietrznego bez jego obserwacji ze statku holującego określonego w ust. 2 jest zabronione.

7. Za wybór trasy holowania narciarza wodnego albo statku powietrznego ponosi odpowiedzialność kierownik statku holującego.

8. Na akwenach wyznaczonych do uprawiania narciarstwa wodnego oraz holowania statków powietrznych za statkami żeglugi śródlądowej inne statki nie po-

winny przeszkadzać w żegludze i zagrażać bezpieczeństwu uprawiania narciarstwa wodnego albo holowania statków powietrznych za statkami. Przy mijaniu i wyprzedzaniu innych statków narciarz wodny powinien trzymać się w śladzie torowym statku go holującego.

9. Akweny, określone w ust. 1, oznakowane dodatkowo białymi kulami pokazanymi na brzegu, określonymi na rys. nr 29 w części VII załącznika nr 8, są przeznaczone wyłącznie dla uczestników imprez narciarstwa wodnego albo holowania statków powietrznych za statkami żeglugi śródlądowej, organizowanych przez organizatorów posiadających zezwolenie dyrektora urzędu. Wchodzenie statków nieuczestniczących w imprezie na akweny oznakowane w taki sposób jest zabronione. Statki, które wpłyną na taki akwen, powinny natychmiast go opuścić.

§ 6.36. Zachowanie się statków zajętych połowem oraz zachowanie się innych statków względem nich

1. Zabrania się połowu przez dwa lub kilka statków idących kursami równoległymi obok siebie i poławiających wspólnym narzędziem połowowym. Dyrektor urzędu, w porozumieniu z administracją drogi wodnej, może wydzielić z pośród akwenów zaliczonych do II kategorii, określonych w załączniku nr 9, obszary, na których połów w taki sposób jest dozwolony.

2. Zabrania się przechodzenia statkom w bliskiej odległości od rufy statku zajętego połowem, który oznakowany jest zgodnie z § 3.35.

§ 6.37. Zachowanie się osób uprawiających nurkowanie lub pływanie podwodne oraz zachowanie się statków względem tych osób

1. Zabrania się nurkowania i pływania podwodnego w miejscach, w których może to utrudniać ruch żeglutowy, w szczególności:

- a) na trasach statków oznakowanych sygnałami określonymi w § 3.16,
- b) przed wejściami do portów i bocznych dróg wodnych,
- c) w pobliżu miejsc postoju statków,
- d) na akwenach wyznaczonych do uprawiania sportu na nartach wodnych lub podobnym sprzęcie oraz holowania statków powietrznych za statkami żeglugi śródlądowej.

2. Wszystkie statki powinny zachować dostateczną odległość, określoną przez dyrektora urzędu, od statku pokazującego sygnalizację określoną w § 3.36.

Rozdział 7

Zasady postoju

§ 7.01. Ogólne zasady postoju

1. Nie naruszając niniejszych przepisów, statki i scalone materiały pływające powinny wybierać miej-

sca na postoje tak blisko brzegu, jak pozwala na to ich zanurzenie oraz warunki miejscowe, aby w żadnym przypadku nie utrudniały ruchu żeglutowego.

2. Niezależnie od dodatkowych postanowień określonych przez dyrektora urzędu lub przepisy miejscowe, obiekty pływające powinny przebywać na postoju w taki sposób, aby szlak żeglowny był wolny dla ruchu żeglutowego.

3. Statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające, znajdujące się na postoju, powinny być zakotwiczone lub przycumowane w sposób bezpieczny, aby nie mogły zmieniać swojego położenia spowodowanego falą, wiatrem, prądem i zmianami stanów wody oraz ruchem statków i aby nie stanowiły zagrożenia dla innych statków.

4. Statki mogą zatrzymywać się na postój w kanałach tylko w miejscach oznakowanych znakiem żeglutowym E.5, określonym w załączniku nr 7.

5. Statki wycofane czasowo z eksploatacji mogą znajdować się na postoju tylko w miejscach wyznaczonych przez dyrektora urzędu, w porozumieniu z administracją drogi wodnej.

§ 7.02. Postój

1. Zabroniony jest postój statków, scalonych materiałów pływających i obiektów pływających:

- a) na odcinkach dróg wodnych, na których postój jest zabroniony przepisami żeglutowymi,
- b) na odcinkach dróg wodnych, na których postój jest zabroniony przez dyrektora urzędu,
- c) na odcinkach dróg wodnych oznakowanych znakiem żeglutowym zakazu A.5 określonym w załączniku nr 7; zakaz ten obowiązuje na stronie drogi wodnej, z której pokazany jest ten znak,
- d) pod mostami i pod przewodami wysokiego napięcia,
- e) w wąskich przejściach drogi wodnej określonych w § 6.07 i przy zbliżaniu się do wąskich przejść, oraz w takich miejscach, w których postój statku stworzy wąskie przejście,
- f) przy wejściach i wyjściach z bocznych dróg wodnych i rozgałęzień szlaków żeglownych,
- g) na odcinkach przejścia promów,
- h) na drodze statków podchodzących lub odchodzących od przystani,
- i) w miejscach przeznaczonych do zawracania statków, oznakowanych znakiem żeglutowym informacyjnym E.8, określonym w załączniku nr 7.
- j) w miejscach postoju statków oznakowanych znakiem specjalnym, określonym w § 3.33, w odstępie mniejszym od liczby podanej na białym trójkącie pod znakiem,

- k) na odcinkach drogi wodnej oznakowanych znakiem żeglugowym zakazu A.5.1 określonym w załączniku nr 7, o szerokości podanej na znaku.

2. Na odcinkach dróg wodnych, na których postój jest zabroniony zgodnie z przepisami określonymi w ust. 1 lit. a—d, statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające mogą znajdować się na postoju tylko w miejscach oznakowanych znakami żeglugowymi informacyjnymi E.5—E.7 określonymi w załączniku nr 7, pod warunkiem przestrzegania zasad określonych w § 7.03—7.06.

§ 7.03. Kotwiczenie

1. Statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające nie mogą stać na kotwicy:

- a) na odcinkach dróg wodnych, na których postój jest zabroniony przepisami żeglugowymi,
- b) na odcinkach dróg wodnych oznakowanych znakiem żeglugowym A.6, określonym w załączniku nr 7; zakaz ten obowiązuje na stronie drogi wodnej, z której pokazany jest ten znak.

2. Na odcinkach dróg wodnych, na których postój na kotwicy jest zabroniony zgodnie z przepisami określonymi w ust. 1 lit. a, statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające mogą znajdować się na postoju na kotwicy tylko w miejscach oznakowanych znakiem żeglugowym E.6 określonym w załączniku nr 7; zezwolenie to obowiązuje na stronie drogi wodnej, z której pokazany jest ten znak.

§ 7.04. Cumowanie

1. Statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające nie mogą cumować do brzegu:

- a) na odcinkach dróg wodnych, na których cumowanie jest zabronione przepisami żeglugowymi,
- b) na odcinkach dróg wodnych oznakowanych znakiem żeglugowym zakazu A.7, określonym w załączniku nr 7; zakaz ten obowiązuje na stronie drogi wodnej, z której pokazany jest ten znak.

2. Na odcinkach dróg wodnych, na których cumowanie do brzegu jest zabronione zgodnie z przepisami określonymi w ust. 1 lit. a, statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające mogą cumować do brzegu tylko na odcinkach dróg wodnych oznakowanych znakiem informacyjnym E.7, określonym w załączniku nr 7; zezwolenie to obowiązuje na stronie drogi wodnej, z której pokazany jest ten znak.

3. Zabrania się wykorzystywania do cumowania lub ściągania statków z mielizn — w szczególności drzew, słupów, budowli regulacyjnych, konstrukcji mostów, konstrukcji jazów, poręczy, schodów, znaków żeglugowych oraz innych urządzeń oznakowanych znakiem żeglugowym zakazu A.7, określonym w załączniku nr 7;

§ 7.05. Miejsca postoju

1. W miejscach postoju oznakowanych znakiem żeglugowym informacyjnym E.5, określonym w załączniku nr 7, statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające mogą znajdować się na postoju tylko na stronie drogi wodnej, z której pokazany jest ten znak.

2. W miejscach postoju oznakowanych znakiem żeglugowym informacyjnym E.5.1, określonym w załączniku nr 7, statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające mogą znajdować się na postoju tylko na odcinkach tych akwenów, których szerokość w metrach, poczynając od znaku informacyjnego, jest na nim pokazana.

3. W miejscach postoju oznakowanych znakiem żeglugowym informacyjnym E.5.2, określonym w załączniku nr 7, statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające mogą znajdować się na postoju tylko na odcinkach tych akwenów, ograniczonych odstępami wskazanymi w metrach na tym znaku. Odstępy te należy określać od znaku żeglugowego.

4. W miejscach postoju oznakowanych znakiem żeglugowym informacyjnym E.5.3, określonym w załączniku nr 7, liczba statków, scalonych materiałów pływających i innych obiektów pływających znajdujących się na postoju, burta przy burcie, tylko na stronie drogi wodnej, z której pokazany jest ten znak, nie może przewyższać liczby wskazanej na nim cyframi rzymskimi.

5. W miejscach postoju, przy braku innych zaleceń, statki powinny znajdować się na postoju burta przy burcie, poczynając od brzegu na stronie drogi wodnej, z której pokazany jest znak.

§ 7.06. Zezwolenie na postój dla niektórych kategorii statków

W miejscach postoju oznakowanych znakami żeglugowymi informacyjnymi E.5.4 do E.5.15, określonymi w załączniku nr 7, postój jest dozwolony tylko dla tych kategorii statków, których dotyczą te znaki, i tylko na stronie drogi wodnej, z której umieszczone są te znaki.

§ 7.07. Odstępy od statków i zestawów pchanych lub sprzężonych na postoju, załadowanych materiałami niebezpiecznymi

1. Między statkami i zestawami pchanymi lub sprzężonymi, znajdującymi się na postoju, powinien być zachowany odstęp co najmniej:

- a) 10 m — jeżeli jeden z nich pokazuje znaki określone w § 3.14 ust. 1,
- b) 50 m — jeżeli jeden z nich pokazuje znaki określone w § 3.14 ust. 2,
- c) 100 m — jeżeli jeden z nich pokazuje znaki określone w § 3.14 ust. 3.

W przypadkach, gdy każdy z dwóch statków, zestawów pchanych lub sprzężonych — posiada jedno lub

więcej świateł lub stożków, większa liczba świateł lub stożków wskazuje odległość, która ma być zachowana.

2. Przepisu ust. 1 lit. a nie stosuje się w stosunku do:

- a) statków, zestawów pchanych lub sprzężonych, które pokazują znaki określone w § 3.14 ust. 1,
- b) statków niepokazujących znaków określonych w § 3.14 ust. 1, lecz posiadających świadectwo dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych, wydane na podstawie odrębnych przepisów i potwierdzające spełnienie wymagań bezpieczeństwa.

3. W szczególnych przypadkach dyrektor urzędu może zezwolić na postój w odstępstwie od przepisu ust. 1.

§ 7.08. Dozór na postoju

1. Na statkach przewożących materiały niebezpieczne na postoju oraz w trakcie załadunku i wyładunku materiałów niebezpiecznych oraz na statkach, które przewoziły materiały niebezpieczne i nie są odgazowane po ich przewozie — powinien być stale pełniony dozór. Dyrektor urzędu może zwolnić z tego obowiązku statki na postoju w portach.

2. Jeśli dyrektor urzędu nie ustali inaczej lub nie wymagają tego warunki miejscowe, wszystkie inne statki, scalone materiały pływające i obiekty pływające znajdujące się na postoju powinny znajdować się pod obserwacją osoby zdolnej niezwłocznie podjąć konieczne działania.

3. Na statkach na postoju obowiązanych pokazywać jedno, dwa lub trzy niebieskie światła zgodnie z § 3.14 lub jeden, dwa, lub trzy niebieskie stożki zgodnie z § 3.32, powinien być stale pełniony dozór.

4. Armator lub uprawniona osoba są obowiązani do regularnej kontroli właściwego zabezpieczenia na postoju statków lub grupy statków czasowo wyłączonych z eksploatacji, które są zwolnione z dozoru zgodnie z niniejszymi przepisami.

Rozdział 8

Postanowienia dodatkowe

§ 8.01. Obowiązek składania meldunku

1. Kierownicy statków i zestawów przewożących materiały niebezpieczne zgodnie z odrębnymi przepi-

sami powinni w punkcie kontroli ruchu wskazanym przez dyrektora urzędu i oznaczonym znakiem nakazu B.11, określonym w załączniku nr 7, zgłosić na odpowiednim kanale radiotelefonicznym swoje wejście na drogę wodną dyrektorowi urzędu, podając następujące dane:

- a) nazwę statku,
- b) rodzaj statku,
- c) pozycję, w tym w szczególności nazwę, nr punktu kontrolnego, kierunek żeglugi,
- d) numer rejestracyjny statku; dla statków morskich numer IMO,
- e) nośność w tonach (maksymalną ładowność),
- f) długość i szerokość statku,
- g) typ, długość i szerokość zestawu,
- h) zanurzenie,
- i) trasę,
- j) port załadunku,
- k) port wyładunku,
- l) rodzaj i wielkość ładunku oraz dla materiałów niebezpiecznych numer UN, nazwę przewozową, klasę, grupę pakowania,
- m) oznakowanie wymagane dla przewozu materiałów niebezpiecznych,
- n) liczbę osób przebywających na statku.

2. Dane określone w ust. 1, z wyjątkiem określonych w lit. c i h, mogą również zostać złożone do dyrektora urzędu w drodze pisemnej, telefonicznie lub elektronicznej — za pośrednictwem innych służb, jednostek lub osób. Kierownik statku lub zestawu składa każdorazowo meldunek, kiedy statek lub zestaw wchodzi lub opuszcza odcinek, dla którego wymagane jest składanie meldunku.

3. Kiedy przejście odcinka, dla którego wymagane jest składanie meldunku, trwa dłużej niż dwie godziny, kierownik statku powinien złożyć meldunek o rozpoczęciu i zakończeniu przejścia.

4. Jeżeli podczas podróży dane określone w ust. 1 ulegną zmianie na odcinku podlegającym obowiązkowi składania meldunku, należy niezwłocznie o tym fakcie poinformować dyrektora urzędu.

*Załącznik nr 1 do przepisów żeglugowych na
śródlądowych drogach wodnych*

LITERA LUB GRUPA LITER ROZPOZNAWCZYCH KRAJU, W KTÓRYM ZNAJDUJE SIĘ PORT MACIERZYSTY
LUB MIEJSCE REJESTRACJI STATKU

Federacja Rosyjska	RUS	Republika Finlandii	FI
Serbia i Czarnogóra	YU	Republika Francuska	F
Konfederacja Szwajcarska	CH	Republika Litewska	LT
Królestwo Belgii	B	Republika Mołdowy	MD
Królestwo Niderlandów	N	Republika Portugalska	P
Królestwo Norwegii	NO	Republika Słowacji	SK
Królestwo Szwecji	SE	Republika Węgierska	HU
Republika Austrii	A	Republika Włoska	I
Republika Białorusi	BY	Rumunia	R
Republika Bułgarii	BG	Rzeczpospolita Polska	PL
Republika Chorwacji	HR	Ukraina	UA
Republika Czeska	CZ	Wielkie Księstwo Luksemburga	L
Republika Federalna Niemiec	D		

*Załącznik nr 2 do przepisów żeglugowych na
śródlądowych drogach wodnych*

PODZIAŁKI ZANURZENIA STATKÓW ŚRÓDLĄDOWYCH

1. Podziałki zanurzenia statku powinny być cechowane co najmniej co 2 cm od płaszczyzny wodnicy statku pustego do płaszczyzny wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia.

Podziałki zanurzenia powinny być naniesione farbą, w formie dobrze widocznych różnokolorowych pasków. Cechowanie podziałek zanurzenia powinno być oznaczone cyframi co 1 dm na podziałce lub obok niej.

Podziałki zanurzenia powinny być trwałe, przez wyżłobienie lub naspawanie na burtach statku znaków ustalonych przez polską instytucję klasyfikacyjną.

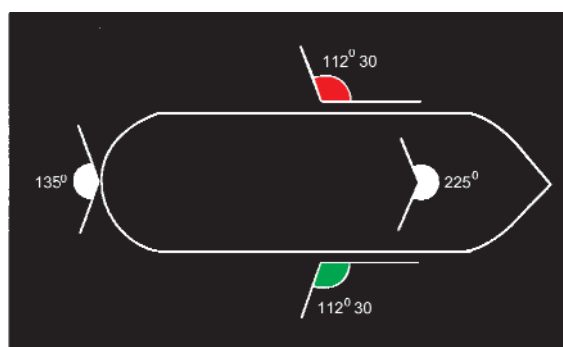
2. Jeżeli statek posiada podziałki nośności, naniesione zgodnie z przepisami ust. 1, to mogą one zastępować podziałki zanurzenia.

*Załącznik nr 3 do przepisów żeglugowych na
śródlądowych drogach wodnych*

SYGNALIZACJA WZROKOWA STATKÓW

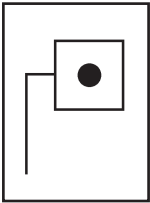
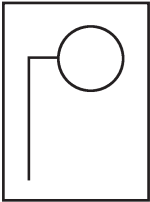
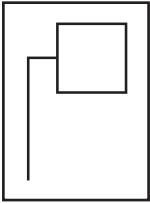
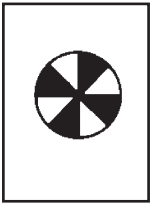
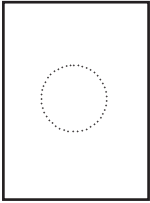
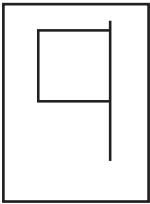
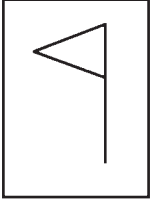
1. PRZEPISY OGÓLNE

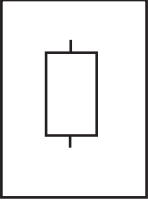
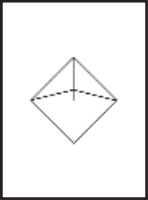
1. 1. Przedstawione niżej rysunki odnoszą się do sygnalizacji określonej w przepisach rozdziału 3.
1. 2. Rysunki mają charakter poglądowy; należy je łączyć z tekstem odpowiednich przepisów.
Rysunki przedstawiające statki obowiązane pokazywać dodatkowe światła lub znaki zawierają:
 - wyłącznie dodatkowe światła lub znaki albo
 - jednocześnie światła i znaki sygnalizacji podstawowej w danej sytuacji (lub tylko jeden z wariantów) oraz światła i znaki dodatkowe, jeżeli jest to konieczne dla lepszego zrozumienia.Tekst wyjaśnień pod rysunkami odnosi się tylko do światel i znaków dodatkowych.
1. 3. Zestawy pchane, których długość jest mniejsza niż 110 m i szerokość mniejsza niż 12 m, uznaje się za statek pojedynczy o napędzie mechanicznym (§ 3.01 ust. 3).
1. 4. Jeżeli z określeń podanych pod rysunkami nie wynika inaczej, to odpowiadają one przepisom § 3.01, ust. 5 i oznaczają:

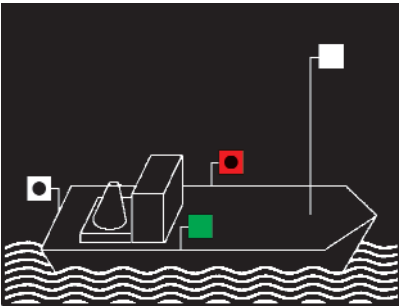
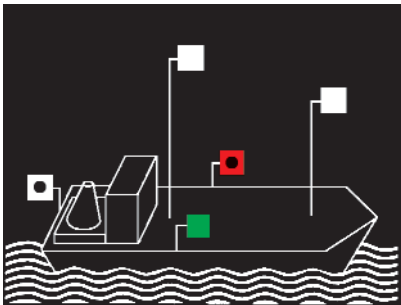
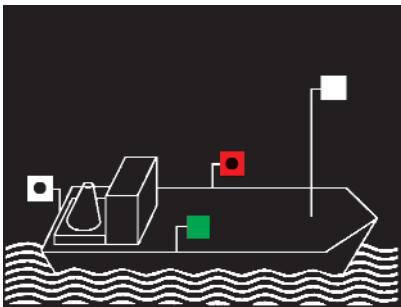
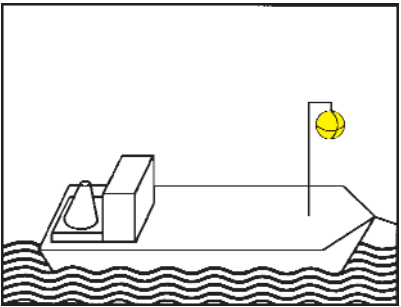


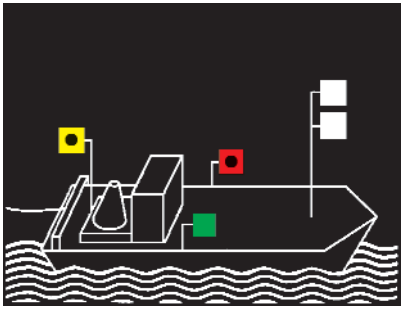
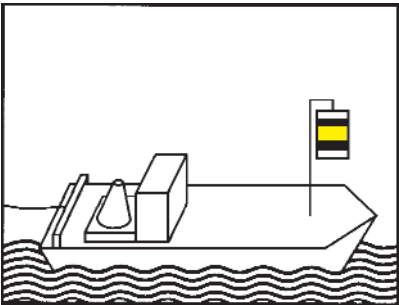
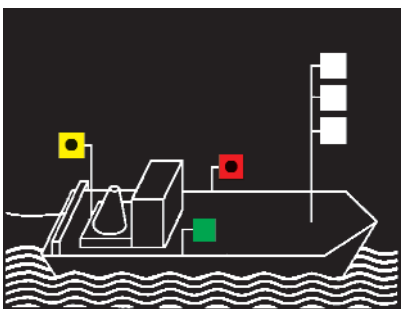
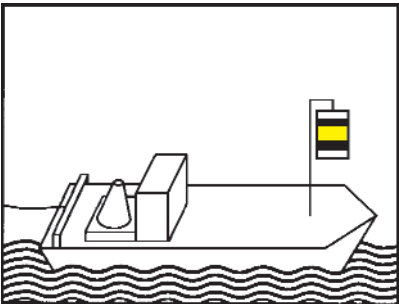
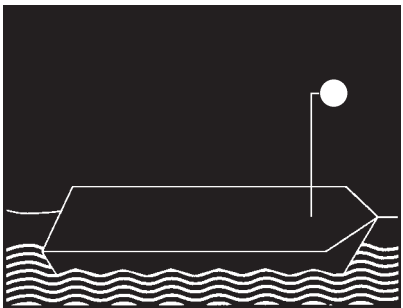
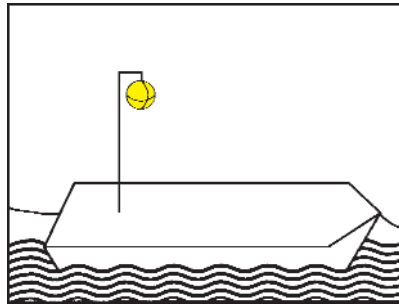
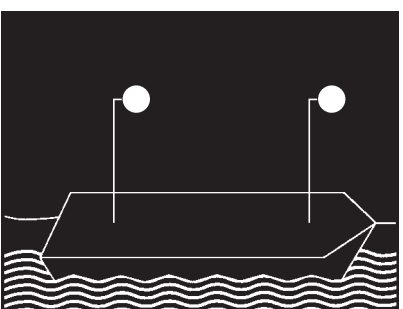
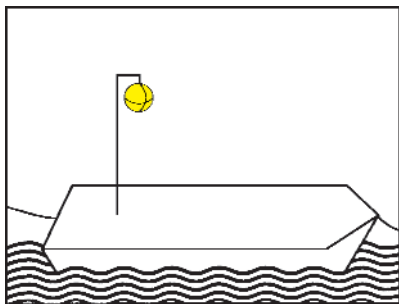
1. 4. 1. „Światło masztowe” — jaskrawe białe światło, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu o kącie 225°, tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5° poza trawers każdej burty.
1. 4. 2. „Światła burtowe” — jasne zielone światło z prawej burty i jasne czerwone światło z lewej burty, każde oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu o kącie 112,5°, tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5° poza trawers odpowiedniej burty.
1. 4. 3. „Światło rufowe” — jasne lub zwykłe białe światło, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu o kącie 135°, tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył do 67,5° z każdej burty.
1. 4. 4. „Światło widoczne ze wszystkich stron” — światło oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu o kącie 360°.

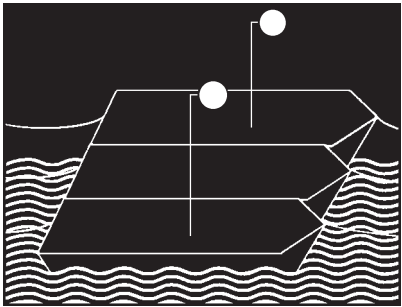
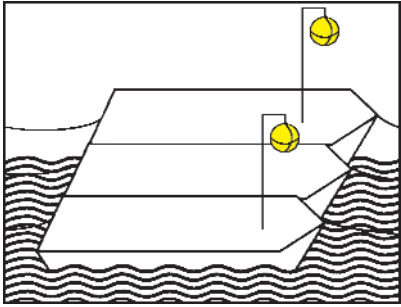
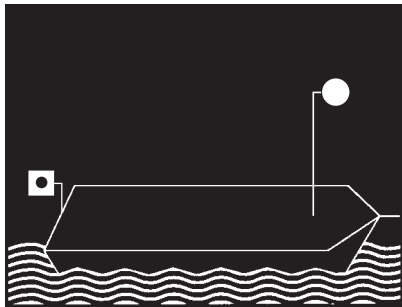
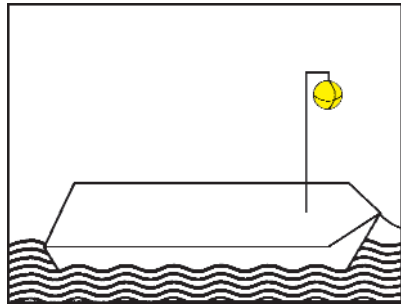
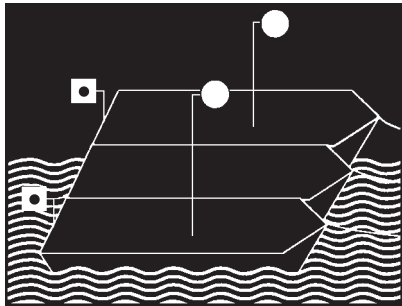
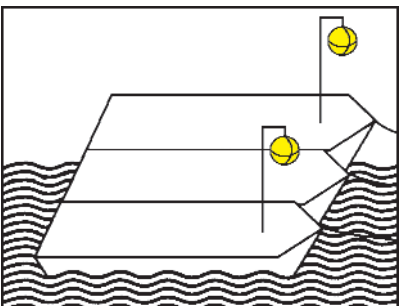
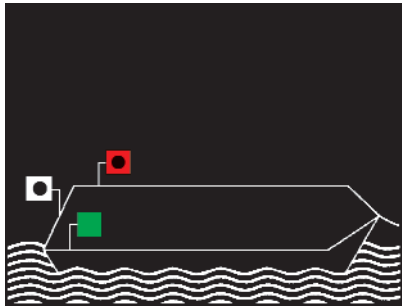
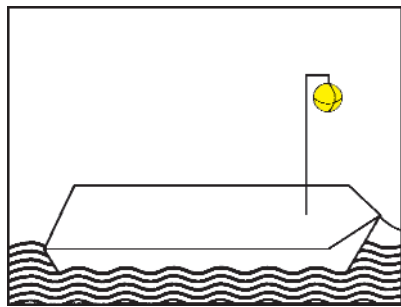
1. 5. Użyte poniżej na rysunkach symbole oznaczają:

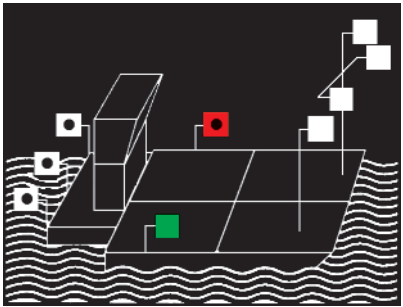
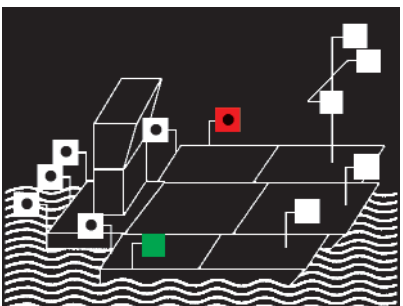
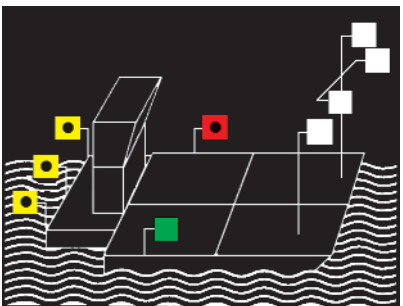
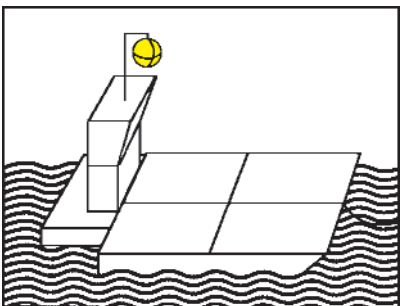
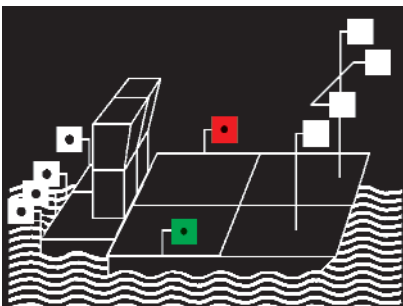
- a)  — światła niewidoczne ze strony patrzącego, na rysunkach oznaczone w środku kropką
- b)  — światła stałe, widoczne ze wszystkich stron
- c)  — światła stałe, widoczne w ograniczonym łuku
- d)  — światła migające
- e)  — światła pokazywane w razie konieczności lub światła nieobowiązkowe
- f)  — tablicę lub flagę (§ 3.03)
- g)  — proporzec trójkątny (§ 3.03)

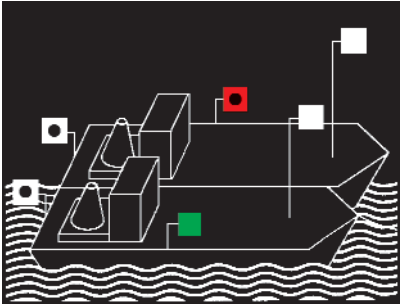
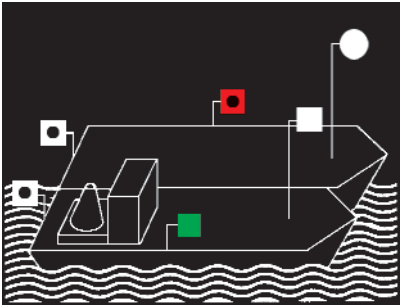
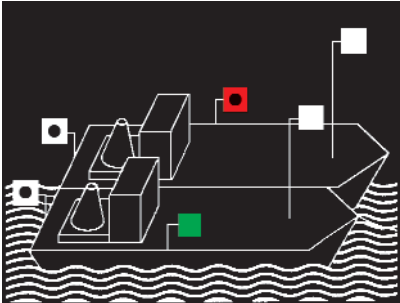
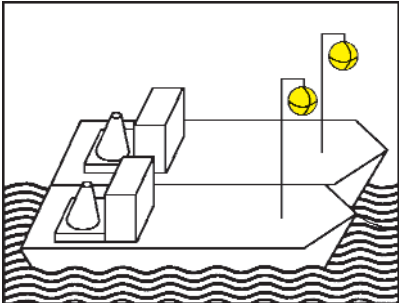
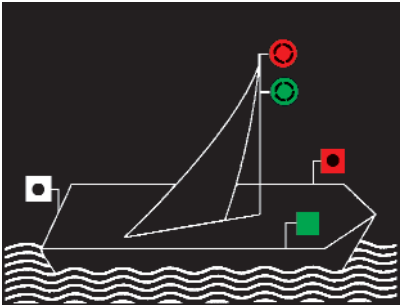
- h)  — kulę (§ 3.04)
- i)  — walec (§ 3.04)
- j)  — stożek (§ 3.04)
- k)  — podwójny stożek (§ 3.04)
- l)  — reflektor radarowy

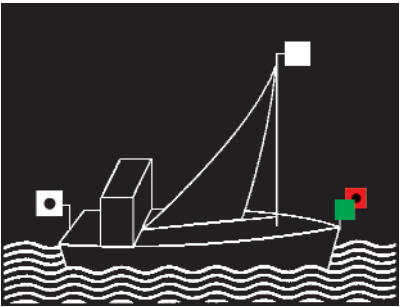
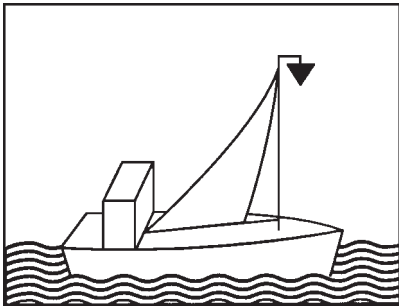
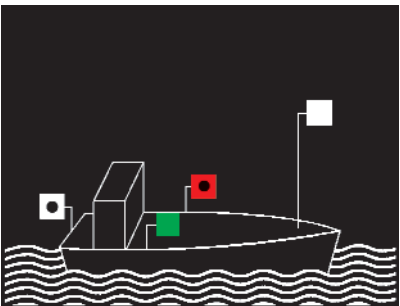
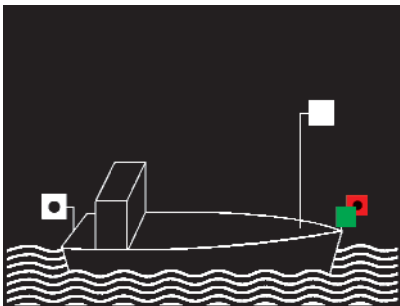
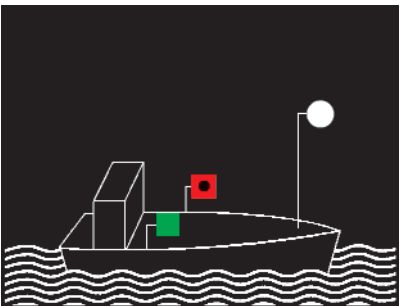
nocna	rysunek nr	dzienna
2. SYGNALIZACJA W DRODZE		
	1	
§ 3.08 ust. 1: Pojedynczy statek o napędzie mechanicznym lub zestaw pchany, o szerokości do 12 m i długości do 110 m		
	2	
§ 3.08 ust. 2: Statek o napędzie mechanicznym z drugim światłem masztowym. Oznakowanie obowiązkowe dla statków o długości 110 m lub większej		
	3	
§ 3.08 ust. 3: Statek o napędzie mechanicznym, który czasowo porusza się za statkiem udzielającym pomocy holowniczej		

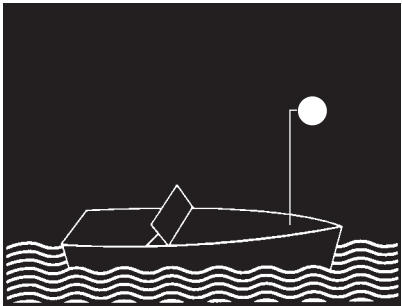
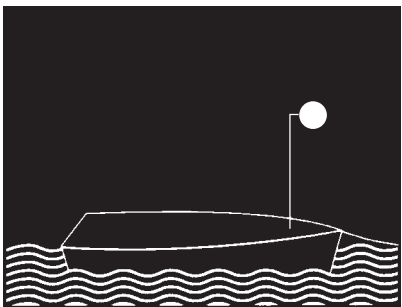
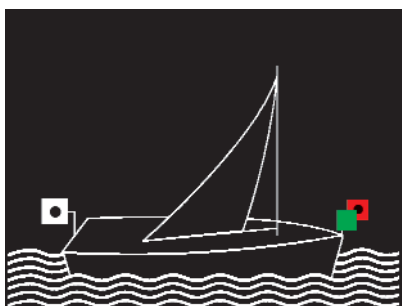
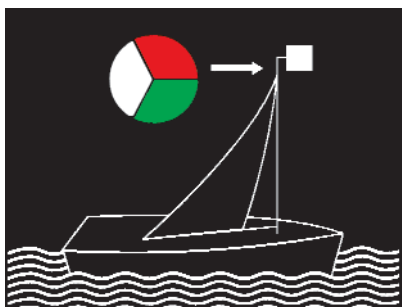
nocna	rysunek nr	dzienna
	4	
§ 3.09 ust. 1: Pierwszy holownik lub statek o napędzie mechanicznym, udzielający czasowo pomocy holowniczej		
	5	
§ 3.09 ust. 2: Każdy z kilku holowników lub statków o napędzie mechanicznym udzielających czasowo pomocy holowniczej, idących na czele		
	6	
§ 3.09 ust. 3: Statek holowany		
	7	
§ 3.09 ust. 3 lit. a: Statek holowany, o długości większej niż 110 m		

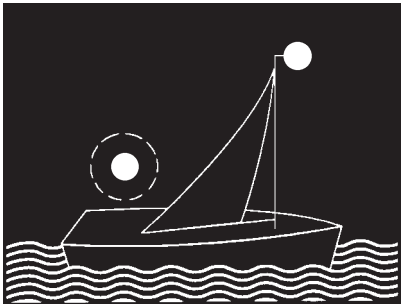
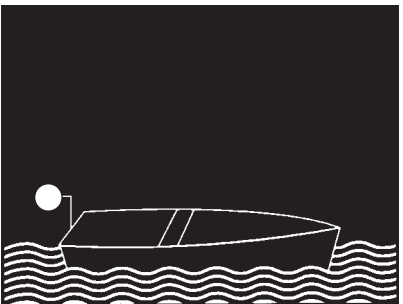
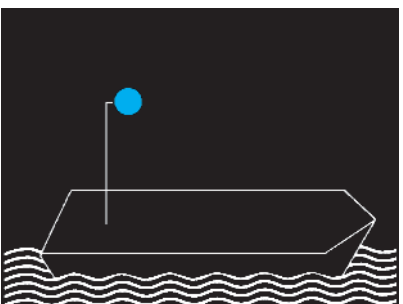
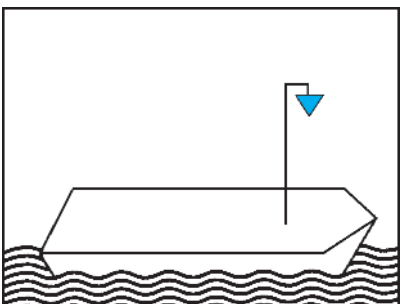
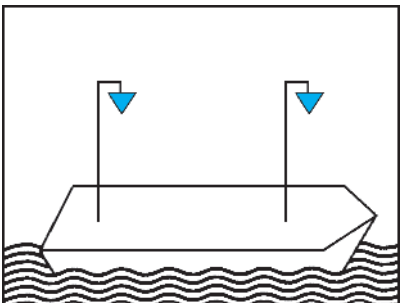
nocna	rysunek nr	dzienna
	8	
§ 3.09 ust. 3 lit. b: Statki holowane, połączone burtami		
	9	
§ 3.09 ust. 4: Statek poruszający się na końcu zestawu holowanego		
	10	
§ 3.09 ust. 4: Statki połączone burtami na końcu zestawu holowanego		
	11	
§ 3.09 ust. 6: Statek holowany przybywający lub wychodzący bezpośrednio na wody morskie		

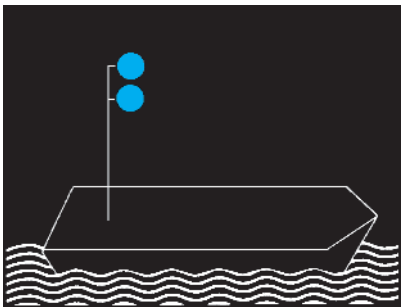
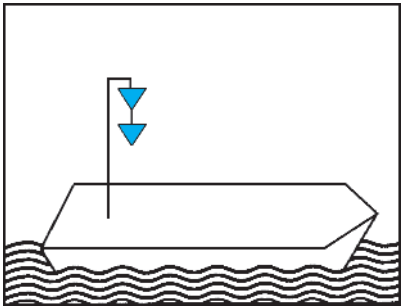
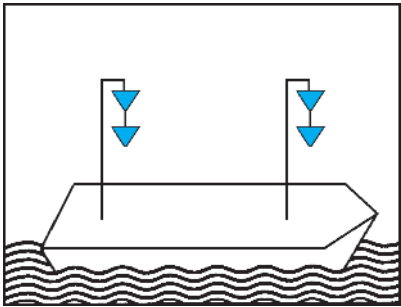
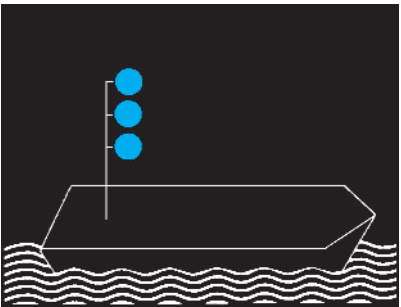
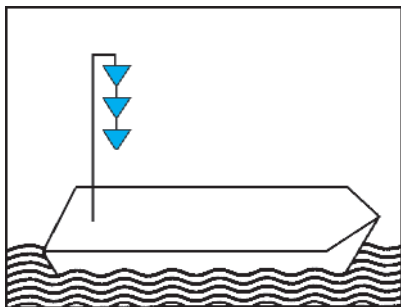
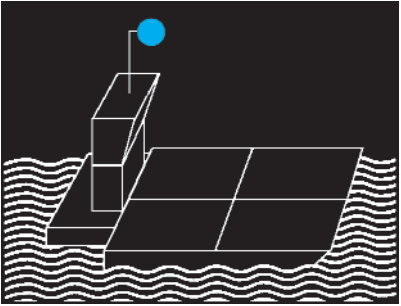
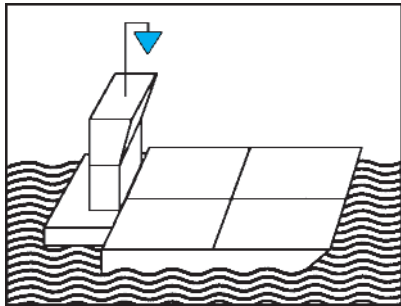
nocna	rysunek nr	dzienna
	12	
§ 3.10 ust. 1: Zestaw pchany		
	13	
§ 3.10 ust. 1 lit. c (ii): Zestaw pchany, w którym więcej niż dwa statki widoczne są od rufy w całej swojej szerokości		
	14	
§ 3.10 ust. 2: Zestaw pchany przemieszczający się za statkiem o napędzie mechanicznym, udzielającym czasowo pomocy holowniczej		
	15	
§ 3.10 ust. 4: Zestaw pchany napędzany przez dwa pchacze połączone burtami		

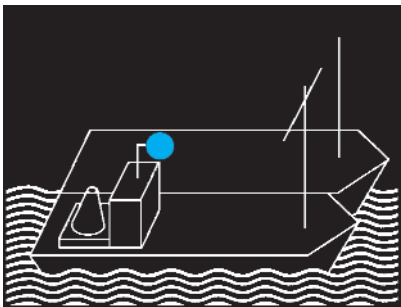
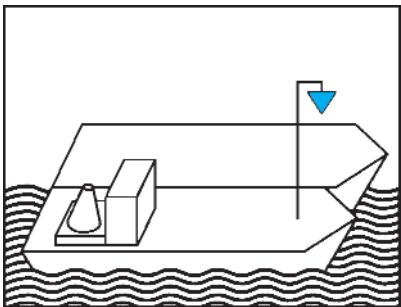
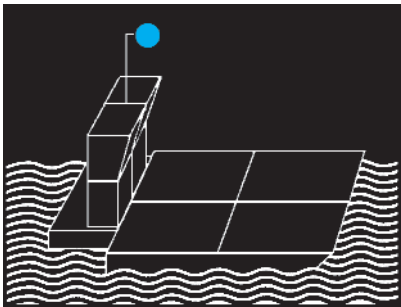
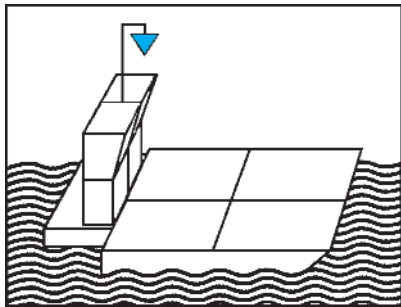
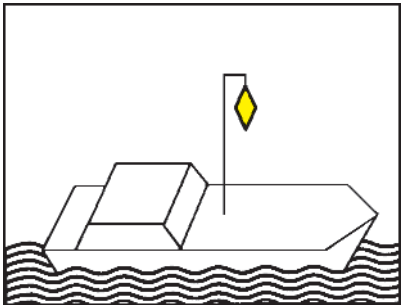
nocna	rysunek nr	dzienna
	16	
§ 3.11 ust. 1: Zestaw sprzężony złożony: z dwóch statków o napędzie mechanicznym		
	17	
§ 3.11 ust. 1: Zestaw sprzężony złożony: ze statku o napędzie mechanicznym i statku bez napędu mechanicznego		
	18	
§ 3.11 ust. 2: Zestawy sprzężone przemieszczające się za statkiem o napędzie mechanicznym, udzielającym czasowo pomocy holowniczej		
	19	
§ 3.12: Statek żaglowy		

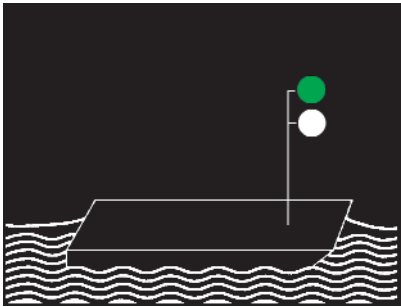
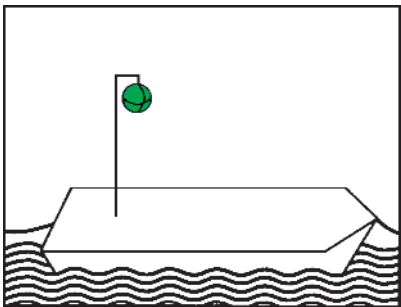
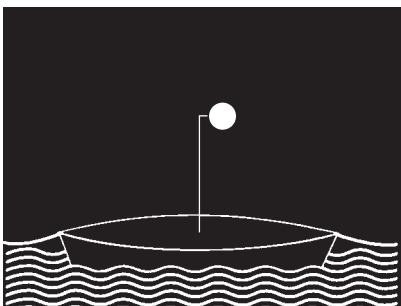
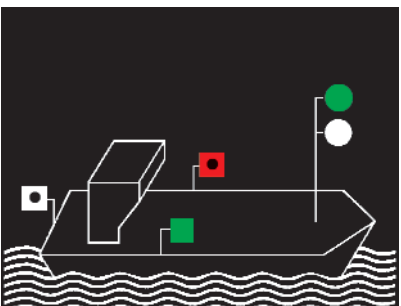
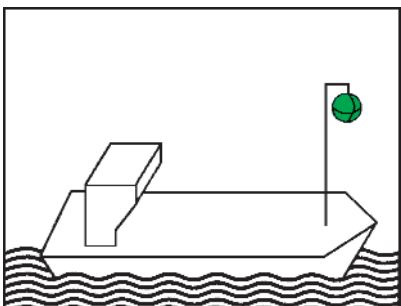
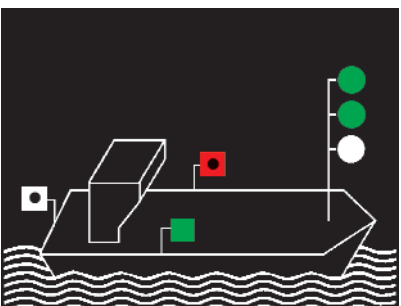
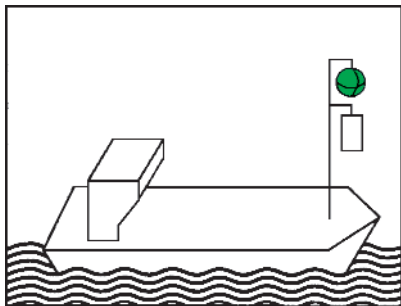
nocna	rysunek nr	dzienna
	20	
§ 3.12 ust. 3: Statek żaglowy korzystający równocześnie z napędu żaglowego i mechanicznego		
	21	
§ 3.13 ust. 1: Mały statek o napędzie mechanicznym (również gdy holuje małe statki)		
	22	
§ 3.13 ust. 1: Mały statek o napędzie mechanicznym ze światłami burtowymi złączonymi razem lub świecącymi z jednej latarni na dziobie lub w pobliżu dziobu		
	23	
§ 3.13 ust. 1: Mały statek o napędzie mechanicznym; światło masztowe i rufowe zastąpione jasnym białym światłem widocznym ze wszystkich stron		

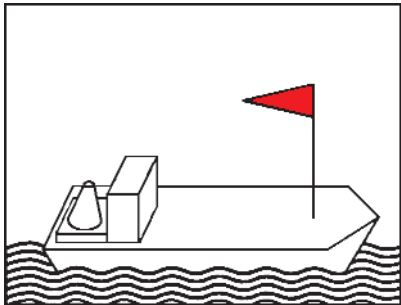
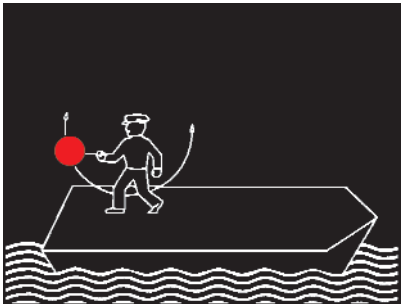
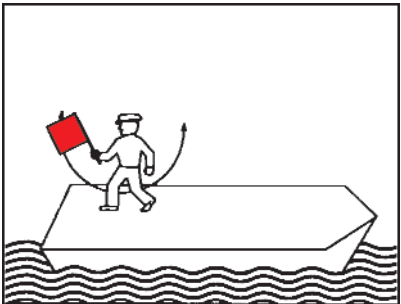
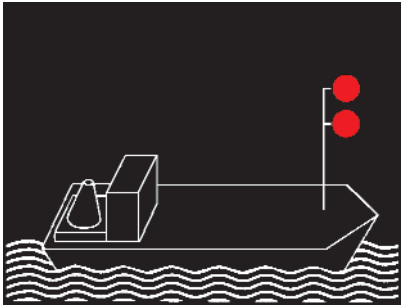
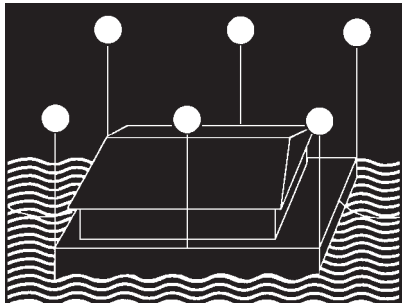
nocna	rysunek nr	dzienna
	24	
§ 3.13 ust. 2: Mały statek o długości mniejszej niż 7 m, płynący z prędkością mniejszą niż 10 km/h		
	25	
§ 3.13 ust. 4: Mały statek w zestawie holowanym lub sprzężonym		
	26	
§ 3.13 ust. 5: Mały statek żaglowy		
	27	
§ 3.13 ust. 5: Mały statek żaglowy; światła burtowe i światło rufowe świecące z tej samej latarni umieszczonej na szczycie masztu		

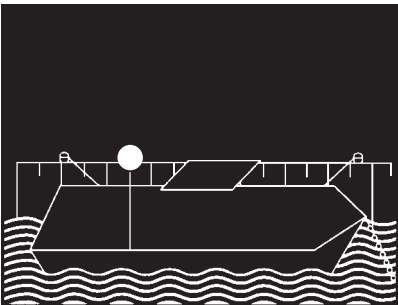
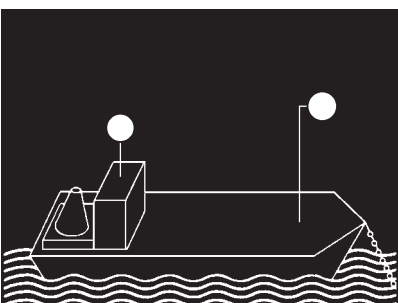
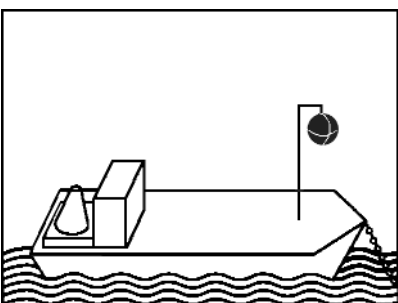
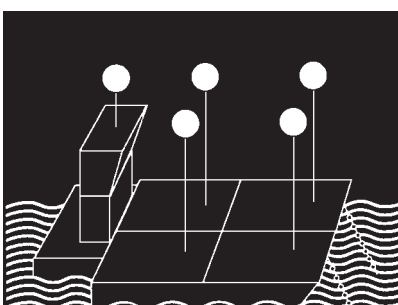
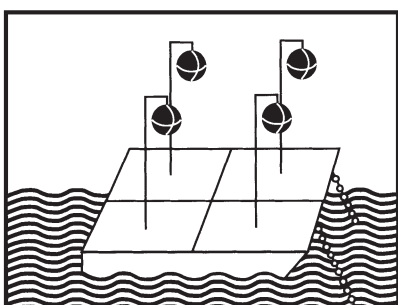
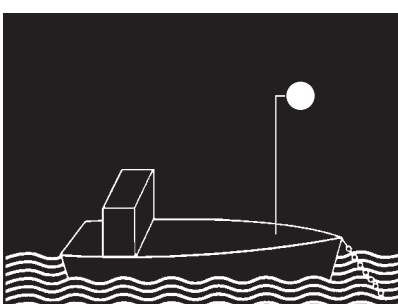
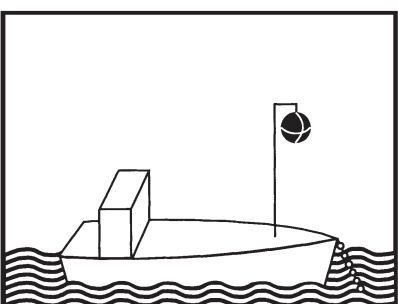
nocna	rysunek nr	dzienna
	28	
§ 3.13 ust. 5: Mały statek żaglowy o długości mniejszej niż 7 m pokazujący zwykłe białe światło widoczne ze wszystkich stron; przy zbliżaniu się do innych statków powinien pokazywać drugie zwykłe białe światło		
	29	
§ 3.13 ust. 6: Mały statek bez napędu mechanicznego lub żaglowego		
	30a	
	30b	
§ 3.14 ust.1: Dodatkowe oznakowanie statku przewożącego niektóre materiały niebezpieczne (palne), określone na podstawie odrębnych przepisów		

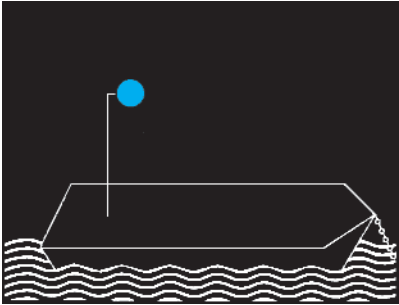
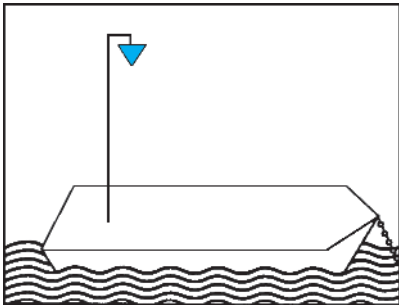
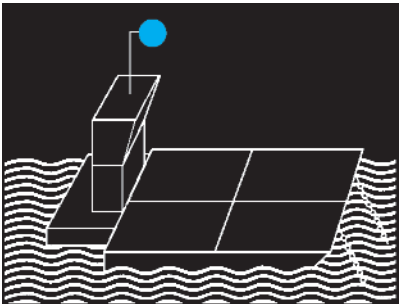
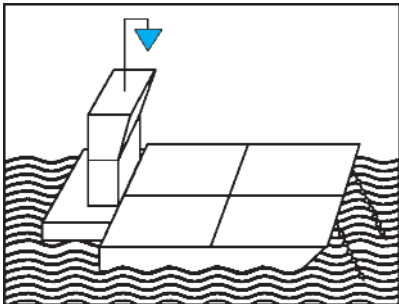
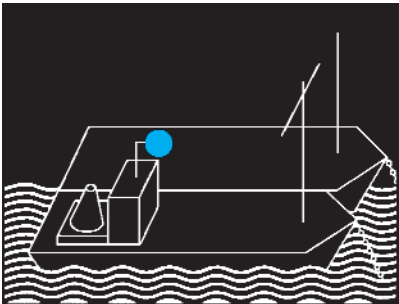
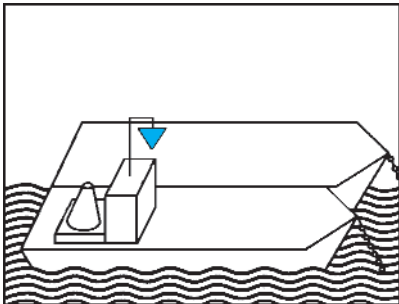
nocna	rysunek nr	dzienna
	31a	
	31b	
§ 3.14 ust. 2: Dodatkowe oznakowanie statku przewożącego niektóre materiały niebezpieczne (stwarzające zagrożenie dla zdrowia), określone na podstawie odrębnych przepisów		
	32	
§ 3.14 ust. 3: Dodatkowe oznakowanie statku przewożącego niektóre materiały niebezpieczne (wybuchowe), określone na podstawie odrębnych przepisów		
	33	
§ 3.14 ust. 4: Dodatkowe oznakowanie zestawu pchanego przewożącego niektóre materiały niebezpieczne, określone na podstawie odrębnych przepisów		

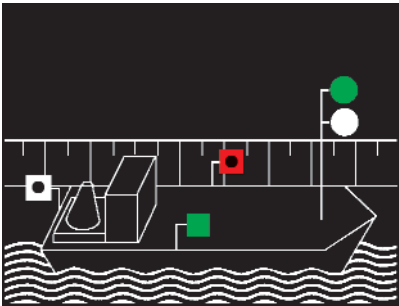
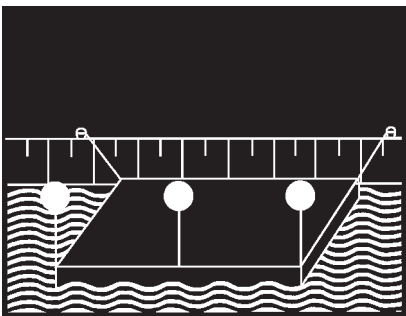
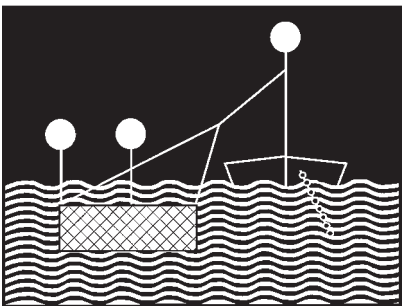
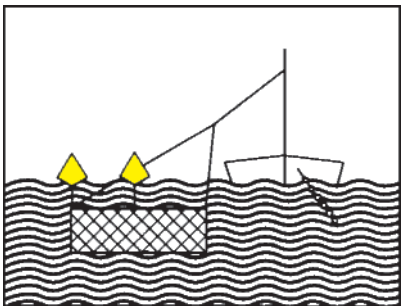
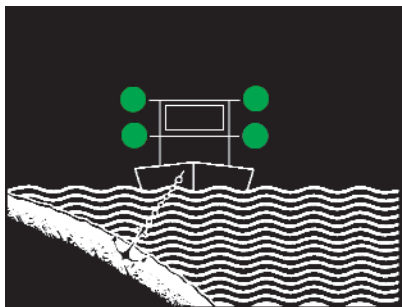
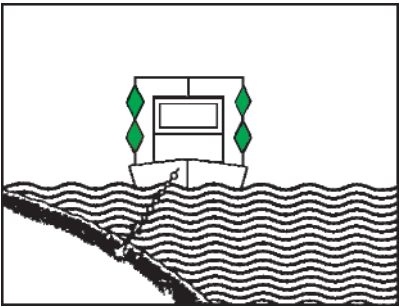
nocna	rysunek nr	dzienna
	34	
§ 3.14 ust. 4: Dodatkowe oznakowanie zestawu sprzężonego przewożącego niektóre materiały niebezpieczne, określone na podstawie odrębnych przepisów		
	35	
§ 3.14 ust. 5: Dodatkowe oznakowanie zestawu pchanego, pchanego przez dwa pchacze połączone burtami, przewożącego niektóre materiały niebezpieczne, określone na podstawie odrębnych przepisów		
	36	
§ 3.15: Statki, które posiadają zezwolenie na przewóz więcej niż 12 pasażerów, o długości mniejszej niż 20 m		

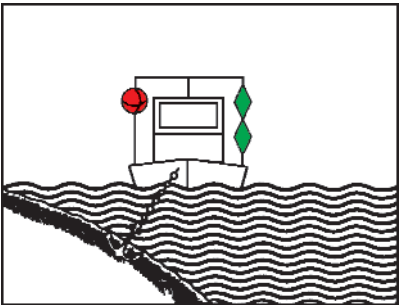
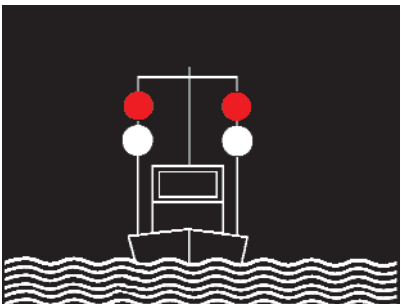
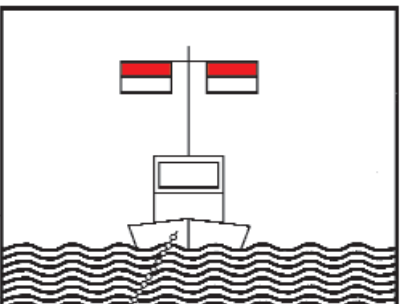
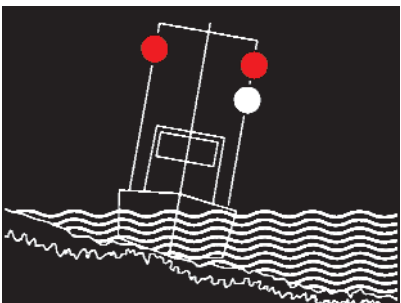
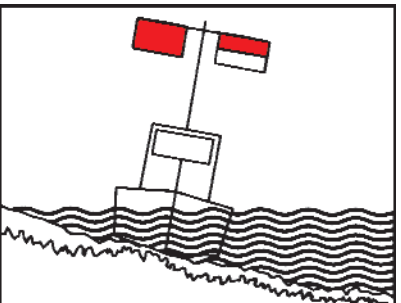
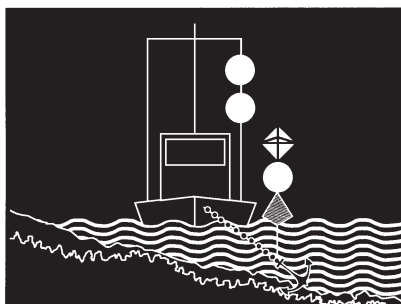
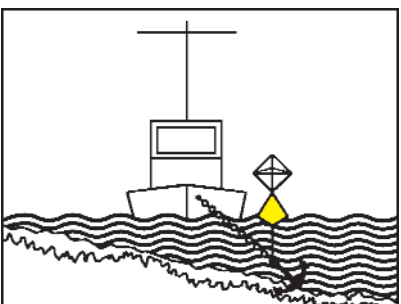
nocna	rysunek nr	dzienna
	37	
§ 3.16 ust. 1: Prom na uwięzi		
	38	
§ 3.16 ust. 2: Łódź lub główny pływak, podtrzymujące linę promu wahadłowego		
	39	
§ 3.16 ust. 3: Promy przemieszczające się swobodnie		
	40	
§ 3.16 ust. 4: Promy przemieszczające się swobodnie, z pierwszeństwem przejścia		

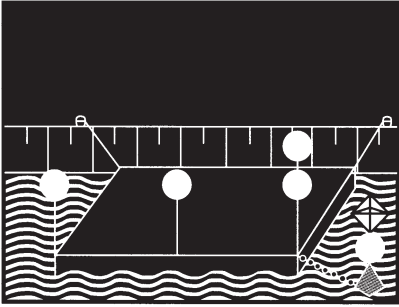
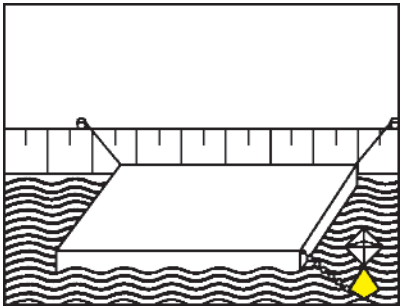
nocna	rysunek nr	dzienna
	41	
§ 3.17: Statki z pierwszeństwem przejścia		
	42a	
	42b	
§ 3.18 ust. 1: Statki, które utraciły manewrowność		
	43	
§ 3.19: Scalone materiały pływające i inne obiekty pływające		

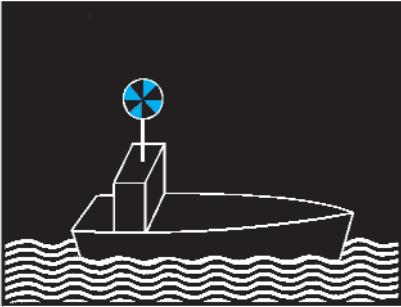
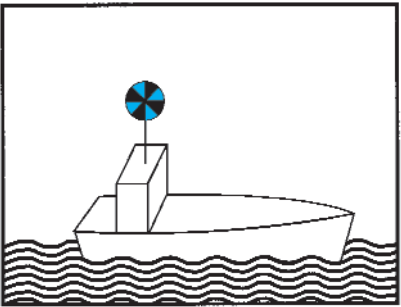
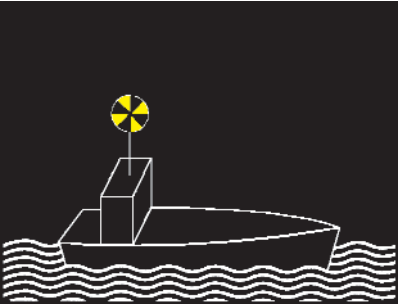
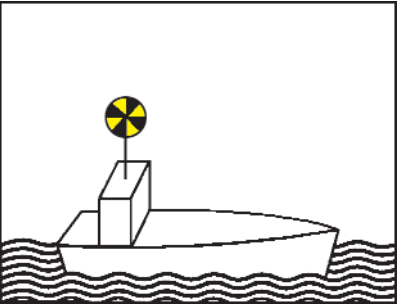
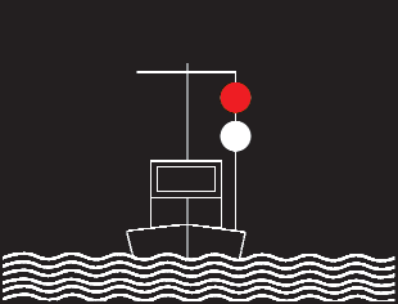
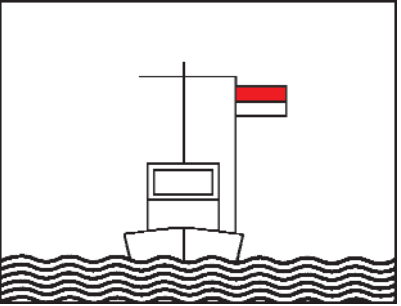
nocna	rysunek nr	dzienna
3. SYGNALIZACJA NA POSTOJU		
	44	
§ 3.20: Statek pośrednio lub bezpośrednio przycumowany do brzegu		
	45	
§ 3.20 ust. 2: Statek stojący z dala od brzegu na kotwicy		
	46	
§ 3.20 ust. 3: Zestaw pchany stojący z dala od brzegu na kotwicy		
	47	
§ 3.20 ust. 4: Mały statek na postoju		

nocna	rysunek nr	dzienna
	48	
§ 3.21: Dodatkowe oznakowanie statku załadowanego materiałami niebezpiecznymi, na postoju		
	49	
§ 3.21: Dodatkowe oznakowanie zestawu pchanego przewożącego materiały niebezpieczne, na postoju		
	50	
§ 3.21: Dodatkowe oznakowanie zestawu sprzężonego przewożącego materiały niebezpieczne, na postoju		
	51	
§ 3.22 ust. 1: Prom na uwięzi, na postoju przy przystani		

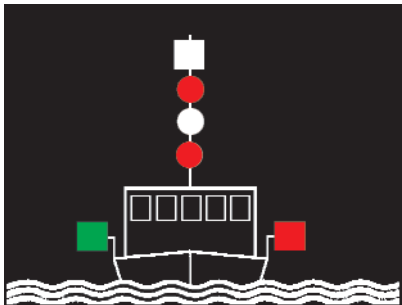
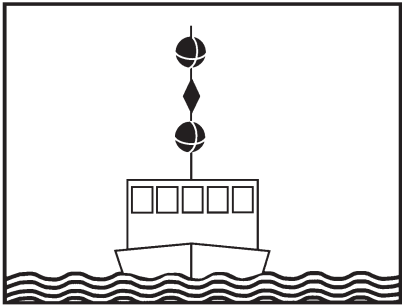
nocna	rysunek nr	dzienna
	52	
§ 3.22 ust. 2: Prom poruszający się swobodnie, na postoju przy przystani		
	53	
§ 3.23: Scalone materiały pływające i inne obiekty pływające		
	54	
§ 3.24: Sprzęt połowowy statku na postoju		
	55	
§ 3.25: ust. 1, lit. a: Pracujące urządzenia pływające lub statki wykonujące prace na drodze wodnej; szlak żeglowny jest wolny dla przejścia statków z obydwu stron		

nocna	rysunek nr	dzienna
	56	
§ 3.25 ust. 1 lit. a i b: Pracujące urządzenia pływające lub statki wykonujące prace na drodze wodnej; szlak żeglowny jest wolny dla przejścia statków z jednej strony		
	57	
§ 3.25 ust. 1 lit. c: Pracujące urządzenia pływające lub statki wykonujące prace na drodze wodnej, gdy żądają od innych statków ochrony od falowania, i statki osiadłe na mieliźnie lub zatopione; szlak żeglowny jest wolny dla przejścia statków z obydwu stron		
	58	
§ 3.25 ust. 1 lit. c i d: Pracujące urządzenia pływające lub statki wykonujące prace na drodze wodnej, gdy żądają od innych statków ochrony od falowania, i statki osiadłe na mieliźnie lub zatopione; szlak żeglowny jest wolny dla przejścia statków z jednej strony		
	59	
§ 3.26: Statek, którego kotwice mogą zagrażać ruchowi żeglutowemu		

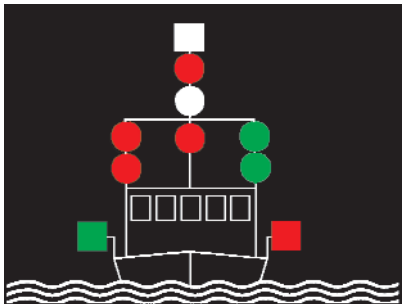
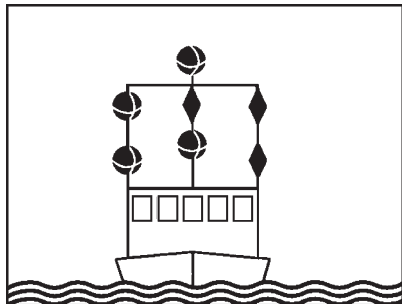
nocna	rysunek nr	dzienna
	60	
§ 3.26: Scalone materiały pływające i inne obiekty pływające, których kotwice mogą zagrażać ruchowi żeglutowemu		

nocna	rysunek nr	dzienna
4. SYGNALIZACJA SPECJALNA		
	61	
§ 3.27: Statek organów kontroli i straży pożarnej		
	62	
§ 3.28: Statek zajęty pracami na drodze wodnej w drodze i statki zajęte połowem za pomocą urządzeń elektrycznych		
	63	
§ 3.29: Sygnalizacja ochrony od falowania		

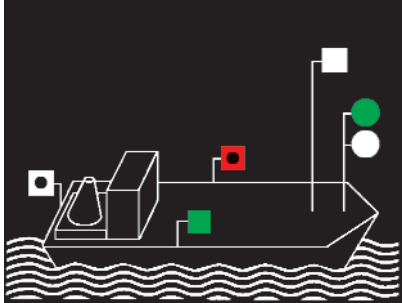
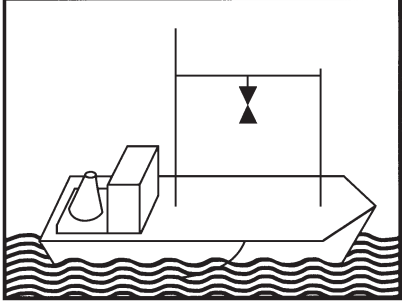
nocna	rysunek nr	dzienna
	64	
§ 3.30: Sygnały wzywania pomocy		
	65	
§ 3.31: Zakaz wstępu na statek		
	66	
§ 3.32: Zakaz palenia tytoniu i używania otwartego ognia		
	67	
§ 3.33: Zakaz postoju w pobliżu statku		

nocna	rysunek nr	dzienna
	68	

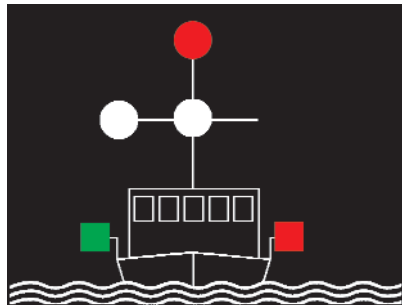
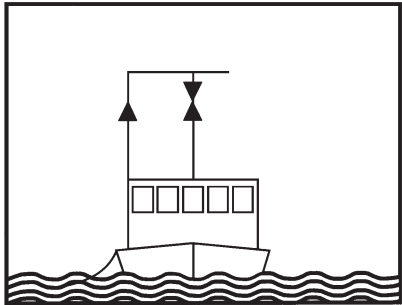
§ 3.34 ust. 1: Dodatkowe oznakowanie statku o ograniczonej zdolności manewrowej

	69	
--	----	---

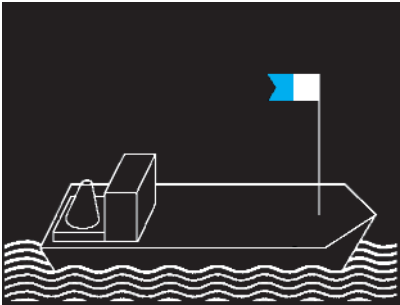
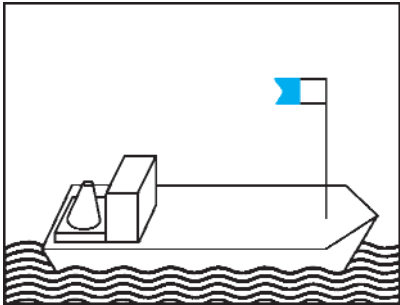
§ 3.34 ust. 2: Dodatkowe oznakowanie statku o ograniczonej zdolności manewrowej; szlak żeglugowy jest wolny do przejścia statku z jednej strony

	70	
---	----	--

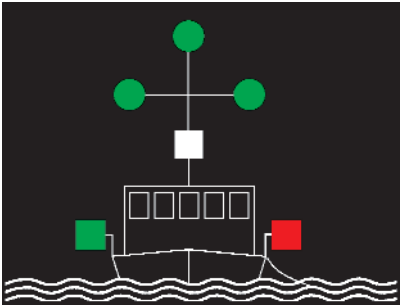
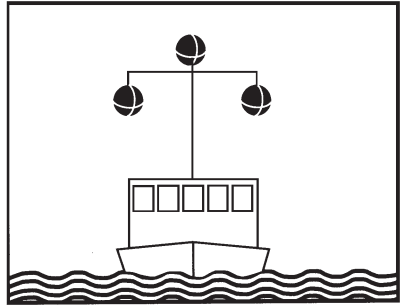
§ 3.35 ust. 1: Dodatkowe oznakowanie statku ciągnącego sieć trałową lub inny sprzęt połowowy

	71	
---	----	--

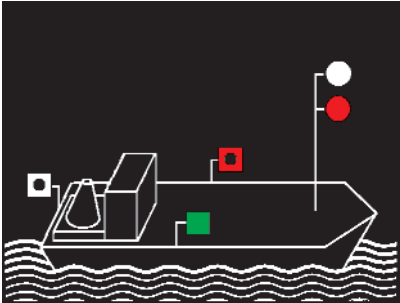
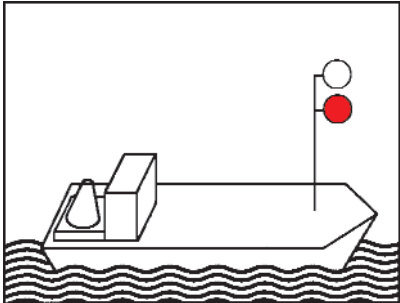
§ 3.35 ust. 2: Statek zajęty połowem innym sposobem niż przez ciągnięcie sieci trałowej

nocna	rysunek nr	dzienna
	72	

§ 3.36: Dodatkowe oznakowanie statku zajętego pracami podwodnymi

	73	
--	----	---

§ 3.37: Dodatkowe oznakowanie statku zajętego trałowaniem min

	74	
---	----	--

§ 3.38: Dodatkowe oznakowanie statku zajętego pilotażem

*Załącznik nr 4 do przepisów żeglugowych na
śródlądowych drogach wodnych*

ŚWIATŁA I KOLORY ŚWIATEŁ NAWIGACYJNYCH NA STATKACH

I. Przepisy ogólne

Definicje.

1. Latarnia jest urządzeniem służącym do emitowania strumienia światła ze źródła światła. Zawiera ona również elementy niezbędne do filtrowania, załamania i odbicia światła, a także zamocowania oraz sterowania źródła światła.

Latarnia przeznaczona do dawania sygnałów ze statku nazywa się latarnią nawigacyjną.

2. Światło nawigacyjne.

Światło nawigacyjne jest to sygnał świetlny emitowany z latarni nawigacyjnej.

3. Źródło światła.

Źródło światła jest to elektryczne lub nielektryczne urządzenie przeznaczone do wytwarzania określonego strumienia światła w latarniach.

4. Wymagania techniczne.

Konstrukcja latarni nawigacyjnych i materiały, z których są wykonane, powinny zapewnić ich bezpieczeństwo oraz trwałość.

Poszczególne elementy latarni (np. wzmocnienia) nie powinny mieć wpływu ani na natężenie i kolor światła, czy przeświecanie.

Powinny one również umożliwić wymianę źródła światła w możliwie prosty sposób.

II. Kolory światel nawigacyjnych

1. Stosowany jest pięciokolorowy system sygnałowy, który składa się z następujących kolorów:
białego,
czerwonego,
zielonego,
żółtego i
niebieskiego.

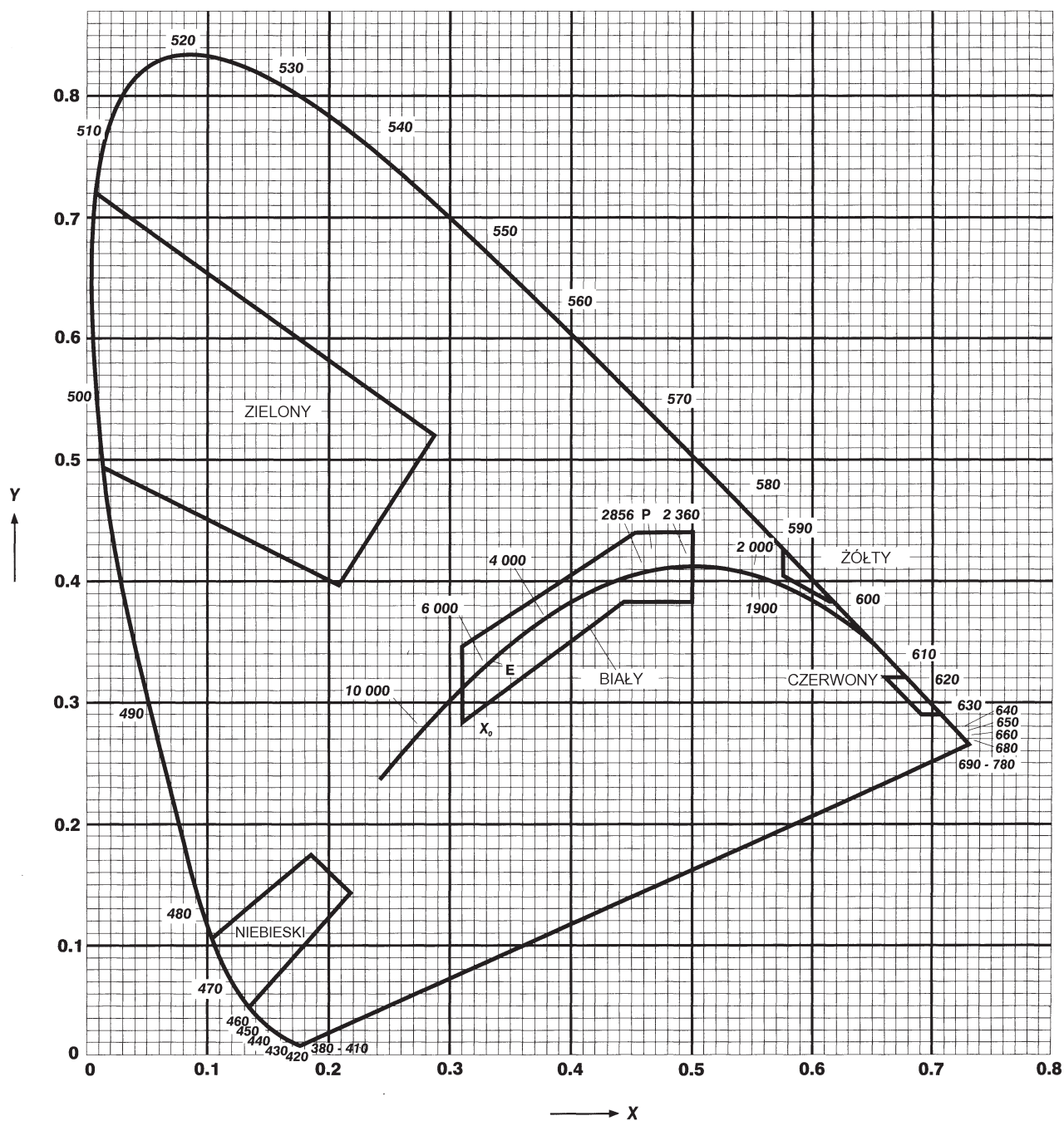
System ten spełnia zalecenia Międzynarodowej Komisji Oświetleniowej „Kolory sygnałów świetlnych”, CIE publikacja nr 2.2 (TC-1.6) 1975.

Powyższe kolory mają zastosowanie do strumienia świetlnego emitowanego przez latarnię.

2. Granice obszarów każdego koloru określone są współrzędnymi punktów narożnych na wykresie chromatyczności CIE publikacja nr 2.2 (TC-1.6) 1975 (patrz wykres chromatyczności) i wyszczególnionych w tabeli nr 1.

Tabela 1

Kolor	Współrzędne punktów narożnych						
biały	x	0.310	0.443	0.500	0.500	0.453	0.310
	y	0.283	0.382	0.382	0.440	0.440	0.348
czerwony	x	0.690	0.710	0.680	0.660		
	y	0.290	0.290	0.320	0.320		
zielony	x	0.009	0.284	0.207	0.013		
	y	0.720	0.520	0.397	0.494		
żółty	x	0.612	0.618	0.575	0.575		
	y	0.382	0.382	0.425	0.406		
niebieski	x	0.136	0.218	0.185	0.102		
	y	0.040	0.142	0.175	0.105		



Wykres chromatyczności CIE.

2360 K — odpowiada światłu emitowanemu z lampy próżniowej.

2848 K — odpowiada światłu emitowanemu z lampy wypełnionej gazem.

*Załącznik nr 5 do przepisów żeglugowych na
śródlądowych drogach wodnych*

NATĘŻENIE ŚWIATŁA I ZASIĘG WIDZIALNOŚCI ŚWIATEŁ NAWIGACYJNYCH NA STATKACH

I. Przepisy ogólne

1. Światła nawigacyjne

Światła nawigacyjne dzieli się według ich intensywności świecenia na:

- zwykłe,
- jasne,
- jaskrawe.

2. Zależność między I_O , I_B i t

I_O — fotometryczne natężenie światła wyrażone w kandelach, zmierzone dla napięcia znamionowego dla światła elektrycznego,

I_B — eksploatacyjne natężenie światła wyrażone w kandelach,

t — zasięg widzialności w kilometrach.

Rozważając przykładowo starzenie się źródła światła, stopień zabrudzenia części optycznych czy wahania napięcia w sieci elektrycznej statku, to I_B przyjmuje się o 25 % mniejsze od I_O

więc
$$I_B = 0.75 \cdot I_O$$

Zależność między I_B a t sygnału świetlnego podana jest poniższym równaniem:

$$I_B = 0.2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}$$

Współczynnik przepuszczalności atmosferycznej q przyjęto jako 0,76 — co odpowiada widzialności meteorologicznej 14.3 km.

II. Natężenie światła i zasięg widzialności

1. Natężenie światła i zasięg widzialności światel nawigacyjnych.

Poniższa tabela zawiera dozwolone granice I_O , I_B i t zgodnie z rodzajem światel nawigacyjnych. Wskazane wartości odpowiadają strumieniowi światła emitowanemu przez latarnię.

I_O i I_B — podane są w kandelach,

t — podane jest w km.

Minimalne i maksymalne wartości

Rodzaj światel nawigacyjnych		Kolor światła							
		biały		zielony/czerwony		żółty		niebieski	
		min.	max	min.	max	min.	max	min.	max
zwykłe	I_O	2.7	10.0	1.2	4.7	1.1	3.2	0.9	2.7
	I_B	2.0	7.5	0.9	3.5	0.8	2.4	0.7	2.0
	t	2.3	3.7	1.7	2.8	1.6	2.5	1.5	2.3
jasne	I_O	12.0	33.0	6.7	27.0	4.8	20.0	6.7	27.0
	I_B	9.0	25.0	5.0	20.0	3.6	15.0	5.0	20.0
	t	3.9	5.3	3.2	5.0	2.9	4.6	3.2	5.0
jaskrawe	I_O	47.0	133.0						
	I_B	35.0	100.0						
	t	5.9	8.0						

III. Przeświecanie światła

1. Przeświecanie w płaszczyźnie poziomej

- (a) natężenia świecenia wskazane w części II odnoszą się do wszystkich kierunków w płaszczyźnie poziomej przechodzących przez ogniskową soczewki lub środek ciężkości źródła światła właściwie ustawionego w zakresie roboczych sektorów świecenia pionowo zamocowanej latarni;
- (b) dla światła: masztowego, rufowego i burtowych określone natężenia świecenia mają być zachowane w płaszczyźnie poziomej odpowiednich sektorów świecenia światła i nie więcej niż 5° poza granice tych sektorów.
Od 5° wewnątrz sektora świecenia do granicy sektora odpowiedniego światła natężenie światła może zmaleć o 50% i powinno stopniowo zmniejszać się dalej w taki sposób, że w przedziale 5° poza granicą sektora świecenia zmaleje do 0 lub natężenie światła nie będzie znaczące;
- (c) światła burtowe powinny świecić z określonym natężeniem światła w kierunku prosto w przód równoległym do wzdłużnej osi symetrii statku.
Takie natężenie światła powinno stopniowo zmaleć do zera w przedziale $1\text{--}3^\circ$ poza granice sektorów świecenia. Wartości graniczne natężenie światła w sektorach latarni powinny zawierać się w granicach minimum i maksimum dla odpowiedniego światła;
- (d) dla dwu- i trójkolorowych latarni przeświecanie powinno rozkładać się jednolicie po 3° z każdej strony przewidzianej granicy sektora świecenia, tak że maksymalna dozwolona intensywność nie jest przekroczona, a minimalna jest zachowana;
- (e) przeświecanie w płaszczyźnie poziomej świecenia latarni powinno być jednolite w odpowiednich sektorach, tak aby obserwowane wartości minimum i maksimum natężenia światła nie różniły się więcej niż o współczynnik 1.5 od fotometrycznego natężenia światła.

2. Przeświecanie w płaszczyźnie pionowej

W przypadku przechyłów wzdłużnych o wartościach odchyłeń od płaszczyzny poziomej 5° lub 7.5° , natężenie światła powinno być równe przynajmniej 80 % (dla 5°) i 60 % (dla 7.5°) wartości natężenia światła przyjmowanego dla przechyłu równego 0° , jednakże nie więcej niż 1.2 razy.

*Załącznik nr 6 do przepisów żeglugowych na
śródlądowych drogach wodnych*

SYGNAŁY DŹWIĘKOWE

I. Dźwięczność sygnałów

Mechanicznie uruchamiane urządzenia sygnałowe, używane na statkach żeglugi śródlądowej, powinny nadawać sygnały dźwiękowe o następującej charakterystyce:

1. Częstotliwość

- a) Podstawowa częstotliwość sygnałów nadawanych przez statki o napędzie mechanicznym, z wyjątkiem małych statków określonych w lit. b, powinna wynosić 200 Hz z tolerancją + 20 %.
- b) Na statkach bez napędu mechanicznego i na małych statkach nieprzystosowanych lub wykorzystywanych do holowania statków niezaliczanych do małych statków podstawowa częstotliwość sygnałów powinna być większa niż 350 Hz.
- c) Dla trzytonowych sygnałów dźwiękowych nadawanych przez statki w warunkach ograniczonej widzialności, prowadzonych w oparciu o informacje radarowe, podstawowa częstotliwość sygnałów powinna wynosić 165 do 297 Hz, o różnicy pełnych dwóch tonów między najniższym i najwyższym tonem.

2. Poziom natężenia akustycznego

Określony poniżej poziom natężenia akustycznego sygnałów określa się w odległości 1 m przed środkiem otworu urządzenia, z którego wypływa dźwięk, przy czym pomiar powinien być przeprowadzony w otwartym terenie.

- a) Statki o napędzie mechanicznym, z wyjątkiem małych określonych w lit. b, powinny nadawać sygnały dźwiękowe o natężeniu akustycznym od 120 do 140 dB (A).
- b) Statki bez napędu mechanicznego i małe statki nieprzystosowane lub niewykorzystywane do holowania statków niezaliczanych do małych statków powinny nadawać sygnały dźwiękowe o natężeniu akustycznym od 100 do 125 dB (A).
- c) Dla trzytonowych sygnałów dźwiękowych nadawanych przez statki w warunkach ograniczonej widzialności, prowadzonych w oparciu o informacje radarowe, natężenie akustyczne każdego dźwięku powinno wynosić od 120 do 140 dB (A).

II. Kontrola poziomu natężenia akustycznego

Kontrolę poziomu natężenia akustycznego powinni przeprowadzać przedstawiciele kompetentnego organu za pomocą sonometru, spełniającego wymogi Międzynarodowej Komisji Elektronicznej, lub za pomocą zwykłego standardowego sonometru.

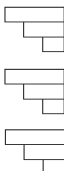
III. Sygnały dźwiękowe statków

Sygnały dźwiękowe inne niż uderzenia w dzwon i sygnały trójtone składają się z nadanych jednego lub kilku następujących po sobie dźwięków o następującej charakterystyce:

- krótki dźwięk — dźwięk trwający około 1 sekundy,
- długi dźwięk — dźwięk trwający około 4 sekund.

Przerwa między następującymi po sobie dźwiękami tego samego sygnału powinna wynosić około 1 sekundy, z wyjątkiem sygnału dźwiękowego „seria bardzo krótkich dźwięków”, który powinien się składać z co najmniej sześciu dźwięków trwających po około 0,25 sekundy, z przerwami między nimi trwającymi również około 0,25 sekundy. „Seria podwójnych krótkich dźwięków” oznacza sygnał składający się z co najmniej sześciu podwójnych krótkich dźwięków, w którym przerwy między podwójnymi dźwiękami trwają 2 sekundy. Sygnały dźwiękowe nadawane dzwonem składają się z jednej lub więcej, nadawanych z przerwami trwającymi około 1 sekundy, serii uderzeń w dzwon trwających około 4 sekund.

A. Sygnały ogólne

Symbol sygnału:	Charakterystyka dźwięków:	Znaczenie sygnału:	Paragraf:
	jeden długi dźwięk	„Uwaga”	§ 4.01 ust. 4
	jeden krótki dźwięk	„Zmieniam mój kurs w prawo”	
	dwa krótkie dźwięki	„Zmieniam mój kurs w lewo”	
	trzy krótkie dźwięki	„Moje maszyny pracują wstecz”	
	cztery krótkie dźwięki	„Nie mogę manewrować”	
	seria bardzo krótkich dźwięków	„Niebezpieczeństwo zderzenia”	
	powtarzane długie dźwięki	„Wzywam pomocy”	
	powtarzana seria uderzeń w dzwon		
	jeden krótki, jeden długi i dwa krótkie dźwięki	„Zatrzymajcie natychmiast swój statek”	
	seria podwójnych krótkich dźwięków	„Człowiek za burzą”	
	ciągły trzytonowy dźwięk		

B. Sygnały mijania

B. 1. Na drogach wodnych kategorii I

Wariant I

■	jeden krótki dźwięk nadawany przez statek idący „w górę”	„Chcę minąć się lewą burcią”	§ 6.04 ust. 4
■	jeden krótki dźwięk nadawany przez statek idący „w dół”	„Zgadzam się na mijanie lewymi burtami”	§ 6.04 ust. 5
■ ■	dwa krótkie dźwięki nadawane przez statek idący „w dół”	„Nie zgadzam się, mijajcie prawą burcią”	§ 6.05 ust. 2
■ ■	dwa krótkie dźwięki nadawane przez statek idący „w górę”	„Zgadzam się, mijam prawą burcią”	§ 6.05 ust. 3

Wariant II

■ ■	dwa krótkie dźwięki nadawane przez statek idący „w górę”	„Chcę mijać się prawą burcią”	§ 6.04 ust. 4
■ ■	dwa krótkie dźwięki nadawane przez statek idący „w dół”	„Zgadzam się na mijanie lewymi burtami”	§ 6.04 ust. 5
■	jeden krótki dźwięk nadawany przez statek idący „w dół”	„Nie zgadzam się, mijajcie lewą burcią”	§ 6.05 ust. 2
■	jeden krótki dźwięk nadawany przez statek idący „w górę”	„Zgadzam się, mijam lewą burcią”	§ 6.05 ust. 3

B. 2. Na drogach wodnych kategorii II

- dwa krótkie dźwięki

„Chcę mijać się prawą burtą”

§ 6.05 ust. 2
- dwa krótkie dźwięki

„Zgadzam się na mijanie prawymi burtami”

§ 6.05 ust. 3

C. Sygnały wyprzedzania

Wariant I

- ■

■

■

dwa długie i dwa krótkie dźwięki nadawane przez statek wyprzedzający

„Chcę wyprzedzić z waszej lewej burty”

§ 6.10 ust. 4
- ■

■

■

jeden krótki dźwięk nadawany przez statek wyprzedzany

„Zgadzam się, wyprzedzajcie z mojej lewej burty”

§ 6.10 ust. 5
- ■

■

■

dwa krótkie dźwięki nadawane przez statek wyprzedzany

„Nie zgadzam się, wyprzedzajcie z mojej prawej burty”

§ 6.10 ust. 6
- ■

■

■

jeden krótki dźwięk nadawany przez statek wyprzedzający

„Zgadzam się, wyprzedzam z waszej prawej burty”

§ 6.10 ust. 6

Wariant II

- ■

■

■

dwa długie i jeden krótki dźwięk nadawane przez statek wyprzedzający

„Chcę wyprzedzić z waszej prawej burty”

§ 6.10 ust. 4
- ■

■

■

dwa krótkie dźwięki nadawane przez statek wyprzedzany

„Zgadzam się, wyprzedzajcie z mojej prawej burty”

§ 6.10 ust. 5
- ■

■

■

jeden krótki dźwięk nadawany przez statek wyprzedzany

„Nie zgadzam się, wyprzedzajcie z mojej lewej burty”

§ 6.10 ust. 6
- ■

■

■

dwa krótkie dźwięki nadawane przez statek wyprzedzający

„Zgadzam się, wyprzedzam z waszej lewej burty”

§ 6.10 ust. 6

Brak możliwości wyprzedzania

— — — — —
pięć krótkich dźwięków nadawanych przez statek
wyprzedzany
„Nie można mnie wyprzedzać”
§ 6.10 ust. 7

D. Sygnały zawracania

— — — — —
jeden długi i jeden krótki dźwięk
„Mam zamiar zawrócić w prawo”
§ 6.13 ust. 2

— — — — —
jeden długi i dwa krótkie dźwięki
„Mam zamiar zawrócić w lewo”
§ 6.13 ust. 2

E. Porty i boczne drogi wodne: wejście i wyjście z przecięciem drogi wodnej

E. 1. Sygnały wejścia do portu i bocznej drogi wodnej i wyjścia z nich

— — — — —
trzy długie i jeden krótki dźwięk
„Mam zamiar skierować się w prawo”
§ 6.16 ust. 2

— — — — —
trzy długie i dwa krótkie dźwięki
„Mam zamiar skierować się w lewo”
§ 6.16 ust. 2

E. 2. Sygnały przy wyjściu na główną drogę wodną z portów i bocznych dróg wodnych z przecięciem drogi wodnej

— — — — —
trzy długie dźwięki, za którymi mogą nastąpić:
„Mam zamiar przeciąć drogę wodną”
§ 6.16 ust. 2

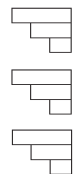
— — — — —
jeden długi i jeden krótki dźwięk
„Mam zamiar skierować się w prawo”
§ 6.16 ust. 2

— — — — —
jeden długi i dwa krótkie dźwięki
„Mam zamiar skierować się w lewo”
§ 6.16 ust. 2

F. Sygnały podczas ograniczonej widzialności

F. 1. Na drogach wodnych kategorii I

a) Statki postępujące się radarem w ruchu



trzytonowy sygnał powtarzany tak często,
jak wymaga tego sytuacja

statek idący „w dół” na podstawie
informacji radarowych,
z wyjątkiem małych statków

§ 6.32 ust. 4 lit. a



jeden długi dźwięk

pojedynczy statek idący „w górę”

§ 6.32 ust. 5 lit. a



dwa długie dźwięki

zestaw idący „w górę”

§ 6.32 ust. 5 lit. a

b) Statki niepostępujące się radarem w ruchu



jeden długi dźwięk powtarzany z przerwami
nie dłuższymi niż 1 minuta

pojedynczy statek

§ 6.33 ust. 2



dwa długie dźwięki powtarzane z przerwami
nie dłuższymi niż 1 minuta

zestaw

§ 6.33 ust. 2

c) Statki znajdujące się na postoju



jedna seria uderzeń w dzwon, powtarzana
z przerwami nie dłuższymi niż jedna minuta

„Znajduję się na postoju
z lewej strony szlaku żeglownego”

§ 6.31 ust. 1 lit. a



dwie serie uderzeń w dzwon, powtarzane
z przerwami nie dłuższymi niż jedna minuta

„Znajduję się na postoju
z prawej strony szlaku żeglownego”

§ 6.31 ust. 1 lit. b



trzy serie uderzeń w dzwon powtarzane z przerwami
nie dłuższymi niż jedna minuta

„Znajduję się na postoju
w nieokreślonym położeniu”

§ 6.31 ust. 1 lit. c

F 2. Na drogach wodnych kategorii II

a) Statki postępujące się radarem w ruchu

	jeden długi dźwięk powtarzany tak często, jak wymaga tego sytuacja	statki, z wyjątkiem promów	§ 6.32 ust. 4 lit. a
    	jeden długi i cztery krótkie dźwięki powtarzane tak często, jak wymaga tego sytuacja	promy	§ 6.32 ust. 5

b) Statki niepostępujące się radarem w ruchu

	jeden długi dźwięk, powtarzany z przerwami nie dłuższymi niż jedna minuta	statki z wyjątkiem promów	§ 6.33 ust. 2
	dwa długie dźwięki, powtarzane z przerwami nie dłuższymi niż jedna minuta	zestawy	§ 6.33 ust. 2
   	jeden długi i cztery krótkie dźwięki powtarzane z przerwami nie dłuższymi niż jedna minuta	promy	§ 6.33 ust. 4

c) Statki znajdujące się na postoju

  	jeden długi dźwięk, powtarzany z przerwami nie dłuższymi niż jedna minuta	statki	§ 6.31 ust. 1 i 4
 	jeden długi i jeden krótki dźwięk, powtarzane z przerwami nie dłuższymi niż jedna minuta	statki na drogach wodnych określonych przez dyrektora urzędu	

ZNAKI ŻEGLUGOWE REGULUJĄCE RUCH ŻEGLUGOWY NA DROGACH WODNYCH

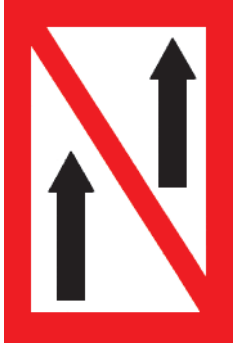
1. Podstawowe znaki żeglugowe, określone niżej w części I, mogą być uzupełniane lub objaśniane za pomocą znaków uzupełniających określonych w części II.
2. Tablice znaków żeglugowych mogą być obramowane wąskim białym paskiem konturowym.
3. Światła znaków żeglugowych, określonych niżej, podano symbolami:

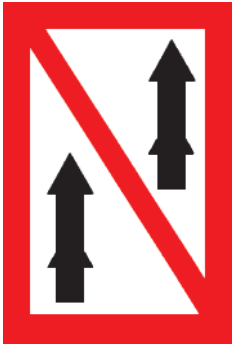
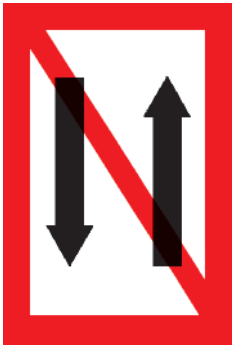
a) światło stale 

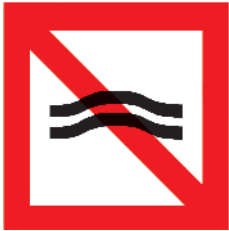
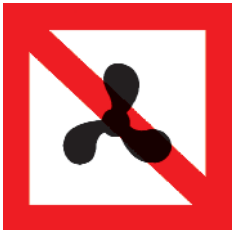
b) światło migające 

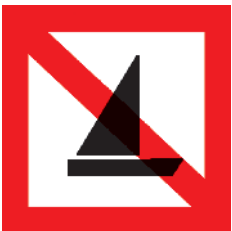
I. Podstawowe znaki żeglugowe

A. Znaki zakazu

Symbol znaku	Określenie znaku	Obowiązuje według §	Wzory znaków
1	2	3	4
A. 1	Zakaz przejścia (znak ogólny) tablica lub czerwone światła lub czerwone flagi Dwie tablice, dwa światła lub dwie flagi — jedna nad drugą — oznacza długotrwały zakaz przejścia	6.08 6.16 6.22 6.22 bis 6.25 6.26 6.27 6.28 bis	 lub  lub  lub    lub  lub 
A. 2	Zakaz wyprzedzania	6.11	

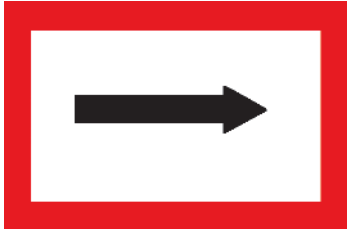
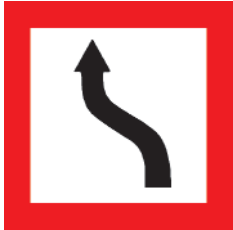
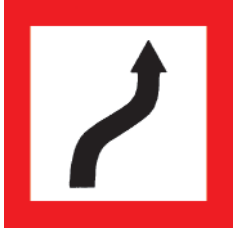
1	2	3	4
A. 3	Zakaz wyprzedzania; dotyczy tylko zestawów	6.11	
A. 4	Zakaz mijania i wyprzedzania	6.08	
A. 5	Zakaz postoju (na kotwicy lub na cumach przy brzegu)	7.02	
A. 5. 1	Zakaz postoju na szerokości określonej na znaku w metrach (od znaku)	7.02	
A. 6	Zakaz kotwiczenia, wleczenia kotwicy, łańcucha lub liny	6.18 7.03	

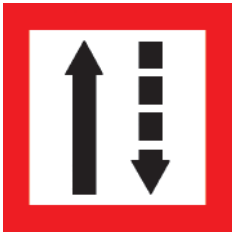
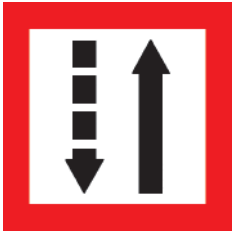
1	2	3	4
A. 7	Zakaz cumowania do brzegu	7.04	
A. 8	Zakaz zawracania	6.13	
A. 9	Zakaz wytwarzania fali	6.20	 
A. 10	Zakaz przejścia poza skrajnię określoną tablicami (pod mostem, przez jaz)	6.24	
A. 11	Zakaz przejścia — przygotować się do wejścia lub przejścia	6.26 6.28 bis	 lub  lub   jedno czerwone światło zgaszone
A. 12	Zakaz ruchu statków o napędzie mechanicznym		

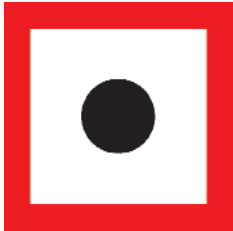
1	2	3	4
A. 13	Zakaz ruchu statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji		
A. 14	Zakaz uprawiania narciarstwa wodnego oraz holowania statków powietrznych za statkiem		
A. 15	Zakaz ruchu statków żaglowych		
A. 16	Zakaz ruchu statków, które nie są statkami o napędzie mechanicznym i żaglowym		
A. 17	Zakaz pływania na desce z żaglem		
A. 18	Koniec strefy, w której małe statki używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji mogły rozwijać duże prędkości		

1	2	3	4
A. 19	Zakaz wodowania i wciągania statków na brzeg		
A. 20	Zakaz ruchu skuterów wodnych		

B. Znaki nakazu

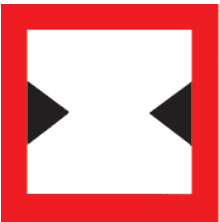
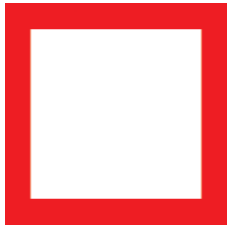
Symbol znaku	Określenie znaku	Obowiązuje według §	Wzory znaków
1	2	3	4
B. 1	Nakaz ruchu w kierunku wskazanym przez znak	6.12	
B. 2a	Nakaz skierowania statku na tę stronę szlaku żeglownego, która leży z lewej strony burty	6.12	
B. 2b	Nakaz skierowania statku na tę stronę szlaku żeglownego, która leży z prawej strony burty	6.12	

1	2	3	4
B. 3a	Nakaz trzymania się tej strony szlaku żeglownego, która leży z lewej burty	6.12	
B. 3b	Nakaz trzymania się tej strony szlaku żeglownego, która leży z prawej burty	6.12	
B. 4a	Nakaz przejścia na tę stronę szlaku żeglownego, która leży z lewej burty	6.12	
B. 4b	Nakaz przejścia na tę stronę szlaku żeglownego, która leży z prawej burty	6.12	
B. 5	Nakaz zatrzymania statku w warunkach określonych przepisami	6.26 6.28	
B. 6	Nakaz nieprzekraczania podanej na znaku prędkości w km/h		

1	2	3	4
B. 7	Nakaz nadania sygnału dźwiękowego		
B. 8	Nakaz zachowania szczególnej ostrożności	6.08	
B. 9a	Nakaz zachowania szczególnej ostrożności. Wyjście na główną drogę dozwolone, gdy nie zmusi to statków na tej drodze do zmiany kursu lub prędkości	6.16	
B. 9b	Nakaz zachowania szczególnej ostrożności przy przecinaniu głównej drogi wodnej, które może mieć miejsce, gdy nie zmusza to statków do zmiany kursu lub prędkości	6.16	
B. 10	Nakaz zmiany kursu lub prędkości przez statki idące główną drogą wodną w sytuacjach, gdy z portu lub bocznej drogi wodnej wychodzą statki	6.16	
B. 11a	Nakaz prowadzenia nasłuchu radiotelefonicznego	4.04 ust. 4	

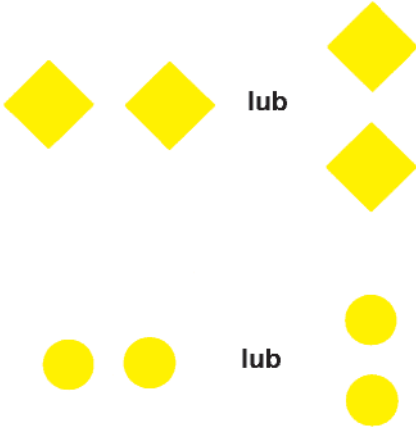
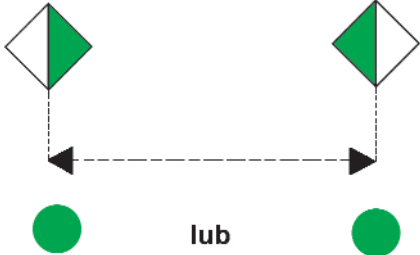
1	2	3	4
B. 11b	Nakaz prowadzenia nastuchu radiotelefonicznego na wskazanym kanale	4.04 ust. 4	

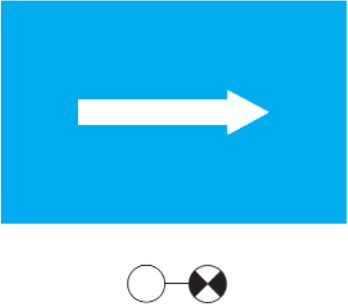
C. Znaki ograniczenia

Symbol znaku	Określenie znaku	Obowiązuje według §	Wzory znaków
1	2	3	4
C. 1	Ograniczona głębokość		 
C. 2	Ograniczona wysokość prześwitu nad zwierciadłem wody		 
C. 3	Ograniczona szerokość szlaku lub kanału żeglownego		 
Uwaga: Na znakach C. 1, C. 2 i C. 3 mogą być naniesione liczby wskazujące odpowiednio: głębokość, wysokość nad poziomem wody oraz szerokość przejścia. Na rzekach o zmiennym poziomie wody wysokość określona jest nad poziom najwyższej wody żeglownej			
C. 4	Inne ograniczenia ruchu żeglugowego — należy się z nimi zapoznać. Ograniczenia te mogą też być podane na białym polu znaku lub pod znakiem w formie symbolu lub napisu		

1	2	3	4
C. 5	Granica szlaku żeglownego oddalona od prawego (lewego) brzegu, w metrach podanych liczbą na znaku. Statki powinny przechodzić w odległości większej		

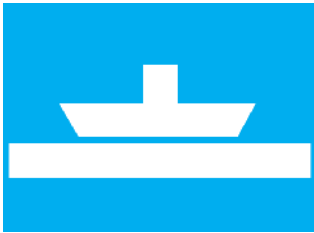
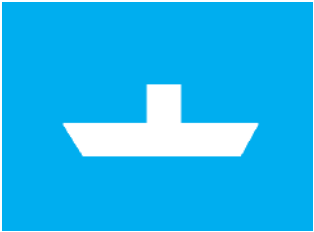
D. Znaki zalecenia

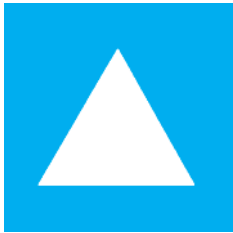
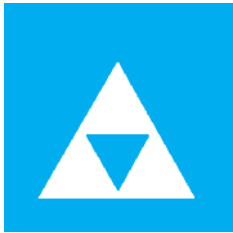
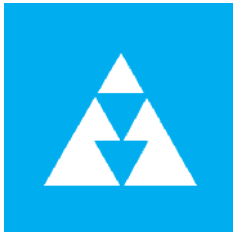
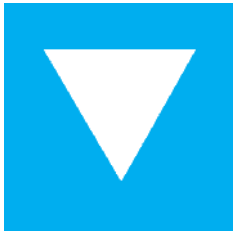
Symbol znaku	Określenie znaku	Obowiązuje według §	Wzory znaków
1	2	3	4
D. 1a	Zalecenie przejścia w obydwu kierunkach	6.25 6.26 6.27	
D. 1b	Zalecenie przejścia w jednym kierunku (przejście z przeciwnego kierunku zabronione)	6.25 6.26 6.27	
D. 2	Zalecenie trzymania się we wskazanym obszarze	6.24	

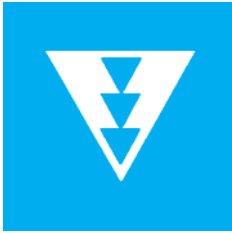
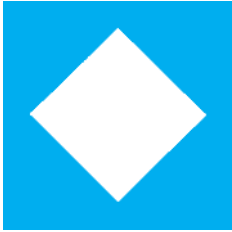
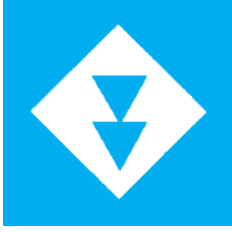
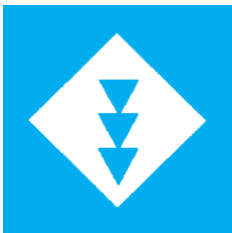
1	2	3	4
D. 3	Zalecenie przejścia w kierunku określonym strzałką lub w nocy w kierunku światła izofazowego		

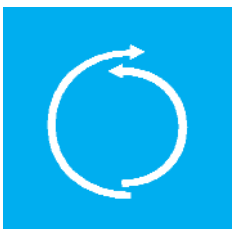
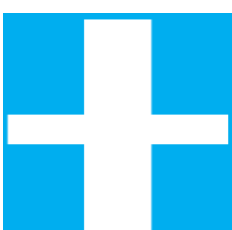
E. Znaki informacyjne

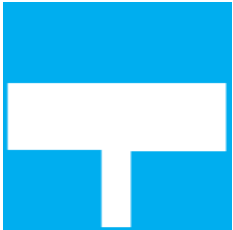
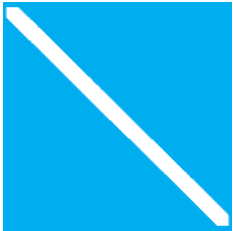
Symbol znaku	Określenie znaku	Obowiązuje według §	Wzory znaków
1	2	3	4
E. 1	Zezwolenie przejścia (znak ogólny)	6.08 6.16 6.26 6.27 6.28 bis	 lub 
E. 2	Wskazanie linii napowietrznej nad drogą wodną (liczba w prawym dolnym rogu oznacza wysokość linii napowietrznej nad poziomem najwyższej wody żeglownej)		
E. 3	Jaz w bliskiej odległości		

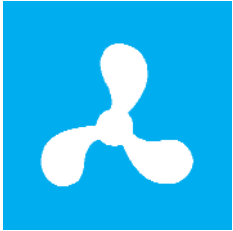
1	2	3	4
E. 4a	Prom na uwięzi		
E. 4b	Prom przemieszczający się swobodnie		
E. 5	Zezwolenie na postój (na kotwicy lub na cumach przy brzegu)	7.02 7.05	
E. 5. 1	Zezwolenie na postój na akwenie, którego szerokość w metrach jest podana na znaku, licząc od miejsca ustawienia znaku	7.05	
E. 5. 2	Zezwolenie na postój na akwenie ograniczonym odstępami w metrach, podanymi na znaku, licząc od miejsca ustawienia znaku	7.05	
E. 5. 3	Zezwolenie na postój, burta przy burcie, w maksymalnej liczbie podanej na znaku	7.05	

1	2	3	4
E. 5. 4	Miejsce postoju zarezerwowane dla statków przeznaczonych do pchania, które nie są obowiązane do pokazywania znaków wskazanych w § 3.14	7.06	
E. 5. 5	Miejsce postoju zarezerwowane dla statków przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać jedno niebieskie światło lub jeden niebieski stożek na podstawie § 3.14 ust. 1	7.06	
E. 5. 6	Miejsce postoju zarezerwowane dla statków przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać dwa niebieskie światła lub dwa niebieskie stożki na podstawie § 3.14 ust. 2	7.06	
E. 5. 7	Miejsce postoju zarezerwowane dla statków przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać trzy niebieskie światła lub trzy niebieskie stożki na podstawie § 3.14 ust. 3	7.06	
E. 5. 8	Miejsce postoju zarezerwowane dla statków, z wyjątkiem statków przeznaczonych do pchania, które nie są obowiązane pokazywać znaków wskazanych w § 3.14	7.06	
E. 5. 9	Miejsce postoju zarezerwowane dla statków, z wyjątkiem statków przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać jedno niebieskie światło lub jeden niebieski stożek na podstawie § 3.14 ust. 1	7.06	

1	2	3	4
E.5.10	Miejsce postoju zarezerwowane dla statków, z wyjątkiem statków przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać dwa niebieskie światła lub dwa niebieskie stożki na podstawie § 3.14 ust. 2	7.06	
E.5.11	Miejsce postoju zarezerwowane dla statków, z wyjątkiem statków przeznaczonych do pchania, które powinny pokazywać trzy niebieskie światła lub trzy niebieskie stożki na podstawie § 3.14 ust. 3	7.06	
E.5.12	Miejsce postoju zarezerwowane dla wszystkich statków, które nie są obowiązane pokazywać znaków wskazanych w § 3.14	7.06	
E.5.13	Miejsce postoju zarezerwowane dla wszystkich statków, które powinny pokazywać jedno niebieskie światło lub jeden niebieski stożek na podstawie § 3.14 ust. 1	7.06	
E.5.14	Miejsce postoju zarezerwowane dla wszystkich statków, które powinny pokazywać dwa niebieskie światła lub dwa niebieskie stożki na podstawie § 3.14 ust. 2	7.06	
E.5.15	Miejsce postoju zarezerwowane dla wszystkich statków, które powinny pokazywać trzy niebieskie światła lub trzy niebieskie stożki na podstawie § 3.14 ust. 3	7.06	

1	2	3	4
E. 6	Zezwolenie na postój na kotwicy i wleczenie kotwicy, łańcucha lub liny	6.18	
E. 7	Zezwolenie na cumowanie do brzegu	7.04	
E. 7. 1	Miejsce postoju zarezerwowane dla załadunku i wyładunku samochodów (maksymalny dozwolony czas cumowania może być umieszczony na tablicy poniżej znaku).		
E. 8	Wskazanie miejsca do zawracania	6.13 7.02	
E. 9a	Skrzyżowanie z drogą uznaną za boczną drogę wodną w stosunku do drogi wodnej, po której idzie statek	6.16	
E. 9b	Połączenie z drogą uznaną za boczną drogę wodną w stosunku do drogi, po której idzie statek	6.16	

1	2	3	4
E. 10a	Skrzyżowanie z drogą uznaną za główną drogę wodną w stosunku do drogi, po której idzie statek	6.16	
E. 10b	Połączenie z drogą uznaną za główną drogę wodną w stosunku do drogi, po której idzie statek	6.16	
E. 11	Koniec obowiązywania zakazu lub nakazu albo ograniczenia — obowiązuje tylko w jednym kierunku ruchu żeglugowego		
E. 12a	Znaki sygnałowe uprzedzające — jedno lub dwa białe światła stałe, przed przeszkodą: należy się zatrzymać, jeżeli wymagają tego przepisy		○ lub ○ ○
E. 12b	Znaki sygnałowe uprzedzające — jedno lub dwa białe światła migające przed przeszkodą: przejście dozwolone		⊗ lub ⊗ ⊗
E. 13	Miejsce poboru wody pitnej		
E. 14	Miejsce, w którym można korzystać z telefonu		

1	2	3	4
E. 15	Zezwolenie na ruch żeglugowy statków o napędzie mechanicznym		
E. 16	Zezwolenie na ruch żeglugowy statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji		
E. 17	Zezwolenie na uprawianie narciarstwa wodnego oraz holowanie statków powietrznych za statkiem		
E. 18	Zezwolenie na ruch statków żaglowych		
E. 19	Zezwolenie na ruch statków o napędzie wiosłowym		
E. 20	Zezwolenie na pływanie na desce z żaglem		

1	2	3	4
E. 21	Zezwolenie na ruch małych statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji z dużą prędkością		
E. 22	Zezwolenie na wodowanie i wciąganie statków na brzeg		
E. 23	Wskazanie kanału radiotelefonicznego, na którym można uzyskać informacje nawigacyjne		
E. 24	Zezwolenie na ruch skuterów wodnych		

II. Znaki pomocnicze

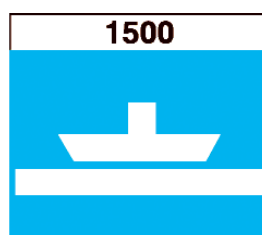
Podstawowe znaki żeglugowe określone w części I mogą być uzupełniane następującymi znakami:

1. Tabliczki z napisami wskazującymi odległość od znaku do miejsca, gdzie zaczyna obowiązywać przepis znaku podstawowego

Tabliczki w kolorze białym z czarnym napisem umieszcza się nad znakiem podstawowym.



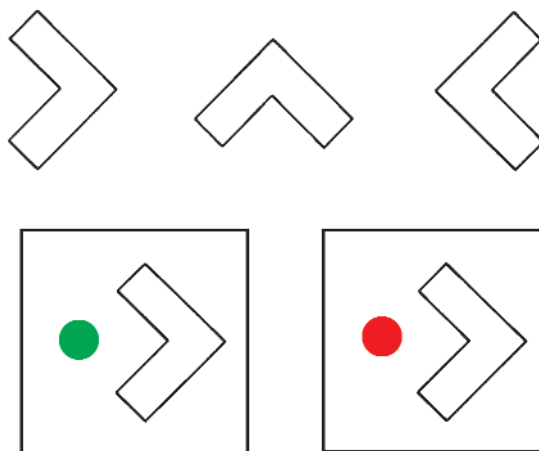
Nakaz zatrzymania się w odległości
1 000 m od znaku



Prom na uwięzi w odległości
1 500 m od znaku

2. Uzupełniające sygnały świetlne

Biała strzałka świetlna w połączeniu ze światłami oznacza:



a) na przykład z zielonym światłem — wejście do portu lub drogi wodnej w kierunku wskazanym przez strzałkę dozwolone

b) na przykład z czerwonym światłem — wejście do portu lub drogi wodnej w kierunku wskazanym przez strzałkę zabronione

3. Strzałki wskazujące kierunek, w którym obowiązuje przepis znaku podstawowego

Strzałki mogą być białe lub innego koloru i mogą być umieszczone obok znaku lub pod nim.

Przykłady:



4. Tabliczki z napisami lub znakami uzupełniającymi przepis znaku podstawowego

Tabliczki należy umieszczać pod znakiem podstawowym.

Przykłady:



albo



Nakaz zatrzymania statku
dla przeprowadzenia odprawy
celnej

Nakaz podania jednego
długiego sygnału dźwiękowego

*Załącznik nr 8 do przepisów żeglugowych na
śródlądowych drogach wodnych*

OZNAKOWANIE SZLAKU ŻEGLOWNEGO, JEZIOR I SZEROKICH DRÓG WODNYCH

I. PRZEPISY OGÓLNE

1. Określenia

Strony szlaków żeglownych: stroną prawą (lewą) szlaku żeglownego lub prawym (lewym) brzegiem drogi wodnej jest ta strona albo brzeg, które znajdują się w prawo (lewo) od statku przemieszczającego się „w dół”; kierunek „w dół” należy określać jako kierunek przeciwny do kierunku „w górę” — określony w § 6.01 ust. 2.

Światło: światło o określonej charakterystyce służące do oznakowania szlaku żeglownego.

Światło stałe: światło, które świeci nieprzerwanie oraz którego natężenie i kolor są stałe.

Światło rytmiczne: światło o charakterystycznych okresowo powtarzających się błyskach, których natężenie i kolor są stałe.

2. Rytm świateł

— światło przerywane z jednym błyskiem



— światło przerywane w grupach



— światło izofazowe



— światło błyskowe z jednym błyskiem



— światło błyskowe w grupach



— światło błyskowe w grupach kombinowane



— światło migające



— światło migające w grupach



— światło migające w grupach kombinowane

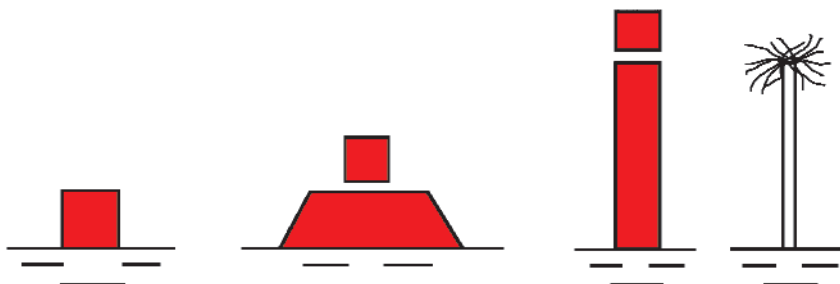


— światło migające w grupach



II. OZNAKOWANIE PŁYWAJĄCE GRANIC SZLAKU ŻEGLOWNEGO

1. Prawa granica szlaku żeglownego



Rysunek 1

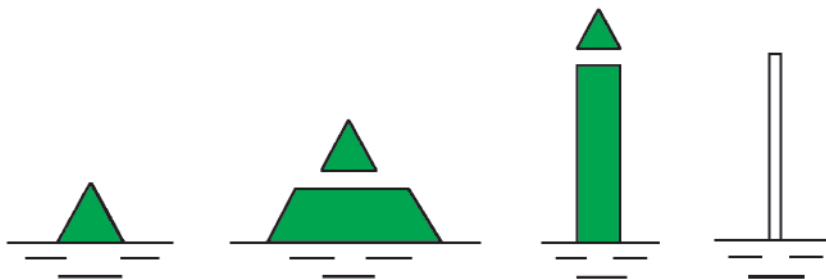
Kolor: czerwony

Kształt: pława walcowa, pława ze znakiem szczytowym, tyka ze znakiem szczytowym, tyka z wieżą

Znak szczytowy: czerwony walec, może być w formie reflektora radarowego

Światło*: czerwone rytmiczne (rytm dowolny)

2. Lewa granica szlaku żeglownego



Rysunek 2

Kolor: zielony

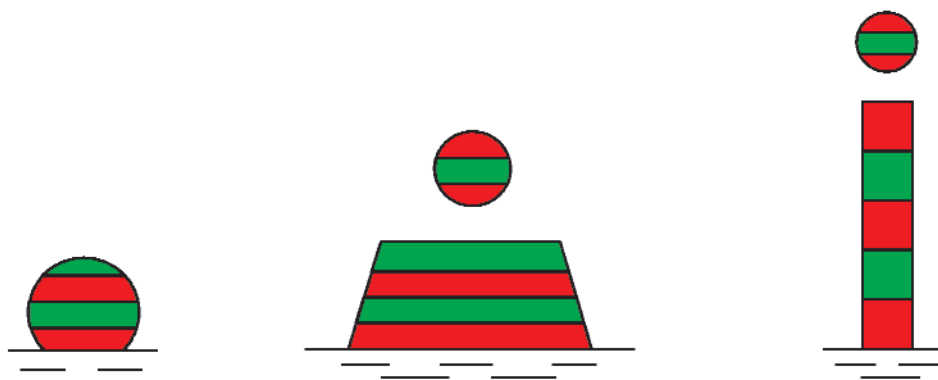
Kształt: pława stożkowa, pława ze znakiem szczytowym, tyka ze znakiem szczytowym, tyka

Znak szczytowy: zielony stożek; może być w formie reflektora radarowego

Światło*: zielone rytmiczne (rytm dowolny)

* O ile jest zainstalowane; przypis odnosi się do treści całego załącznika nr 8.

3. Rozgałęzienie szlaku żeglownego



Rysunek 3

Kolor: poziome, czerwone i zielone pasy

Kształt: pława kulista, pława ze znakiem szczytowym, tyka ze znakiem szczytowym

Znak szczytowy: kula z zielonymi i czerwonymi pasami, może być w formie reflektora radarowego

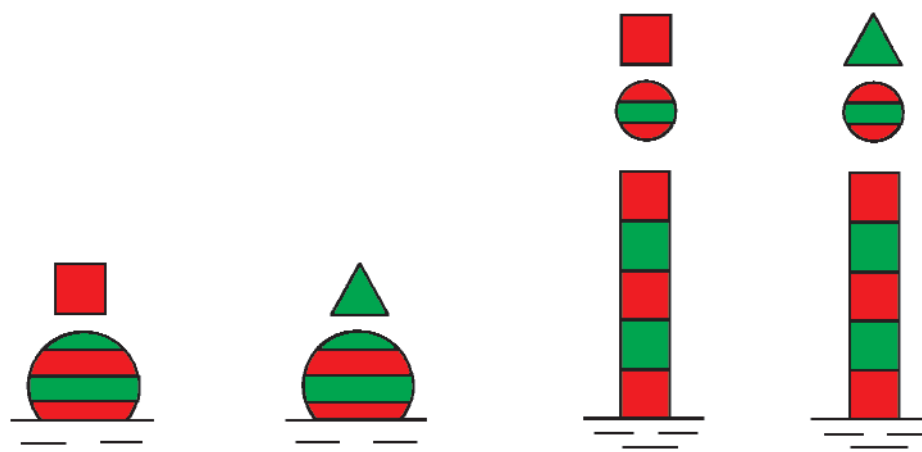
Światło*: białe izofazowe lub białe migające w grupach (np. z trzech błysków)

Jeżeli jest to konieczne, to w celu wskazania, w którą stronę odgałęzia się główny szlak żeglowny, można nad znakiem rozgałęzienia szlaku żeglownego umieścić dodatkowe znaki szczytowe:

a) czerwony walec, gdy główny szlak żeglowny przebiega w lewo (rozpatrując „w dół”)

b) zielony stożek, gdy główny szlak żeglowny przebiega w prawo (rozpatrując „w dół”).

Można również na znaku rozgałęzienia umieścić, zależnie od sytuacji, czerwone lub zielone światło rymiczne.



Rysunek 4

4. Biała litera „P” umieszczona na znakach pływających, określonych w pkt 1 i 2, wskazuje, że szlak żeglowny przechodzi wzdłuż miejsca postoju. Jeżeli z pławy z literą „P” jest pokazywane światło, to rytm tego światła powinien być inny od rytmu innych pław oznaczających tę stronę szlaku żeglownego.

III. OZNAKOWANIE BRZEGOWE PRZEBIEGU SZLAKU ŻEGLOWNEGO

A. ZNAKI BRZEGOWE WSKAZUJĄCE PRZEBIEG SZLAKU ŻEGLOWNEGO W ODNIESIENIU DO BRZEGÓW

Znaki te, łącznie ze znakami pływającymi określającymi granice szlaku żeglownego, oznaczają szlak żeglowny w tych miejscach, w których szlak przybliża się do brzegu, i wskazują na dalsze położenie szlaku przy brzegu; znaki te są znakami orientacyjnymi.

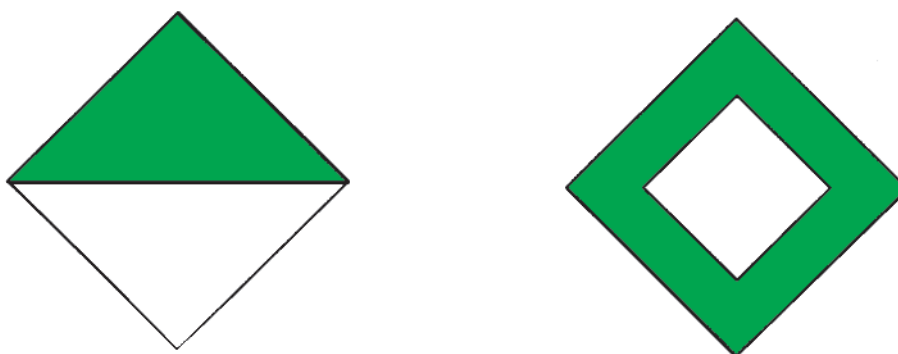
1. Przebieg szlaku żeglownego blisko prawego brzegu



Rysunek 5

Kolor:	czerwony/biały
Kształt:	słup ze znakiem szczytowym kwadratowym, z pionowym i poziomym usytuowaniem boków
Znak szczytowy:	tablica czerwona z białymi poziomymi pasami u góry i dołu albo czerwona rama
Światło*:	czerwone rytmiczne (rytm dowolny)

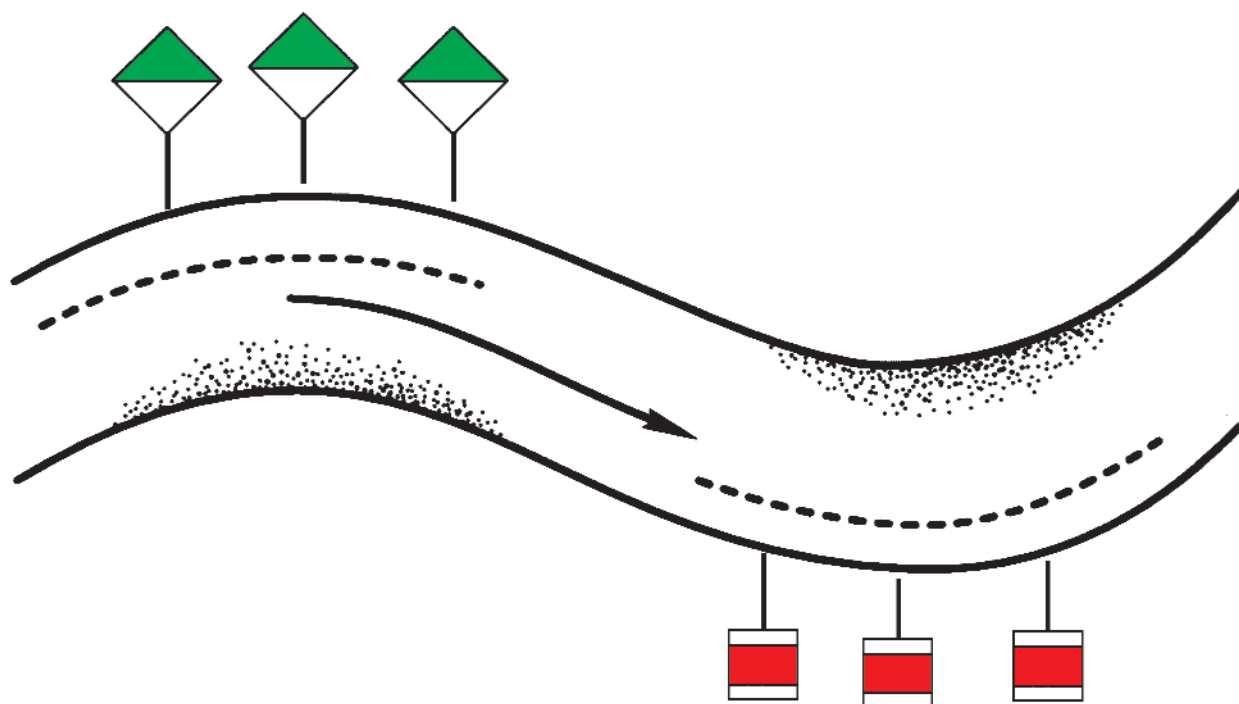
2. Przebieg szlaku żeglownego blisko lewego brzegu



Rysunek 6

Kolor:	zielony/biały
Kształt:	słup ze znakiem szczytowym kwadratowym, z pionowym i poziomym usytuowaniem przekątnych
Znak szczytowy:	zielono-biała tablica z poziomym podziałem kolorów wzdłuż poziomej przekątnej albo zielona rama
Światło*:	zielone rytmiczne (rytm dowolny)

3. Przykład stosowania znaków brzegowych



Rysunek 7

B. ZNAKI BRZEGOWE WSKAZUJĄCE PRZEJŚCIA SZLAKU ŻEGLOWNEGO OD JEDNEGO DO DRUGIEGO BRZEGU

Znaki te wskazują miejsca, w których szlak żeglowny oddala się od jednego brzegu, i miejsca, w których szlak żeglowny przybliża się do drugiego brzegu; wskazują również oś przejścia szlaku żeglownego od brzegu do brzegu.

1. Znak na prawym brzegu wskazujący przejście szlaku żeglownego od prawego do lewego brzegu



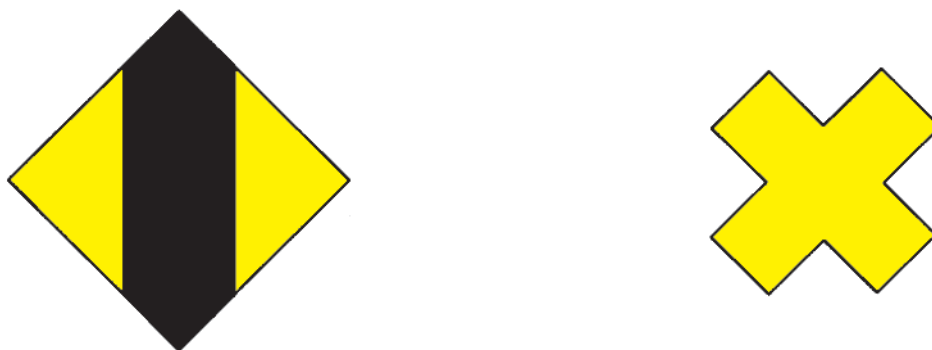
Rysunek 8

Kolor: żółty/czarny

Kształt: słup ze znakiem szczytowym w formie krzyża z jednym ramieniem skierowanym w dół (krzyż świętego Jerzego) lub znakiem kwadratowym z poziomym i pionowym usytuowaniem boków

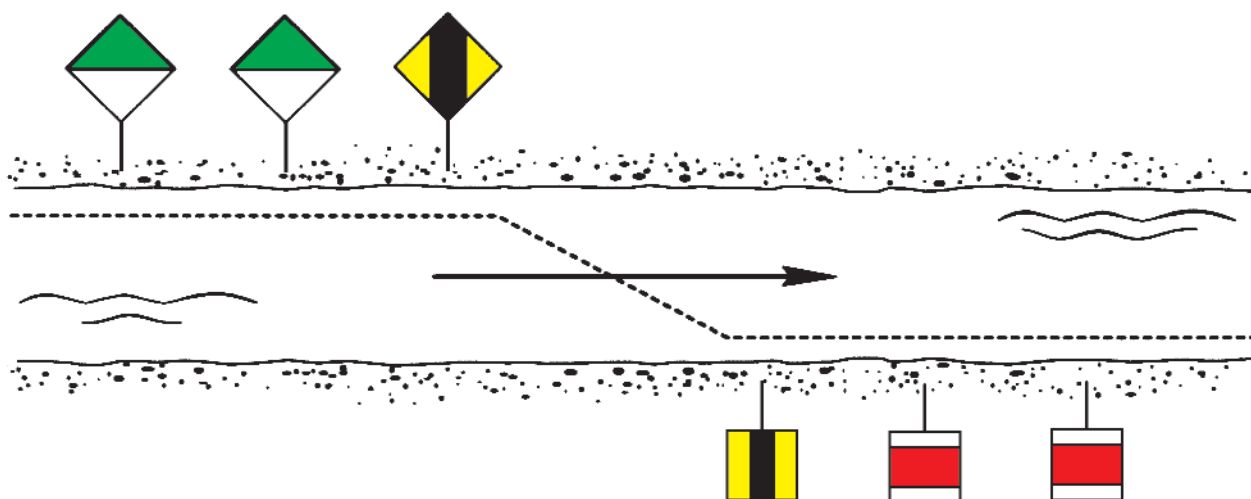
Znak szczytowy: żółty krzyż lub żółta, kwadratowa tablica z czarnym pionowym pasem w środku

Światło*: żółte rytmiczne przerywane lub błyskowe w grupach, z parzystą liczbą błysków w grupie, innych niż dwa

2. Znak na lewym brzegu wskazujący przejście szlaku żeglownego od lewego do prawego brzegu

Rysunek 9

Kolor:	żółty/czarny
Kształt:	słup ze znakiem szczytowym w formie krzyża z dwoma ramionami skierowanymi w dół (krzyż świętego Andrzeja) lub znakiem kwadratowym z poziomym i pionowym usytuowaniem przekątnych
Znak szczytowy:	żółty krzyż lub żółta, kwadratowa tablica z czarnym pionowym pasem w środku, wzdłuż przekątnej
Światło*:	żółte rytmiczne przerywane lub błyskowe w grupach, z nieparzystą liczbą błysków w grupie, innych niż trzy

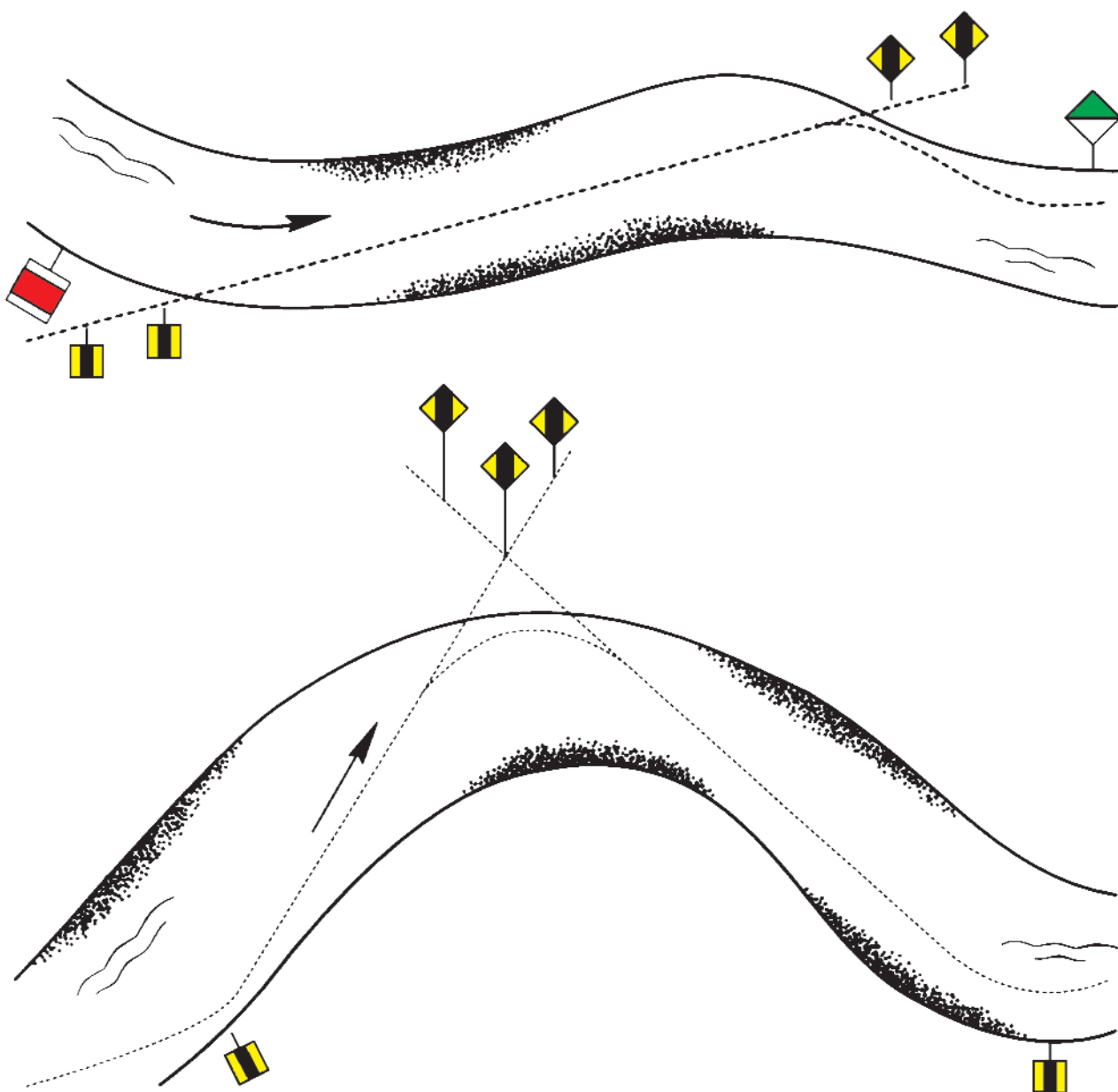
3. Przykłady stosowania znaków brzegowych przejść szlaku żeglownego od brzegu do brzegu**3. 1. Zwyczajne wskazanie przejścia szlaku żeglownego**

Rysunek 10

3. 2. Wskazanie osi długiego przejścia szlaku żeglownego

Dwa jednakowe znaki umieszczone jeden za drugim na jednym brzegu, tworząc linię nabieżnika, wskazują oś długiego przejścia szlaku żeglownego (znak z tyłu powinien być wyżej).

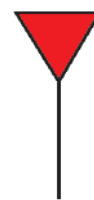
W nocy oś ta może być wyznaczona przez dwa tworzące nabieżnik światła rytmiczne o jednakowym rytmie lub ze stałym wyższym tylnym światłem.



Rysunek 11

IV. OZNAKOWANIE MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH I PRZESZKÓD ŻEGLUGOWYCH**A. ZNAKI STAŁE****1. Na prawym brzegu**

- Kolor: czerwony
- Kształt: tyka ze znakiem szczytowym
- Znak szczytowy: czerwony trójkąt wierzchołkiem skierowany w dół; może być w formie reflektora radarowego
- Światło*: czerwone rytmiczne (rytm dowolny)



Rysunek 12

2. Na lewym brzegu

- Kolor: zielony
- Kształt: tyka ze znakiem szczytowym
- Znak szczytowy: zielony trójkąt wierzchołkiem skierowany do góry; może być w formie reflektora radarowego
- Światło*: zielone rytmiczne (rytm dowolny)



Rysunek 13

3. Na środku drogi wodnej

- Kolor: czerwony/zielony
- Kształt: tyka ze znakiem szczytowym
- Znak szczytowy: czerwony trójkąt wierzchołkiem skierowany pionowo w dół, umieszczony nad zielonym trójkątem wierzchołkiem skierowanym do góry; może być w formie reflektora radarowego
- Światło*: białe rytmiczne migające lub izofazowe (może być zastąpione światłem migającym z trzema błyskami w grupie)



Rysunek 14

Określone w pkt 1, 2 i 3 trójkąty mogą być zastąpione białymi trójkątnymi tablicami z zielonymi lub czerwonymi paskami konturowymi.

4. Na brzegach odgałęzień, ujść rzecznych i kanałów portowych

Odgałęzienia, ujścia rzeczne oraz kanały portowe w pobliżu połączenia z główną drogą wodną mogą być oznakowane na obydwu brzegach, aż do wejścia na główną drogę wodną, znakami określonymi w punktach 1 i 2 (rys. 12 i 13), z uwzględnieniem stron szlaków żeglownych; statek wchodzący do portu uznaje się za idący „w górę”.

B. ZNAKI PŁYWAJĄCE**1. Przy prawym brzegu**

Rysunek 15

Kolor: poziome czerwone i białe pasy

Kształt: tyka na pławie ze znakiem szczytowym lub tyka ze znakiem szczytowym

Znak szczytowy: czerwony walec; może być w formie reflektora radarowego

Światło*: czerwone rytmiczne (rytm dowolny)

2. Przy lewym brzegu

Rysunek 16

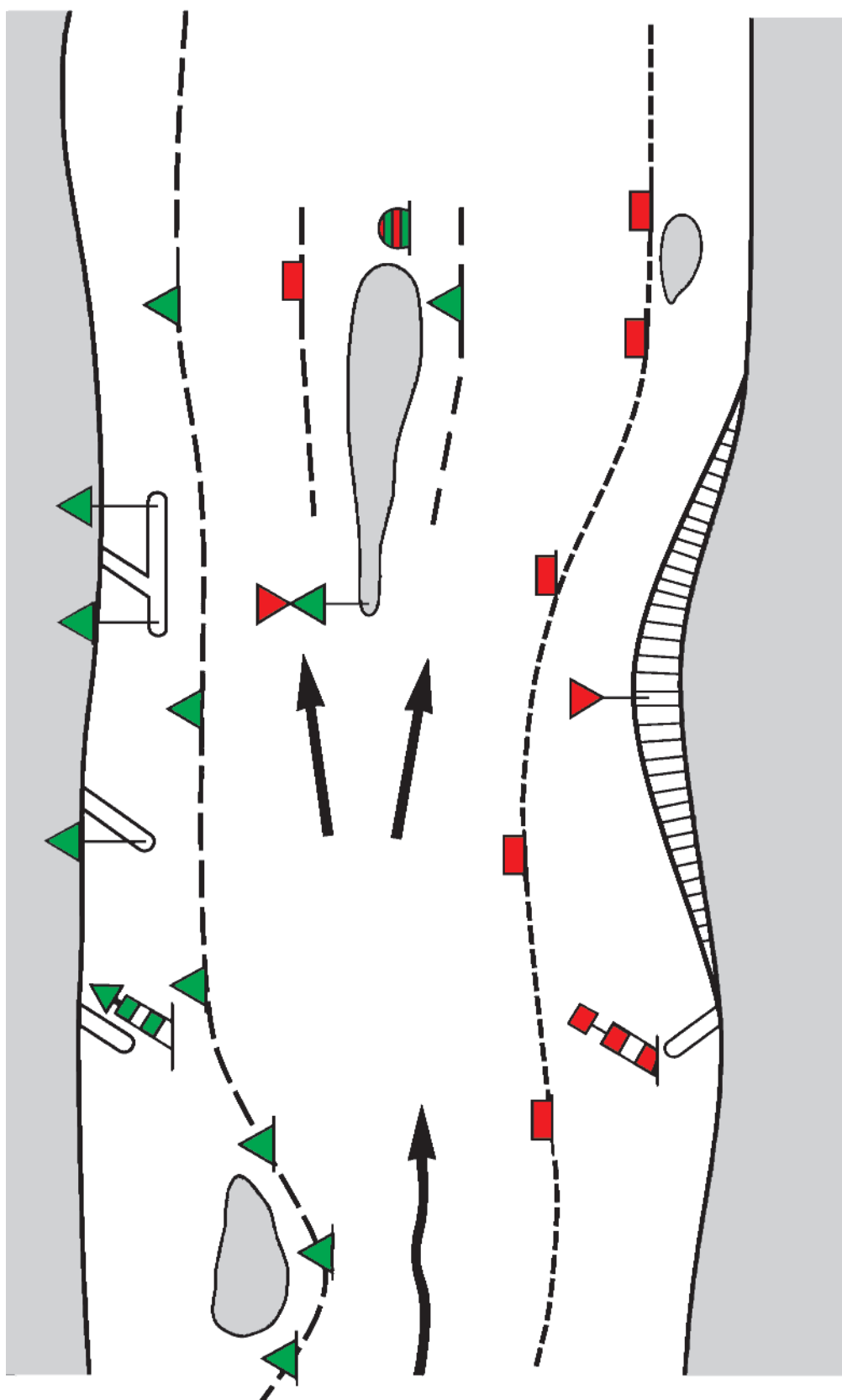
Kolor: poziome zielone i białe pasy

Kształt: tyka na pławie ze znakiem szczytowym lub tyka ze znakiem szczytowym

Znak szczytowy: zielony stożek wierzchołkiem skierowany do góry; może być w formie reflektora radarowego

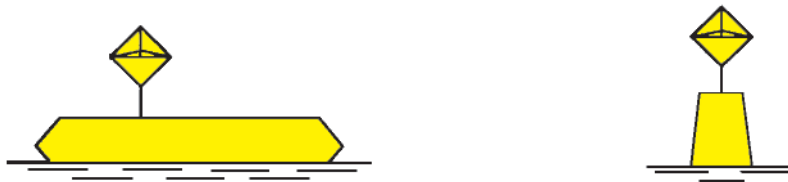
Światło*: zielone rytmiczne (rytm dowolny)

Przykłady stosowania znaków określonych w części II i IV



V. DODATKOWE OZNAKOWANIE NA POTRZEBY ŻEGLUGI ZA POMOCĄ RADARU**A. OZNAKOWANIE FILARÓW MOSTOWYCH (GDY SZLAK ŻEGLOWNY JEST PRZYSTOSOWANY DO ŻEGLUGI RADAROWEJ)**

1. Oznakowanie filarów mostowych żółtymi pławami z reflektorami radarowymi ustawionymi powyżej i poniżej filarów



Rysunek 18

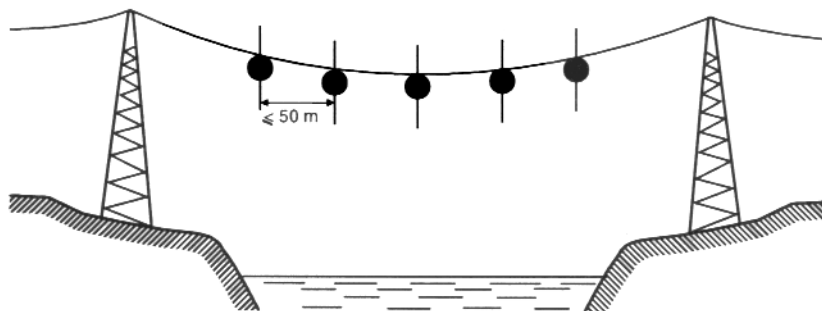
2. Oznakowanie filarów mostowych reflektorami radarowymi wysuniętymi z obydwu stron na wysięgnikach



Rysunek 19

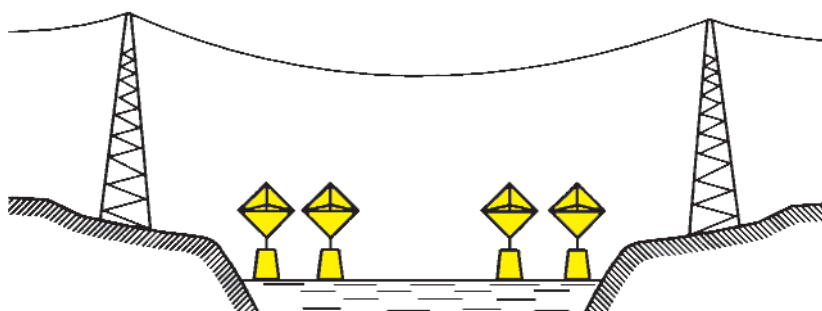
B. OZNAKOWANIE LINII NAWIETRZNYCH PRZECINAJĄCYCH DROGĘ WODNĄ (GDY SZLAK ŻEGLOWNY JEST PRZYSTOSOWANY DO ŻEGLUGI RADAROWEJ)

1. Oznakowanie linii napowietrznej reflektorami radarowymi, umieszczonymi na tej linii, w dostatecznej liczbie i w odpowiedniej odległości



Rysunek 20

2. Oznakowanie linii napowietrznej żółtymi pławami z reflektorami radarowymi ustawionymi pod linią napowietrzną parami przy brzegach i w odpowiedniej odległości



Rysunek 21

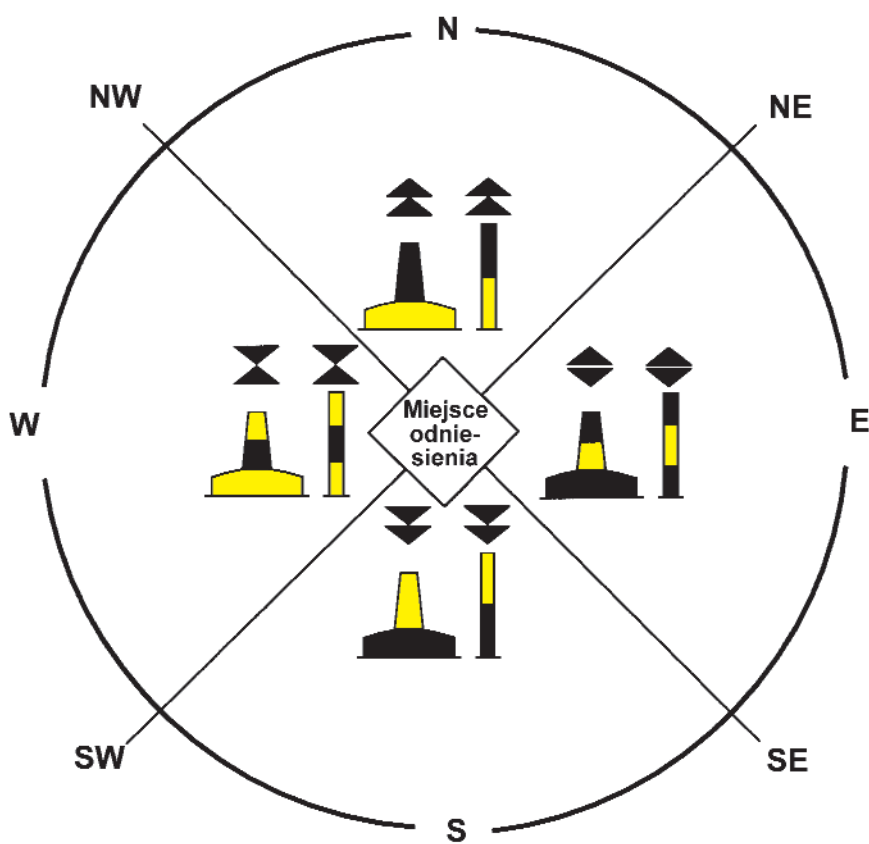
VI. DODATKOWE OZNAKOWANIE NA JEZIORACH I SZEROKICH DROGACH WODNYCH**A. OZNAKOWANIE MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH I PRZESZKÓD ŻEGLUGOWYCH****1. Znaki kardynalne**

Określenie kwadrantów i znaków

Cztery kwadranty (północny, wschodni, południowy i zachodni) są ograniczone namiarami rzeczywistymi NW—NE, NE—SE, SE—SW, SW—NW, wyznaczonymi z miejsca odniesienia. Znak kardynalny przyjmuje nazwę od kwadrantu, w którym jest wystawiony.

Nazwa znaku wskazuje stronę, po której należy znak omijać.

Opis znaków kardynalnych



Rysunek 22

Północny znak kardynalny

Kolor: czarny nad żółtym

Kształt: kolumnienka ze znakiem szczytowym lub tyka ze znakiem szczytowym

Znak szczytowy: dwa czarne stożki, jeden nad drugim, wierzchołkami skierowane do góry

Światło*: białe rytmiczne

Rytm światła: migające

Wschodni znak kardynalny

Kolor:	czarny z pojedynczym, szerokim poziomym żółtym pasem
Kształt:	kolumnienka ze znakiem szczytowym lub tyka ze znakiem szczytowym
Znak szczytowy:	dwa czarne stożki, jeden nad drugim, podstawami do siebie
Światło*:	białe rytmiczne
Rytm światła:	migające grupowe, po trzy błyski w grupie

Południowy znak kardynalny

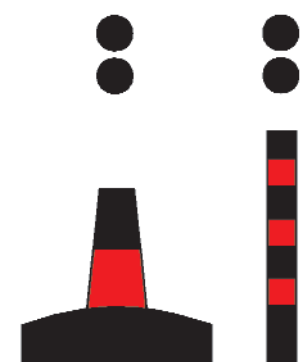
Kolor:	żółty nad czarnym
Kształt:	kolumnienka ze znakiem szczytowym lub tyka ze znakiem szczytowym
Znak szczytowy:	dwa czarne stożki, jeden nad drugim, wierzchołkami skierowane w dół
Światło*:	białe rytmiczne
Rytm światła:	migające w grupach kombinowane (po grupie błysków następuje trwający około 2 sekund blask)

Zachodni znak kardynalny

Kolor:	żółty z pojedynczym, szerokim poziomym czarnym pasem
Kształt:	kolumnienka ze znakiem szczytowym lub tyka ze znakiem szczytowym
Znak szczytowy:	dwa czarne stożki, jeden nad drugim, wierzchołkami do siebie
Światło*:	białe rytmiczne
Rytm światła:	migające grupowe, po dziewięć błysków w grupie

2. Znak odosobnionego niebezpieczeństwa

Znak odosobnionego niebezpieczeństwa ustawia się albo zamocowuje na lub ponad odosobnionym niebezpieczeństwem, wokół którego jest woda żeglowna.

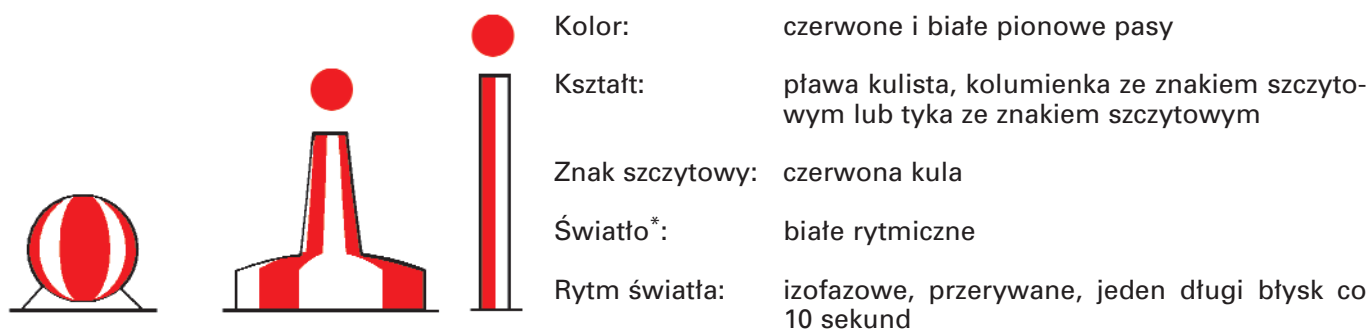


Kolor:	czarny z jednym (lub więcej) szerokim poziomym czerwonym pasem
Kształt:	kolumnienka ze znakiem szczytowym lub tyka ze znakiem szczytowym
Znak szczytowy:	dwie czarne kule, jedna nad drugą
Światło*:	białe rytmiczne
Rytm światła:	błyskowe grupowe, po dwa błyski w grupie

Rysunek 23

B. OZNAKOWANIE OSI LUB ŚRODKA SZLAKU ŻEGLOWNEGO ORAZ OZNAKOWANIE PODEJŚCIA DO ŁĄDU

Znaki te służą do wskazania, że wokół nich woda jest bezpieczna, żeglowna.



Rysunek 24

C. SYGNALIZACJA WARUNKÓW METEOROLOGICZNYCH NA JEZIORACH**1. Ostrzeżenie „UWAGA”**

Sygnalizuje się z łądu przez pokazanie żółtego rytmicznego migającego światła, z częstotliwością około 40 błysków na minutę.

Ostrzeżenie „UWAGA” oznacza możliwość nadejścia niebezpiecznych zjawisk meteorologicznych bez wskazania czasu ich nadejścia.

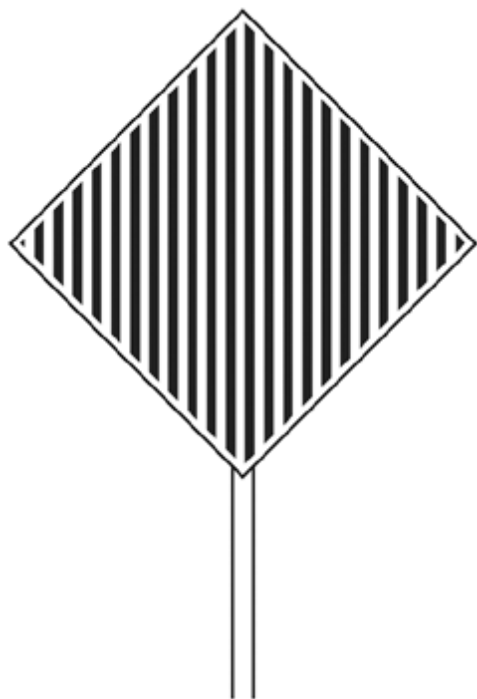
2. Ostrzeżenie „NIEBEZPIECZEŃSTWO”

Sygnalizuje się z łądu przez pokazanie żółtego rytmicznego migającego światła, z częstotliwością około 90 błysków na minutę.

Ostrzeżenie „NIEBEZPIECZEŃSTWO” sygnalizuje bezpośrednie zbliżanie się niebezpiecznego zjawiska meteorologicznego.

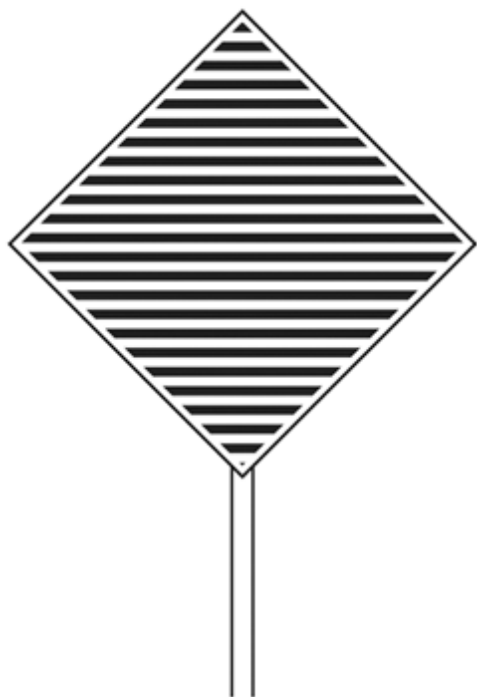
D. OZNAKOWANIE WYJŚĆ SZLAKÓW ŻEGLOWNYCH Z JEZIOR LUB SZEROKICH DRÓG WODNYCH

Znaki te wskazują miejsca odgańczenia kanału, wpływ albo wypływ rzeki z jeziora lub szerokiej drogi wodnej oraz ułatwiają odszukanie tego wyjścia.

1. Znak ustawiony z prawej strony wyjścia

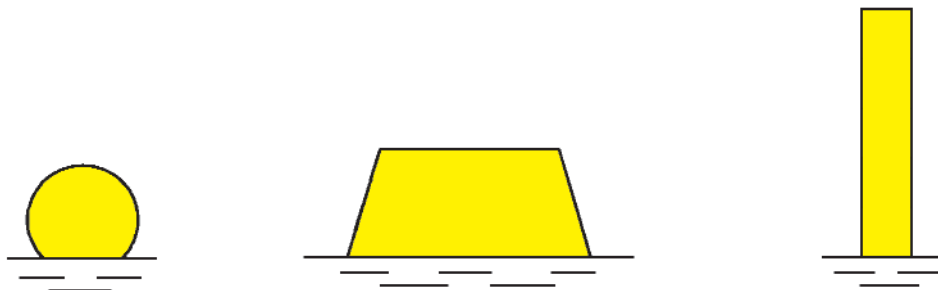
Rysunek 25

Kolor:	biały lub czarny, w zależności od tła
Kształt:	słup ze znakiem szczytowym, z przekątnymi ustawionymi poziomo i pionowo
Znak szczytowy:	tablica kwadratowa z czarnymi i białymi pasami pionowymi lub tablica utworzona ze szczelbi pionowych białych lub czarnych
Światło*:	czerwone rytmiczne izofazowe o okresie 4 sekund

2. Znak ustawiony z lewej strony wyjścia

Rysunek 26

Kolor:	biały/czarny
Kształt:	słup ze znakiem szczytowym kwadratowym, z przekątnymi ustawionymi pionowo i poziomo
Znak szczytowy:	tablica kwadratowa z poziomymi czarnymi i białymi pasami lub tablica utworzona ze szczelbi poziomych białych lub czarnych
Światło*:	zielone rytmiczne izofazowe o okresie 4 sekund

VII. OZNAKOWANIE AKWENÓW ZAMKNIĘTYCH DLA RUCHU ŻEGLUGOWEGO LUB AKWENÓW O OGRANICZONYM RUCHU ŻEGLUGOWYM**1. Znaki akwenów zamkniętych dla ruchu żeglugowego**

Rysunek 27

Kolor: żółty

Kształt: dowolny wyróżniający się, lecz niekolidujący z innymi znakami określonymi niniejszymi przepisami

Znak szczytowy: bez znaku szczytowego, a w sytuacjach koniecznych — żółta prostokątna tablica z odrębnym napisem lub znakiem

Światło*: żółte rytmiczne

Rytm światła: dowolny wyróżniający się, lecz niekolidujący z rytmem innych świateł przewidzianych w przepisach

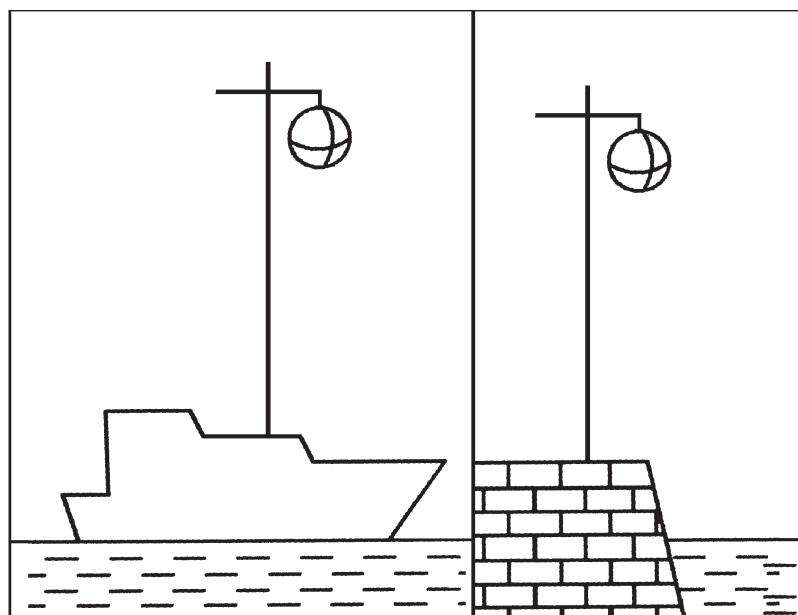
Przekraczanie linii wyznaczonej pławami oraz ruch statków po akwenie oddzielonym pławami jest zabroniony; na pławach lub tablicach umieszczonych na pławach mogą znajdować się napisy z informacjami ograniczającymi obowiązywanie znaków do określonych rodzajów statków.

2. Znaki akwenów dla narciarstwa wodnego lub podobnych sportów oraz holowania statków powietrznych za statkami (§ 6.35 ust. 1), zamkniętych dla ruchu żeglugowego

Rysunek 28

Cechy znaku jak w **pkt 1**

Na znaku szczytowym lub na pławie napis „SPORT”.



Rysunek 29

Kolor: biały

Kształt: kula pokazana na maszcie

Znak „biała kula” zobowiązuje wszystkie statki znajdujące się na akwenie oddzielnym znakami określonymi w **pkt 1 i 2** i nieuczestniczące w imprezie do natychmiastowego opuszczenia tego akwenu.

Przepis ten dotyczy również statków znajdujących się na postoju na tym akwenie.
Znak ten może być pokazany na statku komisji sędziowskiej.

VIII. ZNAKI SPECJALNEGO PRZEZNACZENIA

Znakiem specjalnego przeznaczenia jest biała pława dowolnego kształtu. Na pławie tej powinien znajdować się napis lub znak szczytowy prostokątny, zawierający informację o znaczeniu tej pławy.

IX. OZNAKOWANIE WEJŚĆ DO PORTÓW

1. Wejścia do portów mogą być oznakowane:

w dzień:

- a) z lewej strony wejścia — tyka czerwona lub tyka z czerwonym walcem jako znakiem szczytowym albo czerwony trójkąt jednym wierzchołkiem w dół, namalowany na nabrzeżu,
- b) z prawej strony wejścia — tyka zielona lub tyka z zielonym stożkiem wierzchołkiem do góry jako znakiem szczytowym albo zielony trójkąt wierzchołkiem do góry, namalowany na nabrzeżu,

w nocy:

wymienione **powyżej** znaki powinny być oświetlone; jeżeli stosuje się światła, to należy pokazać:

- a) z lewej strony wejścia — czerwone światło rytmiczne o dowolnym rytmie,
- b) z prawej strony wejścia — zielone światło rytmiczne o dowolnym rytmie.

2. Wymienione w pkt 1 oznakowanie wejść może być również stosowane do oznakowania wejść do bocznych dróg wodnych, ujść rzecznych i do wąskich zatok.

*Załącznik nr 9 do przepisów żeglugowych na
śródlądowych drogach wodnych*

KATEGORIE DRÓG WODNYCH I OKREŚLENIE KIERUNKÓW RUCHU NA DROGACH WODNYCH

I. Kategorie dróg wodnych

W rozumieniu rozdziału 6 przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, drogami wodnymi II kategorii są drogi wodne:

- 1) system Wielkich Jezior Mazurskich obejmujący jeziora połączone kanałami, tworzącymi szlak od jeziora Roś (włącznie) w miejscowości Pisz do rzeki Węgorapy (włącznie) w miejscowości Węgorzewo, wraz z jeziorami: Seksty, Śniardwy, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Niegocin, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty, Mamry i Święcajty, wraz z Kanałem Giżyckim oraz Kanałem Niegocińskim i Kanałem Piękna Góra oraz szlak od Jeziora Ryńskiego (włącznie) w miejscowości Ryn do jeziora Nidzkiego (do 3 km, stanowiącego granicę z Rezerwatem „Jezioro Nidzkie”), wraz z jeziorami: Bełdany, Guzianka Mała i Guzianka Wielka;
- 2) Kanał Augustowski od połączenia z rzeką Biebrzą do granicy Państwa, wraz z jeziorami znajdującymi się na trasie tego Kanału;
- 3) Kanał Bartnicki od jeziora Ruda Woda do jeziora Bartężek, wraz z jeziorem Bartężek;
- 4) Kanał Elbląski od jeziora Druzno do jeziora Jeziorak i jeziora Szelań Wielki, wraz z tymi jeziorami i jeziorami na trasie Kanału, oraz szlak boczny w kierunku miejscowości Zalewo od jeziora Jeziorak do jeziora Ewinki włącznie;
- 5) rzeka Wisła od mostu kolejowo-drogowego w miejscowości Płock (km 632,30 rzeki Wisły) do stopnia wodnego Włocławek;
- 6) Jezioro Zegrzyńskie;
- 7) rzeka Wisła od km 930,0 do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
- 8) rzeka Martwa Wisła od rzeki Wisły w miejscowości Przegalina do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
- 9) rzeka Szarpawa od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego;
- 10) Kanał Gliwicki;
- 11) rzeka Odra Wschodnia, która przechodzi od Przekopu Klucz-Ustowo w rzekę Regalicę, wraz z tą rzeką i bocznymi odgałęzieniami, jezioro Dąbie — do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
- 12) rzeka Odra Zachodnia od km 17,1 do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
- 13) rzeka Parnica do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
- 14) Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią.

II. Określenie kierunków ruchu na drogach wodnych

W rozumieniu przepisów rozdziału 6, określenie kierunku „w górę” na kanałach i jeziorach oznacza:

- 1) na Kanale Jagiellońskim — ruch w kierunku miejscowości Elbląg;
- 2) na Kanale Augustowskim — ruch w kierunku granicy Państwa;
- 3) na Kanale Bydgoskim — ruch w kierunku miejscowości Bydgoszcz (rzeki Brdy);
- 4) na Kanale Gliwickim — ruch w kierunku miejscowości Gliwice;

- 5) na Kanale Kędzierzyńskim — ruch w kierunku portu „Azoty” w miejscowości Kędzierzyn-Koźle;
- 6) na Kanale Ślesińskim i jeziorze Gopło (główny szlak żeglowny — ruch w kierunku rzeki Warty);
- 7) na Kanale Żerańskim — ruch w kierunku rzeki Narwi (Zbiornika Zegrzyńskiego);
- 8) na Kanale Górnonoteckim od Kanału Bydgoskiego — ruch w kierunku połączenia z rzeką Notecią Górną;
- 9) na głównym szlaku żeglownym systemu Wielkich Jezior Mazurskich (Pisz — Węgorzewo) — ruch w kierunku miejscowości Pisz;
- 10) na głównych szlakach żeglownych systemu Jezior Warmińskich (Miłomłyn — rzeka Elbląg, Miłomłyn — Iława, Miłomłyn — Ostróda — jezioro Sztańg Mały) — ruch do miejscowości Miłomłyn.

III. Określenie kierunków ruchu „w górę” na bocznych szlakach żeglownych kanałów i jezior wymienionych w części II pkt 1—10 oraz na szlakach żeglownych akwenów niewymienionych w niniejszym załączniku.

Na bocznych szlakach żeglownych kanałów i jezior wymienionych w części II pkt 1—10 oraz na szlakach żeglownych akwenów niewymienionych w załączniku kierunki „w górę” określa dyrektor urzędu w porozumieniu z administracją drogi wodnej, według kryteriów: z północy na południe lub z zachodu na wschód albo od głównego szlaku żeglownego.

2073

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI

z dnia 2 grudnia 2003 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu

Na podstawie art. 16 ust. 2 i 3 oraz art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 26 maja 1982 r. — Prawo o adwokaturze (Dz. U. z 2002 r. Nr 123, poz. 1058, Nr 126, poz. 1069 i Nr 153, poz. 1271 oraz z 2003 r. Nr 124, poz. 1152) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U. Nr 163, poz. 1348 oraz z 2003 r. Nr 97, poz. 887) w § 18 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Stawki minimalne wynoszą w postępowaniu przed sądami administracyjnymi:

1) w pierwszej instancji:

- a) w sprawie, której przedmiotem zaskarżenia jest należność pieniężna — stawkę obliczoną na podstawie § 6,
- b) za sporządzenie skargi i udział w rozprawie w sprawie skargi na decyzję lub postanowienie Urzędu Patentowego — 600 zł,
- c) w innej sprawie — 240 zł;

2) w drugiej instancji:

- a) za sporządzenie i wniesienie skargi kasacyjnej oraz udział w rozprawie przed Naczelny Sąd Administracyjny — 75 % stawki minimalnej określonej w pkt 1, a jeżeli w drugiej instancji nie prowadził sprawy ten sam adwokat — 100 % tej stawki, w obu przypadkach nie mniej niż 120 zł,
- b) za sporządzenie i wniesienie skargi kasacyjnej albo za sporządzenie opinii o braku podstaw do wniesienia skargi kasacyjnej — 50 % stawki minimalnej określonej w pkt 1, a jeżeli nie prowadził sprawy ten sam adwokat w drugiej instancji — 75 % tej stawki, w obu przypadkach nie mniej niż 120 zł,
- c) za udział w rozprawie przed Naczelny Sąd Administracyjny — 50 % stawki minimalnej określonej w pkt 1, a jeżeli nie prowadził sprawy w drugiej instancji ten sam adwokat, nie sporządził i nie wniósł kasacji — 75 % tej stawki, w obu przypadkach nie mniej niż 120 zł,
- d) w postępowaniu zażaleniowym — 120 zł.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.

Minister Sprawiedliwości: *G. Kurczuk*