

PRZEPISY ŻEGLUGOWE

Ustawy regulujące żeglugę śródlądową

Zasadniczym aktem normatywnym regulującym żeglugę na śródlądowych drogach wodnych jest ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r O Żegludze Śródlądowej (Dz.U. nr 5, poz.43 z 2001 r) zmieniana trzykrotnie. Aktem wykonawczym do powyższej ustawy jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. nr 212, poz. 2027 z 2003 r).

Oprócz aktów prawnych obowiązujących w całej Polsce istnieją przepisy lokalne obowiązujące na danym odcinku drogi wodnej lub obszarze. Sternik ma obowiązek zapoznać się z tymi przepisami przed rozpoczęciem rejsu.

O ile nie podano inaczej podane obok przepisów numery artykułów i paragrafów odnoszą się do Rozporządzenia z Dz. U. nr 212, poz. 2027 z 2003 r w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych. Jeżeli przytaczane są przepisy innego aktu prawnego jego nazwa i symbol są podawane w nagłówku akapitu lub działu.

Patenty żeglarskie i motorowodne:

Rodzaje, uprawnienia i tryb nadawania poszczególnych stopni żeglarskich i motorowodnych reguluje Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 września 1997 r w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz.U. nr 112, poz.729 z 24 września 1997r). Dodatkowo tryb prowadzenia szkolenia, przystępowania do egzaminów i nadawania patentów określają przepisy PZZ

§5. Ustala się następujące patenty żeglarskie:

- 1) Żeglarza jachtowego
- 2) Sternika jachtowego
- 3) Jachtowego sternika morskiego
- 4) Kapitana jachtowego
- 5) Żeglarza lodowego
- 6) Sternika lodowego

§6.1. Patent żeglarza jachtowego uprawnia do:

- 1) Prowadzenia jachtów żaglowych po wodach śródlądowych
- 2) Prowadzenia jachtów żaglowych niezatapialnych, w regatach i na treningu pod nadzorem, po wodach morskich
2. Osoby, które nie ukończyły 16 roku życia, mogą realizować uprawnienia wynikające z ust. 1 pkt 1 pod nadzorem.
3. Za prowadzenie jachtów pod nadzorem uważa się żeglugę w porze dziennej na akwenie, na którym jest prowadzona ciągła obserwacja, przy zapewnieniu możliwości podjęcia na tym akwenie natychmiastowej akcji ratowniczej z wykorzystaniem łodzi ratunkowej oraz odpowiedniego sprzętu ratunkowego i wyposażenia technicznego. Osoba prowadząca nadzór musi być pełnoletnia i posiadać patent co najmniej sternika jachtowego.

ŻEGLARZ JACHTOWY

Warunkiem dopuszczenia do egzaminu na stopień żeglarsza jachtowego jest:

- Ukończenie 12 lat
- Posiadanie książeczki żeglarskiej
- Potwierdzenie odbycia kursu teoretycznego i praktycznego
- Zaświadczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do uprawiania żeglarstwa
- Pisemna zgoda rodziców na uprawianie żeglarstwa (dla osób poniżej 18 lat)
- Złożenie wniosku o nadanie patentu
- Wniesienie opłaty egzaminacyjnej

Przepisy żeglugowe

Przepisy żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych w sposób szczegółowy przedstawione zostały w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. nr 212, poz. 2027 z 2003 r)

ROZDZIAŁ I: PRZEPISY OGÓLNE

§ 1.01. Użyte w niniejszych przepisach określenie:

- a) **statek** - statek uprawiający żeglugę śródlądową, w tym mały statek i prom, a także urządzenie pływające i statek morski
- b) **statek o napędzie mechanicznym** - oznacza każdy statek wprowadzany w ruch przez maszynę, z wyjątkiem statków, których maszyna jest używana tylko do małych przemieszczeń (w portach lub miejscach załadunku i wyładunku) albo do zwiększenia sterowności statków (...)
- c) **statek żaglowy** - oznacza każdy statek poruszający się wyłącznie za pomocą żagli; statek poruszający się równocześnie za pomocą żagli i mechanicznego urządzenia napędowego uważany jest za statek o napędzie mechanicznym,
- d) **mały statek** - oznacza 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 (...) posiadający specjalne urządzenie mechaniczne, a w szczególności: pogłębiarkę, kafar, dźwig pływający.
- h) **prom** - oznacza statek zakwalifikowany przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej jako prom i służący do przewozu osób i ładunków w poprzek drogi wodnej.
- k) **zestaw** - oznacza łącznie zestaw holowany, pchany i sprzężony,
- l) **zestaw holowany** - oznacza 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** - oznacza sztywno lub elastycznie połączoną formację, składającą się ze statków, z których przynajmniej jeden znajduje się przed statkiem o napędzie mechanicznym, zapewniającym poruszanie się zestawu, zwany pchaczem,
- n) **zestaw sprzężony** - oznacza formację składającą się ze statków połączonych burtami, z których żaden nie znajduje się przed statkiem o napędzie mechanicznym, napędzającym formację,
- o) **na postoju** - oznacza statek, inny obiekt pływający lub scalone materiały pływające stojące pośrednio lub bezpośrednio na kotwicy lub przycumowane do brzegu,

ŻEGLARZ JACHTOWY

- p) **w ruchu** - oznacza statek, inny obiekt pływający lub scalone materiały pływające nie stojące pośrednio albo bezpośrednio na kotwicy, nie przycumowane do brzegu i nie osiadłe na mieliźnie; dla statków, innych obiektów pływających i scalonych materiałów pływających w ruchu określenie "zatrzymać się" oznacza zatrzymanie w stosunku do lądu,
- r) **białe światło, czerwone światło, zielone światło, żółte światło, niebieskie światło** - oznacza światła, których barwy odpowiadają ustaleniom załącznika nr 4,
- s) **jaskrawe światło, jasne światło, zwykle światło** - oznacza światła, których natężenia odpowiadają ustaleniom załącznika nr 4,
- t) **migające światło** - oznacza rytmiczne światło z powtarzającymi się nieprzerwanie błyskami, w liczbie od 50 do 60 na minutę,
- u) **krótki dźwięk** - oznacza dźwięk trwający około 1 sekundy; długi dźwięk - oznacza dźwięk trwający około 4 sekund; przerwy między kolejnymi następującymi po sobie dźwiękami powinny trwać około 1 sekundy.
- v) **seria bardzo krótkich dźwięków** - oznacza serię co najmniej sześciu dźwięków, trwających około 0,25 sekundy każdy, przedzielonych przerwami trwającymi około 0,25 sekundy,
- w) **trzytonowy sygnał dźwiękowy** - oznacza 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** - oznacza okres między zachodem i wschodem słońca,
- y) **dzień** - oznacza 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 ślizgów lub wykonywania ewolucji na wodzie,
- zc) **wypadek żeglugowy** - zdarzenie związane z ruchem lub postojem statków, w związku z którym nastąpiło uszkodzenie ciała powodujące rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka, uszkodzenie mienia znacznej wartości albo poważna awaria w rozumieniu przepisów Prawa ochrony środowiska,
- ze) **rejon śluzy lub pochylni** - oznacza akweny, które, jeżeli nie są specjalnie oznakowane znakiem żeglugowym C.4. (załącznik nr 7), znajdują się bezpośrednio powyżej i poniżej śluzy lub pochylni aż do końca urządzeń cumowniczych,
- zf) **statek pasażerski** - oznacza statek, który jest zbudowany lub przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów,
- zj) **administracja drogi wodnej** - oznacza właściwą terytorialnie okręgową dyrekcję gospodarki wodnej (...)

ŻEGLARZ JACHTOWY

Ustawa o żegludze śródlądowej wprowadza następujące pojęcia:

Art. 5.

1. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1. **statek** - urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do:
 - a) przewozu osób lub rzeczy,
 - b) pchania lub holowania,
 - c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,
 - d) ratowania życia lub mienia,
 - e) połowu ryb,
 - f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,
 - g) uprawiania sportu lub rekreacji,
 - h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe,
2. **armator** - właściciela statku lub osobę, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu,
3. **port** lub **przystań** - akwen i grunt oraz związaną z nimi infrastrukturę, znajdującą się w granicach portu lub przystani,
4. **port macierzysty** - port, który armator wskazał jako miejsce stałego postoju statku,
5. **szlak żeglowny** - pas wody przeznaczony do żeglugi,
6. **głębokość tranzytowa** - najmniejszą głębokość szlaku żeglownego określonego odcinka drogi wodnej,
7. **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 nadzwyczajne zagrożenie środowiska.

2. **Statkiem o napędzie mechanicznym** jest statek posiadający mechaniczne urządzenia napędowe, niezależnie od sposobu ich zamocowania.

Kierownik statku

§ 1.02. 1. Statek lub scalone materiały pływające z wyjątkiem innych niż pchacz i holownik (...), 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 na czele idą dwa holowniki lub więcej, jeden za drugim; jeżeli na czele zestawu holowanego idzie 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,

- e) w innych przypadkach niż określone w pkt 1-3 - osoba wyznaczona spośród kierowników statków wchodzących w skład zestawu holowanego lub sprzężonego.
3. W czasie ruchu statku lub pracy urządzenia pływającego kierownik powinien przebywać na statku lub urządzeniu pływającym.
4. Kierownik jest odpowiedzialny za przestrzeganie niniejszych przepisów na swoim statku(...). Kierownicy statków wchodzących w skład zestawu holowanego lub sprzężonego powinni wykonywać polecenia kierownika zestawu. (...)
6. Kierownik statku nie powinien uprawiać żeglugi będąc w stanie zagrażającym bezpieczeństwu żeglugi, a w szczególności w stanie przemęczenia lub intoksykacji.
8. Przed rozpoczęciem rejsu kierownik statku powinien dokonać wszelkich przygotowań zapewniających bezpieczeństwo ruchu żeglugowego. 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.

Obowiązki załogi oraz innych osób przebywających na pokładzie

- § 1.03. 1. Członkowie załogi powinni wykonywać polecenia kierownika w ramach nałożonych na niego obowiązków. W szczególności powinni współdziałać w przestrzeganiu niniejszych przepisów i innych przepisów obowiązujących na statku.
2. Osoby znajdujące się na statku, inne niż członkowie załogi, powinny wykonywać polecenia wydawane przez kierowników w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na 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 się w stanie przemęczenia lub stanie intoksykacji.

Ogólny obowiązek zachowania ostrożności

- § 1.04. 1. W przypadku braku odpowiednich postanowień w niniejszych przepisach lub innych obowiązujących przepisach, kierownik powinien przedsięwziąć wszelkie środki ostrożności wynikające z zasad dobrej praktyki żeglarskiej w celu zapobieżenia w szczególności:
- a) zagrożeniu bezpieczeństwa życia ludzkiego,
 - b) uszkodzeniu statków, skalonych materiałów pływających, brzegów oraz wszelkiego rodzaju budowli i urządzeń znajdujących się na drodze wodnej lub w jej bezpośredniej bliskości,
 - c) tworzeniu przeszkód dla ruchu żeglugowego.
 - d) zagrożeniu dla środowiska naturalnego

Postępowanie w szczególnych sytuacjach

- § 1.05. W celu uniknięcia bezpośrednio grożącego niebezpieczeństwa kierownik statku powinien przedsięwziąć wszelkie środki ostrożności podyktowane sytuacją, łącznie z odstąpieniem od przestrzegania niniejszych przepisów.

Dokumenty statku

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

- a) świadectwo zdolności żeglugowej (...),
- b) świadectwo pomiarowe – w przypadku statków przeznaczonych do przewozu ładunków, statku pasażerskiego (...)
- 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 pkt a i c.

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

Obowiązek posiadania przepisów żeglugowych

§ 1.11. Na statku i scalonych materiałach pływających powinien znajdować się egzemplarz niniejszych przepisów oraz egzemplarz przepisów miejscowych dla drogi wodnej, na której odbywa się rejs. Przepis ten nie dotyczy statków bez załogi oraz statków i scalonych materiałów pływających, które zostały zwolnione przez inspektorat od obowiązku posiadania przepisów.

Niebezpieczne przedmioty na statku, zagubienie przedmiotów, przeszkody

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

Ochrona znaków żeglugowych

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

2. Jeżeli nastąpi uszkodzenie lub przesunięcie znaku żeglugowego przez statek lub scalone materiały pływające, kierownik powinien niezwłocznie powiadomić o tym inspektorat.

3. Jeżeli kierownik zauważy uszkodzenie znaku żeglugowego lub jego przesunięcie, powinien niezwłocznie zawiadomić o tym inspektorat lub administrację drogi wodnej oraz informować zbliżające się statki.

Ochrona budowli wodnych

§ 1.14. 1. Jeżeli statek lub scalone materiały pływające uszkodzą budowlę wodną, kierownik powinien niezwłocznie powiadomić o tym inspektorat i administrację drogi wodnej.

Ratownictwo i udzielanie pomocy

§ 1.16. 1. W każdym wypadku żeglugowym powodującym zagrożenie życia lub zdrowia osób znajdujących się na statku lub scalonych materiałach pływających kierownik powinien niezwłocznie podjąć wszelkie możliwe działania dla ratowania zagrożonych osób.

Przepisy dotyczące postępowania w razie zaistnienia wypadku żeglugowego omówione zostały w oddzielnym punkcie.

Zalecenia doraźne

§ 1.19. Kierownicy, jak również osoby odpowiedzialne za inne obiekty pływające powinny stosować się do zaleceń i dyspozycji doraźnych w zakresie porządku i bezpieczeństwa żeglugi, wydanych przez przedstawiciela inspektoratu.

Kontrola i inspekcje

§ 1.20. Kierownicy i osoby odpowiedzialne za obiekty pływające powinny umożliwić wejście na statek uprawnionym do wykonywania zadań inspekcyjnych pracownikom urzędu żeglugi śródlądowej lub pracownikom innych kompetentnych organów oraz przeprowadzenie kontroli lub inspekcji, związanych z przestrzeganiem przepisów obowiązujących na śródlądowych drogach wodnych.

Szczegółowe zasady, co do charakteru inspekcji, trybu jej przeprowadzania, uprawnień inspektorów określa ustawa o żegludze śródlądowej:

Art. 10.

2. Inspektor ma prawo wejścia i przebywania na statku, na budowli wodnej służącej żegludze, w porcie, przystani i zimowisku, a także podpływania i cumowania statku inspekcyjnego do tych obiektów.
3. Inspekcję przeprowadza się w miarę możliwości bez uszczerbku dla eksploatacji statku.
5. W czasie wykonywania zadań służbowych inspektor ma prawo do:
 - 1) kontrolowania, czy statek jest uprawniony do działalności, jaką uprawia, i czy żegluga wykonywana jest zgodnie z przepisami prawa i umowami międzynarodowymi,
 - 2) kontroli dokumentów dotyczących statku i załogi oraz przewozowych,
 - 3) żądania wyjaśnień i podejmowania wszelkich czynności niezbędnych do przeprowadzenia kontroli na pokładzie, w ładowniach i innych pomieszczeniach statku,
 - 4) dokonywania wpisów dotyczących przeprowadzonej kontroli w dzienniku pokładowym statku,
 - 5) nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia w żegludze śródlądowej.
6. Kierownik statku lub inna osoba odpowiedzialna za statek są obowiązani stosować się do doraźnych zaleceń w zakresie bezpieczeństwa żeglugi wydanych przez inspektora.

Art. 11.

1. W wypadku stwierdzenia zaniedbania zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi, statku lub przebywających na nim osób albo zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, a także ze względu na uchybienia sanitarne, inspektor, na podstawie udzielonego upoważnienia, może, w drodze decyzji administracyjnej, zatrzymać lub skierować statek do najbliższego miejsca postoju oraz zatrzymać świadectwo zdolności żeglugowej i dokument kwalifikacyjny kierownika statku do czasu usunięcia tego zaniedbania lub uchybienia.

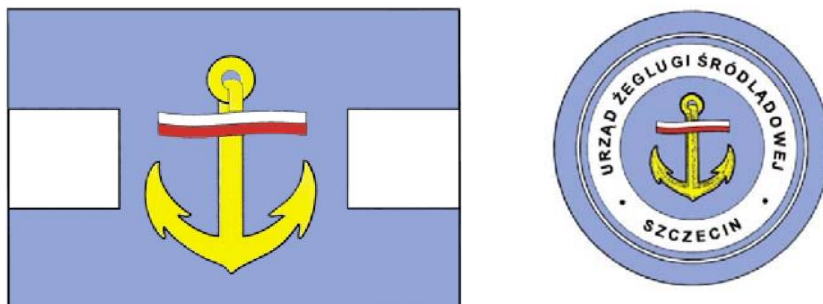
Art. 12.

1. Pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej określonych kategorii w czasie wykonywania obowiązków służbowych noszą umundurowanie.

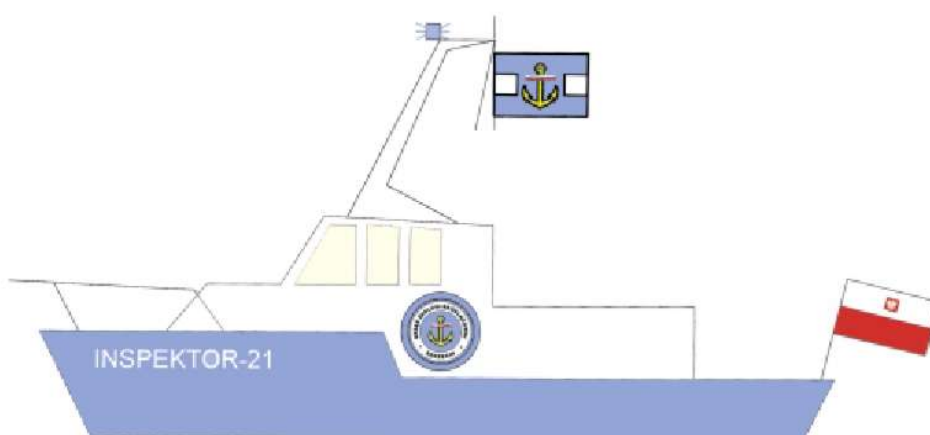
Art. 13.

1. Statki inspekcyjne urzędów żeglugi śródlądowej podnoszą flagę państwową z godłem Rzeczypospolitej Polskiej, określoną w odrębnych przepisach.
2. W czasie wykonywania zadań statki inspekcyjne urzędów żeglugi śródlądowej podnoszą także flagę służbową.

Zarządzenie w sprawie określenia flagi służbowej i oznakowania statków inspekcyjnych urzędów żeglugi śródlądowej weszło w życie sierpniu 2002 roku.



Flaga służbowa oraz znak przynależności statku do urzędu żeglugi śródlądowej



Wzór oznakowania statku inspekcyjnego

Miejscowe przepisy żeglugowe dla poszczególnych dróg wodnych

§ 1.22. Kierownicy statków, scalonych materiałów pływających i osoby odpowiedzialne za inne obiekty pływające powinni przestrzegać, niezależnie od niniejszych przepisów, również miejscowych przepisów żeglugowych dla poszczególnych dróg wodnych, wydanych przez właściwe terytorialnie inspektoraty w porozumieniu z administracją drogi wodnej.

ROZDZIAŁ II: ZNAKI ROZPOZNAWCZE (...) STATKÓW

Znaki rozpoznawcze małych statków

§ 2.02. 1. Na małym statku powinien być uwidoczniiony numer rejestracyjny. Jeżeli numer rejestracyjny nie jest wymagany przepisami, mały statek powinien być oznakowany nazwą statku lub innym znakiem rozpoznawczym.

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 niezmywalnych materiałów. Jeżeli statek nie ma nazwy lub innego znaku rozpoznawczego, to powinien mieć uwidocznioną nazwę przedsiębiorstwa, klubu lub nazwisko właściciela, do którego należy statek.

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.

ROZDZIAŁ III: WZROKOWA SYGNALIZACJA STATKÓW

I. PRZEPISY OGÓLNE

Zastosowanie i definicja

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

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

5. Użyte w niniejszym rozdziale określenie:

- a) **światło masztowe** - oznacza jaskrawe białe światło, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu o kącie 225° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do $22,5^{\circ}$ 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** - oznacza jasne zielone światło z prawej burty i jasne czerwone światło z lewej burty, każde oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu o kącie $112,5^{\circ}$ i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do $22,5^{\circ}$ poza trawers odpowiedniej burty, i umieszczone nie więcej niż 1 m od burty.
- c) **światło rufowe** - oznacza jasne lub zwykłe białe światło, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu o kącie 135° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył do $67,5^{\circ}$ z każdej burty,
- d) **światło widoczne ze wszystkich stron** - oznacza światło oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu o kącie 360° ,
- e) **wysokość** - oznacza wysokość nad znakiem wolnej burty, a dla statków nie posiadających znaków wolnej burty - wysokość nad poziom dopuszczalnego zanurzenia.

Światła

§ 3.02. Światła powinny mieć natężenie stałe i równomierne, jeżeli niniejsze przepisy nie stanowią inaczej.

Tablice, flagi i proporce

§ 3.03. 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.

Walce, kule i stożki

§ 3.04. 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.

Zabronione światła i sygnały

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

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

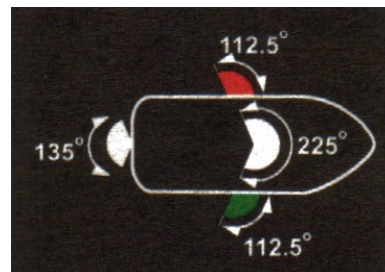
Światła zastępcze

§ 3.06. 1. W razie awarii światel określonych w niniejszych przepisach, należy je niezwłocznie zastąpić światłami zastępczymi; (...)

Zabronione używanie światel, flag, tablic i reflektorów

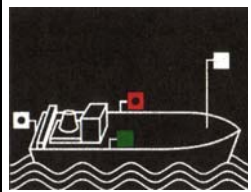
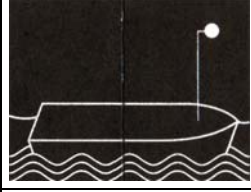
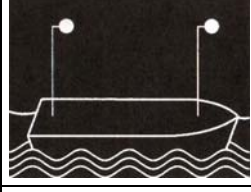
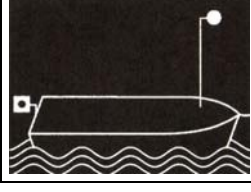
§ 3.07. 1. Zabrania się używania na statku urządzeń oświetlających i reflektorów oraz tablic, flag i innych podobnych przedmiotów, jeżeli mogą one być omyłkowo przyjęte za światła lub znaki przewidziane niniejszymi przepisami lub mogą utrudniać rozpoznanie i widoczność tych światel lub znaków.

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.

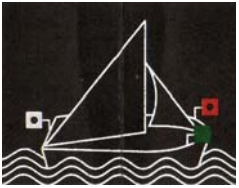
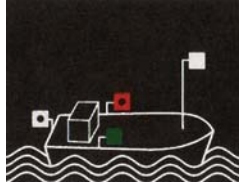
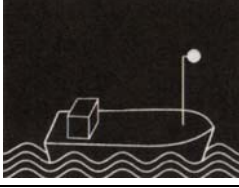
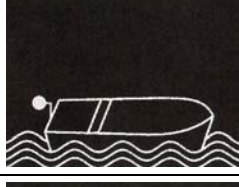
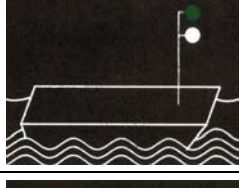
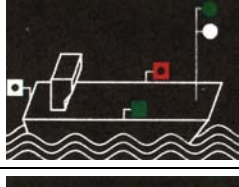
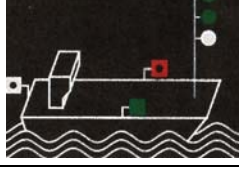


II. Sygnalizacja nocna

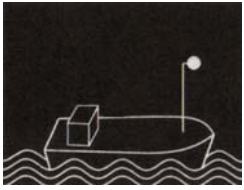
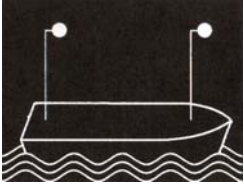
A. Statki w ruchu

Wzór światel	Opis
	Pojedynczy statek o napędzie mechanicznym w ruchu Światła: masztowe, burtowe, rufowe
	Pierwszy holownik lub statek o napędzie mechanicznym udzielający czasowo pomocy holowniczej Światła: dwa masztowe jedno nad drugim, burtowe, rufowe żółte
	Statek holowany Światła: masztowe widoczne ze wszystkich stron
	Statek holowany o długości powyżej 110 m Światła: dwa masztowe widoczne ze wszystkich stron, jedno w części dziobowej, drugie w części rufowej
	Statek holowany idący na końcu zestawu Światła: masztowe, rufowe

ŻEGLARZ JACHTOWY

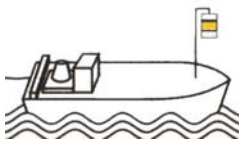
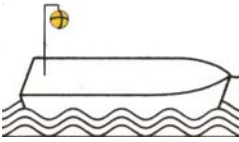
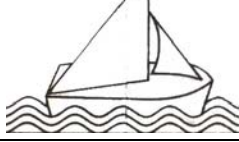
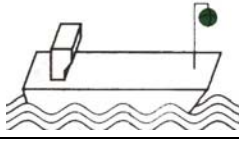
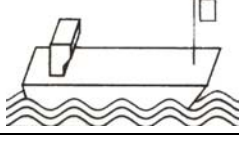
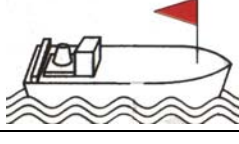
	Statek żaglowy Światła: burtowe, rufowe
	Pojedynczy mały statek o napędzie mechanicznym Światła: masztowe, burtowe, rufowe
	Pojedynczy mały statek o napędzie mechanicznym o długości do 7 m i prędkości maksymalnej do 10 km/h Światła: białe światło widoczne ze wszystkich stron
	Mały statek żaglowy o długości do 7 m Światła: Białe światło widoczne ze wszystkich stron, a przy zbliżaniu się do innych statków drugie zwykle białe światło.
	Statek żaglowy Światła: światła burtowe i rufowe położone w jednej latarni na topie masztu
	Mały statek bez napędu mechanicznego lub żaglowego Światła: zwykle białe światło widoczne ze wszystkich stron
	Prom na uwięzi Światła: białe światło widoczne ze wszystkich stron, nad nim zielone światło widoczne ze wszystkich stron
	Prom przemieszczający się swobodnie Światła: białe światło widoczne ze wszystkich stron, nad nim zielone światło widoczne ze wszystkich stron, burtowe, rufowe
	Prom przemieszczający się swobodnie z pierwszeństwem przejścia Światła: białe światło widoczne ze wszystkich stron, nad nim dwa zielone światła widoczne ze wszystkich stron, burtowe, rufowe

B. Statki na postoju

	Statek pośrednio lub bezpośrednio przycumowany do brzegu Światła: białe widoczne ze wszystkich stron od strony szlaku żeglownego
	Statek stojący z dala od brzegu na kotwicy bez bezpośredniego dostępu do brzegu Światła: dwa białe widoczne ze wszystkich stron, jedno w części dziobowej, drugie w części rufowej
	Pracujące urządzenie pływające nie wymagające ochrony przed falowaniem Światła: od strony zamkniętej jedno światło czerwone, od strony otwartej dwa światła zielone jedno nad drugim
	Pracujące urządzenie pływające wymagające ochrony przed falowaniem Światła: od strony zamkniętej jedno światło czerwone, od strony otwartej światło czerwone nad białym

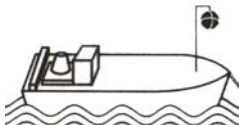
III. Sygnalizacja dzienna

A. Statki w ruchu

	Holownik, gdy prowadzi zestaw holowany Sygnalizacja: żółty walec z dwoma pasami (czarnym i białym) w górnej i dolnej części, przy czym białe pasy powinny znajdować się na skraju walca.
	Statki zestawu holowanego Sygnalizacja: żółta kula
	Statek idący pod żaglami i jednocześnie używający mechanicznego urządzenia napędowego Sygnalizacja: czarny stożek wierzchołkiem w dół
	Prom Sygnalizacja: zielona kula
	Prom przemieszczający się swobodnie z pierwszeństwem przejścia Sygnalizacja: zielona kula nad białym walcem
	Statek, który otrzymał prawo pierwszeństwa przejścia Sygnalizacja: oprócz innych znaków czerwony trójkątny proporzec umieszczony w części dziobowej

ŻEGLARZ JACHTOWY

B. statki na postoju

	Statek, z wyjątkiem małego statku, stojące z dala od brzegu na kotwicy Sygnalizacja: czarna kula umieszczona w części dziobowej statku
	Pracujące urządzenie pływające nie wymagające ochrony przed falowaniem Sygnalizacja: Od strony zamkniętej czerwona kula lub znak zamkniętego przejścia, ze strony otwartej dwa zielone podwójne stożki jeden nad drugim
	Pracujące urządzenie pływające wymagające ochrony przed falowaniem Światła: od strony zamkniętej flagę czerwoną, od strony otwartej flagę czerwono białą

Sygnały wzywania pomocy

§ 3.30. 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 znakiem Morsa (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.

ROZDZIAŁ IV: SYGNALIZACJA DŹWIĘKOWA STATKÓW (...)

Przepisy ogólne

§ 4.01 1. 2) 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 lub rogu; sygnały dźwiękowe nadawane tymi przyborami powinny odpowiadać ustaleniom części I pkt.1 lit. b) i pkt 2 lit. b) załącznika nr 6 4. Jeżeli statek znajduje się w niebezpieczeństwie, to może wzywać pomocy przez nadawanie sygnałów dźwiękowych "powtarzane ciągle 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.

Stosowanie sygnałów dźwiękowych

§ 4.02. 1. Statek, z wyjątkiem określonych w ust. 2 małych statków 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.

Zabronione sygnały dźwiękowe

§ 4.03. 1. Z zastrzeżeniem ust. 2, nie należy używać sygnałów dźwiękowych innych niż określone w niniejszych przepisach, a 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.

ŻEGLARZ JACHTOWY

A. Sygnały ogólne i alarmowe

Symbol sygnału	Charakterystyka dźwięków	Znaczenie sygnału
	1 długi dźwięk	Uwaga
	1 krótki dźwięk	Zmieniam mój kurs w prawo
	2 krótkie dźwięki	Zmieniam mój kurs w lewo
	3 krótkie dźwięki	Moje maszyny pracują wstecz
	4 krótkie dźwięki	Nie mogę manewrować
	Seria bardzo krótkich dźwięków	Niebezpieczeństwo zderzenia
	Powtarzane długie dźwięki	Wzywam pomocy
	Powtarzana seria uderzeń w dzwon	Wzywam pomocy
	1 krótki, 1 długi, 2 krótkie	Zatrzymajcie natychmiast swój statek
	Seria podwójnych krótkich dźwięków	Człowiek za burzą

B. Sygnały mijania

Wariant I

Symbol sygnału	Charakterystyka dźwięków	Znaczenie sygnału
	1 krótki dźwięk	A „Chcę minąć wzdłuż L burty”
	1 krótki dźwięk	B „Zgadzam się, mijaj wzdłuż L”
	2 krótkie dźwięki	B „Nie zgadzam się, mijaj wzdłuż P”
	2 krótkie dźwięki	A „Zgadzam się, mijam wzdłuż P”

Wariant II

Symbol sygnału	Charakterystyka dźwięków	Znaczenie sygnału
	2 krótkie dźwięki	A „Chcę minąć wzdłuż P burty”
	2 krótkie dźwięki	B „Zgadzam się, mijaj wzdłuż P”
	1 krótki dźwięk	B „Nie zgadzam się, mijaj wzdłuż L”
	1 krótki dźwięk	A „Zgadzam się, mijam wzdłuż L”

ŻEGLARZ JACHTOWY

C. Sygnały wyprzedzania

Wariant I

Symbol sygnału	Charakterystyka dźwięków	Znaczenie sygnału
	2 długie, 2 krótkie	A „Chcę wyprzedzić wzdłuż L burty”
	1 krótki dźwięk	B „Zgadzam się, wyprzedzaj wzdłuż L”
	2 krótkie dźwięki	B „Nie zgadzam się, wyprzedzaj wzdłuż P”
	1 krótki dźwięk	A „Zgadzam się, wyprzedzam wzdłuż P”

Wariant II

Symbol sygnału	Charakterystyka dźwięków	Znaczenie sygnału
	2 długie, 1 krótki	A „Chcę wyprzedzić wzdłuż P burty”
	2 krótkie dźwięki	B „Zgadzam się, wyprzedzaj wzdłuż P”
	1 krótki dźwięk	B „Nie zgadzam się, wyprzedzaj wzdłuż L”
	2 krótkie dźwięki	A „Zgadzam się, wyprzedzam wzdłuż L”

Brak możliwości wyprzedzania

	5 krótkich dźwięków nadawanych przez statek wyprzedzany	„Nie można mnie wyprzedzać”
---	---	-----------------------------

D. Sygnały zawracania

Symbol sygnału	Charakterystyka dźwięków	Znaczenie sygnału
	1 długi, 1 krótki	„Mam zamiar zawrócić w prawo”
	1 długi, 2 krótkie	„Mam zamiar zawrócić w lewo”

E. Sygnały wyjścia na drogę wodną lub przecięcia drogi wodnej

Symbol sygnału	Charakterystyka dźwięków	Znaczenie sygnału
	3 długie, 1 krótki	„Mam zamiar skierować się w prawo”
	1 długi, 2 krótkie	„Mam zamiar skierować się w lewo”
	3 długie	„Mam zamiar przeciąć drogę wodną”

F. Sygnały podczas ograniczonej widoczności

Symbol sygnału	Charakterystyka dźwięków	Znaczenie sygnału
	1 długi dźwięk, co minutę	„Pojedynczy statek w ruchu”
	2 długie dźwięki, co minutę	„Zestaw w ruchu”

Rozdział V: Znaki żeglugowe i oznakowanie dróg wodnych

Znaki żeglugowe

§ 5.01. 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.

Oznakowanie dróg wodnych

§ 5.02. 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 VI: Zasady ruchu żeglugowego

I. Przepisy ogólne

Definicja

§ 1.06. 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. (...)

3. Użyte w rozdziale 6 określenie:

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

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

Statki o dużej prędkości

§ 6.01bis. Statki poruszające się na podwodnych płatach (wodoloty), 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.

Małe statki

§ 6.02. 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 § 6.01bis, pozostawiając im dostateczny akwen dla ruchu i manewrowania.

II. Mijanie, wyprzedzanie i kursy przecinające się

Zasady ogólne

§ 6.03. 1. Przecinanie kursu lub wyprzedzanie dozwolone jest tylko wówczas, gdy szerokość drogi wodnej jest dostateczna dla jednoczesnego przejścia, 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 statek udzielający czasowo pomocy holowniczej.

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 tylko przez działanie statku ustępującego z drogi, to powinien on podjąć takie działanie, które najlepiej przyczyni się do uniknięcia zderzenia.

Kursy przecinające się

§ 6.03bis. 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, powinien 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. Przepisy ust. 1 nie mają również zastosowania do statków, co do których obowiązują przepisy § 6.13 (*statki zawracające*), § 6.14 (*statki odchodzące z miejsca postoju*) i § 6.16 (*statki wchodzące lub wychodzące z drogi bocznej*).

3. Niezależnie od przepisu ust.1, jeżeli dwa małe statki różnej kategorii idą kursami przecinającymi się, tak że może wynikać 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.

Przepisy te nie mają zastosowania do małych statków żaglowych w odniesieniu do statków żaglowych nie będących małymi statkami.

Mijanie - podstawowe zasady

§ 6.04. 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. Przepis ten nie ma zastosowania przy mijaniu małych statków z innymi statkami.

2. Przy mijaniu małych statków różnych kategorii obowiązują przepisy § 6.03 ust. 3.

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

Mijanie ze statkami holowanymi na linie z brzegu

§ 6.06. 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 tak, 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.

Spotkania statków w wąskich przejściach

§ 6.07. 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 zasłonięte, 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 wchodzą 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 nie zaliczanych do małych statków,
- (ii) przy zbliżaniu się do wąskiego przejścia w przeciwnym kierunku dwóch małych statków, z których jeden jest statkiem żaglowym, statek nie zaliczony 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 halssem powinien udzielić pierwszeństwa przejścia przez wąskie przejście statkowi idącemu prawym halssem.

Zasady te nie mają zastosowania do małych statków żaglowych w stosunku do innych statków żaglowych

Wyprzedzanie - przepisy ogólne

§ 6.09. 1. Wyprzedzanie tylko dozwolone tylko wówczas, gdy statek wyprzedzający stwierdzi, że nie spowoduje to niebezpieczeństwa.

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 nie zaliczane do małych statków.

Wyprzedzanie

§ 6.10. 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. Zasada ta nie obowiązuje małych statków żaglowych wyprzedzających statki żaglowe nie zaliczane do małych statków. Przy wyprzedzaniu statku przez statek żaglowy, statek wyprzedzany powinien ułatwić przejście statku żaglowego po stronie nawietrznej. Zasada ta nie obowiązuje, gdy mały statek żaglowy wyprzedza statki nie zaliczone do małych statków.

III. Pozostałe zasady ruchu

Zawracanie

§ 6.13. 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 niebezpieczeństwa i że inne statki nie zostaną zmuszone do nagłej zmiany kursu lub prędkości.

Zakaz wchodzenia statków między statki zestawu holowanego

§ 6.15. Wchodzenie statków między statki zestawu holowanego jest zabronione.

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

§ 6.16. 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 będzie ryzyka niebezpieczeństwa i że inne statki nie będą zmuszone do nagłej zmiany kursu lub prędkości. Jeżeli statek idący w dół z prądem 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 zmierzają wejść do tego portu lub bocznej drogi wodnej. (..)

Ruch równoległy statków

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

Zakaz wleczenia kotwic, łańcuchów i lin

§ 6.18. 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; jednak zakaz ten obowiązuje w czasie manewrów i przemieszczeń, które odbywają się na odcinkach drogi wodnej (...)

Samospław

§ 6.19. 1. Ruch samospławem jest zabroniony. Zakaz ten nie dotyczy małych przemieszczeń statków w miejscach postoju, załadunku i wyładunku statków.

2. Przemieszczające się z prądem w dół rzeki statki, na których urządzenie napędowe pracuje naprzód (statek "napuszcza się" rufą), są statkami idącymi w górę, a nie idącymi samospławem.

Zakaz wytwarzania fal

§ 6.20. 1. Statki powinny dostosować prędkość ruchu w taki sposób, aby nie wytwarzać wysokiej fali lub nadmiernego prądu ssania pędnika, co mogłoby stać się przyczyną uszkodzenia statków na postoju lub w ruchu, a także 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 i 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 inspektorat i oznakowanych znakami żeglugowymi zakazu A.9 (załącznik nr 7).

Zamknięcie ruchu żeglugowego

§ 6.22. Jeżeli droga wodna jest oznakowana znakiem żeglugowym zakazu A.1. (załącznik nr 7), to wszystkie statki powinny zatrzymać się, nie przekraczając tego znaku.

Ogólne zasady ruchu żeglugowego przy ograniczonej widzialności

§ 6.30. 1. Statki przemieszczające się w warunkach ograniczonej widzialności powinny:

- a) zmniejszyć prędkość, dostosowując ją do zasięgu widzialności, warunków miejscowych i natężenia ruchu statków,

- c) na dziobie statku umieścić obserwatora; 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 łączność telefoniczna 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 zatrzymać się niezwłocznie, jeżeli ze względu na widzialność, warunki miejscowe i natężenie ruchu statków dalszy ruch statków nie może odbywać się bezpiecznie. (...)

Rozdział 7: Zasady postoju

Ogólne zasady postoju

§ 7.01. 1. Nie naruszając niniejszych przepisów, statki i scalone materiały pływające powinny wybierać miejsca na postój tak blisko brzegu, jak pozwala na to ich zanurzenie oraz warunki miejscowe, aby w żadnym przypadku nie utrudniały ruchu żeglugowego.

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

4. Statki, z wyjątkiem małych statków, mogą zatrzymywać się na postoiu w kanałach tylko w miejscach oznakowanych znakiem żeglugowym E.5 (załącznik nr 7).

Postój

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

- a) na odcinkach dróg wodnych, na których postój jest zabroniony przepisami żeglugowymi,
- b) na odcinkach dróg wodnych, na których postój jest zabroniony przez inspektorat,
- c) na odcinkach dróg wodnych oznakowanych znakiem żeglugowym zakazu A.5 (załącznik 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 przepisami § 92 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 pochodzących lub odchodzących od przystani,
- i) w miejscach przeznaczonych do zawracania statków, oznakowanych znakiem żeglugowym wskazania E.8 (załącznik nr 7),
- j) w miejscach postoju statków oznakowanych znakiem specjalnym, określonym na rysunku nr 75 (załącznik nr 3), w odstępnie mniejszym od liczby podanej na białym trójkącie pod znakiem,
- k) na odcinkach drogi wodnej oznakowanych znakiem żeglugowym zakazu A.5.1 (załącznik nr 7), o szerokości podanej na znaku

Wypadki żeglugowe

Art. 53.

1. W razie zaistnienia wypadku żeglugowego kierownik statku podejmuje niezwłocznie wszelkie działania zmierzające do ratowania ludzi i mienia oraz do ograniczenia rozmiarów szkody.
2. Kierownik statku znajdującego się w pobliżu miejsca wypadku żeglugowego jest obowiązany udzielić pomocy w działaniach ratowniczych.

Art. 54.

1. O zaistnieniu wypadku żeglugowego kierownik statku jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić właściwego terytorialnie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej i postępować stosownie do otrzymanych poleceń.
2. W razie ciężkiego uszkodzenia ciała, śmierci człowieka, wybuchu lub pożaru na statku, zatonięcia statku albo zniszczenia mienia znacznej wartości kierownik statku zawiadamia także Policję.
3. W razie nadzwyczajnego zagrożenia środowiska w wyniku wypadku żeglugowego kierownik statku zawiadamia o tym fakcie służby ratownicze właściwej terenowo jednostki Państwowej Straży Pożarnej.
4. Fakt zaistnienia wypadku żeglugowego kierownik statku odnotowuje w dzienniku pokładowym z podaniem daty, godziny, miejsca, okoliczności i rodzaju wypadku oraz zabezpiecza ślady i dowody w sprawie.

Art. 57.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb postępowania w związku z wypadkami żeglugowymi, mając na uwadze w szczególności kwalifikację wypadków, obowiązki kierownika statku po zaistnieniu wypadku, a także sposób prowadzenia postępowania przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

Przepisy takie zostały wprowadzone na mocy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury 22 stycznia 2002 roku (Dz.U. 2002 nr 17 poz. 161). Rozporządzenie określa obowiązki kierownika statku w razie zaistnienia wypadku, trybu postępowania w sprawach takich wypadków oraz wprowadza kwalifikacje wypadków żeglugowych.

W protokole powypadkowym należy umieścić następujące dane:

- a) Miejsce i datę zapisu
- b) Rodzaj wypadku
- c) Dokładną datę wypadku
- d) Opis wypadku
- e) Opis miejsca wypadku
- f) Okoliczności poprzedzające wypadek
- g) Wydane polecenia przed, w czasie i po wypadku
- h) Podane sygnały dźwiękowe
- i) Okoliczności wyjaśniające przyczynę wypadku
- j) Przyczyny wypadku
- k) Następstwa wypadku
- l) Imiona, nazwiska i stanowiska osób będących załogą statku
- m) Imiona, nazwiska i stanowiska osób będących świadkami wypadku
- n) Podpis osoby dokonującej zapisu

Przepisy dyscyplinarne w żeglarsztwie

Zgodnie z regulaminem komisji dyscyplinarnych PZZ władzę dyscyplinarną sprawuje Główna Komisja Dyscyplinarna oraz Okręgowe Komisje Dyscyplinarne OZZ. Uprawnienia dyscyplinarne posiadają również Zarząd Główny PZZ, zarządy OZZ, władze klubów żeglarskich, sędziowie główni zawodów żeglarskich, kierownicy kursów i obozów żeglarskich oraz prowadzący jacht.

Przewiduje się następujące kary za naruszenie przepisów lub prawideł dobrej praktyki żeglarskiej:

- a) Upomnienie
- b) Nagana
- c) Zakaz opuszczania jachtu, kursu lub obozu na czas określony
- d) Skreślenie z listy załogi i wydalenie z jachtu znajdującego się w porcie, w rejsie pozbawienie praw członka załogi
- e) Usunięcie z kursu lub obozu
- f) Skreślenie z listy zawodników
- g) Zawieszenie na czas oznaczony w pływaniach na jachtach klubu
- h) Wydalenie z klubu żeglarskiego
- i) Dyskwalifikacja zawodnika w czasie regat
- j) Dyskwalifikacja zawodnika na czas określony lub na zawsze
- k) Zawieszenie na czas określony całości lub części uprawnień przysługujących obwinionemu z tytułu posiadanego stopnia żeglarskiego, instruktorskiego, trenerskiego lub sędziowskiego
- l) Pozbawienie stopnia żeglarskiego, instruktorskiego, trenerskiego lub sędziowskiego
- m) Pozbawienie prawa pełnienia określonych funkcji we władzach lub organach żeglarskich
- n) Wykluczenie ze społeczności żeglarskiej

Kary dyscyplinarne mogą nadawać:

- a) Główna Komisja Dyscyplinarna PZZ oraz Okręgowe Komisje Dyscyplinarne OZZ – kary wymienione w punktach a, b, f, j, k, l, m, n
- b) Władze klubów żeglarskich - kary wymienione w punktach a, b, f, g, h
- c) Kierownicy kursów i obozów żeglarskich, KWŻ - kary wymienione w punktach a, b, c, e
- d) Prowadzący jacht - kary wymienione w punktach a, b, c, d
- e) Sędziowie główni regat żeglarskich - kary wymienione w punktach a, b, f, i

Etykieta jachtowa, flagowa i zwyczaje żeglarskie

Etykieta jachtowa

Przebywając na jachcie, zarówno na postoju jak i w trakcie żeglugi, należy stosować się do ogólnie przyjętych zwyczajów żeglarskich i etykiety jachtowej. Większość norm wywodzi się z wielkich żaglowców, z przesądów pływających na nich marynarzy, dobrego wychowania żeglarskiego bądź są one praktycznymi wskazówkami:

- Na jachcie nie wolno gwizdać
- Nie czynić krzywdy białym albatrosom
- Nie odpalać papierosów od świeczki
- Nie wystawiać rąk i nóg za burtę
- Nie mieć za burtą żadnych lin czy odbijaczy w czasie pływania
- Dbać o czystość i porządek na jachcie, zarówno w porcie jak i w czasie żeglugi
- Do portu wchodzimy i z niego wychodzimy w kompletnym stroju
- Do jedzenia zasiadamy w kompletnym stroju
- Przed wejściem na cudzy jacht należy poprosić o zgodę
- Nosimy obuwie na miękkiej podeszwie
- Komendy muszą być wykonywane szybko i bezwzględnie
- Odpowiadamy na pozdrowienia
- Jeżeli czegoś nie rozumiemy prosimy o wyjaśnienie
- Nie wylewać ani nie wyrzucać nic na burtę nawietrzną

Sternik jako „pierwszy po bogu” ma pewne przywileje

- Honorowe miejsce przy stole
- Zaczyna jedzenie posiłków
- Pierwszy schodzi na ląd
- Pierwszy wznosi toast

Etykieta flagowa

Bandera jest to flaga o barwach państwowych, podnoszona na statkach w celu oznaczenia przynależności państwowej, rodzaju żeglugi (morska czy lądowa), czasem oznaczenia charakteru służby (bandera wojenna).

Flaga jest to płat tkaniny o barwach wynikających z tradycji narodowych, zatwierdzonych przez parlament do użytku obywateli i rządu.

Flaga narodowa Polski jest jedynie banderą dla statków żeglugi śródlądowej, gdyż na Morzu Bałtyckim i Północnym flaga biało-czerwona jest używana jako flaga pilotowa. Dlatego dla statków morskich dodano herb państwowy po środku białego pasa flagi. Tak bandera jest zastrzeżona tylko dla żeglugi pełnomorskiej. Małe jachty śródlądowe mogą w ogóle nie nosić bandery z tym, że w miejsce przeznaczone na banderę nie wolno wieszać żadnej innej flagi.

Bandere podnosi się:

- 1) Na jachtach żaglowych jednomasztowych:
 - Na drzewcu flagowym na rufie, przy ożaglowaniu bermudzkim
 - Pod pikiem gafla na flaglinie, przy ożaglowaniu gaflowym
- 2) Na jachtach dwumasztowych:
 - Na topie bezanmasztu
- 3) Na jachtach motorowych:
 - Na drzewcu flagowym na rufie lub na nadbudówce

Banderę należy podnosić:

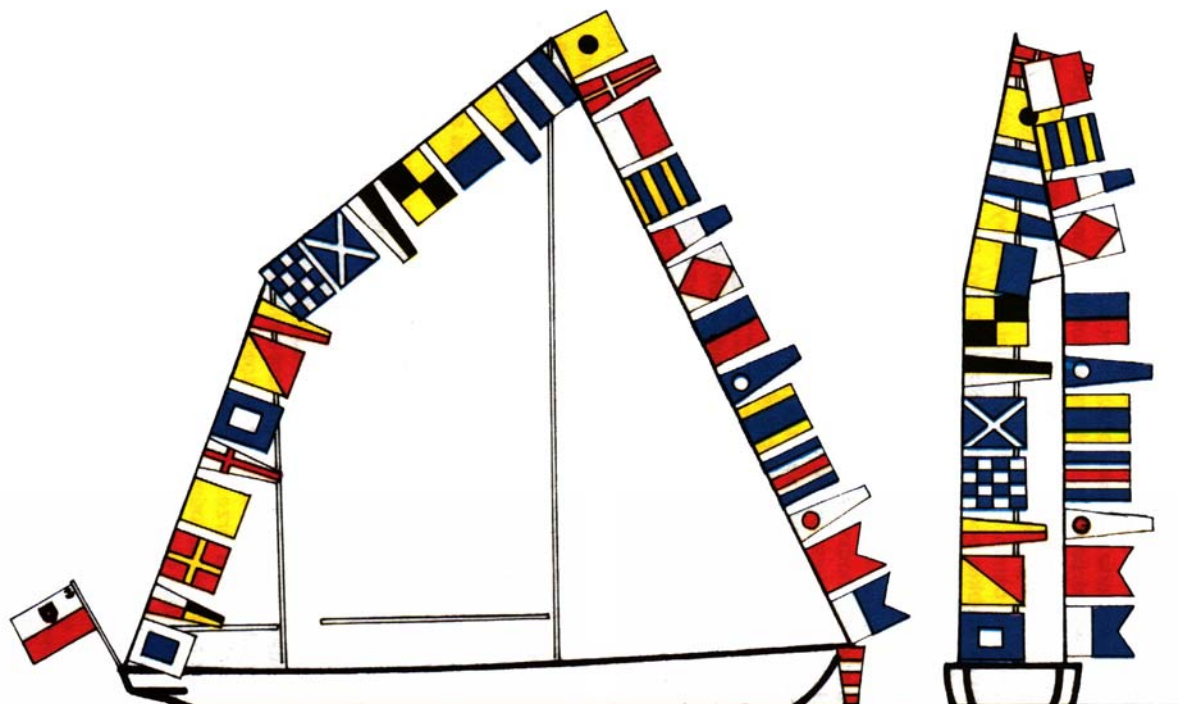
- W dniu otwarcia sezonu żeglarskiego (11 maja)
- Codziennie o godz. 8.00
- Z chwilą zaokrętowania kapitana
- Z chwilą ukończenia biegu lub wycofania się z regat.

Banderę opuszczamy:

- Wraz z zakończeniem sezonu żeglarskiego
- Codziennie o zachodzie słońca lub o 20.00 gdy zachód jest niewidoczny
- Z chwilą wyokrętowania kapitana

Proporzec klubowy na wodach śródlądowych podnoszony jest na topie grotmasztu, natomiast proporzec właściciela na jachtach jednomasztowych ma topie grotmasztu (w tym przypadku nie stawia się proporca klubowego), lub pod prawym salingiem w przypadku, gdy postawiony jest proporzec klubowy, a na jachtach dwumasztowych na topie bezanmasztu.

W czasie świąt państwowych i uroczystości żeglarskich na jachtach i w ośrodkach podnosi się **galę flagową**. Wielka gala podnoszona jest na jachtach stojących w porcie lub na kotwicy. Składa się z flag Międzynarodowego Kodu Sygnałowego (MKS) i biegnie od dziobu przez topy masztów do rufy wg następującej kolejności: flaga kodu i odpowiedź, czyli: A, B, 1, C, D, 2 itd. Mała gala flagowa podnoszona jest na jachcie płynącym na silniku (bez żagli), a przebiega od prawej burty do lewej poprzez top masztu wg identycznej kolejności.



Bibliografia

Podstawowe akty prawne regulujące żeglugę na śródlądowych drogach wodnych:

- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne. (Dz.U. 2001 nr 115 poz. 1229)
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. (Dz.U. 2001 nr 5 poz. 43)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2002 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych. (Dz.U. 2002 nr 210 poz. 1786)
- Zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 19 grudnia 1991 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych. (M.P. 1992 nr 4 poz. 20) *uchylony*

Inne publikacje:

1. Kolaszewski A., Świdwiński P., *Żeglarz i Sternik Jachtowy*, Almapress
2. Chaber F., *Vademecum żeglarza i sternika jachtowego*, Barsen 2002
3. Klimek Z., *kompedium bis śródlądowych patentów i licencji motorowodnych*
4. Dąbrowski W., *Vademecum żeglarza śródlądowego*, Wydawnictwo MiW
5. *Przepisy żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski)*, Almapress
6. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej nr 212 poz. 2072 z 2003 r*
7. *Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r o żegludze śródlądowej*