

Rok 1906.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXIV. — Wydana i rozesłana dnia 10 kwietnia 1906.

Treść: (№ 79 i 80.) 79. Rozporządzenie, którem uzupełnia się przepisy o opłatach pocztowych z dnia 25. listopada 1899. — 80. Rozporządzenie, zawierające przepisy o zapobieganiu zetknięciu się statków na morzu.

79.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 31. marca 1906,

którem uzupełnia się przepisy o opłatach pocztowych z dnia 25. listopada 1899, Dz. u. p. Nr. 231.

I. Między §§ 17 a 18 przepisów o opłatach pocztowych wstawić należy jako § 17 a:

Uwiedomienie o odebraniu listów poleconych.

Odsyłając list polecony, może oddawca zażądać, aby urząd pocztowy w miejscu przeznaczenia uwiedomił go o nadejściu listu. Za takie urzędowe uwiedomienie (doniesienie o odebraniu) winien oddawca zapłacić należność w kwocie 25 h pocztowymi markami, które nalepi obok marek za portoryum i polecenie na liście samym. Na przedniej stronie takiego listu winien oddawca umieścić wyraźne oznaczenie: „R. E.“, a na odwrotnej stronie podać swój dokładny adres.

II. Rozporządzenie niniejsze, które ma moc obowiązującą tylko względem obrotu tutejszokrajowego, zacznie obowiązywać od 1. maja 1906.

Auersperg wdr.

80.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 10. kwietnia 1906,

zawierające przepisy o zapobieganiu zetknięciu się statków na morzu.

Postanowienia wstępne.

Przepisy niżej zamieszczone zachowywać mają wszystkie okręty znajdujące się na pełnym morzu i na wodach łączących się z niem, po których okręty morskie mogą żeglować.

W pojęciu przepisów niniejszych uważać należy za „okręt żaglowy“ każdy okręt poruszający się zapomocą żagli, nie pary, a za „parowiec“ każdy okręt, poruszający się zapomocą pary, bez względu, czy ma także żagle, czy ich nie ma.

Wyraz „parowiec“ oznacza wszelki okręt, poruszający się zapomocą siły maszyny.

W pojęciu przepisów niniejszych wyrażenie okręt „w ruchu będący“ oznacza, iż okręt ani nie stoi na kotwicy, ani nie jest przytwierdzony do lądu, ani nie wieźnie w gruncie.

Światła i sygnały.

W przepisach niniejszych wyraz „widzialny“, gdy się odnosi do światel, oznacza widzialny w ciemnej nocy przy czystej atmosferze.

Artykuł 1.

Przepisy dotyczące się światel, zachowywać należy, jakakolwiek jest pogoda, od zachodu aż do wschodu słońca; w ciągu tego czasu nie wolno

pokazywać żadnych innych świateł, które możnaby brać za przepisane.

Artykuł 2.

Parowiec w ruchu będący mieć powinien:

- a) Na maszcie przednim lub przed tymże, albo, jeżeli to jest okręt bez masztu przedniego, na przedniej części okrętu, jasne białe światło w wysokości co najmniej sześciu metrów nad kadłubem okrętu — a jeżeli okręt ma więcej jak sześć metrów szerokości, w wysokości nad kadłubem okrętu nie mniejszej od szerokości okrętu, w którymto razie jednak niema potrzeby umieszczać go wyżej, jak na dwanaście metrów nad kadłubem. Światło to powinno być tak urządzone i umieszczone, żeby rzucało nieustanną światłość na łuk widnokregu, obejmujący dwadzieścia kresek kompasu, a mianowicie po dziesięć kresek od samego przodu w każdą stronę, to jest dwie kreski za linią łoksodromiczną ku tyłowi okrętu po każdej stronie, i z taką siłą świetlną, żeby było widzialne z odległości najmniej pięciu mil morskich.
- b) Po stronie prawej burty światło zielone, tak urządzone i umieszczone, żeby rzucało światłość nieustanną na łuk widnokregu, obejmujący dziesięć kresek kompasu od samego przodu ku burcie prawej, a przeto po dwie kreski za linią łoksodromiczną od burty prawej ku tyłowi, i z taką siłą świetlną, żeby było widzialne z odległości najmniej dwóch mil morskich.
- c) Po stronie lewej burty światło czerwone, tak urządzone i umieszczone, żeby rzucało nieustanną światłość na łuk widnokregu, obejmujący dziesięć kresek kompasu od samego przodu ku lewej burcie, a przeto po dwie kreski za linią łoksodromiczną lewej burty ku tyłowi, i z taką siłą świetlną, żeby było widzialne z odległości najmniej dwóch mil morskich.
- d) Rzeczona światła boczne zielone i czerwone opatrzone być powinny od wewnętrznej strony burty zastonami, wystającymi najmniej na dziewięćdziesiąt jeden centymetrów przed światłami, tak, żeby światła nie mogły być widziane poprzez przegub z innej strony.
- e) Parowiec w ruchu będący może mieć drugie światło takiej samej jakości jak opisane pod a). Obadwa te światła umieszczone być powinny w kierunku wręgi, w taki sposób, żeby jedno znajdowało się najmniej o pięć metrów wyżej niż drugie i żeby, co się tyczy wzajemnego rozmieszczenia, dolne światło stało przed górnem. Pionowa odległość pomiędzy temi światłami powinna być mniejsza od ich odległości na poziomie.

Artykuł 3.

Parowiec, który ciągnie inny statek, winien oprócz bocznych świateł mieć dwa jasne białe światła pionowo jedno nad drugim, najmniej dwa metry od siebie oddalone; jeżeli ciągnie więcej niż jeden statek, winien mieć jeszcze jedno jasne białe światło dwa metry nad lub pod obu rzeczonymi światłami, w takim razie, jeżeli długość pociągu od tyłu ciągniętego aż do tyłu ostatniego ciągniętego statku wynosi więcej niż stoosmdziesiąt metrów. Każde z tych świateł powinno mieć tę samą siłę świetlną i w tem samym miejscu powinno być umieszczone a zarazem tak samo urządzone, jak białe światło w artykule 2 a) wzmiankowane, z wyjątkiem trzeciego światła, które może być umieszczone w wysokości najmniej czterech metrów nad kadłubem okrętu.

Parowiec taki może mieć małe białe światło za kominem maszyn lub tylnym masztem, żeby statek ciągnięty mógł ku niemu sterować, lecz światło takie nie powinno być widzialne przed linią łoksodromiczną.

Artykuł 4.

- a) Okręt, który wskutek jakiegoś przypadku jest niezdolny do wykonywania obrotów, winien wystawić w tej samej wysokości, która oznaczona jest dla białego światła, w artykule 2 a) wzmiankowanego, jeżeli zaś jest parowcem, zamiast białego światła, dwa czerwone światła w miejscu, z którego najlepiej są widzialne, pionowo jedno nad drugim, w odległości najmniej dwóch metrów od siebie o takiej sile, żeby naokoło całego widnokregu były widzialne z odległości najmniej dwóch mil morskich. We dnie winien okręt taki wystawić dwa czarne balony lub znaki sygnałowe o średnicach po sześćdziesiąt centymetrów pionowo jeden nad drugim, w odległości nie mniej jak dwa metry od siebie, w takim miejscu, z którego najlepiej są widzialne.
- b) Okręt, zajęty spuszczeniem lub wydobywaniem liny telegraficznej, winien wystawić w miejscu przeznaczonem dla światła białego w artykule 2 a) wzmiankowanego, a jeżeli jest parowcem, zamiast światła białego, trzy światła, pionowo jedno nad drugim w odległości najmniej dwóch metrów jedno od drugiego. Najwyższe i najniższe z tych świateł powinny być czerwone, a średnie białe, powinny zaś mieć taką siłę świetlną, żeby były widzialne naokoło całego widnokregu z odległości najmniej dwóch mil morskich. We dnie powinien okręt wystawić trzy znaki sygnałowe najmniej o sześćdziesięciu centymetrach średnicy pionowo jeden nad drugim i w odległości najmniej dwóch metrów od siebie, w miejscu, z którego mogłyby być

najlepiej widzialne; najwyższy zaś i najniższy z tych znaków mają być kuliste, barwy czerwonej, a środkowy romboidalny barwy białej.

c) Okręty, wzmiankowane w tym artykule, jeżeli nie są w ruchu, nie powinny wystawiać światła bocznych, jeżeli zaś są w ruchu, powinny je wystawiać.

a) Światła i znaki sygnałowe, które wystawiać należy stosownie do niniejszego artykułu, powinny być dla innych okrętów przestrożą, że okręt, który je wystawia, nie jest zdolny do wykonywania obrotów i dlatego nie może się z drogi ustąpić.

Sygnaly te nie są sygnałami okrętów znajdujących się w niebezpieczeństwie i wzywających pomocy.

Sygnaly na trwogę podane są w artykule 31.

Artykuł 5.

Okręt żaglowy, gdy płynie, i każdy okręt, który jest ciągniony, posiadać winien te same światła, które przepisane są w artykule 2 dla parowca płynącego, z wyjątkiem wzmiankowanych tam białych światła, których mu nigdy mieć nie wolno.

Artykuł 6.

Gdyby z jakiegokolwiek przyczyny, jak naprzykład na małych okrętach, płynących podczas niepogody, nie można było umieścić trwale światła bocznych zielonych i czerwonych, światła te należy zapalić i trzymać w pogotowiu do natychmiastowego użycia. W razie zbliżenia się innych lub do innych okrętów światła te dla zapobieżenia zetknięciu się wystawić należy w porę po właściwych stronach, a to w taki sposób, żeby ile możności były dobrze widzialne, żeby jednak po odpowiedniej stronie nie było widzialne światło zielone z lewej strony burty a światło czerwone z prawej strony burty i ile możności nie więcej jak na dwie kreski kompasu za linią łoksodromiczną od tyłu.

Ażby używanie tych światła przenośnych uczynić bezpieczniejszem i łatwiejszem, latarnie powinny być od zewnątrz powleczone barwą światła, które rzucają, i opatrzone odpowiedniami zastonami

Artykuł 7.

Parowce mniej jak czterdzieści, tudzież statki wiosłowe lub żaglowe, mniej jak dwadzieścia ton pojemności brutto mające i czółna wiosłowe, w ruchu będące, nie są obowiązane utrzymywać światła w artykule 2 a), b) i c) wzmiankowanych, lecz, jeżeli ich nie mają, winny być zaopatrzone w następujące światła:

1. Parowce o mniej jak czterdziestu tonach winny mieć:

a) Na przedniej części statku, albo na lub przed kominem maszynowym, gdzie byłoby najwidoczniejsze, i w wysokości najmniej trzech metrów nad pokładem górnym jasne białe światło, tak urządzone i umieszczone, jak to w artykule 2 a) jest przepisane, i o takiej sile świetlnej, żeby było widzialne z odległości najmniej dwóch mil morskich.

b) Zielone i czerwone światła boczne, tak urządzone i umieszczone, jak to w artykule 2 b) i c) jest przepisane, i o takiej sile świetlnej, żeby były widzialne w odległości najmniej jednej mili morskiej; albo latarnię dwubarwną rzucającą po odpowiedniej stronie zielone i czerwone światło od samego przodu aż do dwóch kresek kompasu za linią łoksodromiczną ku tyłowi. Latarnie takie umieszczone być powinny w wysokości nie mniej jak jednego metra pod białem światłem.

2. Małe łodzie parowe, jakie prowadzą z sobą okręty morskie, mogą utrzymywać białe światło w mniejszej wysokości niż na trzy metry nad pokładem, bądź co bądź jednak powyżej latarni w punkcie 1 b) wzmiankowanej.

3. Statki wiosłowe lub żaglowe o mniej jak dwudziestu tonach, winny trzymać w pogotowiu do natychmiastowego użycia latarnię z szkłem zielonem po jednej a czerwonom po drugiej stronie, którą w razie zbliżenia się innych lub do innych okrętów, dla zapobieżania zetknięciu się ukazywać należy w porę w taki sposób, żeby światło zielone nie było widzialne z lewej a światło czerwone z prawej strony burty.

4. Czółna wiosłowe, płynące zapomocą wiosła lub żagli, winny trzymać w pogotowiu do natychmiastowego użycia światło białe, które dla zapobieżenia zetknięciu się wystawiać należy co jakiś czas i w porę.

Okręty, w artykule niniejszym wzmiankowane, nie są obowiązane utrzymywać światła w artykule 4 a) i w artykule 11 (ustęp ostatni) przepisanych.

Artykuł 8.

Światła dla statków rotmańskich (pilotów).

Statki rotmańskie, zatrudnione w swojej stacyi służbą rotmańską, nie wystawiają światła przepisanych dla innych okrętów, lecz utrzymywać powinny na czubie masztu białe światło na całym widnokregu widzialne i nadto w krótkich odstępach czasu, których długość nie powinna nigdy przynosić 15 minut, ukazywać mają jeden lub kilka ogni migających.

W razie znacznego zbliżenia się innych lub do innych okrętów, winny trzymać na pogotowiu światła boczne, zapalone dla natychmiastowego użycia, i w krótkich odstępach czasu błyskać niemi lub pokazywać je dla oznaczenia kierunku, w którym

zeglują; nie wolno im jednak wystawiać zielonego światła po lewej, a czerwonego po prawej stronie burty.

Łódź rotmańska tego rodzaju, że dla wysadzenia rotmana musi do okrętu przybijać, może pokazywać białe światło zamiast wystawiać je na czubie masztu, a zamiast wzmiankowanych powyżej światel barwnych może używać latarnię z zielonem szkłem po jednej a czerwonom po drugiej stronie, jak to przepisuje artykuł 7. punkt 3.

Statek rotmański, przeznaczony wyłącznie do służby pilotów rządowych lub takich, którzy posiadają upoważnienie do wykonywania przemysłu rotmańskiego, musi, gdy pełni służbę w swej stacyi a nie stoi na kotwicy, oprócz światel, przepisanych dla wszystkich łodzi rotmańskich, utrzymywać jeszcze światło czerwone, umieszczone na $2\frac{1}{2}$ metra poniżej białego światła na głównym maszcie i widzialne ze wszystkich stron na dwie mile morskie, tudzież barwne światła boczne, przepisane dla statków w ruchu będących.

Jeżeli statek parowy tego rodzaju stoi w swej stacyi na kotwicy, gotowy do służby, w takim razie oprócz światel, przepisanych dla wszystkich łodzi rotmańskich, musi utrzymywać także wspomniane powyżej światło czerwone, ale nie musi wystawiać barwnych światel bocznych.

Statki rotmańskie zatrudnione służbą rotmańską nie w swojej stacyi, używać mają takich samych światel, jak inne okręty o tej samej pojemności.

Artykuł 9.

Światła i sygnały dla łodzi rybackich.

Łodzie rybackie muszą mieć podczas jazdy takie same światła, jakie są przepisane dla innych płynących statków tej samej pojemności, o ile w myśl tego artykułu nie są obowiązane utrzymywać lub wystawiać światel poniżej wymienionych.

a) Łodzie otwarte — przez co rozumieć należy łodzie, niezaopatrzone pokładem, rozpostartym ponad całą łodzią i chroniącym ją od napływu wody morskiej — muszą, gdy łowią ryby w nocy i zarzuciły w tym celu przyrząd, nie sięgający w kierunku od łodzi na całych 46 metrów w wodę do przejazdu służącą, wystawić światło białe, widzialne ze wszystkich stron dokoła.

Jeżeli przyrząd do łowienia ryb zachodzi w wodę do przejazdu służącą dalej jak na 46 metrów w kierunku poziomym od łodzi, w takim razie oprócz światła wyżej wspomnianego wystawione być ma — gdy łódź rybacka zbliża się do jakiegoś innego statku albo też inny statek do niej — jeszcze drugie białe światło w kierunku zarzuconego przyrządu rybackiego, i to co najmniej o 1 metr niżej jak pierwsze światło i w oddaleniu poziomym od niego najmniej na $1\frac{1}{2}$ metra.

b) Statki, łowiące ryby niewodami, z wyjątkiem łodzi otwartych, muszą mieć wystawione dwa białe światła na miejscu, skądby je najlepiej można było widzieć, i to tak długo, dopóki ich sieci są całkowicie albo częściowo zamurzone. Te światła muszą być umieszczone w ten sposób, żeby ich odległość w kierunku pionowym wynosiła najmniej 2 metry a najwięcej $4\frac{1}{2}$ metra, a odległość w kierunku poziomym, mierzona w linii spodniej belki statku, najmniej $1\frac{1}{2}$ a najwięcej 3 metry. Światło dolne musi być wystawione w kierunku sieci, a oba muszą być widzialne najmniej na 3 mile morskie dokoła.

W morzu Śródziemnem i w wodach przybrzeżnych Japonii i Korei żaglowe statki rybackie, których pojemność brutto nie dochodzi do 20 ton, nie mają obowiązku wystawiania tego z wymienionych powyżej światel, które ma być umieszczone u spodu, zato jednak, gdy go nie mają, muszą wywieszać w takiej samej pozycji światło białe, widzialne przynajmniej na jedną milę morską, ilekroć przybliżają się do drugich statków lub też drugie statki do nich.

c) Statki, łowiące ryby linewkami, z wyjątkiem łodzi otwartych, jeżeli zarzuciły linewki lub wyciągają je na pokład (a nie spoczywają ani na kotwicy ani nie uwięzły, jak to opisano poniżej pod *h*), muszą mieć wystawione takie same światła, jak statki, łowiące ryby niewodami (*b*).

Rozwijając linewki w czasie jazdy lub wlokąc je za sobą, powinny stosownie do rodzaju, do którego należą, wystawiać takie światła, jakie są przepisane dla statków parowych, względnie żaglowych podczas jazdy.

W morzu Śródziemnem i w wodach przybrzeżnych Japonii i Korei żaglowe statki rybackie, których pojemność brutto nie dochodzi do 20 ton, nie mają obowiązku wystawiania tego z wymienionych powyżej światel, które ma być umieszczone u spodu, zato jednak, gdy go nie mają, muszą wywieszać w takiej samej pozycji (w kierunku linewek) światło białe, widzialne przynajmniej na jedną milę morską, ilekroć przybliżają się do drugich statków lub też drugie statki do nich.

d) Statki łowiące ryby przyrządami, zanurzanymi aż do samego dna, przez co rozumieć należy w ogólności statki, wlokące przyrządy rybackie po dnie morza, muszą mieć:

1. Statki parowe: zamiast światła białego, wzmiankowanego w artykule 2 pod lit. *a*), trójboczną latarnię tak urządzoną, aby rzuciła prosto od przodu na dwie kreski busoli z prawego i lewego boku światło białe, od drugiej do dziewiątej kreski od przodu ku burcie sterowej zielone, a ku burcie przedniej czerwone; nadto

muszą mieć jeszcze drugą latarnię, wiszącą najmniej na 2, a najwięcej na $3\frac{1}{2}$ metra pod ową trójbarwną, i rzucającą białe światło, widzialne dokoła.

2) Stalki żaglowe: światło białe, widzialne dokoła ze wszystkich boków. Nadto muszą tego rodzaju żaglowce, gdy zbliżają się do drugich statków lub drugie statki do nich, wystawić w porę ogień migający lub pocho-dnię, i to na takim punkcie, skąd można by je najlepiej dojrzeć.

Wszystkie światła, wymienione pod *d*, muszą być widzialne najmniej na 2 mile morskie.

- e) Stalki, łowiące ryby sieciami, włóczęnomi po dnie morza, tudzież sieciami do zagartywania ostryg służąciami, muszą również utrzymywać i wystawiać światła, przypisane pod *d* dla statków, łowiących ryby przyrządami głęboko zamurzonymi.
- f) Ognie migające i światła do roboty wolno statkom rybackim utrzymywać o każdej porze obok światel przepisanych.
- g) Spoczywając na kotwicy, musi każdy statek rybacki, którego długość nie wynosi 46 metrów, utrzymywać światło białe, widzialne przynajmniej na jedną milę morską ze wszystkich boków.

Stalki, których długość wynosi 46 metrów albo więcej, winny utrzymywać światło kotwicowe a oprócz tego jeszcze drugie światło według przepisu artykułu 11.

Jeżeli statek, spoczywający na kotwicy, bez względu na wymiar długości, połączony jest z zarzucenym przyrządem do łowienia ryb, musi przy zbliżaniu się drugich statków wystawiać jeszcze jedno białe światło, wiszące przynajmniej na metr pod światłem kotwicowem i oddalone od tegoż w kierunku pionowym przynajmniej na $1\frac{1}{2}$ metra, a światło to musi wskazywać, gdzie jest pograżony wspomniany przyrząd.

- h) Stalki, stojące na miejscu i nie mogące jechać dalej z tego powodu, że ich przyrządy do łowienia ryb zaczepiły się o skałę lub o coś innego, mają utrzymywać światła, przypisane dla statków na kotwicy. Za dnia muszą zdjąć sygnał dzienny, o którym mowa pod *k*. W czasie mgły, nieprzejrzystości atmosfery, śnieżycy lub gwałtownych zlew muszą dawać sygnały akustyczne, przypisane dla statków na kotwicy (ob. artykuł 15, *d* i ostatni ustęp).
- i) W czasie mgły, nieprzejrzystego powietrza, śnieżycy lub gwałtownych zlew muszą statki, które pograżyły włoki lub zarzuciły linewki albo też łowią ryby przyrządami głęboko za-

murzonymi i niewodami jakiegokolwiek rodzaju, o ile mają 20 lub więcej ton pojemności brutto, dawać przynajmniej co minuty sygnał akustyczny, i to parowce gwizdawką parową lub syreną, a żaglowce trąbą. Po każdym takim sygnale należy bić w dzwon.

Stalki rybackie, których pojemność brutto nie dochodzi do 20 ton, nie są obowiązane do dawania tych sygnałów; jeżeli jednak ich nie dają, muszą natomiast przynajmniej co minuty dawać inny sygnał akustyczny, któryby odpowiadał swemu celowi.

- k) Za dnia muszą statki, łowiące ryby sieciami, linewkami lub przyrządami na dno zapuszczanymi, zrobić każdy przybliżający się statek uważnym na swe zajęcie, wywieszając kosz lub jakiś inny wpadający w oko przedmiot, z miejsca, gdzieby go można było najlepiej widzieć.

Jeżeli statki tego rodzaju spoczywają na kotwicy, zarzuciwszy poprzód swe przybory rybackie w wodę, muszą przy zbliżaniu się drugiego statku wystawić taki sam sygnał z tego boku, od którego przejazd jest wolny.

Stalki, które muszą utrzymywać lub wystawiać światła w tym artykule przepisane, nie są obowiązane utrzymywać światel, przepisanych w punkcie *a* artykułu 4 i w ostatnim ustępie artykułu 11.

Artykuł 10.

Okręt, wyprzedzany przez inny, ukazywać ma temu ostatniemu na tyle białe światło lub ogień migający.

Białe światło, które według niniejszego artykułu ma być ukazywane, może być umieszczone w latarni, lecz w przypadku tym latarnia powinna być tak urządzona i osłonami opatrzona, żeby rzuciła światło nieustanne na luku widnokregu o dwunastu kreskach kompasu, a to od samego tyłu po sześć kresk kompasu w każdą stronę okrętu, i żeby światło było widzialne z odległości najmniej jednej mili morskiej. Światło takie powinno być umieszczone ile możności w tej samej wysokości co światło boczne.

Artykuł 11.

Okręt, mający mniej jak czterdzieści sześć metrów długości, gdy stoi na kotwicy, winien mieć z przodu białe światło w miejscu, z którego może być najlepiej widziane, lecz nie wyżej jak na sześć metrów nad kadłubem, a to w latarni tak urządzonej, żeby rzuciła jasną, jednostajną, nieustanną światłość naokoło całego widnokregu, widzialną z odległości najmniej jednej mili morskiej.

Okręt, mający czterdzieści sześć lub więcej metrów długości, gdy stoi na kotwicy, winien mieć

na przedniej części w wysokości nie mniej jak sześciu a nie więcej jak dwunastu metrów nad kadłubem także samo światło, a na tyle lub blisko tyłu, w wysokości nie mniej jak pięciu metrów poniżej przedniego światła, drugie takie światło.

Za długość okrętu uważa się długość podaną w świadectwie wpisów.

Okręt, który uwiązł na dnie w drodze przejazdu lub w jej pobliżu, winien wystawić światło, a względnie światła wyżej wzmiankowane, tudzież dwa czerwone światła w artykule 4 a) przepisane.

Artykuł 12.

Oprócz światła, jakich przepisy niniejsze wymagają, każdy okręt może dla zwrócenia na siebie uwagi, jeśli to jest potrzebne, pokazywać ogień migający, lub dać jakiś sygnał piorunujący, lecz w taki sposób, żeby nie mógł być wzięty za sygnał na trwogę.

Artykuł 13.

Żaden w przepisów niniejszych niema naruszać skuteczności przepisów szczególnych wydanych przez którykolwiek rząd co do dalszych światła ustawicznych lub sygnałowych dla dwóch lub więcej okrętów wojennych lub dla okrętów płynących pod konwojem, albo ograniczać ukazywanie sygnałów rozpoznawczych, zaprowadzonych przez właścicieli okrętów i zatwierdzonych przez ich rządy, należycie wpisanych i ogłoszonych.

Artykuł 14.

Parowiec, płynący tylko za pomocą żagli, którego konin maszyny stoi, winien mieć we dnie z przodu czarny balon lub znak sygnałowy o średnicy sześćdziesiąt centymetrów wynoszącej, a to w tem miejscu, z którego może być najlepiej widziany.

Sygnały akustyczne podczas gęstej atmosfery.

Artykuł 15.

Wszystkie sygnały, przepisane w artykule niniejszym dla okrętów w ruchu będących, powinny być dawane:

1. Przez „parowce“ świstawką parową lub syreną.

2. Przez „okręty parowe i statki ciągnięte“ trąbą do mgły.

Wyrażenie „ton przeciągły“, w artykule niniejszym używane, oznacza ton trwający cztery aż do sześciu sekund.

Parowiec powinien być opatrzone silną świstawką parową lub syreną, wydającą głos za pomocą pary lub innego środka i tak ustawioną, żeby żadna zawada nie tamowała jej głosu; nadto opatrzone być ma dobrą trąbą do mgły za pomocą środków mechanicznych działającą, a oprócz tego donośnym dzwonem.

(We wszystkich tych przypadkach, w których przepisy niniejsze nakazują używanie dzwonu, może tenże na pokładzie okrętów tureckich być zastąpiony bębniem, lub też gongiem, gdzie narzędzia takie są używane na pokładzie małych okrętów morskich.)

Okręt żaglowy, którego pojemność brutto wynosi dwadzieścia ton i więcej, powinien być opatrzone podobną trąbą do mgły i podobnym dzwonem.

Podczas mgły, nieczystej atmosfery, jakoteż gdy śnieg lub deszcz gwałtownie pada, czyto we dnie czy w nocy, używać należy sygnałów w artykule niniejszym opisanych w następujący sposób:

a) Parowiec w ruchu będący winien w odstępach nie dłużej jak dwie minuty trwających wydawać ton przeciągły.

b) Parowiec w drodze będący, który jednak zastanowił maszynę i nie plynie, winien w odstępach nie dłużej jak dwie minuty trwających wydawać po dwa tony przeciągłe z przerwami, około jedną sekundę trwającymi.

c) Okręt żaglowy w ruchu będący winien w odstępach nie więcej jak jedną minutę trwających, wydawać jeden ton, jeżeli żegluje prawą stroną; dwa tony jeden po drugim, jeżeli żegluje lewą stroną, a trzy tony, jeżeli żegluje z wiatrem od linii łoksodromicznej do tyłu.

d) Okręt, stojący na kotwicy, winien w odstępach nie dłużej jak jedną minutę trwających dzwonić szybko mniej więcej przez pięć sekund.

e) Okręt, ciągnący drugi statek, tudzież okręt, który spuszcza lub wydobywa linę telegraficzną, jakoteż okręt w ruchu będący, który nie może ustąpić się z drogi innemu okrętowi, ponieważ jest niezdolny do wykonywania obrotów lub do wykonywania ich tak, jak tego przepisy niniejsze wymagają, winien zamiast sygnałów w punktach a) i c) niniejszego artykułu przepisanych wydawać, w odstępach nie więcej jak dwie minuty trwających, trzy tony jeden po drugim, a mianowicie ton przeciągły i zaraz po nim dwa krótkie tony. Okręt ciągnięty może dać ten sygnał, lecz nie może dawać żadnego innego sygnału.

Statki żaglowe i czolna o mniej niż dwudziestu tonach pojemności, nie są obowiązane dawać powyższych sygnałów, lecz jeżeli ich nie dają, winny dawać jakiś inny skuteczny sygnał głosowy, w odstępach nie dłużej jak jedną minutę trwających.

Zmniejszenie chyżości okrętów podczas nieprzenikliwej atmosfery.

Artykuł 16.

Podczas mgły, niepogody, gdy śnieg lub deszcz pada, każdy okręt płynący powinien z umiarkowaną chyżością i powinien uwzględniać troskliwie zachodzące stosunki i okoliczności.

Parowiec, któremu się zdaje, że ze strony od loksodromu aż do przodu słyszy sygnał na mgłę okrętu, którego pozycja jest niepewna, winien o ile okoliczności przypadku pozwalają, maszynę swoją zatrzymać i płynąć ostrożnie, dopóki niebezpieczeństwo zetknięcia się nie minie.

Prawidła sterowania i żeglowania.

Wstęp.

Niebezpieczeństwo zetknięcia się można, o ile okoliczności dozwolają, stwierdzić przez stranne obserwowanie kierunku kompasowego zbliżającego się okrętu. Jeżeli kierunek zmienia się nieznacznie, uznać należy, że niebezpieczeństwo takie zagraża.

Artykuł 17.

Gdy dwa okręty żaglowe zbliżają się do siebie tak, że w skutek tego powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, jeden drugiemu ustępować powinien w następujący sposób:

- a) Okręt mający wiatr z boku od tyłu, ustępować powinien okrętowi, żeglującemu tuż na wietrze.
- b) Okręt żeglujący czołem lewej burty tuż na wietrze, ustępować powinien okrętowi żeglującemu czołem prawej burty tuż na wietrze.
- c) Gdy oba okręty mają wiatr z boku od tyłu, ale nie z tej samej strony, okręt mający wiatr z lewej strony, ustąpić powinien drugiemu.
- d) Gdy oba okręty mają wiatr z boku od tyłu, ale z tej samej strony, okręt płynący od strony wiatru ustąpić powinien temu, który płynie w stronę odwróconą od wiatru.
- e) Okręt płynący pod wiatr, powinien ustąpić drugiemu.

Artykuł 18.

Gdy dwa parowce płyną naprzeciw sobie z stron wprost lub prawie wprost przeciwnych, i zagraża im niebezpieczeństwo zetknięcia się, każdy z tych dwóch parowców zmienić powinien kierunek w stronę burty prawej, aby mogły wyminać się lewymi stronami burty.

Artykuł ten stosuje się tylko w tych przypadkach, gdy okręty spotykają się ze stron wprost lub prawie wprost przeciwnych, tak, że powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, ale nie wtedy, gdy dwa okręty mogą swobodnie przepłynąć około siebie, jeżeli nie zmieniają kierunku.

Jedynymi przypadkami, do których się ten artykuł odnosi, są te, w których każdy z dwóch okrętów płynie ku drugiemu wprost lub prawie wprost, innemi słowy te przypadki, w których we dnie każdy z dwóch okrętów widzi maszty drugiego w tej samej lub prawie w tej samej linii ze swymi; w nocy zaś te przypadki, w których każdy z dwóch okrętów takie zajmuje stanowisko, że widzi obadwa boczne światła drugiego okrętu.

Artykuł ten nie stosuje się we dnie do takich przypadków, w których okręt widzi drugi przed przegubem w takiej pozycji, że ten ostatni przecina jego kierunek; a w nocy do takich przypadków, w których światło czerwone jednego okrętu ukazuje się naprzeciwko światła czerwonego drugiego okrętu, albo światło zielone jednego okrętu, naprzeciwko światła zielonego drugiego okrętu, albo, gdy z przodu ukazuje się światło czerwone a zielonego nie widać, lub widać zielone a nie widać czerwonego, albo gdy obadwa światła zielone i czerwone pokazują się w innym kierunku, nie z przodu.

Artykuł 19.

Gdy biegi dwóch parowców przecinają się tak, że stąd powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, ten parowiec ustąpić powinien drugiemu, który go ma po prawej stronie swojej własnej burty.

Artykuł 20.

Gdy parowiec i okręt żaglowy płyną w takich kierunkach, że stąd powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, parowiec powinien ustąpić okrętowi żaglowemu.

Artykuł 21.

Gdy według jednego z niniejszych prawideł jeden z dwóch okrętów ma drugiemu ustąpić, ten drugi winien zatrzymać kierunek swego biegu i swoją chyżość.

[Jeżeli w skutek zgęszczonego stanu atmosfery lub innych przyczyn okręt taki zbliży się do drugiego tak blisko, że zetknięcia się nie można uniknąć przez sam obrót okrętu do ustąpienia obowiązującego, w takim razie pierwszy okręt obowiązany jest wykonać także obrót, jaki będzie najodpowiedniejszy, żeby zetknięciu się zapobiedz. (Obacz artykuły 27 i 29)].

Artykuł 22.

Każdy okręt, który według przepisów niniejszych obowiązany jest ustąpić drugiemu okrętowi, winien, o ile okoliczności przypadku pozwalają, unikać przecinania łbiegu drugiego okrętu przed jego przednim przegubem.

Artykuł 23.

Każdy parowiec, który według niniejszych przepisów obowiązany jest ustąpić z drogi innemu okrętowi, winien za zbliżeniem się do niego, jeśli potrzeba, zmniejszyć chyżość lub zastanowić maszynę albo się cofać.

Artykuł 24.

Bez względu na którekolwiek postanowienie w niniejszych przepisach zawarte, każdy okręt, prześcigający inny okręt, winien prześciganemu ustąpić z drogi.

Każdy okręt, zbliżający się do innego okrętu ze strony, leżącej o więcej niż dwie kreski kompasu za linią loksodromiczną tego ostatniego, — to jest zbliżający się do okrętu, który zamierza prześcignąć z takiej pozycji, że w nocy nie może widzieć żadnego z dwóch świateł bocznych tego ostatniego okrętu, — uważać należy za prześcigający. Żadna późniejsza zmiana kierunków obu okrętów nie może okrętu prześcigającego uczynić przecinającym bieg w duchu niniejszych przepisów lub uwolnić okręt prześcigający od obowiązku ustąpienia z drogi prześciganemu okrętowi, dopóki ostatecznie nie przepłynie i nie stanie się wolnym.

Ponieważ we dnie okręt prześcigający nie zawsze może z pewnością wiedzieć, czy względem drugiego okrętu znajduje się więcej ku przodowi, czy więcej ku tyłowi wzmiankowanego kierunku, przeto w przypadkach wątpliwych winien uważać się za okręt prześcigający i ustępować z drogi.

Artykuł 25.

Każdy parowiec, płynący w wązkim miejscu (w kanałach), trzymać się powinien, jeżeli to jest bezpieczne i możliwe tej strony nurtu, lub środka kanału, która dla patrzącego z okrętu leży po prawej stronie burty.

Artykuł 26.

Okręty żaglowe w ruchu będące winny ustępować z drogi statkom żaglowym lub czółnom, łowiącym ryby sieciami lub finewkami. Postanowienie to nie uprawnia bynajmniej statków lub czółn

trudniących się rybołówstwem do zastawiania drogi wodnej, używanej przez inne okręty, nie będące statkami i czółnami rybackimi.

Artykuł 27.

Przy przestrzeganiu i tłumaczeniu prawideł powyższych, trzeba mieć należyty wzgląd na wszelkie niebezpieczeństwa żeglugi i zetknięcia się, tudzież na szczególne okoliczności, które mogą wymagać odstąpienia od powyższych prawideł dla uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa.

Sygnaly akustyczne dla okrętów, widzących się nawzajem.**Artykuł 28.**

Wyrazy: „ton krótki“ w artykule niniejszym używane, oznaczają ton trwający mniej więcej jedną sekundę.

Gdy okręty widzą się nawzajem, parowiec w ruchu będący, który według przepisów tutaj podanych ma prawo lub jest obowiązany przybrać inny kierunek, winien następującymi sygnałami, danymi świstawką parową lub syreną oznajmić tę zmianę kierunku:

Ton krótki znaczy: „Zmieniam kierunek w stronę burty prawej.“

Dwa krótkie tony znaczą: „Zmieniam kierunek w stronę burty lewej.“

Trzy krótkie tony znaczą: „Moja maszyna cofa okręt całą siłą.“

Obowiązek zachowywania odpowiednich ostrożności.**Artykuł 29.**

Żaden z powyższych przepisów nie uwalnia okrętu, jego właściciela, dowódcy lub załogi od skutków opieszałości w wystawianiu świateł i używaniu sygnałów, ani od skutków zaniedbania jakiegokolwiek środka bezpieczeństwa, które pospolita praktyka żeglarska lub szczególne okoliczności przypadku nakazują.

Zastrzeżenie co do przepisów, wydanych dla portów i dla żeglugi na wodach śródkrajowych.**Artykuł 30.**

Żaden z przepisów niniejszych nie może naruszać skuteczności takich przepisów szczególnych.

które władza miejscowa wyda w należytej formie dla żeglugi w jakimkolwiek porcie, na jakiegokolwiek rzece lub wodach śródlądowych.

Sygnaly na trwogę.

Artykuł 31.

Gdy okręt czegoś potrzebuje i od innych okrętów albo z brzegu żąda pomocy, powinien dawać lub pokazywać następujące sygnały bądź razem, bądź po jednemu, a mianowicie:

We dnie:

1. Strzały działowe lub inne sygnały piorunujące w odstępach mniej więcej jedno-minutowych.
2. Sygnał na trwogę N. C. księgi sygnałów międzynarodowych.
3. Sygnał na dal, to jest chorągiew czworograniastą, mającą u góry lub u dołu balon, lub coś podobnego do balonu.
4. Ciągłe wydawanie głosu zapomocą jakiegos przyrządu sygnałowego do mgły.

W nocy:

1. Strzały działowe lub inne sygnały piorunujące w odstępach mniej więcej jedno-minutowych.
2. Płomień na okręcie (np. płonąca beczkę smoły lub oleju itp.).
3. Race i kule świetlne puszczające z siebie gwiazdy jakiegokolwiek barwy i jakiegokolwiek rodzaju, rzucane po jednej w krótkich odstępach.
4. Ciągłe wydawanie głosu za pomocą jakiego przyrządu sygnałowego do mgły.

Postanowienia wykonawcze.

Artykuł 32.

Na każdym okręcie, mającym przeszło pięć ton pojemności brutto, powinien się znajdować egzem-

plarz niniejszego rozporządzenia, który należy pokazywać na żądanie urzędu żeglarskiego (urzędu portowego lub konsularnego).

Artykuł 33.

Wykroczenia przeciwko postanowieniom niniejszego rozporządzenia, o ileby dotyczące czyny nie podlegały ustawie karnej powszechnej, karane będą grzywnami aż do 200 koron lub aresztem od sześciu godzin aż do dni 14.

Artykuł 34.

W postępowaniu karnem stosują się w ogólności te postanowienia, które w ogóle obowiązują pod względem karania za wykroczenia policyjne morskie.

Dla spraw rozporządzeniem niniejszem objętych urzędy żeglarskie (urzędy portowe, urzędy konsularne) są I., Władza morska II., a Ministerstwo handlu najwyższą instancją.

Jeżeli II. instancja zatwierdzi orzeczenie I. instancji, chociażby ze złagodzeniem wymiaru kary, dalsze odwołanie się jest niedopuszczalne.

Wpływające grzywny oddaje się do funduszu na wsparcia dla marynarzy.

Artykuł 35.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia 1. maja 1906.

Począwszy od tego dnia, traci moc swąją rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 17. kwietnia 1897, Dz. u. p. Nr. 95, wraz z załączką.

Auersperg wlr.

The first part of the ...

The second part of the ...

The third part of the ...

The fourth part of the ...

The fifth part of the ...

The sixth part of the ...

The seventh part of the ...

The eighth part of the ...

The ninth part of the ...

The tenth part of the ...

The eleventh part of the ...

The twelfth part of the ...

The thirteenth part of the ...

The fourteenth part of the ...

The fifteenth part of the ...

The sixteenth part of the ...

The seventeenth part of the ...

The eighteenth part of the ...