

MIĘDZYNARODOWE PRZEPISY O ZAPOBIEGANIU ZDERZENIOM NA MORZU Z 1972 ROKU

1.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Prawidło 1 Zakres stosowania

a/ Niniejsze przepisy stosuje się do wszystkich statków na pełnym morzu i na wszystkich wodach z nim połączonych dostępnych dla statków morskich.

b/ Żadne z postanowień niniejszych prawideł nie stoi na przeszkodzie stosowaniu wydanych przez właściwą władzę przepisów szczególnych dotyczących red, portów, rzek, jezior lub śródlądowych dróg wodnych połączonych z morzem pełnym i dostępnych dla statków morskich. Takie przepisy szczególne powinny być, tak dalece, jak jest to możliwe, jak najbardziej dostosowane do niniejszych prawideł.

c/ Żadne z postanowień niniejszych prawideł nie stoi na przeszkodzie stosowaniu wydanych przez Rząd któregoś państwa przepisów szczególnych odnośnie do dodatkowych świateł pozycyjnych, świateł sygnałowych lub sygnałów dawanych gwizdkiem dla okrętów wojennych i statków w konwoju, a także odnośnie do dodatkowych świateł pozycyjnych lub sygnałowych dla flotylli statków rybackich zajętych połowem. Te dodatkowe światła pozycyjne i sygnały dawane gwizdkiem powinny być w miarę możliwości takie, aby nie można ich było pomylić z jakimkolwiek światłem lub sygnałem uznanym gdziekolwiek w niniejszych prawidłach

d/ Dla celów niniejszych prawideł Organizacja¹ może przyjąć systemy rozgraniczenia ruchu.

e/ Jeżeli zainteresowany Rząd stwierdzi, że statek o specjalnej konstrukcji czy przeznaczeniu nie może spełniać w pełni bez przeszkód dla swych specjalnych funkcji postanowień niniejszych prawideł w odniesieniu do liczby, miejsca zamocowania, zasięgu lub sektora widoczności świateł lub znaków, jak również w odniesieniu do rozmieszczenia i charakterystyki urządzeń sygnalizacji dźwiękowej, to statek taki powinien odpowiadać takim innym postanowieniom odnoszącym się do liczby, miejsca zamocowania, zasięgu lub sektora widoczności świateł lub znaków, jak również w odniesieniu do rozmieszczenia i charakterystyki urządzeń sygnalizacji dźwiękowej, wydanym przez jego Rząd. które w odniesieniu do danego statku są najbardziej zbliżone do niniejszych prawideł.

Prawidło 2 Odpowiedzialność

a/ Żadne z postanowień niniejszych prawideł nie zwalnia statku ani jego armatora, kapitana bądź załogi od następstw jakiegokolwiek zaniedbania przestrzegania niniejszych prawideł lub zaniedbania zachowania środków ostrożności, których może wymagać zarówno zwykła praktyka morska, jak i szczególne okoliczności danego wypadku.

b/ Przy interpretowaniu i stosowaniu niniejszych prawideł należy uwzględniać wszystkie niebezpieczeństwa żeglugi i zderzenia oraz wszelkie szczególne okoliczności, łącznie z możliwościami danych statków, które w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa mogą uczynić konieczne odstępnie od niniejszych prawideł.

Prawidło 3 Definicje

W rozumieniu niniejszych prawideł, z wyjątkiem wypadków, gdy z treści wynika inaczej:

a/ Wyraz “statek” określa wszelkiego rodzaju urządzenie pływające, nie wyłączając urządzeń bezwypornościowych i wodnosamolotów używanych lub nadających się do użytku jako środek transportu wodnego.

b/ Określenie “statek o napędzie mechanicznym” oznacza każdy statek wprowadzany w ruch przez maszynę.

c/ Określenie “statek żaglowy” oznacza każdy statek pod żaglami pod warunkiem, że urządzenie napędowe, jeżeli jest zainstalowane na statku, nie jest używane.

d/ Określenie “statek zajęty połowem” oznacza każdy statek łowiący sieciami, sznurami haczykowymi, włokami lub innymi narzędziami połowu, które ograniczają zdolność manewrową; określenie to nie obejmuje statku łowiącego włóczonymi sznurami haczykowymi lub innymi narzędziami połowu, które nie ograniczają zdolności manewrowej. **e/** Wyraz “wodnosamolot” oznacza każde urządzenie latające przystosowane do manewrowania na wodzie.

f/ Określenie “statek nie odpowiadający za swoje ruchy” oznacza statek, który wskutek wyjątkowych okoliczności nie jest w stanie manewrować zgodnie z wymaganiami niniejszych prawideł i dlatego nie może ustąpić z drogi innemu statkowi.

g/ Określenie “statek o ograniczonej zdolności manewrowej” oznacza statek, którego zdolność do manewrowania zgodnie z wymaganiami niniejszych prawideł jest ograniczona ze względu na charakter jego pracy i który dlatego nie może ustąpić z drogi innemu statkowi. Określenie “statek o ograniczonej zdolności manewrowej” obejmuje, ale nie ogranicza się do następujących statków:

- i) statek zajęty układaniem, obsługą lub podnoszeniem znaku nawigacyjnego, podwodnego kabla lub rurociągu;
- ii) statek zajęty pracami pogłębiarskimi, hydrograficznymi lub podwodnymi;
- iii) statek w drodze zajęty zaopatrywaniem lub przekazywaniem osób, zapasów lub ładunku;
- iv) statek zajęty wodowaniem lub podnoszeniem na pokład samolotów;
- v) statek zajęty oczyszczaniem z min;
- vi) statek zajęty taką czynnością holowniczą, która poważnie ogranicza statek holujący oraz obiekt holowany w ich zdolności do odchylenia się od ich kursu,

h/ Określenie “statek ograniczony swoim zanurzeniem” oznacza statek o napędzie mechanicznym, który z racji swego zanurzenia w stosunku do dostępnej głębokości wody jest poważnie ograniczony w jego zdolności do odchylenia się od kursu, jakim idzie.

i/ Określenie “w drodze” oznacza, że statek nie stoi na kotwicy, nie jest przymocowany do lądu i nie stoi na mieliźnie.

j/ Wyrazy “długość” i “szerokość” statku oznaczają jego długość całkowitą i największą szerokość.

k/ Za “wzajemnie widoczne” należy uważać statki tylko wtedy, gdy jeden statek może być obserwowany wzrokowo z drugiego statku.

l/ Określenie “ograniczona widzialność” oznacza wszelkie warunki, w których widzialność jest ograniczona wskutek mgły, oparów, padającego śniegu, ulewnego deszczu, burz piaskowych lub jakichkolwiek innych podobnych przyczyn.

1.2. PRAWIDŁA WYMIJANIA

ROZDZIAŁ I

ZACHOWANIE SIĘ STATKÓW WE WSZELKICH WARUNKACH WIDZIALNOŚCI

Prawidło 4

Zakres stosowania

Prawidła niniejszego rozdziału stosuje się do wszelkich warunków widzialności.

Prawidło 5

Obserwacja

Każdy statek powinien stale prowadzić właściwą obserwację zarówno wzrokową i słuchową, jak i za pomocą wszystkich dostępnych środków w istniejących okolicznościach i warunkach odpowiednich do pełnej oceny sytuacji i ryzyka zderzenia.

Prawidło 6

Szybkość bezpieczna

Każdy statek powinien stale iść z bezpieczną szybkością tak, aby mógł podjąć właściwe i skuteczne działanie w celu uniknięcia zderzenia i zatrzymać się w odległości odpowiedniej do istniejących okoliczności i warunków.

Przy ustalaniu bezpiecznej szybkości powinny być w szczególności uwzględnione następujące czynniki:

a/ przez wszystkie statki:

- i) widzialność;
- ii) natężenie ruchu, łącznie ze zgrupowaniami statków rybackich lub innych statków;
- iii) zdolność manewrowa statku, a zwłaszcza odległość potrzebna do zatrzymania się statku i jego zwrotność w istniejących warunkach;
- iv) podczas nocy obecność na dalszym planie świateł, takich jak światła nabrzeżne lub rozproszenie świateł własnych;
- v) stan wiatru, morza i prądu oraz bliskość niebezpieczeństw nawigacyjnych;
- vi) zanurzenie w stosunku do dostępnej głębokości wody;

b/ ponadto przez statki używające radaru:

- i) charakterystyka, sprawność oraz ograniczenia urządzenia radarowego;
- ii) ograniczenia wynikające z użytej skali zasięgu radaru;
- iii) wpływ stanu morza, pogody i innych zakłócających źródeł na wykrywanie radarem obiektów;
- iv) możliwość nie wykrywania przez radar w odpowiedniej odległości małych statków, lodów i innych pływających obiektów;
- v) liczba, położenie i ruch statków wykrytych przez radar;
- vi) dokładniejsza ocena widzialności przy użyciu radaru do określenia odległości do statków lub innych obiektów znajdujących się w pobliżu.

Prawidło 7

Ryzyko zderzenia

a/ W celu ustalenia, czy istnieje ryzyko zderzenia, każdy statek powinien użyć wszelkich dostępnych środków stosownie do istniejących okoliczności i warunków. Jeżeli istnieje jakakolwiek wątpliwość co do istnienia ryzyka, należy przyjąć, że ono istnieje.

b/ W celu uzyskania wczesnego ostrzeżenia o ryzyku zderzenia należy w sposób właściwy używać znajdujących się na statku zdatnych do użytku urządzeń radarowych, łącznie z przeszukiwaniem na dalekim zasięgu oraz właściwie korzystać z nakresów lub równoważnej, systematycznej obserwacji wykrytych obiektów.

c/ Nie wolno dokonywać oceny sytuacji na podstawie skąpych informacji, szczególnie skąpych informacji radarowych.

d/ Przy ustalaniu, czy istnieje ryzyko zderzenia, należy w szczególności uwzględnić co następuje:

- i) należy przyjąć, że ryzyko zderzenia istnieje, jeżeli zamiar kompasowy na zbliżający się statek nie zmienia się wyraźnie;
- ii) ryzyko takie może czasami istnieć nawet wówczas, gdy widoczna jest wyraźna zmiana zamiaru, szczególnie przy zbliżaniu się do bardzo dużego statku, zespołu holowniczego lub przy zbliżaniu się do statku na małą odległość.

Prawidło 8

Działania w celu uniknięcia zderzenia

a/ Jeżeli okoliczności na to pozwalają, każde działanie podjęte w celu uniknięcia zderzenia powinno być zdecydowane, wykonane wystarczająco wcześnie i z należytym uwzględnieniem zasad dobrej praktyki morskiej.

b/ Jeżeli okoliczności na to pozwalają, każda zmiana kursu lub szybkości w celu uniknięcia zderzenia powinna być dostatecznie duża, aby była łatwo widoczna dla innego statku obserwującego wzrokowo lub za pomocą radaru. Należy unikać kolejno następujących po sobie małych zmian kursu lub szybkości.

c/ Jeżeli istnieje wystarczająca przestrzeń morzu, wówczas sama zmiana kursu może być najskuteczniejszym działaniem w celu zapobiegnięcia sytuacji nadmiernego zbliżenia pod warunkiem, że będzie ona znaczna, wykonana w porę i nie wyniknie z niej inna sytuacja nadmiernego zbliżenia.

d/ Działanie podjęte w celu uniknięcia zderzenia z innym statkiem powinno być takie, aby minięcie się statków nastąpiło w bezpiecznej odległości. Skuteczność działania należy starannie sprawdzać, aż do chwili przejścia i oddalenia się innego statku.

e/ Jeżeli jest to konieczne w celu uniknięcia zderzenia lub uzyskania dłuższego czasu na ocenę sytuacji, statek powinien zmniejszyć swoją szybkość, wytracić bieg przez zatrzymanie swych środków napędu lub dać bieg wstecz.

Prawidło 9

Wąskie przejścia

a/ Statek idący wzdłuż wąskiego przejścia lub toru wodnego powinien trzymać się tak blisko, jak dalece jest to bezpieczne i wykonalne, zewnętrznej granicy takiego przejścia lub toru, leżącej z jego prawej burty.

b/ Statek o długości mniejszej niż 20 m lub statek żaglowy nie powinien przeszkadzać przejściu statku, który może bezpiecznie nawigować tylko w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego.

c/ Statek zajęty połowem nie powinien przeszkadzać przejściu jakiegokolwiek innego statku nawigującego w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego.

d/ Statek nie powinien przecinać wąskiego przejścia lub toru wodnego, jeżeli takie przecięcie przeszkadza przejściu statku, który może bezpiecznie nawigować tylko w granicach takiego przejścia lub toru. Ten ostatni statek, jeżeli ma wątpliwości co do zamiarów statku przecinającego przejście lub tor może używać sygnału dźwiękowego przewidzianego prawidłem 34 d/.

e/

i) Jeżeli wyprzedzanie w wąskim przejściu lub na torze wodnym może nastąpić tylko wtedy, gdy statek wyprzedzany podejmie działanie pozwalające na bezpieczne przejście, wówczas statek zamierzający wyprzedzić powinien okazać swój zamiar sygnałem dźwiękowym przewidzianym prawidłem 34c/ i).

Statek, który ma być wyprzedzony, jeżeli się na to zgadza, powinien dać odpowiedni sygnał dźwiękowy przewidziany prawidłem 34c/ii) i podjąć działanie pozwalające na bezpieczne przejście, a jeżeli ma wątpliwości, dawać sygnał przewidziany prawidłem 34d/.

ii) Prawidło niniejsze nie zwalnia statku wyprzedzającego od obowiązku przestrzegania prawidła 13.

f/ Statek zbliżający się do zakrętu lub obszaru wąskiego przejścia lub toru wodnego, gdzie inne statki mogą być zasłonięte istniejącą przeszkodą, powinien nawigować ze szczególną czujnością i ostrożnością oraz dawać odpowiedni sygnał dźwiękowy określony prawidłem 34e/.

g/ Jeżeli okoliczności na to pozwalają, każdy statek powinien unikać kotwiczenia w wąskim przejściu.

Prawidło 10

Systemy rozgraniczenia ruchu

a/ Niniejsze prawidło stosuje się do systemów rozgraniczenia ruchu przyjętych przez Organizację,

b/ Statek korzystający z systemu rozgraniczenia ruchu powinien:

i) iść właściwym torem kierunkowym w ogólnym kierunku ruchu tego toru;

ii) tak dalece, jak jest to możliwe, trzymać się z dala od linii lub strefy rozgraniczającej;

iii) wchodzić na tor kierunkowy lub wychodzić z niego na końcach toru, a kiedy wejście lub wyjście następuje z któregoś boku toru, wykonywać je pod jak najmniejszym kątem w stosunku do ogólnego kierunku ruchu.

c/ Tak dalece jak jest to możliwe, statek powinien unikać przecinania torów kierunkowych, a jeżeli musi to uczynić, to powinien przeciąć tor pod możliwie prostym kątem w stosunku do ogólnego kierunku ruchu.

d/ Strefy ruchu przybrzeżnego nie powinny być normalnie używane do ruchu przelotowego, jeżeli może on bezpiecznie odbywać się na odpowiednim torze kierunkowym w granicach przyległego systemu rozgraniczenia ruchu. Jednakże statki o długości mniejszej niż 20 m i statki żaglowe mogą w każdych okolicznościach korzystać ze strefy ruchu przybrzeżnego.

e/ Statek, który nie przecina toru kierunkowego lub statek, który nie wchodzi lub nie wychodzi z toru nie powinien zasadniczo wchodzić w strefę rozgraniczającą lub przecinać linii rozgraniczającej, z wyjątkiem:

- i) nagłych wypadków w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa;
- ii) zajęcia się połowem w obrębie strefy rozgraniczającej.

f/ Statek nawigujący na obszarach leżących blisko końców systemów rozgraniczenia ruchu powinien nawigować ze szczególną ostrożnością.

g/ Tak dalece jak jest to możliwe, statek powinien unikać kotwiczenia w systemie rozgraniczenia ruchu lub na obszarach położonych blisko jego końców.

h/ Statek nie korzystający z systemu rozgraniczenia ruchu powinien trzymać się możliwie jak najdalej od niego.

i) Statek zajęty połowem nie powinien przeszkadzać przejściu jakiegokolwiek statku idącego torem kierunkowym.

j/ Statek o długości mniejszej niż 20 m lub statek żaglowy nie powinien przeszkadzać bezpiecznemu przejściu statku o napędzie mechanicznym, idącego torem kierunkowym.

k/ Statek o ograniczonej zdolności manewrowej, gdy jest zajęty w strefie rozgraniczenia ruchu wykonywaniem czynności mających na celu utrzymanie bezpieczeństwa nawigacji, jest zwolniony od przestrzegania postanowień niniejszego prawidła w takim stopniu, w jakim jest to konieczne dla wykonywania tych czynności.

l/ Statek o ograniczonej zdolności manewrowej, gdy jest zajęty w obrębie systemu rozgraniczenia ruchu układaniem, obsługą lub podnoszeniem kabla podwodnego, jest zwolniony z przestrzegania niniejszego prawidła w takim stopniu, w jakim jest to konieczne dla wykonywania tych czynności.

ROZDZIAŁ II

ZACHOWANIE SIĘ STATKÓW WIDZĄCYCH SIĘ WZAJEMNIE

Prawidło 11

Zakres stosowania

Prawidła niniejszego rozdziału stosuje się do statków wzajemnie widocznych.

Prawidło 12

Statki żaglowe

a/ Jeżeli dwa statki żaglowe zbliżają się do siebie w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas jeden z nich powinien ustąpić z drogi drugiemu, jak następuje:

- i) jeżeli obydwa statki mają wiatr z różnych burt, siatek, który ma wiatr z lewej burty, powinien ustąpić z drogi drugiemu statkowi;
- ii) jeżeli obydwa statki mają wiatr z tej samej burty statek znajdujący się od strony nawietrznej powinien ustąpić z drogi statkowi znajdującemu się od strony zawietrznej;
- iii) jeżeli statek mający wiatr z lewej burty widzi statek znajdujący się od strony nawietrznej, a nie może z pewnością ustalić, czy statek ten ma wiatr z lewej, czy z prawej burty, powinien ustąpić z drogi temu statkowi.

b/ W rozumieniu niniejszego prawidła za burtę nawietrzną należy uważać burtę przeciwną do tej, na której statek niesie główny żagiel, a na statkach o ożaglowaniu rejowym - burtę przeciwną do tej, na której niesie największy żagiel skośny.

Prawidło 13

Wyprzedzanie

a/ Bez względu na którekolwiek z postanowień zawartych w prawidłach części B rozdziałów I i II, każdy statek wyprzedzający inny statek powinien ustąpić z drogi statkowi wyprzedzanemu,

b/ Za wyprzedzający należy uważać statek zbliżający się do innego statku z kierunku więcej niż 22.5 stopnia z tyłu jego trawersu, to znaczy będący w takiej pozycji w stosunku do statku wyprzedzanego, że podczas nocy mógłby widzieć tylko światło rufowe tego statku, a nie którekolwiek z jego świateł burtowych.

c/ Jeżeli statek ma jakąkolwiek wątpliwość co do tego, czy jest statkiem wyprzedzającym, powinien uznać się za taki statek i działać odpowiednio,

d/ Wszelkie następne zmiany zamiaru między dwoma statkami nie mogą uczynić statku wyprzedzającego statkiem przecinającym kurs w rozumieniu niniejszych prawideł lub zwolnić go od obowiązku trzymania się z daleka od statku wyprzedzanego aż do chwili jego ostatecznego wyprzedzenia i oddalenia się.

Prawidło 14

Statki idące wprost na siebie

a/ Jeżeli dwa statki o napędzie mechanicznym idą przeciwnymi kursami w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas każdy z nich powinien zmienić kurs w prawo w taki sposób, aby mógł przejść z lewej burty drugiego.

b/ Należy przyjąć, że taka sytuacja istnieje, gdy statek widzi inny statek przed dziobem lub prawie przed dziobem, a podczas nocy mógłby widzieć światła masztowe innego statku w nabieżniku i obydwa światła burtowe tego statku, a podczas dnia widzieć statek w odpowiadający temu sposób.

c/ Jeżeli statek ma jakąkolwiek wątpliwość co do tego, czy sytuacja taka istnieje, powinien przyjąć, że ona istnieje i działać odpowiednio.

Prawidło 15

Kursy przecinające się

Jeżeli dwa statki o napędzie mechanicznym przecinają swoje kursy w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas statek, który ma drugi statek ze swej prawej burty, powinien ustąpić mu z drogi i jeżeli okoliczności na to pozwalają unikać przecinania kursu przed jego dziobem.

Prawidło 16

Działanie statku ustępującego z drogi

Każdy statek, który zgodnie z niniejszymi prawidłami ma ustąpić z drogi innemu statkowi, powinien w miarę możliwości podjąć zawczasu odpowiednie działania, aby trzymać się w znacznej odległości.

Prawidło 17

Działania statku mającego pierwszeństwo drogi

a/

- i) Jeżeli jeden z dwóch statków ma ustąpić z drogi, to drugi statek powinien zachować swój kurs i szybkość,
- ii) Ten drugi statek może jednak podjąć działanie w celu uniknięcia zderzenia jedynie własnym manewrem, skoro tylko stanie się oczywiste dla niego, że statek obowiązany do ustąpienia z drogi nie podejmuje właściwego działania stosownie do niniejszych prawideł.

b/ Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny statek obowiązany do zachowania swego kursu i szybkości znajdzie się tak blisko, że nie można uniknąć zderzenia przez samo tylko działanie statku ustępującego z drogi, wówczas powinien on podjąć działanie, które najlepiej przyczyni się do uniknięcia zderzenia.

c/ Statek o napędzie mechanicznym, który w sytuacji przecinania się kursów podejmuje działanie zgodnie z ustępem a/ ii) niniejszego prawidła w celu uniknięcia zderzenia z innym statkiem, powinien, jeżeli okoliczności na to pozwalają, nie zmieniać kursu w lewo, jeżeli z lewej jego burty znajduje się statek.

d/ Niniejsze prawidło nie zwalnia statku mającego ustąpić z drogi od dopełnienia tego obowiązku.

Prawidło 18

Wzajemne obowiązki statków

Jeżeli prawidła 9, 10 i 13 nie stanowią inaczej:

a/ Statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien ustąpić z drogi;

- I) statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy;
- II) statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej;
- III) statkowi zajętemu połowem;
- IV) statkowi żaglowemu;

b/ Statek żaglowy w drodze powinien ustąpić z drogi:

- I) statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy;
- II) statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej;
- III) statkowi zajętemu połowem.

c/ Statek zajęty połowem w drodze powinien w razie możliwości ustąpić z drogi:

- I) statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy;
- II) statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej;

d/

- I) Każdy statek inny niż statek nieodpowiadający za swoje ruchy lub statek o ograniczonej zdolności manewrowej powinien, jeśli okoliczności na to pozwalają, unikać przeszkadzania bezpiecznemu przejściu statku ograniczonego swoim zanurzeniem i pokazującym sygnały przewidziane w prawidło 28;
- II) statek ograniczony swoim zanurzeniem powinien nawigować ze szczególną ostrożnością, uwzględniając w pełni swoją szczególną sytuację.

e/ Wodnosamolot na wodzie powinien w zasadzie trzymać się w znacznej odległości od wszystkich statków i unikać przeszkadzania im w nawigowaniu. Jeżeli jednak istnieje ryzyko zderzenia, powinien on przestrzegać prawideł niniejszej części.

ROZDZIAŁ III

ZACHOWANIE SIĘ STATKÓW PODCZAS OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

Prawidło 19

Zachowanie się statków podczas ograniczonej widzialności

a/ Niniejsze prawidło stosuje się do statków, które nie są wzajemnie widoczne i nawigują w strefie ograniczonej widzialności lub w jej pobliżu.

b/ Każdy statek powinien iść z bezpieczną szybkością, dostosowaną do istniejących okoliczności i warunków ograniczonej widzialności. Statek o napędzie mechanicznym powinien utrzymywać swoje maszyny gotowe do wykonania natychmiastowego manewru.

c/ Każdy statek, stosując prawidła rozdziału I niniejszej części, powinien należycie uwzględnić istniejące okoliczności i warunki ograniczonej widzialności.

d/ Statek, który wykryje tylko za pomocą radaru obecność innego statku, powinien ustalić, czy powstaje sytuacja nadmiernego zbliżenia lub czy istnieje ryzyko zderzenia, a jeżeli tak, to powinien wystarczająco wcześnie podjąć działania zapobiegawcze, z tym, że jeżeli składa się ono ze zmiany kursu, to należy unikać w miarę możliwości:

- i) zmiany kursu w lewo, jeśli z przodu trawersu znajduje się inny statek nie będący statkiem wyprzedzanym;
- ii) zmiany kursu w kierunku statku na trawersie lub z tyłu trawersu.

e/ Z wyjątkiem wypadku, kiedy uznano, że ryzyko zderzenia nie istnieje, każdy statek, który usłyszy przypuszczalnie przed swego trawersu sygnał mgłowy innego statku lub który nie może uniknąć sytuacji nadmiernego zbliżenia do innego statku będącego przed trawersem, powinien zmniejszyć swą szybkość do minimum koniecznego do utrzymania się na swoim kursie. W razie konieczności powinien zatrzymać się, a w każdym razie nawigować z najwyższą ostrożnością, dopóki niebezpieczeństwo zderzenia nie minie.

1.3. ŚWIATŁA I ZNAKI STATKÓW

Prawidło 20

Zakres stosowania

a/ Prawidła niniejszej części powinny być przestrzegane podczas każdej pogody.

b/ Prawidła dotyczące świateł powinny być przestrzegane od zachodu do wschodu słońca i w tym czasie nie wolno pokazywać żadnych innych świateł, z wyjątkiem takich, które nie będą mogły być mylone ze światłami podanymi w niniejszych prawidłach i nie będą zmniejszały ich widzialności, zmieniały ich odróżniającego charakteru lub przeszkadzały w utrzymaniu właściwej obserwacji.

c/ Światła określone niniejszymi prawidłami, jeżeli statek je nosi powinny być pokazywane również od wschodu do zachodu słońca podczas ograniczonej widzialności. Mogą one być pokazywane we wszelkich innych okolicznościach, w których uważa się to za konieczne.

d/ Prawidła dotyczące znaków powinny być przestrzegane podczas dnia.

e/ Światła i znaki wymienione w niniejszych prawidłach powinny być zgodne z postanowieniami załącznika I do niniejszych przepisów.

Prawidło 21

Definicje

a/ Określenie “światło masztowe” oznacza białe światło umieszczone ponad osią symetrii statku, oświetlające nieprzerwany łuk widnokregu równy 225 stopniom i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5 stopnia poza trawers każdej burty statku.

b/ Określenie “światła burtowe” oznacza zielone światło z prawej burty i czerwone światło z lewej burty, każde oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu równy 112,5 stopnia i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5 stopnia poza trawers odpowiedniej burty. Na statkach o długości mniejszej niż 20 metrów światła burtowe mogą być połączone w jednej latarni niesionej w osi symetrii statku.

c/ Określenie “światło rufowe” oznacza białe światło umieszczone możliwie jak najbliżej rufy, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu równy 135 stopniom i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył do 67,5 stopnia z każdej burty statku.

d/ Określenie “światło holowania” oznacza żółte światło o tej samej charakterystyce co światło rufowe określone w ustępie c/ niniejszego prawidła.

e/ Określenie “światło widoczne dookoła widnokregu” oznacza światło oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu równy 360 stopniom.

f/ Określenie “światło błyskowe” oznacza światło o błyskach regularnie powtarzanych z częstotliwością 120 lub więcej błysków na minutę.

Prawidło 22

Widzialność światel

Światła przewidziane niniejszymi prawidłami powinny mieć natężenie określone w ustępie 8 załącznika I do niniejszych przepisów, tak aby były widzialne co najmniej z następującej odległości:

a/ na statkach o długości 50 metrów lub większej:

światło masztowe - 6 mil,

światło burtowe - 3 mile.

światło rufowe - 3 mile.

światło holowania - 3 mile.

światło białe, czerwone, zielone lub żółte widoczne dookoła widnokregu- 3 Mm;

b/ na statkach o długości 12 metrów lub większej, lecz mniejszej, niż 50 metrów;

światło masztowe - 5 mil. a jeśli długość statku jest mniejsza niż 20 metrów - 3 mile.

światło burtowe - 2 mile,

światło rufowe - 2 mile,

światło holowania - 2 mile.

światło białe, czerwone, zielone lub żółte widoczne dookoła widnokregu - 2 mile,

c/ na statkach o długości mniejszej niż 12 metrów:

światło masztowe - 2 mile.

światło burtowe - 1 mila.

światło rufowe - 2 mile.

światło holowania - 2 mile.

światło białe, czerwone, zielone lub-żółte widoczne dookoła widnokregu - 2 mile.

d/ na holowanych, trudno zauważalnych, częściowo zalewanych statkach lub obiektach: - światło białe widoczne dookoła widnokregu - 3 mile.

Prawidło 23.

Statki o napędzie mechanicznym w drodze

a/ Statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien pokazywać:

i) światło masztowe z przodu;

ii) drugie światło masztowe z tyłu przedniego i wyżej od niego z tym, że statek o długości mniejszej niż 50 metrów nie jest obowiązany do pokazywania tego światła, lecz może je pokazywać;

iii) światła burtowe;

iv) światło rufowe,

b/ Poduszkowiec poruszający się w stanie bezwypornościowym powinien, prócz świateł przewidzianych w ustępie a/ niniejszego prawidła, pokazywać żółte światło błyskowe widoczne dookoła widnokregu,

c/

i) Statek o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 12 metrów może zamiast świateł przewidzianych w ustępie a/ niniejszego prawidła pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokregu i światła burtowe.

ii) Statek o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 7 metrów, którego maksymalna szybkość nie przekracza 7 węzłów, może, zamiast świateł przewidzianych w ustępie a/ niniejszego prawidła pokazywać białe światło, widoczne dookoła widnokregu oraz powinien, jeżeli jest to możliwe, pokazywać także światła burtowe.

iii) światło masztowe lub światło białe widoczne dookoła widnokregu na statku o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 12 metrów, jeżeli nie może być umieszczone w płaszczyźnie symetrii statku, to może być przesunięte od tej płaszczyzny, pod warunkiem, że światła burtowe są umieszczone w jednej latarni, która powinna być noszona w płaszczyźnie symetrii statku lub umieszczona tak blisko niej, jak jest to możliwe w tej samej płaszczyźnie dziób-rufa. co latarnia masztowa lub białe światło widoczne dookoła widnokregu.

Prawidło 24

Holowanie i pchanie

a/ Statek o napędzie mechanicznym podczas holowania powinien pokazywać:

i) dwa światła masztowe umieszczone w linii pionowej zamiast światła przewidzianego w prawidło 23 a/ i) lub a/ ii); Jeżeli długość zespołu holowniczego, mierzona od rufy statku holującego do tylnego krańca zespołu, przekracza 200 metrów, statek powinien pokazywać trzy takie światła umieszczone w linii pionowej;

- II) światła burtowe;
- III) światła rufowe;
- IV/ światło holowania umieszczone w linii pionowej nad światłem rufowym;
- V/ znak w kształcie rombu w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, jeżeli długość zespołu holowniczego przekracza 200 metrów,

b/ Gdy statek pchający i statek pchany w przód są sztywno połączone w jednostkę zespoloną, powinny być uważane za statek o napędzie mechanicznym i pokazywać światła przewidziane w prawie 23.

c/ Statek o napędzie mechanicznym podczas pchania w przód lub holowania przy burcie, lecz nie tworzący jednostki zespolonej, powinien pokazywać:

- I) dwa światła masztowe z przodu umieszczone w linii pionowej zamiast światła przewidzianego w prawie 23a/i) lub a/ II);
- II) światła burtowe;
- III) światła rufowe.

d/ statek o napędzie mechanicznym, do którego mają zastosowanie ustępy a/ lub c/ niniejszego prawa, powinien również przestrzegać prawa 23 a/ II),

e/ Statek lub obiekt holowany powinien pokazywać:

- I) światła burtowe;
- II) światło rufowe;
- III) znak w kształcie rombu w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, gdy długość zespołu holowniczego przekracza 200 metrów.

f/ Z wyjątkiem kilku statków holowanych przy burcie lub pchanych w grupie, które powinny być oświetlone jako jeden statek:

- I) statek pchany, nie będący częścią jednostki zespolonej powinien pokazywać w swej przedniej części światła burtowe;
- II) statek holowany przy burcie powinien pokazywać światło rufowe, a w swej przedniej części światła burtowe.

g/ Holowany, trudno zauważalny, częściowo zalewany statek lub obiekt, lub zestaw takich statków lub obiektów, gdy są holowane, powinny pokazywać:

- I) jeżeli szerokość jest mniejsza niż 25 metrów - jedno białe światło widoczne dookoła widnokregu umieszczone na lub w pobliżu przedniego krańca, a jedno na lub w pobliżu jego tylnego krańca, z wyjątkiem elastycznych pojemników (drakonów), które nie potrzebują pokazywać światła na lub w pobliżu przedniego krańca;
- II) jeżeli szerokość wynosi 25 metrów lub więcej - dwa dodatkowe światła białe widoczne dookoła widnokregu w miejscu lub w pobliżu największej swej szerokości;
- III) jeżeli długość przekracza 100 metrów - dodatkowe białe światła widoczne dookoła widnokregu umieszczone między światłami wymaganymi w punktach I) oraz II) w taki sposób, aby odległość między światłami nie przekraczała 100 metrów;
- IV/ znak w kształcie rombu na lub w pobliżu najbardziej do tyłu wysuniętej części ostatniego statku lub obiektu holowanego, a jeżeli długość zespołu holowniczego przekracza 250 metrów dodatkowy znak w kształcie rombu w miejscu, skąd będzie

najlepiej widoczny, umieszczony w miejscu wysuniętym tak daleko ku przodowi na ile jest to możliwe,

h/ Gdy z jakiegokolwiek wystarczającej przyczyny holowany statek lub obiekt nie jest w stanie pokazywać świateł lub znaków przewidzianych w ustępie e/ lub g/ niniejszego prawidła, należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu oświetlenia holowanego statku lub obiektu lub co najmniej w celu wskazania obecności takiego statku lub obiektu.

i) Gdy z jakiegokolwiek wystarczającej przyczyny statek nie zajmujący się zazwyczaj pracami holowniczymi nie jest w stanie pokazywać świateł przewidzianych w ustępach a/ lub c/ niniejszego prawidła, to statek taki nie jest zobowiązany pokazywać tych świateł, gdy zajęty jest holowaniem innego statku, znajdującego się w niebezpieczeństwie lub potrzebującego pomocy. Należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu pokazania rodzaju powiązania między statkiem holującym a holowanym, zwłaszcza przez oświetlenie liny holowniczej, do czego upoważnia prawidło 36.

Prawidło 25

Statki żaglowe w drodze i statki wiosłowe

a/ Statek żaglowy w drodze powinien pokazywać:

- i)** światło burtowe;
- ii)** światło rufowe,

b/ Na statku żaglowym o długości mniejszej niż 20 metrów światła przewidziane w ustępie a/ niniejszego prawidła mogą być połączone w jednej latarni noszonej na szczycie lub w pobliżu szczytu masztu, w miejscu, skąd będzie ona najlepiej widoczna.

c/ Statek żaglowy w drodze może, oprócz świateł przewidzianych w ustępie a/ niniejszego prawidła, pokazywać na szczycie masztu lub w pobliżu szczytu masztu, w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne dwa światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej, górne czerwone a dolne zielone, z tym, że światła te nie powinny być pokazywane łącznie z latarnią kombinowaną, dozwoloną ustępem b/ niniejszego prawidła.

d/

i) Statek żaglowy o długości mniejszej niż 7 metrów powinien, jeżeli jest to możliwe pokazywać światła przewidziane w ustępie a/ lub b/ niniejszego prawidła, lecz jeśli ich nie pokazuje, to powinien mieć przygotowaną do szybkiego użycia latarkę elektryczną lub zapaloną latarnię świecącą białym światłem, które powinno być pokazywane wystarczająco wcześnie, aby zapobiec zderzeniu.

ii) Statek wiosłowy może pokazywać światła przewidziane w niniejszym prawidłe dla statków żaglowych, lecz jeśli ich nie pokazuje, to powinien mieć przygotowaną do szybkiego użycia latarkę elektryczną lub zapaloną latarnię świecącą białym światłem, które powinno być pokazywane wystarczająco wcześnie, aby zapobiec zderzeniu.

e/ Jeżeli statek idący pod żaglami jest również napędzany przez maszynę, powinien pokazywać z przodu, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, znak w kształcie stożka skierowanego wierzchołkiem w dół.

Prawidło 26

Statki rybackie

a/ Statek zajęty połowem, w drodze lub stojący na kotwicy powinien pokazywać tylko światła i znaki przewidziane w niniejszym prawidło.

b/ Statek zajęty trałowaniem, przez które rozumie się ciągnięcie sieci trałowej w wodzie lub innego sprzętu używanego jako narzędzie połowu, powinien pokazywać;

- i) dwa światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej, górne zielone a dolne białe, albo znak składający się z dwóch stożków skierowanych wierzchołkami do siebie i umieszczonych w linii pionowej jeden nad drugim; statek o długości mniejszej niż 20 metrów może zamiast tego znaku pokazywać kosz;
- ii) światło masztowe, umieszczone za światłem zielonym widocznym dookoła widnokregu i wyżej od niego; statek o długości mniejszej niż 50 metrów nie jest obowiązany pokazywać takiego światła, lecz może to uczynić;
- iii) gdy posuwa się po wodzie - światła burtowe i światło rufowe, oprócz światel przewidzianych w niniejszym ustępie.

c/ Statek zajęty połowem, inny niż trałujący powinien pokazywać:

- i) dwa światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej, górne czerwone, a dolne białe, albo znak składający się z dwóch stożków skierowanych wierzchołkami do siebie i umieszczonych w linii pionowej jeden nad drugim; statek o długości mniejszej niż 20 metrów może zamiast tego znaku pokazywać kosz;
- ii) jeżeli statek ma wystawione narzędzie połowu rozciągające się na odlegość w poziomie większą niż 150 metrów od statku - światło białe widoczne dookoła widnokregu albo stożek skierowany wierzchołkiem w górę, umieszczony w kierunku narzędzia połowu,
- iii) gdy posuwa się po wodzie - światła burtowe i światło rufowe, oprócz światel przewidzianych niniejszym ustępem.

d/ Statek zajęty połowem w bliskim sąsiedztwie innych statków również zajętych połowem może pokazywać dodatkowe sygnały, określone w załączniku Ii do tych przepisów.

e/ Statek nie zajęty połowem nie powinien pokazywać światel i znaków przewidzianych niniejszym prawidłem, lecz tylko światła i znaki przewidziane dla statku o jego długości.

Prawidło 27

Statki nie odpowiadające za swoje ruchy lub statki o ograniczonej zdolności manewrowej

a/ Statek nie odpowiadający za swoje ruchy powinien pokazywać:

- i) dwa czerwone światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne;
- ii) dwie kule lub podobne znaki, umieszczone w linii pionowej, w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne;
- iii) gdy posuwa się po wodzie - światła burtowe i światło rufowe, oprócz światel przewidzianych w niniejszym ustępie,

b/ Statek o ograniczonej zdolności manewrowej, z wyjątkiem zajętego oczyszczaniem z min, powinien pokazywać:

- i) trzy światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne; światła górne i dolne powinny być czerwone, a środkowe białe;
- ii) trzy znaki umieszczone w linii pionowej w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne; górny i dolny znak powinien mieć kształt kuli, a środkowy rombu;
- iii) gdy posuwa się po wodzie - światło lub światła masztowe, światła burtowe i światło rufowe, oprócz świateł przewidzianych w punkcie i);
- iv) gdy stoi na kotwicy - światła lub znaki przewidziane w prawidło 30, oprócz świateł i znaków przewidzianych w punktach i) i ii),

c/ Statek o napędzie mechanicznym zajęty taką czynnością holowniczą, która poważnie ogranicza statek holujący oraz obiekt holowany w ich zdolności do odchylania się od ich kursu, powinien, oprócz świateł lub znaków przewidzianych w prawidło 24 a/, pokazywać dodatkowo światła lub znaki przewidziane w punktach b/ i) oraz ii) niniejszego prawidła.

d/ Statek zajęty pracami pogłębiarskimi lub podwodnymi, ograniczony w swej zdolności manewrowej, powinien pokazywać światła i znaki przewidziane w ustępie b/ i), ii) oraz iii) niniejszego prawidła, a jeżeli istnieje przeszkoda, pokazywać ponadto:

- i) dwa czerwone światła widoczne dookoła widnokregu albo dwie kule umieszczone w linii pionowej - aby wskazać stronę, po której znajduje się przeszkoda;
- ii) dwa zielone światła widoczne dookoła widnokregu albo dwa romby umieszczone w linii pionowej - aby wskazać stronę, po której może przejść inny statek;
- iii) gdy stoi na kotwicy- światła i znaki przewidziane w niniejszym ustępie, zamiast świateł lub znaków przewidzianych w prawidło 30.

e/ Ilekroć wielkość statku zajętego pracami nurkowymi uniemożliwia pokazywanie wszystkich świateł i znaków przewidzianych w ustępie d/ niniejszego prawidła, to powinien on pokazywać:

- i) trzy światła widoczne dookoła widnokregu w miejscu, skąd będą one widoczne najlepiej. Światła najwyższe i najniższe powinny być czerwone, a środkowe białe;
- ii) sztywną replikę flagi sygnałowej "A" Międzynarodowego Kodu Sygnałowego na wysokości nie mniejszej niż 1 metr. Należy przedsięwziąć środki dla zapewnienia widoczności tego sygnału dookoła widnokregu.

f/ Statek zajęty oczyszczaniem z min powinien dodatkowo oprócz świateł przewidzianych w prawidło 23 dla statku o napędzie mechanicznym lub znaku przewidzianego w prawidło 30 dla statku stojącego na kotwicy, pokazywać odpowiednio albo trzy zielone światła widoczne dookoła widnokregu, albo trzy kule. Jedno z tych świateł lub jeden z tych znaków powinien być pokazywany w pobliżu szczytu przedniego masztu i po jednym na każdym końcu rei przedniego masztu. Te światła lub znaki oznaczają, że niebezpieczne jest dla innego statku zbliżanie się w granicach 1000 metrów do statku zajętego oczyszczaniem z min.

g/ Statki o długości mniejszej niż 12 metrów, z wyjątkiem statków zajętych pracami nurkowymi, nie są obowiązane pokazywać świateł i znaków wymaganych niniejszym prawidłem,

h/ Sygnały przewidziane w niniejszym prawie nie są sygnałami statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i żądających pomocy. Sygnały takie są podane w załączniku Iv do niniejszych przepisów.

Prawidło 28

Statki ograniczone swym zanurzeniem

Statek ograniczony swym zanurzeniem może, prócz świateł przewidzianych w prawie 23 dla statków o napędzie mechanicznym, pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, trzy czerwone światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej, albo walec.

Prawidło 29

Statki pilotowe

a/ Statek pełniący służbę pilotową powinien pokazywać:

- i) dwa światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej na szczycie lub w pobliżu szczytu masztu, górne białe, a dolne czerwone;
- ii) gdy jest w drodze - dodatkowo światła burtowe i światło rufowe,
- iii) gdy stoi na kotwicy - dodatkowo do świateł przewidzianych w punkcie i)- światło, światła lub znak przewidziany w prawie 30 dla statków stojących na kotwicy.

Prawidło 30

Statki zakotwiczone i statki na mieliźnie

a/ Statek stojący na kotwicy powinien pokazywać w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne:

- i) białe światło widoczne dookoła widnokregu albo kulę - w przedniej części statku;
- ii) białe światło widoczne dookoła widnokregu na rufie lub w jej pobliżu i poniżej światła przewidzianego w punkcie i).

b/ Zamiast świateł przewidzianych w ustępie a/ niniejszego prawa statek o długości niniejszej niż 50 metrów może pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokregu, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne.

c/ Statek stojący na kotwicy może, a statek o długości 100 metrów lub większej powinien także używać dostępnych świateł roboczych lub równoznacznych do oświetlenia swych pokładów.

d/ Statek na mieliźnie powinien pokazywać światła przewidziane w ustępach a/ lub b/ niniejszego prawa, a ponadto w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:

- i) dwa czerwone światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej,
- ii) trzy kule umieszczone w linii pionowej.

e/ Statek o długości mniejszej niż 7 metrów, stojący na kotwicy lub na mieliźnie, lecz nie w wąskim przejściu lub w jego pobliżu, na torze wodnym lub kotwicowisk albo gdzie normalnie inne statki nawigują, nie jest zobowiązany do pokazywania świateł lub znaków przewidzianych w ustępach a/, b/ lub d/ niniejszego prawa.

f/ statek o długości mniejszej niż 12 metrów stojący na mieliźnie nie jest obowiązany do pokazywania świateł lub znaków wymaganych ustępami d/ i) oraz ii) niniejszego prawa.

Prawidło 31

Wodnosamoloty

Jeżeli wodnosamolot nie jest w stanie pokazywać świateł i znaków o charakterystyce lub rozmieszczeniu przewidzianych w prawidłach niniejszej części, to powinien on, jeżeli to jest możliwe, pokazywać światła i znaki jak najbardziej podobne co do takiej charakterystyki i rozmieszczenia.

CZĘŚĆ D

SYGNAŁY DŹWIĘKOWE I ŚWIETLNE

Prawidło 32

Definicje

a/ Wyraz “gwizdek” oznacza każdy przyrząd do sygnalizacji dźwiękowej zdolny do wytwarzania przewidzianych dźwięków i odpowiadający warunkom określonym w załączniku II do niniejszych przepisów.

b/ Określenie “dźwięk krótki” oznacza dźwięk trwający około jednej sekundy.

c/ Określenie “dźwięk długi” oznacza dźwięk trwający od czterech do sześciu sekund.

Prawidło 33

Wyposażenie w środki do sygnalizacji dźwiękowej

a/ Statek o długości 12 metrów lub większej powinien być wyposażony w gwizdek i dzwon, a statek o długości 100 metrów lub większej, powinien być dodatkowo wyposażony w gong, którego ton i dźwięk nie mogą być mylone z tonem i dźwiękiem dzwonu. Gwizdek, dzwon i gong powinny odpowiadać wymaganiom określonym w załączniku II do niniejszych Przepisów. Dzwon lub gong albo oba te przyrządy mogą być zastąpione innymi środkami o odpowiednio takiej samej charakterystyce dźwiękowej, z tym, że zawsze będzie możliwe ręczne nadawanie wymaganych sygnałów.

b/ Statek o długości mniejszej niż 12 metrów nie jest obowiązany do posiadania środków do sygnalizacji dźwiękowej przewidzianych w ustępie a/ niniejszego prawidła, lecz jeśli ich nie posiada, powinien być wyposażony w inne środki do nadawania donośnego sygnału dźwiękowego.

Prawidło 34

Sygnały manewrowe i ostrzegawcze

a/ Gdy statki są wzajemnie widoczne, statek o napędzie mechanicznym w drodze, wykonując manewr dozwolony lub wymagany niniejszymi prawidłami, powinien wskazać ten manewr za pomocą następujących sygnałów nadanych gwizdkiem:

jeden dźwięk krótki - dla oznaczenia “Zmieniam mój kurs w prawo”,

dwa dźwięki krótkie - dla oznaczenia “Zmieniam mój kurs w lewo”,

trzy dźwięki krótkie - dla oznaczenia “Daję bieg wstecz”.

b/ Każdy statek może uzupełnić sygnały nadawane gwizdkiem, przewidziane w ustępie a/ niniejszego prawidła, sygnałami świetlnymi odpowiednio powtarzonymi w czasie wykonywania manewru:

- i) te świetlne sygnały powinny mieć następujące znaczenie:
jeden błysk - dla oznaczenia "Zmieniam mój kurs w prawo",
dwa błyski - dla oznaczenia "Zmieniam mój kurs w lewo",
trzy błyski - dla oznaczenia "Daję bieg wstecz";
- ii) każdy błysk powinien trwać około jednej sekundy, przerwa między błyskami powinna trwać około jednej sekundy, a przerwa między kolejnymi sygnałami - nie mniej niż 10 sekund;
- iii) światło używane do tego sygnału, jeżeli jest założone, powinno być białym światłem widocznym dookoła widnokregu, widzianym z odległości co najmniej 5 mil, i powinno odpowiadać postanowieniom załącznika I.

- c/ Gdy statki są wzajemnie widoczne w wąskim przejściu lub na torze wodnym, wówczas:
- i) statek, który zamierza wyprzedzić inny statek, powinien zgodnie z prawidłem 9e/ i) wskazać zamiar za pomocą następujących sygnałów gwizdkiem:
dwa dźwięki długie z następującym po nich jednym dźwiękiem krótkim dla oznaczenia "Zamierzam was wyprzedzić z waszej prawej burty";
dwa dźwięki długie z następującymi po nich dwoma dźwiękami krótkimi dla oznaczenia "Zamierzam was wyprzedzić z waszej lewej burty";
 - ii) statek, który ma być wyprzedzony, jeżeli działa zgodnie z prawidłem 9 e/ i) powinien wskazać swoją zgodę za pomocą następującego sygnału gwizdkiem:
jeden dźwięk długi, jeden krótki, jeden długi i jeden krótki nadane w tej kolejności.

d/ Gdy statki wzajemnie widoczne zbliżają się do siebie i z jakiegokolwiek przyczyny którykolwiek z nich nie rozumie zamiarów lub działań drugiego statku lub ma wątpliwości, czy drugi statek podejmie wystarczające działania w celu uniknięcia zderzenia, statek mający wątpliwości powinien wskazać je przez nadanie gwizdkiem co najmniej pięciu krótkich i szybko po sobie następujących sygnałów. Taki sygnał może być uzupełniony sygnałem świetlnym o co najmniej pięciu krótkich i szybko po sobie następujących błyskach.

e/ Statek zbliżający się do zakrętu lub do obszaru przejścia lub toru wodnego, gdzie inne statki mogą być zasłonięte występującą przeszkodą, powinien na dać jeden długi dźwięk. Każdy zbliżający się statek znajdujący się poza zakrętem lub przeszkodą powinien odpowiedzieć na taki sygnał jednym długim dźwiękiem,

f/ Jeżeli gwizdki są zainstalowane na statku w odległości większej niż 100 metrów od siebie, wówczas tylko jeden gwizdek powinien być używany do nadawania sygnałów manewrowych lub ostrzegawczych.

Prawidło 35

Sygnały dźwiękowe podczas ograniczonej widzialności

W strefie ograniczonej widzialności lub w jej pobliżu podczas dnia lub nocy sygnały przewidziane w niniejszym prawidłe powinny być nadawane, jak następuje:

a/ Statek o napędzie mechanicznym posuwający się po wodzie powinien nadawać z przerwami nie większymi niż 2 minuty jeden długi dźwięk,

b/ Statek o napędzie mechanicznym w drodze, lecz mający silniki zatrzymane i nie posuwający się po wodzie, powinien nadawać z przerwami nie większymi niż 2 minuty dwa długie dźwięki

następujące po sobie z przerwą około 2 sekund między nimi.

c/ Statek nie odpowiadający za swoje ruchy, statek o ograniczonej zdolności manewrowej, statek ograniczony swym zanurzeniem, statek żaglowy, statek zajęty połowem i statek zajęty holowaniem lub pchaniem innego statku powinien zamiast sygnałów przewidzianych w ustępach a/ lub b/ niniejszego prawidła nadawać z przerwami nie większymi niż 2 minuty trzy następujące po sobie dźwięki: jeden długi i dwa krótkie.

d/ Statek zajęty połowem, gdy stoi na kotwicy i statek o ograniczonej zdolności manewrowej, wykonujący swoją pracę stojąc na kotwicy, powinien zamiast sygnałów przewidzianych w ustępie g/ niniejszego prawidła nadawać sygnał dźwiękowy przepisany w ustępie c/ niniejszego prawidła.

e/ Statek holowany lub gdy więcej statków jest holowanych, to ostatni statek zespołu holowniczego, jeżeli jest obsadzony załogą, powinien nadawać cztery następujące po sobie dźwięki: długi i trzy krótkie z przerwami nie większymi niż 2 minuty. Jeżeli to możliwe, sygnał ten powinien być nadawany bezpośrednio po sygnale nadanym przez statek holujący.

f/ Gdy statek pchający i statek pchany w przód są połączone ze sobą sztywno w jednostkę zespoloną, to powinny być traktowane jako statek o napędzie mechanicznym i nadawać sygnały przewidziane w ustępach a/ lub b/ niniejszego prawidła.

g/ Statek stojący na kotwicy powinien z przerwami nie większymi niż jedna minuta gwałtownie bić w dzwon przez około 5 sekund. Na statku o długości 100 metrów lub większej sygnał dzwonem należy nadawać w przedniej części statku, a bezpośrednio po tym należy gwałtownie bić w gong przez około 5 sekund w tylnej części statku. Statek stojący na kotwicy może dodatkowo nadawać trzy następujące po sobie dźwięki, a mianowicie jeden krótki, jeden długi i jeden krótki, aby ostrzec zbliżający się statek o swojej pozycji i możliwości zderzenia.

h/ Statek na mieliźnie powinien nadawać sygnały dzwonem i w razie potrzeby sygnał gongiem, przewidziany w ustępie f/ niniejszego prawidła, a ponadto powinien nadawać trzy oddzielne i wyraźne uderzenia w dzwon bezpośrednio przed i po każdym gwałtownym biciu w dzwon. Statek na mieliźnie może ponadto nadawać odpowiedni sygnał gwizdkiem.

i/ Statek o długości mniejszej niż 12 metrów nie jest obowiązany do nadawania wymienionych sygnałów, lecz jeśli ich nie nadaje, to powinien nadawać inny dostatecznie donośny sygnał dźwiękowy z przerwami nie większymi niż 2 minuty.

j/ Statek pilotowy pełniący służbę pilotową może, oprócz sygnałów przewidzianych w ustępach a/, b/ lub ii niniejszego prawidła, nadawać sygnał rozpoznawczy składający się z czterech krótkich dźwięków.

Prawidło 36

Sygnal zwrócenia uwagi

Jeżeli jest to konieczne w celu zwrócenia uwagi innego statku, każdy statek może nadawać sygnały świetlne lub dźwiękowe, których nie można pomylić z jakimkolwiek sygnałem przewidzianym gdziekolwiek w niniejszych przepisach, lub może skierować światło reflektora-poszukiwacza w kierunku niebezpieczeństwa w taki sposób, aby nie przeszkadzać innemu statkowi.

Jakiegokolwiek światło dla zwrócenia uwagi innego statku powinno być takie, aby nie mogło być pomyłone z jakimkolwiek światłem stanowiącym pomoc nawigacyjną. Przy stosowaniu niniejszego przepisu nie powinno się stosować świateł przerywanych lub obrotowych o wysokim natężeniu, takich jak światła stroboskopowe.

Prawidło 37

Sygnały wzywania pomocy

Jeżeli statek znajduje się w niebezpieczeństwie i żąda pomocy, powinien nadawać sygnały określone w załączniku Iv do niniejszych Przepisów.

CZĘŚĆ E - ZWOLNIENIA

Prawidło 38

Zwolnienia

Każdy statek (lub kategoria statków), który spełnia wymagania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1960 roku i którego stępkę położono lub który znajdował się w odpowiednim stadium budowy przed wejściem w życie niniejszych Przepisów, może być zwolniony od ich przestrzegania w odniesieniu do:

a/ instalacji świateł, których zasięg określono w prawie 22, do upływu czterech lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych Przepisów;

b/ instalacji świateł o charakterystyce barwy określonej w punkcie 7 załącznika I, do upływu czterech lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych Przepisów;

c/ zmiany rozmieszczenia świateł, wynikających z przejścia z brytyjskiego systemu miar na system metryczny i z zaokrąglania liczb miar - zwolnienie stałe;

d/

i) zmiany rozmieszczenia świateł masztowych na statkach o długości mniejszej niż 150 metrów, wynikającej z postanowień punktu 3 a/ załącznika I do niniejszych przepisów - zwolnienie stałe;

ii) zmiany rozmieszczenia świateł masztowych na statkach o długości 150 metrów lub większej, wynikającej z postanowień punktu 3 a/ załącznika I do niniejszych przepisów - do upływu dziewięciu lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych przepisów;

e/ zmiany rozmieszczenia świateł masztowych, wynikające z postanowień punktu 2 b/ załącznika I do niniejszych Przepisów - do upływu dziewięciu lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych Przepisów;

f/ zmiany rozmieszczenia świateł burtowych, wynikających z postanowień punktu 3 b/ załącznika I do niniejszych przepisów - do upływu dziewięciu lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych Przepisów;

g/ wymagań co do środków sygnalizacji dźwiękowej określonych w załączniku II do niniejszych Przepisów - do upływu dziewięciu lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych Przepisów;

h/ zmiany rozmieszczeń świateł widocznych dookoła widnokregu, wynikającej z postanowień punktu 9 b) załącznika do niniejszych Przepisów - zwolnienie stałe.

ZAŁĄCZNIK I

ROZMIESZCZENIE ORAZ SZCZEGÓŁY TECHNICZNE ŚWIATEŁ I ZNAKÓW

1. Definicja

Określenie “wysokość nad kadłubem” oznacza wysokość nad najwyższym nieprzerwanym pokładem. Wysokość ta powinna być mierzona pionowo w dół od miejsca umieszczenia światła.

2. Pionowe rozmieszczenie świateł i odległość między nimi.

a/ Na statku o napędzie mechanicznym o długości 20 metrów lub większej światła masztowe powinny być umieszczone jak następuje:

- i) przednie światło masztowe, a jeżeli jest niesione tylko jedno światło masztowe, to powinno być ono niesione na wysokości nie mniejszej niż 6 metrów nad kadłubem, a jeżeli szerokość statku przekracza 6 metrów - na wysokości nie mniejszej niż szerokość statku, z tym jednak, że światło to nie musi znajdować się na wysokości większej niż 12 metrów nad kadłubem;
- ii) jeżeli niesione są dwa światła masztowe, wówczas tylne światło powinno znajdować się co najmniej o 4.5 metra w linii pionowej wyżej od przedniego.

b/ Pionowa odległość między światłami masztowymi statku o napędzie mechanicznym powinna być taka, aby w każdym normalnych warunkach przegłębienia tylne światło było widoczne nad przednim światłem i oddzielnie od niego z odległości 1000 metrów od dziobnicy przy obserwacji z poziomu morza.

c/ Światło masztowe statku o napędzie mechanicznym i długości 12 metrów lub większej, lecz mniejszej niż 20 metrów, powinno być umieszczone na wysokości co najmniej 2.5 metra nad okreźnicą (gunwale).

d/ Statek o napędzie mechanicznym, o długości mniejszej niż 12 metrów, może nieść najwyższe światło na wysokości mniejszej niż 2.5 metra nad okreźnicą. Jeżeli jednak światło masztowe jest niesione oprócz świateł burtowych i światła rufowego, lub gdy światło widoczne dookoła widnokregu przewidziane prawidłem 25 c) i) jest niesione oprócz świateł burtowych, to wówczas takie światło masztowe, lub światło widoczne dookoła widnokregu, powinno być niesione co najmniej 1 metr wyżej niż światła burtowe.

e/ Jedno z dwóch lub trzech świateł masztowych przewidzianych dla statku o napędzie mechanicznym zajętego holowaniem, lub pchaniem innego statku powinno być umieszczone

w tym samym miejscu, w którym znajduje się przednie, albo tylne światło masztowe; jeżeli są noszone na tylnym maszcie, to najniższe światło powinno być co najmniej 4.5 metra pionowo wyżej od przedniego światła masztowego.

f/

i) Światło lub światła masztowe przewidziane w prawie 23 a) powinny być tak umieszczone, aby znajdowały się ponad wszystkimi innymi światłami i z dala od przeszkód, z wyjątkiem jak przewidziano w punkcie ii).

ii) Jeżeli nie jest możliwe noszenie światel widocznych dookoła widnokregu nakazanych prawidem 27 b/ i) lub prawidem 28 poniżej światel masztowych, to mogą one być noszone nad tylnym światłem (światłami) masztowym lub pionowo między przednim światłem (światłami) masztowym a tylnym światłem (światłami) masztowym jednakże w tym ostatnim przypadku pod warunkiem, że będą spełnione wymagania zawarte w punkcie 3 c/ niniejszego załącznika.

g/ Światła burtowe statku o napędzie mechanicznym powinny być umieszczone nad kadłubem na wysokości nie większej niż $\frac{3}{4}$ wysokości przedniego światła masztowego. Światła te nie powinny znajdować się zbyt nisko, aby nie były pomyłone ze światłami pokładowymi.

h/ Światła burtowe, jeżeli znajdują się w latarni kombinowanej na statku o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 20 metrów, powinny być umieszczone co najmniej 1 metr poniżej światła masztowego.

i) Jeżeli prawidła wymagają, aby dwa lub trzy światła były umieszczone w linii pionowej, wówczas odstęp między nimi powinien być następujący:

i) na statku o długości 20 metrów lub większej odstęp między takimi światłami powinien wynosić nie mniej niż 2 metry, a najniższe z nich, z wyjątkiem statku obowiązanego do niesienia światła holowania, powinno być umieszczone na wysokości nie mniejszej niż 4 metry nad kadłubem;

ii) na statku o długości mniejszej niż 20 metrów lub większej odstęp między takimi światłami powinien wynosić nie mniej niż 1 metr, a najniższe z nich, z wyjątkiem statku obowiązanego do niesienia światła holowania, powinno być umieszczone na wysokości nie mniejszej niż 2 metry nad okrężnicą;

iii) jeżeli niesione są trzy światła, wówczas odstępy między nimi powinny być jednakowe.

j/ Z dwóch światel widocznych dookoła widnokregu, przewidzianych dla statku zajętego połowem, dolne powinno być umieszczone nad światłami burtowymi na wysokości co najmniej dwukrotnie większej od odległości między dwoma światłami pionowymi.

k/ Przednie światło kotwiczne, przewidziane w prawie 30 a/ i), jeżeli są niesione dwa, powinno znajdować się nie mniej niż 4.5 metra nad tylnym światłem. Na statku o długości 50 metrów lub większej przednie światło kotwiczne powinno być umieszczone na wysokości nie mniejszej niż 6 metrów nad kadłubem.

3. Poziome rozmieszczenie świateł i odległości między nimi.

a/ Jeżeli dwa światła masztowe są przewidziane dla statku o napędzie mechanicznym, wówczas pozioma odległość między nimi powinna wynosić nie mniej niż połowę długości statku, lecz nie musi być większa niż 100 metrów. Przednie światło powinno być umieszczone w nie większej odległości od dziobnicy niż ćwierć długości statku.

b/ Na statku o napędzie mechanicznym o długości 20 metrów lub większej światła burtowe nie powinny być umieszczone przed przednimi światłami masztowymi. Światła te powinny być umieszczone na burcie statku, lub w jej pobliżu.

c/ Jeżeli światła przewidziane w prawidło 27 lub prawidło 28 są umieszczone pionowo między przednim światłem (światłami) a tylnym światłem (światłami) masztowym, to te światła widoczne dookoła widnokregu powinny być umieszczone w odległości poziomej nie mniejszej niż 2 metry w kierunku poprzecznym od płaszczyzny symetrii statku.

d/ Jeżeli tylko jedno światło masztowe jest przepisane dla statku o napędzie maszynowym, to światło to powinno być umieszczone w przód od śródkręcia; wyjątkowo statek o długości mniejszej niż 20 metrów nie musi pokazywać go z przodu śródkręcia, lecz wtedy powinno ono być umieszczone tak daleko do przodu jak to jest możliwe.

4. Szczegóły dotyczące rozmieszczenia świateł kierunkowych na statkach rybackich, pogłębiarkach i statkach zajętych pracami podwodnymi.

a/ Światło wskazujące kierunek na wystawione narzędzie połowu ze statku zajętego połowem, przewidziane w prawidło 26 c/ II), powinno znajdować się w odległości poziomej nie mniejszej niż 2 metry i nie większej niż 6 metrów od dwóch świateł widocznych dookoła widnokregu - czerwonego i białego. Światło to powinno być umieszczone nie wyżej niż białe światło widoczne dookoła widnokregu, przewidziane w prawidło 26 c/ I), i nie niżej niż światła burtowe.

b/ Światła i znaki statku zajętego pogłębianiem lub pracami podwodnymi, wskazujące burłę, z której istnieje przeszkoda, lub burłę, z której można przejść bezpiecznie, przewidziane w prawidło 27 d/ I) i II), powinny być umieszczone w możliwie największej odległości w poziomie, lecz w żadnym wypadku nie mniejszej niż 2 metry od świateł lub znaków przewidzianych w prawidło 27 b/ I) i II). W żadnym wypadku górne z tych świateł lub znaków nie może znajdować się na większej wysokości niż dolne z trzech świateł lub znaków przewidzianych w prawidło 27 b/ I) i II).

5. Osłony świateł burtowych.

Światła burtowe statków o długości 20 metrów lub większych powinny mieć od strony statku osłony pomalowane czarną matową farbą i powinny spełniać wymagania punktu 9 niniejszego załącznika.

Na statkach o długości mniejszej niż 20 metrów, w razie konieczności spełnienia wymagań zawartych w punkcie 9 niniejszego załącznika, światła burtowe powinny być wyposażone od strony statku w czarne matowe osłony.

W odniesieniu do latarni kombinowanej, o pojedynczym pionowym żarniku i bardzo wąskiej przegrodzie między zielonym i czerwonym sektorem, osłony zewnętrzne są zbędne.

6. Znaki

a/ znaki powinny być czarne i mieć następujące wymiary:

- i) kula powinna mieć średnicę co najmniej 0.6 metra;
- ii) stożek powinien mieć podstawę o średnicy co najmniej 0.6 metra, a wysokość równą swojej średnicy;
- iii) walec powinien mieć średnicę co najmniej 0.6 metra, a wysokość równą dwukrotnej średnicy;
- iv/ romb powinien składać się z dwóch stożków określonych wyżej w punkcie ii) i mających wspólną podstawę.

b/ Odległość pionowa między znakami powinna wynosić co najmniej 1.5 metra.

c/ Na statku o długości mniejszej niż 20 metrów mogą być używane znaki o mniejszych wymiarach, lecz proporcjonalne do wielkości statku, a odległość między nimi może być odpowiednio zmniejszona.

7. Specyfikacja barwy świateł

Chromatyczność wszystkich świateł nawigacyjnych powinna odpowiadać następującym normom mieszczącym się w granicach obszarów wskazanych dla każdej barwy na wykresie Międzynarodowej Komisji Oświetleniowej (CIE).

Granice obszarów każdej barwy są określone współrzędnymi punktów narożnych, które są następujące:

i) Biała

x 0.525 0.525 0.452 0.310 0.310 0.443

y 0.382 0.440 0.440 0.248 0.283 0.382

ii) Zielona

x 0.028 0.009 0.300 0.203

y 0.385 0.723 0.511 0.356

iii) Czerwona

x 0.680 0.660 0.735 0.721

y 0.320 0.320 0.265 0.259

iv/ Żółta

x 0.612 0.618 0.575 0.575

y 0.382 0.382 0.425 0.406

8. Natężenie świateł

a/ Minimalne natężenie świateł powinno być obliczone za pomocą wzoru:

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K - D$$

gdzie:

I - oznacza natężenie świetlne w kandelach w warunkach eksploatacji,

T - oznacza próg widzialności 2×10^{-7} luksów,

D - oznacza zasięg widzialności światła (zasięg świetlny) w milach morskich,

K - oznacza współczynnik przepuszczalności atmosferycznej. Wartość K dla przewidzianych świateł powinna wynosić

0.8, co odpowiada widzialności meteorologicznej około 13 mil morskich.

9. Sektory poziome

a/

- i) Światła burtowe zainstalowane na statku powinny mieć wymagane minimalne natężenie w kierunku w przód. Natężenie to powinno zmniejszać się aż do zaniku między między 1 a 3 stopniem poza przepisany sektorami.
- ii) Minimalne wymagane natężenie dla świateł rufowych i świateł masztowych oraz w obrębie 22.5 stopnia poza trawersem dla świateł burtowych powinno być utrzymane na łuku widnokregu aż do 5 stopni wewnątrz granic sektorów przewidzianych w prawie 21. Od 5 stopni wewnątrz przewidzianych sektorów natężenie może się zmniejszyć o 50 procent do granic tych sektorów; następnie natężenie powinno się stale zmniejszać, aż do osiągnięcia praktycznego zaniku, ale nie dalej niż 5 stopni poza przewidzianymi sektorami.

b/

- i) Światła widoczne dookoła widnokregu powinny być tak umieszczone, aby nie były zasłaniane przez maszty, stengi lub nadbudówki w sektorach kątowych większych niż 6 stopni, z wyjątkiem świateł kotwicznych, przewidzianych w prawie 30, które nie muszą być umieszczone zbyt wysoko nad pokładem.
- ii) jeżeli nie można sprostać żądaniom punktu 9. b/ i) tego załącznika poprzez pokazywanie jednego światła widocznego dookoła widnokregu, wówczas należy pokazywać dwa światła widoczne dookoła widnokregu odpowiednio umieszczone, lub ekranowane między sobą tak, aby - o ile jest to możliwe - były widoczne jako jedno światło z odległości jednej mili.

10. Sektory pionowe

a/ Sektory pionowe zainstalowanych świateł elektrycznych, z wyjątkiem statków żaglowych w drodze, powinny zapewniać, aby:

- i) co najmniej minimalne wymagane natężenie było utrzymane w granicach od 5o ponad widnokregiem do 5o poniżej widnokregu;
- ii) co najmniej 60 procent minimalnego wymaganego natężenia było utrzymane w granicach kąta od 7.5o ponad widnokregiem do 7.5o poniżej widnokregu.

b/ Na statkach żaglowych w drodze, sektory pionowe zainstalowanych świateł elektrycznych powinny zapewniać, aby:

- i) co najmniej minimalne wymagane natężenie było utrzymane w granicach od 5o ponad widnokregiem do 5 o poniżej widnokregu;
- ii) co najmniej 50 procent minimalnego wymaganego natężenia było utrzymane w granicach kąta od 25o ponad widnokregiem do 25o poniżej widnokregu.

c/ W odniesieniu do świateł innych niż elektryczne powyższe postanowienia powinny być przestrzegane tak ściśle, jak to jest możliwe.

11. Natężenie świateł nieelektrycznych

Światła nieelektryczne powinny w miarę możliwości mieć minimalne natężenie określone w tabeli podanej w punkcie 8 niniejszego załącznika.

12. Światło manewrowe

Bez względu na postanowienia punktu 2 f) niniejszego załącznika światło manewrowe określone

w prawie 34 b) powinno być umieszczone w takiej samej płaszczyźnie pionowej symetrii statku co światło, lub światła masztowe i jeżeli jest to możliwe, na wysokości co najmniej 2 metrów pionowo ponad przednim światłem masztowym, z tym, że będzie ono niesione nie mniej niż 2 metry pionowo poniżej lub powyżej tylnego światła masztowego. Na statku, noszącym tylko jedno światło masztowe, światło manewrowe powinno być noszone w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, w odległości pionowej co najmniej 2 metrów od światła masztowego.

13. Zatwierdzenie

Konstrukcja światel i znaków oraz instalacja światel na statku powinny odpowiadać wymaganiom właściwego organu Państwa, którego banderę statek ma prawo podnosić.

ZAŁĄCZNIK II

Dodatkowe sygnały statków rybackich łowiących blisko siebie

1. Postanowienia ogólne

Światła wymienione w niniejszym załączniku, jeżeli są pokazywane zgodnie z postanowieniami prawidła 26 d), powinny być umieszczone w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, w odległości co najmniej 0.9 metra od siebie i poniżej światel przewidzianych w prawie 26 b) i) i c) i). Światła powinny być widoczne dookoła widnokregu z odległości co najmniej 1 mili, lecz z odległości mniejszej, niż światło przewidziane niniejszymi prawidłami dla statków rybackich.

2. Sygnały trawlerów

a/ Statki (*) zajęte trałowaniem za pomocą sprzętu dennego lub pelagicznego mogą pokazywać:

- i) gdy wydają swoje sieci - dwa białe światła w linii pionowej,
 - ii) gdy wybierają swoje sieci - jedno białe światło nad jednym czerwonym światłem w linii pionowej,
 - iii) gdy sieć uwięzła na przeszkodzie - dwa czerwone światła w linii pionowej.
- (*) o długości 20 metrów i większej

b/ Każdy ze statków (*) zajętych trałowaniem parami może pokazywać:

- i) w nocy - światło reflektora skierowane w przód i w kierunku drugiego statku, z którym trałuje w parze,
 - ii) gdy statki wydają lub wybierają swoje sieci, albo gdy ich sieci uwięzły na przeszkodzie – światła przewidziane w powyższym punkcie 2 a/.
- (*) o długości 20 metrów i większej

c/ Statek o długości mniejszej niż 20 metrów zajęty trałowaniem za pomocą sprzętu dennego lub pelagicznego lub trałujący w parze może pokazywać odpowiednio światła przepisane w punkcie a) lub b) niniejszego ustępu.

3. Sygnały świetlne sejnerów

Statki zajęte połowem siecią okrężnicą mogą pokazywać dwa żółte światła w linii pionowej. Światła te powinny na przemian dawać błysk co sekundę, a czas trwania światła i przerwy powinny być jednakowe. Światła te mogą być pokazywane tylko wtedy, gdy sprzęt połowowy przeszkadza statkowi w manewrach.

ZAŁĄCZNIK III

SZCZEGÓŁY TECHNICZNE ŚRODKÓW DO SYGNALIZACJI DŹWIĘKOWEJ

1. Gwizdki

a/ Częstotliwość i zasięg słyszalności

Podstawowa częstotliwość sygnału powinna się mieścić w granicach 70 - 700 Hz. Zasięg słyszalności sygnału danego gwizdkiem powinien być określony przez te częstotliwości, które mogą obejmować częstotliwość podstawową i jedną lub więcej wyższych częstotliwości, mieszczących się w granicach 180 - 700 Hz (+- 1%) i zapewniających poziom ciśnienia akustycznego określony w punkcie 1 c/.

b/ Granice podstawowych częstotliwości W celu zapewnienia znacznej różnorodności charakterystyki gwizdka podstawowa częstotliwość gwizdka powinna mieścić się w następujących granicach:

- i) 70 - 200 Hz - dla statku o długości 200 metrów lub większej,
- ii) 130 - 350 Hz - dla statków o długości 75 metrów lub większej, lecz mniejszej niż 200 metrów,
- iii) 250 - 700 Hz - dla statków o długości mniejszej niż 75 metrów.

c/ Natężenie sygnału dźwiękowego i zasięg słyszalności

Gwizdek zainstalowany na statku powinien zapewniać w kierunku największego natężenia dźwięku gwizdka i w odległości 1 metra od niego poziom ciśnienia akustycznego w paśmie o wartości co najmniej 1/3 oktawy w granicach częstotliwości 180 - 700 Hz (+- 1%), nie mniejszy niż odpowiednio podaje poniższa tabela:

d/ Właściwości kierunkowe

We wszystkich kierunkach w płaszczyźnie poziomej, objętych sektorem +- 45o w stosunku do osi, poziom ciśnienia akustycznego gwizdka kierunkowego nie powinien być niższy niż o 4 dB poniżej wymaganego ciśnienia akustycznego w osi. We wszystkich innych kierunkach w płaszczyźnie horyzontalnej poziom ciśnienia akustycznego powinien być nie niższy niż o 10 dB poniżej wymaganego ciśnienia akustycznego w osi i taki, aby zasięg we wszystkich kierunkach równy był co najmniej połowie zasięgu w osi. Poziom ciśnienia akustycznego powinien być mierzony w paśmie 1/3 oktawy określającej zasięg słyszalności.

e/ Miejsce gwizdków

Jeżeli gwizdek kierunkowy ma być używany jako jedyny gwizdek na statku, powinien być tak zainstalowany, aby największe natężenie jego dźwięku skierowane było prosto w przód. Gwizdek powinien być umieszczony tak wysoko na statku, jak to jest możliwe, w celu zmniejszenia przeszkód w rozchodzeniu się emitowanego dźwięku, a również w celu zredukowania do minimum ryzyka uszkodzenia słuchu personelu. Poziom ciśnienia akustycznego własnego sygnału statku na stanowiskach nasłuchu nie powinien przekraczać 110 dB (A), a jeżeli to możliwe, nie powinien przekraczać 100 dB (A).

f/ Instalacja kilku gwizdków

Jeżeli gwizdki zainstalowano w odległości większej niż 100 metrów od siebie, należy zapewnić, aby gwizdki nie działały równocześnie.

g/ Kombinowane systemy gwizdków

Jeżeli z powodu obecności przeszkód w polu akustycznym pojedynczego gwizdka lub jednego z gwizdków wymienionych wyżej w punkcie 1 f) może występować sfera znacznie obniżonego poziomu sygnału, zaleca się zainstalowanie kombinowanego systemu gwizdków w sposób zapobiegający obniżeniu tego poziomu. W rozumieniu niniejszych przepisów kombinowany system gwizdków należy uważać za jeden gwizdek. Gwizdki wchodzące w skład kombinowanego systemu powinny być umieszczone w odległości nie większej niż 100 metrów od siebie; powinny być tak urządzone, by działały równocześnie. Częstotliwość każdego z tych gwizdków powinna różnić się od częstotliwości pozostałych co najmniej o 10 Hz.

2. Dzwon i gong

a/ Natężenie sygnału

Dzwon, gong lub inny przyrząd o podobnej charakterystyce dźwięku, powinny wytwarzać poziom ciśnienia akustycznego nie niższy niż 110 dB w odległości 1 metra.

b/ Konstrukcja

Dzwony i gongi powinny być skonstruowane z materiału odpornego na korozję i zdolne do dawania jasnego tonu. Średnica kielicha dzwonu nie powinna być mniejsza niż 300 mm dla statków o długości 20 metrów lub większej i nie mniejsza niż 200 mm dla statków o długości 12 metrów lub większej, lecz nie większej niż 20 metrów. Zaleca się, gdzie to jest wykonalne, stosować serce dzwonu o napędzie mechanicznym w celu zapewnienia stałej siły uderzenia, z tym, żeby możliwe było i ręczne jego uruchomienie. Masa serca dzwonu powinna być nie mniejsza niż 3 procenty masy dzwonu.

3. Zatwierdzenie

Konstrukcja środków do sygnalizacji dźwiękowej, ich wykonanie oraz ich instalacja na statku powinna odpowiadać wymaganiom właściwego Organu Państwa, którego banderę statek ma prawo podnosić.

ZALĄCZNIK IV

SYGNAŁY WZYWANIA POMOCY

1. Następujące sygnały, używane lub pokazywane łącznie albo z osobna, wskazują niebezpieczeństwo i potrzebę pomocy:

- a) wystrzał armatni lub inny sygnał detonacyjny dawany w odstępach 1 minuty,
- b) nieprzerwany dźwięk dawany za pomocą dowolnego sygnalizacyjnego przyrządu mgłowego,
- c) rakiety lub pociski wyrzucające czerwone gwiazdy, wystrzeliwane pojedynczo w krótkich odstępach czasu,
- d) sygnał składający się z grupy * * * --- --- --- * * * (SOS) nadawany znakami Morse'a za pomocą radiotelegrafu lub jakiegokolwiek innego sposobu sygnalizacji,
- e) sygnał nadawany za pomocą radiotelefonu, składający się z wypowiedzianego słowa "Mayday",
- f) sygnał wzywania pomocy N.C. według międzynarodowego kodu sygnałowego,
- g) sygnał składający się z kwadratowej flagi mający nad nią lub pod nią kulę, lub przedmiot podobny do kuli,
- h) płomień na statku (jak np. paląca się beczka smoły, oleju itp.),
- i) rakietka spadochronowa lub pochodnia ręczna paląca się czerwonym płomieniem,
- j) sygnał dymny wydzielający dym o barwie pomarańczowej,
- k) powolne i powtarzane podnoszenie i opuszczanie obu ramion wyprostowanych w bok.
- l) radiotelegraficzny sygnał alarmowy,
- m) radiotelefoniczny sygnał alarmowy,
- n) sygnały nadawane przez pławy radiowe wskazujące niebezpieczeństwo i pozycję,
- o) stwierdzone sygnały nadawane za pomocą systemów łączności radiowej włączając w to transpondery radarowe łodzi ratunkowych.

2. Używanie lub pokazywanie któregośkolwiek z powyższych sygnałów w innym celu niż dla wskazania niebezpieczeństwa i potrzeby pomocy oraz używanie innych sygnałów, które można byłoby pomylić z którymkolwiek z powyższych sygnałów jest zabronione.

3. Należy zwrócić uwagę na odpowiednie działy Międzynarodowego Kodu Sygnałowego i Poradnika Poszukiwania i Ratowania dla statków handlowych oraz na następujące sygnały:

a/ kawał płótna pomarańczowego z czarnym kwadratem i kołem lub z innym odpowiednim symbolem (dla identyfikacji z powietrza),

b/ barwny znak.

gwizdki nie działały równocześnie.

g/ Kombinowane systemy gwizdków