

Spis treści

Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku	5
CZĘŚĆ A - POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	5
Prawidło 1 Zakres stosowania.....	5
Prawidło 2 Odpowiedzialność.....	5
Prawidło 3 Definicje	5
CZĘŚĆ B - PRAWIDŁA WYMIJANIA	6
ROZDZIAŁ I - ZACHOWANIE SIĘ STATKÓW WE WSZELKICH WARUNKACH WIDZIALNOŚCI	6
Prawidło 4 Zakres stosowania	6
Prawidło 5 Obserwacja.....	6
Prawidło 6 Szybkość bezpieczna	6
Prawidło 7 Ryzyko zderzenia	7
Prawidło 8 Działania w celu uniknięcia zderzenia.....	7
Prawidło 9 Wąskie przejścia	8
Prawidło 10 Systemy rozgraniczenia ruchu.....	8
ROZDZIAŁ II - ZACHOWANIE SIĘ STATKÓW WIDZĄCYCH SIĘ WZAJEMNIE.....	9
Prawidło 11 Zakres stosowania	9
Prawidło 12 Statki żaglowe	9
Prawidło 13 Wyprzedzanie.....	9
Prawidło 14 Statki idące wprost na siebie	9
Prawidło 15 Kursy przecinające się	10
Prawidło 16 Działanie statku ustępującego z drogi.....	10
Prawidło 17 Działanie statku mającego pierwszeństwo drogi.....	10
Prawidło 18 Wzajemne obowiązki statków	10
ROZDZIAŁ III - ZACHOWANIE SIĘ STATKÓW PODCZAS OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI	11
Prawidło 19 Zachowanie się statków podczas ograniczonej widzialności	11
CZĘŚĆ C - ŚWIATŁA I ZNAKI.....	11
Prawidło 20 Zakres stosowania	11
Prawidło 21 Definicje	12
Prawidło 22 Widzialność świateł.	12
Prawidło 23 Statki o napędzie mechanicznym w drodze.....	12
Prawidło 24 Holowanie i pchanie	13
Prawidło 25 Statki żaglowe w drodze i statki wiosłowe	13
Prawidło 26 Statki rybackie.....	14
Prawidło 27 Statki nie odpowiadające za swoje ruchy lub statki o ograniczonej zdolności manewrowej..	15
Prawidło 28 Statki ograniczone swym zanurzeniem.	16
Prawidło 29 Statki pilotowe.....	16
Prawidło 30 Statki zakotwiczone i statki na mieliźnie.	16
Prawidło 31 Wodnosamoloty	16
CZĘŚĆ D - SYGNAŁY DŹWIĘKOWE I ŚWIETLNE.....	16
Prawidło 32 Definicje	16
Prawidło 33 Wyposażenie w środki do sygnalizacji dźwiękowej.....	17
Prawidło 34 Sygnały manewrowe i ostrzegawcze.	17
Prawidło 35 Sygnały dźwiękowe podczas ograniczonej widzialności.	18
Prawidło 36 Sygnały zwrócenia uwagi.....	18
Prawidło 37 Sygnały wzywania pomocy.	18
CZĘŚĆ E - ZWOLNIENIA	19
Prawidło 38 Zwolnienia.....	19
Załącznik I Rozmieszczenie oraz szczegóły techniczne świateł i znaków	20
Załącznik II Dodatkowe sygnały statków rybackich łowiących blisko siebie.....	24
Załącznik III Szczegóły techniczne środków do sygnalizacji dźwiękowej.....	25
Załącznik IV Sygnały wzywania pomocy	27

KONWENCJA

w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku , sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r.

Strony niniejszej konwencji, pragnąc utrzymać wysoki stan bezpieczeństwa na morzu, świadome potrzeby zrewidowania i uaktualnienia międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, stanowiących załącznik do Aktu końcowego międzynarodowej konferencji w sprawie bezpieczeństwa życia na morzu z 1960 roku, rozważywszy te przepisy w świetle postępu, jaki dokonał się od czasu ich zatwierdzenia, uzgodniły, co następuje:

Art. I. Zobowiązania ogólne

Strony niniejszej konwencji zobowiązują się zastosować załączone do niniejszej konwencji postanowienia prawideł i innych załączników, stanowiących międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z roku 1972 (zwane dalej "Przepisami").

Art. II. Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisu do dnia 1 czerwca 1973 roku, a następnie będzie otwarta do przystąpienia.
2. Państwa Członkowie Organizacji Narodów Zjednoczonych, którejkolwiek z agencji wyspecjalizowanych albo Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej lub Strony Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości mogą stać się Stronami niniejszej konwencji przez:
 - a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia,
 - b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, a następnie ratyfikowanie, przyjęcie lub zatwierdzenie, albo
 - c) przystąpienie.
3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie następują przez złożenie w tym celu dokumentu w Międzypaństwowej Morskiej Organizacji Doradczej (zwanej dalej "Organizacją"), która poinformuje Rządy tych Państw, które podpisały niniejszą konwencję lub do niej przystąpiły, o złożeniu każdego dokumentu i o dacie jego złożenia.

Art. III. Zastosowanie terytorialne

1. Organizacja Narodów Zjednoczonych, w wypadkach gdy jest władzą administracyjną dla jakiegokolwiek terytorium, lub którakolwiek z Umawiających się Stron odpowiedzialna za stosunki międzynarodowe jakiegokolwiek terytorium mogą w każdym czasie w drodze pisemnego zawiadomienia skierowanego do Sekretarza Generalnego Organizacji (zwanego dalej "Sekretarzem Generalnym") rozciągnąć stosowanie niniejszej konwencji na takie terytorium.
2. Rozciągnięcie stosowania niniejszej konwencji na terytorium wymienione w zawiadomieniu nastąpi z dniem jego otrzymania lub w innym dniu określonym w zawiadomieniu.
3. Każde zawiadomienie dokonane zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu może być wycofane w odniesieniu do któregośkolwiek terytorium wymienionego w tym zawiadomieniu, a rozciągnięcie stosowania niniejszej konwencji na to terytorium przestanie na nim obowiązywać po upływie jednego roku lub takiego dłuższego czasu, jaki może zostać określony w chwili wycofania.
4. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Strony o każdym dokonany zgodnie z niniejszym artykułem zawiadomieniu dotyczącym rozciągnięcia lub wycofania rozciągnięcia.

Art. IV. Wejście w życie

1. a) Niniejsza konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia, w którym co najmniej 15 państw, których floty handlowe stanowią łącznie nie mniej niż 65 procent ogólnej liczby statków albo tonażu floty światowej statków o pojemności 100 ton brutto i większej, stanie się Stronami niniejszej konwencji, zależnie od tego, który z tych warunków zostanie spełniony jako pierwszy.

b) Bez względu na postanowienia punktu a) niniejszego ustępu niniejsza konwencja nie wejdzie w życie przed dniem 1 stycznia 1976 roku.

2. Wejście w życie niniejszej konwencji w stosunku do państw, które po spełnieniu warunków określonych w ustępie 1 punkt a), ale przed wejściem konwencji w życie, ratyfikują ją, przyjmą, zatwierdzą lub do niej przystąpią zgodnie z artykułem II, nastąpi z dniem wejścia jej w życie.

3. Wejście w życie niniejszej konwencji w stosunku do państw, które ją ratyfikują, przyjmą, zatwierdzą lub do niej przystąpią po dniu wejścia jej w życie, nastąpi w dniu złożenia dokumentu zgodnie z artykułem II.

4. Po dniu wejścia w życie zmiany do niniejszej konwencji, zgodnie z artykułem VI ustęp 4, każda ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie odnosić się będzie do konwencji wraz ze zmianą.

5. Z dniem wejścia w życie niniejszej konwencji Przepisy zastępują i uchylają międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1960 roku.

6. Sekretarz Generalny zawiadomi Rządy Państw, które podpisały niniejszą konwencję lub do niej przystąpiły, o dacie wejścia jej w życie.

Art. V. Konferencja rewizyjna

1. W celu dokonania rewizji niniejszej konwencji lub Przepisów albo konwencji wraz z Przepisami Organizacja może zwołać konferencję.

2. Na wniosek co najmniej jednej trzeciej Umawiających się Stron Organizacja zwoła konferencję Umawiających się Stron w celu dokonania rewizji niniejszej konwencji lub Przepisów albo konwencji wraz z Przepisami.

Art. VI. Zmiany Przepisów

1. Każda zaproponowana przez Umawiającą się Stronę zmiana Przepisów będzie na wniosek tej Strony rozpatrzona w Organizacji.

2. Jeżeli zmiana zostanie przyjęta większością dwóch trzecich obecnych i głosujących w Komitecie Bezpieczeństwa na Morzu Organizacji, zmiana ta będzie wówczas podana do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom i Członkom Organizacji co najmniej na sześć miesięcy przez jej rozpatrzeniem przez Zgromadzenie Organizacji. Każda z Umawiających się Stron nie będąca Członkiem Organizacji jest uprawniona do uczestniczenia w rozpatrywaniu zmiany przez Zgromadzenie.

3. Jeżeli zmiana zostanie przyjęta większością dwóch trzecich obecnych i głosujących na Zgromadzeniu, wówczas Sekretarz Generalny poda ją do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom w celu jej przyjęcia.

4. Zmiana taka wejdzie w życie w dniu określonym przez Zgromadzenie przy jej przyjęciu, chyba że we wcześniejszym terminie, określonym wówczas przez Zgromadzenie, więcej niż jedna trzecia Umawiających się Stron zawiadomi Organizację, że sprzeciwia się zmianie. Określenie przez Zgromadzenie dat, o których mowa w niniejszym ustępie, następuje większością dwóch trzecich obecnych i głosujących.

5. Każda zmiana z dniem jej wejścia w życie zastępuje i uchyla poprzednie postanowienie, do którego się odnosi, w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron, które nie zgłosiły sprzeciwu co do zmiany.

6. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Strony i Członków Organizacji o każdym otrzymanym wniosku i zawiadomieniu dokonany zgodnie z niniejszym artykułem oraz o dacie wejścia w życie każdej zmiany.

Art. VII. Wypowiedzenie

1. Niniejsza konwencja może być wypowiedziana przez Umawiającą się Stronę w każdym czasie po upływie pięciu lat od daty wejścia w życie konwencji w stosunku do tej Strony.

2. Wypowiedzenie powinno być dokonane przez złożenie dokumentu w Organizacji. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie pozostałe Umawiające się Strony o otrzymaniu dokumentu wypowiedzenia i o dacie jego złożenia.

3. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie jednego roku od daty złożenia dokumentu albo po upływie dłuższego czasu określonego w tym dokumencie.

Art. VIII. Złożenie i rejestracja

1. Niniejsza konwencja i Przepisy zostaną złożone w Organizacji, a Sekretarz Generalny przekaże uwierzytelnione ich odpisy wszystkim Rządom Państw, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły.

2. Po wejściu w życie niniejszej konwencji Sekretarz Generalny przekaże jej tekst Sekretariatowi Narodów Zjednoczonych do zarejestrowania i opublikowania zgodnie z artykułem 102 karty Narodów Zjednoczonych.

Art. IX. Języki

Niniejszą konwencję wraz z Przepisami sporządzono w jednym egzemplarzu w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są jednakowo autentyczne. Oficjalne tłumaczenia na język rosyjski i hiszpański zostaną sporządzone i złożone wraz z podpisanym oryginałem.

Na dowód powyższego niżej podpisani, należycie upoważnieni w tym celu przez swoje Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Londynie dnia dwudziestego października tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego drugiego roku.

Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku.

CZĘŚĆ A - POSTANOWIENIA OGÓLNE

Prawidło 1 Zakres stosowania

- a) Niniejsze prawidła 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 któregośkolwiek 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 sygnałowe oraz 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 Organizacja może przyjąć systemy rozgraniczenia ruchu.
- e) Jeżeli zainteresowany Rząd stwierdzi, że statek o specjalnej konstrukcji lub 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 lub 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 uwzględnić 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" oznacza 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 haczykowatymi, 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) Wyras "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.

Za statki o ograniczonej zdolności manewrowej należy uważać następujące statki:

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 trałowaniem 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 swym 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.

CZĘŚĆ B - 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 niewykrywania 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 od 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 stosownych do istniejących okoliczności i warunków. Jeżeli istnieje jakakolwiek wątpliwość co do istnienia ryzyka zderzenia, należy przyjąć, że ono istnieje.

b) W celu uzyskania wczesnego ostrzeżenia o ryzyku zderzenia należy w sposób właściwy używać znajdujących się na statku zdalnych 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 namiar kompasowy na zbliżający się statek nie zmienia się wyraźnie;

ii) ryzyko takie może czasami istnieć nawet wówczas, gdy widoczna jest wyraźna zmiana namiaru, 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 należyтым 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 na morzu, wówczas sama zmiana kursu może być najskuteczniejszym działaniem w celu uniknięcia 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 wsteczny.

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 odpowiednim sygnałem dźwiękowym przewidzianym prawidłem 34 c) i). Statek, który ma być wyprzedzony, jeżeli się na to zgadza, powinien dać odpowiedni sygnał dźwiękowy przewidziany prawidłem 34 c) ii) i podjąć działanie pozwalające na bezpieczne przejście, a jeśli ma wątpliwość, dawać sygnały przewidziane prawidłem 34 d).

iii) 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 zastonięte istniejącą przeszkodą, powinien nawigować ze szczególną czujnością i ostrożnością oraz dawać odpowiedni sygnał dźwiękowy określony prawidłem 34 e).

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 to jest możliwe, trzymać się z daleka od linii lub strefy rozgraniczającej;

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

c) Tak dalece jak to jest 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.

e) Statek, który nie przecina toru kierunkowego, nie powinien normalnie 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 to jest 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.

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 burty, statek, 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 statku 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 niniejszego rozdziału każdy statek wyprzedzający inny statek powinien ustąpić z drogi statkowi wyprzedzanemu.
- b) Za wyprzedzający należy uważać statek zbliżający się do innego statku w 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 wyprzedzającym 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 lub prawie 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 lub prawie 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 działanie, aby trzymać się w znacznej odległości.

Prawidło 17 Działanie 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 tylko przez działanie statku ustępującego z drogi, wówczas powinien on podjąć takie 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 miarę 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 nie odpowiadający za swoje ruchy lub statek o ograniczonej zdolności manewrowej powinien, jeśli okoliczności na to pozwalają, unikać przeszkadzania

- bezpiecznemu przejściu statku ograniczonego swoim zanurzeniem i pokazującego sygnały przewidziane w prawie 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 wcześniej podjąć działanie 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 na trawersie lub z tyłu trawersu.
- e) Z wyjątkiem wypadku kiedy uznano, że ryzyko zderzenia nie istnieje, każdy statek, który usłyszy przypuszczalnie sprzed 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.

CZĘŚĆ C - ŚWIATŁA I ZNAKI

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 i 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 nieprzerwanie łuk widnokręgu 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 widnokręgu 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 widnokręgu 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 widnokręgu" oznacza światło oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 360 stopniom.

f) Określenie "światło błyskowe" oznacza światło o błyskach regularnie powtarzanych z częstotliwością 120 lub więcej błysków na minutę.

Prawidło 22 Widzialność światła.

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 widnokręgu - 3 mile;

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 widnokręgu - 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 widnokręgu - 2 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) światło burtowe;

iv) światło rufowe.

b) Poduszkowiec poruszający się w stanie bezwypornościowym powinien, oprócz świateł przewidzianych w ustępie a) niniejszego przepisu, pokazywać żółte światło błyskowe widoczne dookoła widnokregu.

c) 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 przepisu pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokregu. Statek taki powinien, jeżeli to jest możliwe, pokazywać także światła burtowe.

Przepis 24 Holowanie i pchanie

a) Statek o napędzie mechanicznym podczas holowania powinien pokazywać:

i) z przodu - dwa światła masztowe umieszczone w linii pionowej zamiast światła przewidzianego w przepisie 23 a) i). Jeżeli długość zespołu holowniczego, mierzona od rufy statku holującego do tylnego krańca zespołu, przekracza 200 metrów, statek ten powinien pokazywać trzy takie światła umieszczone w linii pionowej;

ii) światła burtowe;

iii) światło 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 przepisie 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 przepisie 23 a) i);

ii) światła burtowe;

iii) światło rufowe.

d) Statek o napędzie mechanicznym, do którego mają zastosowanie ustępy a) i c) niniejszego przepisu, powinien również przestrzegać przepisu 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, jeżeli 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) Gdy z jakiegokolwiek wystarczającej przyczyny holowany statek lub obiekt nie jest w stanie pokazywać świateł przewidzianych w ustępie e) niniejszego przepisu, należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu oświetlenia holowanego statku lub obiektu lub co najmniej w celu wskazania obecności nie oświetlonego statku lub obiektu.

Przepis 25 Statki żaglowe w drodze i statki wiosłowe

a) Statek żaglowy w drodze powinien pokazywać:

i) światła burtowe

ii) światło rufowe.

- b) Na statku żaglowym o długości mniejszej niż 12 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 widnokręgu, 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 to jest 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 wioślowy może pokazywać światła przewidziane w niniejszym prawidło 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 widnokręgu, 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 ze światłem zielonym widocznym dookoła widnokręgu i wyżej od niego; statek o długości mniejszej niż 50 metrów nie jest obowiązany pokazywać takiego światła, lecz może to czynić;
- iii) gdy posuwa się po wodzie - światła burtowe i światło rufowe, oprócz świateł przewidzianych w niniejszym ustępie.
- c) Statek zajęty połowem, inny niż trałujący, powinien pokazywać:
- i) dwa światła widoczne dookoła widnokręgu, 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 odległość w poziomie większą niż 150 metrów od statki - światło białe widoczne dookoła widnokręgu albo stożek skierowany wierzchołkiem w górę, umieszczony w kierunku narzędzia połowu;
- iii) gdy posuwa się po wodzie - światła burtowe i światło rufowe, oprócz świateł przewidzianych w niniejszym ustępie.
- 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 świateł 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 świateł przewidzianych w niniejszym ustępie.

b) Statek o ograniczonej zdolności manewrowej, z wyjątkiem statku zajętego trałowaniem 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 powinny mieć kształt kuli, a środkowy - rombu;

iii) gdy posuwa się po wodzie - 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 lub znaków przewidzianych w punktach i) i ii).

c) Statek zajęty taką czynnością holowniczą, która czyni go niezdolnym do odchylenia się od jego kursu, powinien oprócz świateł lub znaków przewidzianych w ustępie b) i) i ii) niniejszego prawidła pokazywać światła lub znaki przewidziane w prawidło 24 a).

d) Statek zajęty pracami pogłębiarskimi lub podwodnymi, ograniczony w swej zdolności manewrowej, powinien pokazywać światła i znaki przewidziane w ustępie b) 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 posuwa się po wodzie - światła masztowe, światła burtowe i światło rufowe, oprócz świateł przewidzianych w niniejszym ustępie;

iv) statek, do którego stosuje się niniejszy ustęp, powinien, gdy stoi na kotwicy, pokazywać światła lub znaki przewidziane w punktach i) i ii) zamiast świateł lub znaku przewidzianych w prawidło 30.

e) Jeżeli wielkość statku zajętego pracami nurkowymi uniemożliwia pokazywanie znaków przewidzianych w ustępie d) niniejszego prawidła, należy pokazywać sztywną kopię flagi "A" międzynarodowego kodu sygnałowego na wysokości nie mniejszej niż jeden metr. Należy przedsięwziąć środki do zapewnienia widoczności kopii dookoła widnokregu.

f) Statek zajęty trałowaniem min powinien, oprócz świateł przewidzianych w prawidło 23 dla statku o napędzie mechanicznym, pokazywać trzy zielone światła widoczne dookoła widnokregu lub trzy kule. Jedno z tych świateł lub jeden z tych znaków należy pokazywać na szczycie lub w pobliżu szczytu przedniego masztu i po jednym na każdym końcu rei przedniego masztu. Te światła lub znaki oznaczają, że niebezpiecznie jest dla innego statku zbliżać się na odległość mniejszą niż 1000 metrów do rufy trałowca lub 500 metrów od każdej z jego burt.

g) Statki o długości mniejszej niż 7 metrów nie są obowiązane do pokazywania świateł przewidzianych w niniejszym prawidło.

h) Sygnały przewidziane w niniejszym prawidło 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, oprócz świateł przewidzianych w prawidło 23 dla statków o napędzie mechanicznym, pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, trzy czerwone światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej, albo walec.

Prawidło 29 Statki pilotowe.

a) Statek pełniący służbę pilotową powinien pokazywać:

- i) dwa światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej na szczycie lub w pobliżu szczytu masztu, górne białe, a dolne czerwone;
- ii) gdy jest w drodze - dodatkowe światła burtowe i światło rufowe;
- iii) gdy stoi na kotwicy - światło lub światła kotwiczne albo znak kotwiczny, oprócz świateł przewidzianych w punkcie i).

b) Statek pilotowy, jeżeli nie pełni służby pilotowej, powinien pokazywać światła lub znaki przewidziane dla podobnego statku o jego długości.

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

b) Zamiast świateł przewidzianych w ustępie a) niniejszego prawidła statek o długości mniejszej niż 50 metrów może pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokręgu, 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 prawidła, a ponadto - w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:

- i) dwa czerwone światła widoczne dookoła widnokręgu, 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 kotwiczowisku albo gdzie normalnie inne statki nawigują, nie jest obowiązany do pokazywania świateł lub znaków przewidzianych w ustępach a), b) lub d) niniejszego prawidła.

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 III 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 zaopatrzony w gwizdek i dzwon, a statek o długości 100 metrów lub większej powinien być dodatkowo zaopatrzony 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 III do niniejszych Przepisów. Dzwon lub gong albo obydwa 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 zaopatrzony 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 znaczenia:

- 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 9 e) i) wskazać swój 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 wątpliwość, czy drugi statek podejmie wystarczające działanie w celu uniknięcia zderzenia, statek mający wątpliwość powinien wskazać ją przez nadanie gwizdkiem co najmniej pięciu krótkich i szybko po sobie następujących dźwięków. 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 nadać 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 prawidło 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 holowany lub gdy więcej statków jest holowanych, to ostatni statek zespołu holowniczego, jeżeli jest obsadzony załogą, powinien nadawać cztery następujące po sobie dźwięki: jeden 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.

e) 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.

f) 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.

g) Statek na mieliźnie powinien nadawać sygnał 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.

h) 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.

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

Prawidło 36 Sygnały 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 prawidłach, lub może skierować światło reflektora-poszukiwacza w kierunku niebezpieczeństwa w taki sposób, aby nie przeszkadzać innemu statkowi.

Prawidło 37 Sygnały wzywania pomocy.

Jeżeli statek znajduje się w niebezpieczeństwie i żąda pomocy, powinien nadawać sygnały przewidziane 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 prawidłe 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, wynikającej z przejścia z brytyjskiego systemu miar na system metryczny i z zaokrąglenia 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 - zwolnienie stałe;
iii) zmiany rozmieszczenia świateł masztowych na statkach o długości 150 metrów lub większej, wynikającej z postanowień punktu 3 a) załącznika I - do upływu dziewięciu lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych przepisów;
- e) zmiany rozmieszczenia świateł masztowych, wynikających z postanowień punktu 2 b) załącznika I - do upływu dziewięciu lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych przepisów;
- f) zmiany rozmieszczenia świateł burtowych, wynikającej z postanowień punktu 3 b) załącznika I - do upływu dziewięciu lat licząc od daty wejścia w życie niniejszych przepisów;
- g) wymagań co do środków sygnalizacji dźwiękowej określonych w załączniku III - do upływu dziewięciu lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych przepisów.

Załącznik I Rozmieszczenie oraz szczegóły techniczne świateł i znaków

1. Definicja

Określenie "wysokość nad kadłubem" oznacza wysokość nad najwyższym nieprzerwanym pokładem.

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 są niesione dwa światła masztowe, wówczas tylne światło powinno znajdować się co najmniej 4,5 metra w linii pionowej wyżej od przedniego.

b) Pionowa odległość między światłami masztowymi statku o napędzie mechanicznym powinna być taka, aby w każdych 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 o długości 12 metrów lub większej, lecz mniejszej niż 20 metrów, powinno być umieszczone 2,5 metra nad okrężnicą.

d) Statek o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 12 metrów może nieść najwyższe światło na wysokości mniejszej niż 2,5 metra nad okrężnicą. Jeżeli jednak światło masztowe jest niesione oprócz świateł burtowych i światła rufowego, wówczas należy je nieść 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 co przednie światło masztowe statku o napędzie mechanicznym.

f) We wszystkich okolicznościach światło lub światła masztowe powinny być umieszczone nad wszystkimi innymi światłami i przeszkodami i z daleka od nich.

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 mylone 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 przepisy 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 obowiązującego do niesienia światła holowania, powinno znajdować się nie mniej niż 4 metry nad kadłubem;

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

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

j) Z dwóch świateł widocznych dookoła widnokregu, przewidzianych dla statku rybackiego 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, 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 znajdować się nie mniej niż 6 metrów nad kadłubem.

3. Poziome rozmieszczenie świateł i odległość między nimi.

a) Jeżeli dwa światła masztowe są przewidziane dla statku o napędzie mechanicznym, wówczas pozioma odległość między nimi powinna wynosić nie mniej niż połowa 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 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.

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 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 burtę, z której istnieje przeszkoda, lub burtę, 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 dla świateł burtowych.

Światła burtowe powinny mieć od strony statku osłony pomalowane czarną matową farbą i powinny spełniać wymagania punktu 9 niniejszego załącznika. 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 0,348 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:

$$I = 3,43 \times 1000000 \times T \times (D \times D) \times ((K) \text{ podniesione do potęgi } (-D))$$

gdzie:

I - oznacza natężenie świetlne w kandelach w warunkach eksploatacji,

T - oznacza próg widzialności $2 \times 0,0000001$ 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.

b) Wartości wynikające z powyższego wzoru przedstawia następująca tabela:

Zasięg widzialności światła (zasięg świetlny w milach morskich) D	Natężenie świetlne światła w kandelach dla K = 0,8
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Uwaga: Maksymalne natężenie świetlne świateł nawigacyjnych Powinno być ograniczone w celu uniknięcia nadmiernej jaskrawości.

9. Sektory poziome.

a) i) Światła burtowe zainstalowane na statku powinny mieć wymagane minimalne natężenie w kierunku w przód. Natężenie to powinno zmniejszyć się aż do zaniku 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 prawidło 21. Od 5 stopni wewnątrz przewidzianych sektorów natężenie może się zmniejszać o 50 procent do granic tych sektorów; następnie natężenie powinno się stale zmniejszać, aż do osiągnięcia praktycznego zaniku, nie dalej niż 5 stopni poza przewidzianymi granicami.

b) 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, które nie muszą być umieszczone zbyt wysoko nad pokładem.

10. Sektory pionowe.

- a) Sektory pionowe świateł elektrycznych, z wyjątkiem świateł statków żaglowych, powinny zapewniać, aby:
- i) co najmniej minimalne wymagane natężenie było utrzymane w granicach kąta od 5 stopni ponad widnokretem do 5 stopni poniżej widnokretem,
 - ii) co najmniej 60 procent minimalnego wymaganego natężenia było utrzymane w granicach kąta od 7,5 stopnia ponad widnokretem do 7,5 stopnia poniżej widnokretem.
- b) Na statkach żaglowych sektory pionowe świateł elektrycznych powinny zapewniać, aby:
- i) co najmniej minimalne wymagane natężenie było utrzymane w granicach kąta od 5 stopni ponad widnokretem do 5 stopni poniżej widnokretem,
 - ii) co najmniej 50 procent minimalnego wymaganego natężenia było utrzymane w granicach kąta od 25 stopni ponad widnokretem do 25 stopni poniżej widnokretem.
- 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 tej 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 latarni i znaków oraz instalacja latarni na statku powinny odpowiadać wymaganiom właściwego organu Państwa, w którym statek jest zarejestrowany.

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 świateł przewidzianych w prawidła 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 światłem czerwonym w linii pionowej,
- iii) gdy sieć uwięzła na przeszkodzie - dwa czerwone światła w linii pionowej.

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).

3. Sygnały świetlne sejnów.

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 (ą 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 statku 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 (ą 1%) nie mniejszy, niż to odpowiednio podaje poniższa tabela:

Długość statku w metrach	Pasma 1/3 oktawy. Poziom w odległości 1 metra w dB w odniesieniu do $2 \times 0,00001 \text{ N/m}^2$	Zasięg słyszalności w milach morskich
200 lub większa	143	2
75, lecz mniejsza niż 200	138	1,5
20, lecz mniejsza niż 75	130	1
poniżej 20	120	0,5

Zasięg słyszalności podano w powyższej tabeli dla informacji. Jest on w przybliżeniu zasięgiem, przy którym gwizdek może być słyszany na jego osi wzdłużnej z 90-procentowym prawdopodobieństwem podczas spokojnego powietrza na pokładzie statku, na którym panuje średni poziom tła hałasu na stanowiskach nasłuchu (to jest 68 dB w paśmie oktawy ześrodkowanej na częstotliwości 250 Hz i 63 dB w paśmie oktawy ześrodkowanej na 500 Hz). W praktyce zasięg, w którym gwizdek może być słyszalny, jest nadzwyczaj zmienny i zależny w znacznym stopniu od warunków pogody. Podane wartości można uważać za typowe, lecz podczas silnego wiatru lub wysokiego poziomu hałasu otoczenia na stanowisku nasłuchu zasięg ten może ulec silnemu zmniejszeniu.

d) Właściwości kierunkowe.

We wszystkich kierunkach w płaszczyźnie poziomej, objętych sektorem $\alpha 45^\circ$ w stosunku do osi, poziom ciśnienia akustycznego gwizdka kierunkowego nie powinien być wyższy niż o 4 dB poniżej poziomu ciśnienia akustycznego w osi. We wszystkich innych kierunkach w płaszczyźnie horyzontalnej poziom ciśnienia akustycznego powinien być nie wyższy niż o 10 dB poniżej poziomu 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 jednej trzeciej 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 zakłóceń w słyszeniu przez personel. 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 strefa 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 się różnić 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 powinna być nie mniejsza niż 300 mm dla statków o długości większej niż 20 metrów i nie mniejsza niż 200 mm dla statków o długości od 12 do 20 metrów. Zaleca się, gdzie jest to wykonalne, stosować serce dzwonu o napędzie mechanicznym w celu zapewnienia stałej siły uderzenia, z tym ażeby możliwe było ręczne jego uruchomienie. Masa serca dzwonu powinna być nie mniejsza niż 3 procent masy dzwonu.

3. Zatwierdzenie.

Konstrukcja środków do sygnalizacji dźwiękowej, ich wykonanie oraz ich instalacja na statku powinny odpowiadać wymaganiom właściwego organu Państwa, w którym statek jest zarejestrowany.

Załącznik 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 około 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 nadany 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 powtarzalne 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.

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.