

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 5 sierpnia 1965 r.

w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

Na podstawie art. 46 § 1 Kodeksu morskiego (Dz. U. z 1961 r. Nr 58, poz. 318) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się jako obowiązujące w żegludze morskiej od dnia 1 września 1965 r. od godziny 12,00 czasu srebrowego międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu, stanowiące załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Zakres stosowania przepisów wymienionych w § 1 przez jednostki pływające marynarki wojennej, organów

ochrony granic i Milicji Obywatelskiej określa odrębne rozporządzenie właściwych ministrów.

§ 3. Traci moc rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 10 lipca 1963 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. Nr 33, poz. 192).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 września 1965 r.

Minister Żeglugi: *J. Burakiewicz*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 5 sierpnia 1965 r. (poz. 229).

MIĘDZYKARODOWE PRZEPISY O ZAPOBIEGANIU ZDERZENIOM NA MORZU

Część A. — Postanowienia wstępne i definicje.

Prawidło 1.

(a) Niniejsze przepisy powinny być przestrzegane przez wszystkie statki i wodnosamoloty na pełnych morzach i na wszystkich wodach z nimi połączonych i uczęszczanych przez statki morskie, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w prawie 30. Jeżeli wodnosamoloty wskutek swojej specjalnej konstrukcji nie mogą w całej pełni stosować postanowień prawideł o pokazywaniu świateł i znaków, to powinny one przestrzegać tych postanowień ściśle o tyle, o ile pozwalają na to okoliczności.

(b) Prawidła dotyczące świateł powinny być stosowane przy każdej pogodzie od zachodu do wschodu słońca. W tym czasie nie wolno pokazywać innych świateł, które by można wziąć za światła przepisane lub które zmniejszałyby ich widzialność albo zmieniały ich odróżniający charakter lub przeszkadzały właściwemu pełnieniu obserwacji (służba na oku). Światła przepisane niniejszymi prawidłami mogą być również pokazywane od wschodu do zachodu słońca podczas ograniczonej widzialności i we wszelkich innych okolicznościach, w których uważa się to za potrzebne.

(c) W następujących prawidłach, z wyjątkiem przypadków, gdy z treści wynika inaczej:

- (i) wyraz „statek” oznacza wszelkiego rodzaju urządzenia pływające inne niż wodnosamoloty na wodzie, które są używane lub mogą być użyte jako środek transportu na wodzie;
- (ii) wyraz „wodnosamolot” oznacza każdy hydroplan i każde inne urządzenie latające, przystosowane do manewrowania na wodzie;
- (iii) określenie „statek o napędzie mechanicznym” oznacza każdy statek wprawiany w ruch przez maszynę;
- (iv) każdy statek o napędzie mechanicznym, który jest pod żaglami, a nie używa maszyny, uważa się za statek żaglowy, a każdy statek idący przy użyciu maszyny, niezależnie od tego, czy jest pod żaglami, czy nie, uważa się za statek o napędzie mechanicznym;
- (v) statek lub wodnosamolot na wodzie jest „w drodze”, jeśli nie stoi na kotwicy, nie jest przymocowany do lądu i nie stoi na mieliźnie;
- (vi) określenie „wysokość ponad kadłubem” oznacza wysokość ponad najwyższym nieprzerwanym pokładem;
- (vii) za długość i szerokość statku należy uważać długość całkowitą statku i największą jego szerokość;
- (viii) za długość i rozpiętość wodnosamolotu należy uważać jego największą długość i rozpiętość podane w jego świadectwie zdolności lotniczej; w razie braku takiego świadectwa należy je określić przez pomiar;
- (ix) za „wzajemnie widoczne” należy uważać statki tylko wtedy, gdy jeden statek może być obserwowany wzrokowo przez drugi statek;
- (x) wyraz „widzialny” w odniesieniu do świateł oznacza widzialność podczas ciemnej nocy przy przejrzystym powietrzu;
- (xi) określenie „dźwięk krótki” oznacza dźwięk trwający około jednej sekundy;

- (xii) określenie „dźwięk długi” oznacza dźwięk trwający od czterech do sześciu sekund;
- (xiii) wyraz „gwizdek” oznacza każdy przyrząd zdolny do wytwarzania przepisanych krótkich i długich dźwięków;
- (xiv) określenie „zajęty połowem” oznacza statek będący w trakcie poławiania sieciami, sznurami haczykowymi lub włokami; określenie to jednak nie obejmuje połowu włoczonymi sznurami haczykowymi.

Część B. — Światła i znaki.

Prawidło 2.

(a) Statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien nosić następujące światła:

- (i) na lub przed przednim masztem, a jeśli nie ma przedniego masztu, to w przedniej części statku — białe światło tak skonstruowane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 225 stopniom (20 rumbom kompasowym), oraz tak ustawione, aby świeciło po 112¹/₂ stopnia (10 rumbów) z każdej burty statku, to znaczy od kierunku prosto w przód do 22¹/₂ stopnia (2 rumbów) poza trawers każdej burty. Światło to powinno być widzialne z odległości co najmniej 5 mil;
- (ii) z przodu albo z tyłu białego światła przepisanego w punkcie (i) drugie białe światło takie samo co do konstrukcji i charakteru. Statki o długości mniejszej niż 45,75 metra (150 stóp) nie mają obowiązku noszenia tego drugiego białego światła, lecz mogą je nosić;
- (iii) te dwa białe światła powinny być tak umieszczone w linii stępki i nad nią, aby jedno z nich było co najmniej o 4,57 metra (15 stóp) wyżej od drugiego, i w takiej pozycji, by światło przednie było zawsze poniżej światła tylnego. Odległość pozioma pomiędzy tymi dwoma białymi światłami powinna być co najmniej trzy razy większa od odległości pionowej. Niższe z tych dwóch białych świateł lub — jeśli statek nosi tylko jedno światło — to ono właśnie powinno być umieszczone na wysokości nie mniejszej niż 6,10 metra (20 stóp) ponad kadłubem. Jeżeli szerokość statku przekracza 6,10 metra (20 stóp), światło to powinno być umieszczone na wysokości ponad kadłubem nie mniejszej niż szerokość statku, z tym jednak że nie musi znajdować się na wysokości większej niż 12,20 metra (40 stóp) ponad kadłubem. We wszystkich okolicznościach światło to lub światła, zależnie od danego przypadku, powinny być tak umieszczone, aby znajdowały się z dala i ponad wszystkimi innymi światłami oraz nadbudówkami, które mogłyby ograniczać ich widzialność;
- (iv) z prawej burty — światło zielone tak skonstruowane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 112¹/₂ stopnia (10 rumbom kompasowym), i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22¹/₂ stopnia (2 rumbów) poza trawers prawej burty. Światło to powinno być widzialne z odległości co najmniej 2 mil;
- (v) z lewej burty — światło czerwone tak skonstruo-

wane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy $112\frac{1}{2}$ stopnia (10 rumbom kompasowym), i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do $22\frac{1}{2}$ stopnia (2 rumbów) poza trawers lewej burty. Światło to powinno być widzialne z odległości co najmniej 2 mil;

(vi) wymienione wyżej zielone i czerwone światła burtowe powinny posiadać od strony statku osłony wystające na odległość co najmniej 0,91 metra (3 stóp) przed światło tak, aby uniemożliwiały widzenie światła zielonego poprzez dziób z lewej burty i światła czerwonego poprzez dziób z prawej burty.

(b) Wodnosamolot w drodze na wodzie powinien nosić:

(i) w części przedniej, w linii środkowej wzdłużnej, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, białe światło tak skonstruowane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 220 stopniom kompasowym, i tak ustawione, aby świeciło po 110 stopni z każdej burty wodnosamolotu, a mianowicie od kierunku prosto w przód do 20 stopni poza trawers każdej burty. Światło to powinno być widzialne z odległości co najmniej 3 mil;

(ii) na końcu prawego skrzydła — światło zielone tak skonstruowane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 110 stopniom kompasowym, i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 20 stopni poza trawers prawej burty. Światło to powinno być widzialne z odległości co najmniej 2 mil;

(iii) na końcu lewego skrzydła — światło czerwone tak skonstruowane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 110 stopniom kompasowym, i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 20 stopni poza trawers lewej burty. Światło to powinno być widzialne z odległości co najmniej 2 mil.

Prawidło 3.

(a) Statek o napędzie mechanicznym, gdy holuje lub pcha inny statek albo wodnosamolot, powinien oprócz świateł burtowych nieść dwa białe światła umieszczone pionowo jedno nad drugim i odległe od siebie nie mniej niż 1,83 metra (6 stóp); jeżeli holuje, a długość zespołu holowniczego mierzona od rufy statku holującego do rufy ostatniego statku holowanego przekracza 183 metry (600 stóp), powinien nieść trzy białe światła umieszczone pionowo jedno nad drugim w taki sposób, aby górne i dolne światła były w tej samej odległości i nie dalej niż 1,83 metra (6 stóp) nad lub pod środkowym światłem. Każde z tych świateł powinno być tej samej konstrukcji i charakteru, a jedno z nich powinno być umieszczone w tym samym miejscu, co białe światło przepisane w prawidłe 2 (a) (i). Żadne z tych świateł nie powinno się znajdować na wysokości mniejszej niż 4,27 metra (14 stóp) ponad kadłubem. Statek o jednym maszcie może nosić te światła na tym maszcie.

(b) Statek holujący powinien również pokazywać albo światło rufowe przepisane w prawidłe 10, albo zamiast tego światła małe białe światło umieszczone — w celu ułatwienia sterowania statkowi holowanemu — z tyłu komina lub tylnego masztu. Światło to jednakże nie powinno być widoczne z przodu trawersu.

(c) Jeżeli długość zespołu holowniczego przekracza 183 metry (600 stóp), statek o napędzie mechanicznym zajęty holowaniem powinien pomiędzy wschodem a zachodem słońca nieść w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, czarny znak w kształcie rombu (dwa stożki zwrócone do

siebie podstawami) o średnicy nie mniejszej niż 0,61 metra (2 stopy).

(d) Wodnosamolot na wodzie, gdy holuje jeden lub więcej wodnosamolotów lub statków, powinien nieść światła przepisane w prawidłe 2 (b), (i), (ii) i (iii); oprócz tego powinien nieść drugie białe światło o takiej samej konstrukcji i charakterze, jak białe światło przepisane w prawidłe 2 (b) (i), umieszczone pionowo nad lub pod tym światłem i w odległości co najmniej 1,83 metra (6 stóp) od niego.

Prawidło 4.

(a) Statek, który nie odpowiada za swoje ruchy, powinien nieść w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, dwa światła czerwone, umieszczone pionowo jedno nad drugim w odległości nie mniejszej niż 1,83 metra (6 stóp) od siebie, widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 2 mil; jeżeli statek taki jest statkiem o napędzie mechanicznym, powinien nieść te światła zamiast świateł przepisanych w prawidłe 2 (a) (i) oraz (ii). Podczas dnia statek nie odpowiadający za swoje ruchy powinien nieść dwie czarne kule lub znaki o średnicy nie mniejszej niż 0,61 metra (2 stopy) każdy, które powinny być umieszczone w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, pionowo jeden nad drugim, w odległości nie mniejszej niż 1,83 metra (6 stóp) od siebie.

(b) Wodnosamolot na wodzie, który nie odpowiada za swoje ruchy, może zamiast światła przepisanego w prawidłe 2 (b) (i) nieść w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, dwa światła czerwone umieszczone pionowo jedno nad drugim, w odległości nie mniejszej niż 0,92 metra (3 stopy) od siebie, widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 2 mil. Podczas dnia wodnosamolot może nieść dwie czarne kule lub znaki o średnicy nie mniejszej niż 0,61 metra (2 stopy) każdy, które powinny być umieszczone w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, pionowo jeden nad drugim, w odległości nie mniejszej niż 0,92 metra (3 stopy) od siebie.

(c) Statek zajęty układaniem lub podnoszeniem kabla podwodnego lub znaku nawigacyjnego albo statek zajęty pracami hydrograficznymi lub pracami podwodnymi, albo statek zajęty zaopatrywaniem na morzu bądź statek zajęty czynnościami związanymi ze startowaniem lub przyjmowaniem na pokład samolotów, jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanej pracy nie jest w stanie ustąpić z drogi zbliżającym się statkom, powinien nieść zamiast świateł przepisanych w prawidłe 2 (a) (i) oraz (ii) lub w prawidłe 7 (a) (i) trzy światła umieszczone pionowo jedno nad drugim tak, aby światła górne i dolne były w tej samej odległości od światła środkowego, nie mniejszej jednak niż 1,83 metra (6 stóp) powyżej lub poniżej tego światła. Najwyższe i najniższe z tych świateł powinny być czerwone, a światło środkowe białe. Światła te powinny być widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 2 mil. Podczas dnia statek taki powinien nieść trzy znaki o średnicy nie mniejszej niż 0,61 metra (2 stopy) w linii pionowej, jeden nad drugim, w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, i w odległości nie mniejszej niż 1,83 metra (6 stóp) od siebie. Najwyższy i najniższy z tych znaków powinny mieć kształt kuli i kolor czerwony, a środkowy — kształt rombu i kolor biały.

(d) (i) Statek zajęty trałowaniem min powinien nieść zielone światło na szczycie przedniego masztu oraz na końcu lub na końcach reł na przednim maszcie po stronie lub po stronach, z których istnieje niebezpieczeństwo, drugie takie światło lub światła, oprócz świateł przepisanych odpowiednio prawidłem 2 (a) (i) lub prawidłem 7 (a) (i). Światła te powinny być widoczne dokoła horyzontu z odległości co najmniej 2 mil. Podczas dnia statek taki powinien nieść

czarne kule o średnicy nie mniejszej niż 0,61 metra (2 stopy), umieszczone w tych samych miejscach, co zielone światła.

(ii) Pokazywanie tych światel lub kul oznacza, że istnieje niebezpieczeństwo dla innych statków, jeżeli zbliżą się one na odległość mniejszą niż pół mili (3000 stóp) do rufy trawońca lub na odległość mniejszą niż ćwierć mili (1500 stóp) do burty lub burt, z których istnieje sygnalizowane niebezpieczeństwo.

e) Statki i wodnosamoloty wymienione w niniejszym prawie, jeśli nie posuwają się po wodzie, nie powinny pokazywać kolorowych światel burtowych ani światła rufowego, lecz jeśli posuwają się po wodzie, powinny je pokazywać.

(f) Światła i znaki, których noszenie przepisane jest niniejszym prawem, powinny być uważane przez inne statki i wodnosamoloty za sygnały oznaczające, że statek lub wodnosamolot, który je pokazuje, nie odpowiada za swoje ruchy, a zatem nie może ustąpić z drogi.

(g) Sygnały te nie są sygnałami statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i żądających pomocy. Takie sygnały zawarte są w prawie 31.

Prawidło 5.

(a) Statek żaglowy w drodze i każdy statek lub wodnosamolot holowany powinny nosić te same światła, które przepisane są w prawie 2 odpowiednio dla statku o napędzie mechanicznym lub dla wodnosamolotu, będących w drodze, z wyjątkiem światel białych przepisanych w tym prawie, których nie powinny nosić nigdy. Powinny one również nosić światło rufowe przepisane w prawie 10, z tym że statki holowane, z wyjątkiem ostatniego statku zespołu holowniczego, mogą nosić zamiast tego światła rufowego małe białe światła przepisane w prawie 3 (b).

(b) Oprócz światel przepisanych w ustępie (a) statek żaglowy może nieść u szczytu przedniego masztu dwa światła pionowo jedno nad drugim, oddalone od siebie dostatecznie, aby można je było wyraźnie rozróżnić. Górne światło powinno być czerwone, a dolne światło — zielone. Obydwa światła powinny być tak skonstruowane i umocowane, jak to przepisuje prawo 2 (a) (i) i widzialne z odległości co najmniej 2 mil.

(c) Statek, który jest pchany w przód, powinien nosić na swym przednim końcu z prawej burty światło zielone i z lewej burty światło czerwone, posiadające tę samą charakterystykę, co światła przepisane w prawie 2 (a) (iv) i (v) i osłonięte zgodnie z postanowieniami prawa 2 (a) (vi), z tym że grupa złożona z dowolnej liczby statków pchanych w przód będzie oświetlona jako jeden statek.

(d) Jeżeli długość zespołu holowniczego przekracza 183 metry (600 stóp), statek holowany powinien od wschodu do zachodu słońca nosić w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, czarny znak o kształcie rombu o średnicy co najmniej 0,61 metra (2 stóp).

Prawidło 6.

(a) Jeżeli z powodu złej pogody lub innej wystarczającej przyczyny nie można zamocować zielonego i czerwonego światła burtowego w ustalonych dla nich miejscach, światła te powinny być pod ręką zapalone i gotowe do natychmiastowego użycia. Przy zbliżaniu się innych statków lub do innych statków powinno się je wystawiać z odpowiednich burt wystarczająco wcześniej, aby zapobiec zderzeniu, i w taki sposób, aby były najlepiej widzialne. Zielone światło nie może być przy tym widoczne z lewej burty ani czerwone światło z prawej burty, ani — jeśli to jest możliwe — więcej niż 22½ stopnia (2 rumb) poza trawersami odpowiednich burt.

(b) W celu pewniejszego i łatwiejszego używania tych przenośnych światel latarnie powinny być pomalowane na zewnątrz kolorem światła, którym świecą, i zaopatrzone we właściwe osłony.

Prawidło 7.

Statki o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 19,80 metra (65 stóp), statki poruszane za pomocą wioseł lub żagli, o długości mniejszej niż 12,19 metra (40 stóp), oraz łodzie wiosłowe nie są obowiązane — gdy są w drodze — do noszenia światel przepisanych w prawidłach 2, 3 i 5; jeżeli ich jednak nie noszą, to powinny być zaopatrzone w następujące światła:

(a) Statki o napędzie mechanicznym, o długości mniejszej niż 19,80 metra (65 stóp), z wyjątkiem statków wymienionych w ustępach (b) i (c), powinny nosić:

(i) w przedniej części statku, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne i na wysokości ponad górną krawędzią okężnicy nie mniejszej niż 2,75 metra (9 stóp) — białe światło skonstruowane i ustawione zgodnie z postanowieniami prawa 2 (a) (i), widzialne z odległości co najmniej 3 mil;

(ii) zielone i czerwone światła burtowe skonstruowane i ustawione zgodnie z postanowieniami prawa 2 (a) (iv) i (v), widzialne z odległości co najmniej 1 mili, albo latarnię kombinowaną, świecąca światłami zielonym i czerwonym od kierunku prosto w przód do 22½ stopnia (2 rumb) poza trawersy odpowiednich burt. Latarnia taka powinna być umieszczona w odległości co najmniej 0,91 metra (3 stopy) poniżej światła białego.

(b) Statki o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 19,80 metra (65 stóp), gdy holują lub pchają inny statek, powinny nosić:

(i) oprócz światel burtowych albo latarni kombinowanej, przepisanych w punkcie (a) (ii), dwa białe światła pionowo jedno nad drugim, w odległości nie mniejszej niż 1,22 metra (4 stopy) od siebie. Każde z tych światel powinno być tej samej konstrukcji i charakteru, a jedno z nich powinno być umieszczone w tym samym miejscu, co białe światło przepisane w punkcie (a) (i). Statek o jednym maszcie światła te może nosić na tym maszcie;

(ii) światło rufowe przepisane w prawie 10 albo małe białe światło umieszczone z tyłu komina lub tylnego masztu, na które sterują statki holowane. Światło to jednak nie powinno być widoczne z przodu trawersu.

(c) Statki o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 12,19 metra (40 stóp) mogą nosić białe światło na wysokości mniejszej niż 2,75 metra (9 stóp) ponad górną krawędzią okężnicy; powinny jednak nosić je na wysokości co najmniej 0,91 metra (3 stopy) ponad światłami burtowymi albo latarnią kombinowaną, przepisany w ustępie (a) (ii).

(d) Statki o długości mniejszej niż 12,19 metra (40 stóp), wiosłowe lub żaglowe, z wyjątkiem statków wymienionych w ustępie (f), jeśli nie noszą światel burtowych, powinny nosić w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna, latarnię świecąca światłem zielonym z jednej strony i światłem czerwonym z drugiej strony. Światła te powinny być widzialne z odległości co najmniej 1 mili, a latarnia tak ustawiona aby światło zielone nie było widoczne z lewej burty ani światło czerwone z prawej burty. Jeżeli zamocowanie tej latarni jest niemożliwe, to powinna ona być przygotowana do natychmiastowego użycia i powinna być wystawiana wystarczająco wcześniej, aby zapobiec zderzeniu i tak, aby zielone światło nie było widoczne z lewej burty ani czerwone światło z prawej burty.

(e) Statki wymienione w niniejszym prawie, gdy są holowane, powinny nosić, odpowiednio do danego przypadku, światła burtowe albo latarnię kombinowaną przepisane w ustępie (a) albo (d) niniejszego prawa oraz światło rufowe zgodnie z postanowieniami prawa 10 albo — z wyjątkiem ostatniego statku w zespole holowniczym — małe białe światło zgodnie z postanowieniami punktu (b) (ii). Gdy statki te są pchane w przód, powinny nosić na swym przednim końcu, odpowiednio do danego przypadku, światła burtowe albo latarnię kombinowaną, przepisane w ustępie (a) albo (d) niniejszego prawa. Grupa złożona z dowolnej liczby statków pchanych w przód, do których stosuje się niniejsze prawo, powinna być oświetlona jako jeden statek według postanowień niniejszego prawa. Jeżeli jednak całkowita długość takiej grupy przekracza 19,80 metra (65 stóp), mają do niej zastosowanie postanowienia prawa 5 (c).

(f) Małe łodzie wiosłowe pod wiosłami lub żaglami obowiązane są tylko mieć przygotowaną pod ręką latarkę elektryczną lub zapaloną latarnię świecącą białym światłem, którą powinny wystawiać wystarczająco wcześniej, aby zapobiec zderzeniu.

(g) Statki i łodzie wymienione w niniejszym prawie nie są obowiązane do noszenia światła i znaków przepisanych przez prawo 4 (a) i prawo 11 (e), a wymiary znaków dziennych mogą być mniejsze od przepisanych w prawach 4 (c) i 11 (c).

Prawo 8.

(a) Statek pilotowy o napędzie mechanicznym, gdy pełni służbę i jest w drodze, powinien:

(i) nosić białe światło u szczytu masztu, na wysokości co najmniej 6,10 metra (20 stóp) ponad kadłubem, widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 3 mil oraz poniżej tego światła, w odległości 2,40 metra (8 stóp) od niego — czerwone światło tej samej konstrukcji i charakteru. Jeżeli taki statek ma długość mniejszą niż 19,8 metra (65 stóp), może nosić światło białe na wysokości co najmniej 2,75 metra (9 stóp) ponad górną krawędzią mocnicy burtowej, a światło czerwone w odległości 1,22 metra (4 stopy) poniżej światła białego;

(ii) nosić światła burtowe albo latarnię, przepisane w prawie 2 (a) (iv) i (v) albo w prawie 7 (a) (ii) lub (d), zależnie od odpowiedniego przypadku, oraz światło rufowe przepisane w prawie 10;

(iii) pokazywać jedno lub kilka światła rozblaskowych w odstępach czasu nie przekraczających 10 minut; zamiast światła rozblaskowych może być używane przerywane światło białe widoczne dokoła całego widnokregu.

(b) Żaglowy statek pilotowy, gdy pełni służbę i jest w drodze, powinien:

(i) nosić u szczytu masztu światło białe, widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 3 mil;

(ii) być wyposażony w światła burtowe albo w latarnię, przepisane w prawach 5 (a) albo 7 (d), zależnie od danego przypadku; przy podchodzeniu innych lub do innych statków na bliższe odległości powinien mieć te światła gotowe do użycia i pokazywać je w krótkich odstępach czasu w celu wskazania kierunku, w którym zwrócony jest jego dziób; zielone światło nie powinno być jednak pokazywane z lewej burty, ani czerwone — z prawej burty; statek taki powinien nosić także światło rufowe przepisane w prawie 10;

(iii) pokazywać jedno lub kilka światła rozblaskowych w odstępach czasu nie przekraczających 10 minut.

(c) Statek pilotowy, gdy pełni służbę pilotową i nie jest w drodze, powinien nosić światła i pokazywać światła rozblaskowe przepisane w ustępach (a) (i) i (iii) albo (b) (i) i (iii), odpowiednio do danego przypadku. Gdy statek taki stoi na kotwicy, powinien również nieść światła kotwiczne przepisane prawem 11.

(d) Statek pilotowy, jeśli nie pełni służby pilotowej, powinien pokazywać światła lub znaki przepisane dla podobnych statków tej samej długości.

Prawo 9.

(a) Statki rybackie, gdy nie są zajęte połowem, powinny pokazywać światła lub znaki przepisane dla statków odpowiednio do ich długości.

(b) Statki zajęte połowem, gdy są w drodze albo stoją na kotwicy, powinny pokazywać tylko światła lub znaki przepisane niniejszym prawem. Światła te i znaki powinny być widzialne z odległości co najmniej 2 mil.

(c) (i) Statki zajęte trawieniem, to znaczy włączeniem sieci tralowych lub innego narzędzia połowu, zanurzonych w wodzie, powinny nosić dwa światła umieszczone pionowo jedno nad drugim, w odległości co najmniej 1,22 metra (4 stopy), a nie więcej niż 3,65 metra (12 stóp) od siebie. Światło górne powinno być zielone, a dolne — białe; każde z nich powinno być widoczne dokoła widnokregu. Światło dolne powinno być umieszczone ponad światłami burtowymi na wysokości co najmniej dwukrotnie większej od odległości dzielącej wymienione wyżej dwa światła umieszczone pionowo.

(ii) Statki te mogą ponadto nosić światło białe tej samej konstrukcji, co światło białe przepisane w prawie 2 (a) (i), lecz światło to należy nosić poniżej i za światłami zielonym i białym, widocznymi dokoła całego widnokregu.

(d) Statki zajęte połowem, z wyjątkiem statków zajętych trawieniem, powinny nosić światła przepisane w ustępie (c) (i); górne jednak z tych dwóch światła umieszczonych pionowo powinno być czerwone. Statki te, jeśli ich długość jest mniejsza niż 12,19 metra (40 stóp), mogą nosić światło czerwone na wysokości co najmniej 2,74 metra (9 stóp) ponad górną krawędzią okrężnicy, a światło białe — co najmniej 0,91 metra (3 stopy) poniżej światła czerwonego.

(e) Statki wymienione w ustępach (c) i (d), jeśli posuwają się po wodzie, powinny nosić światła burtowe lub latarnie przepisane bądź w prawie 2 (a) (iv) i (v), bądź w prawie 7 (a) (ii) lub (d), odpowiednio do danego przypadku, oraz światło rufowe przepisane prawem 10. Jeśli nie posuwają się po wodzie, nie powinny pokazywać ani światła burtowych, ani światła rufowego.

(f) Statki wymienione w ustępie (d), jeżeli mają wystawione narzędzie połowu rozciągające się na odległość poziomą większą niż 153 metry (500 stóp) od statku, powinny nosić dodatkowe światło białe, widoczne dokoła całego horyzontu, umieszczone w kierunku na wystawione narzędzie połowu, w odległości poziomej co najmniej 1,83 metra (6 stóp), lecz nie większej niż 6,10 metra (20 stóp) od światła umieszczonego pionowo. To dodatkowe światło białe powinno być umieszczone na wysokości nie większej od wysokości przepisanej w ustępie (c) (i) dla światła białego i nie mniejszej od wysokości światła burtowych.

(g) Statki zajęte połowem mogą oprócz światła, których noszenie nakazane jest niniejszym prawem, pokazy-

U w a g a : Statki połowiące włączonymi sznurami haczykowymi nie są „zajęte połowem” zgodnie z określeniem w prawie 1 (c) (xiv).

wać światło rozblaskowe, jeśli jest to potrzebne w celu zwrócenia uwagi zbliżającego się statku; mogą też skierować snop światła swego reflektora w kierunku niebezpieczeństwa grożącego zbliżającemu się statkowi i to w taki sposób, aby nie przeszkadzać innym statkom. Mogą one również używać światel roboczych, lecz rybacy powinni pamiętać, że światła robocze, szczególnie światła jasne lub niedostatecznie osłonięte, mogą zmniejszyć widzialność i zmienić odróżniający charakter światel przepisanych w niniejszym prawie.

(h) Podczas dnia statki zajęte połowem powinny wskazywać swoje zajęcie przez wywieszenie czarnego znaku, składającego się z dwóch stożków o średnicy co najmniej 61 centymetrów (2 stopy) każdy, skierowanych wierzchołkami do siebie, jeden nad drugim, w miejscu, skąd znak ten będzie najlepiej widoczny. Jeśli statki te mają długość mniejszą niż 19,80 metra (65 stóp), mogą czarny znak zastąpić koszem. Jeżeli ich narzędzie połowu jest wystawione i rozciąga się na odległość poziomą większą niż 153 metry (500 stóp) od statku, statki zajęte połowem powinny dodatkowo wywiesić, w kierunku, w którym znajduje się wystawione narzędzie połowu, czarny stożek wierzchołkiem w górę.

Prawidło 10.

(a) Jeżeli postanowienia niniejszych prawideł nie stanowią inaczej, statek w drodze powinien nosić na rufie białe światło tak skonstruowane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 135 stopniom (12 rumbom kompasowym), i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył po 67,5 stopnia (6 rumbów) z każdej burty statku i aby było widzialne z odległości co najmniej 2 mil.

(b) Na małym statku, jeśli z powodu złej pogody lub innej wystarczającej przyczyny nie można zamocować tego światła w ustalonym dla niego miejscu, powinna być pod ręką gotowa do użycia latarka elektryczna lub zapalona latarnia, pokazująca białe światło, którą należy wystawiać przy zbliżaniu się statku doganiającego wystarczająco wcześnie, aby zapobiec zderzeniu.

(c) Wodnosamolot na wodzie będący w drodze powinien nosić na ogonie białe światło tak skonstruowane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 140 stopniom, i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył po 70 stopni z każdej burty wodnosamolotu i aby było widzialne z odległości co najmniej 2 mil.

Prawidło 11.

(a) Statek o długości mniejszej niż 45,75 metra (150 stóp), gdy stoi na kotwicy, powinien nieść w przedniej części, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, białe światło widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 2 mil. Statek taki może również nieść drugie białe światło w miejscu przepisany w ustępie (b) niniejszego prawidła, lecz nie jest do tego obowiązany. Jeżeli niesie drugie światło, powinno ono być widzialne z odległości co najmniej 2 mil i umieszczone w taki sposób, aby — o ile to możliwe — było widoczne dokoła całego widnokregu.

(b) Statek o długości 45,75 metra (150 stóp) lub większej, gdy stoi na kotwicy, powinien nieść w pobliżu dziobnicy, na wysokości nie mniejszej niż 6,10 metra (20 stóp) ponad kadłubem, jedno takie światło i na samej rufie lub w pobliżu drugie takie światło umieszczone co najmniej 4,57 metra (15 stóp) poniżej światła przedniego. Obydwa te światła powinny być widzialne z odległości co najmniej 3 mil i umieszczone w taki sposób, aby — o ile to jest możliwe — były widoczne dokoła całego widnokregu.

(c) Każdy statek, gdy stoi na kotwicy, powinien od wschodu do zachodu słońca nieść w przedniej części statku, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna, jedną czarną kulę o średnicy nie mniejszej niż 0,61 metra (2 stopy).

(d) Statek zajęty układaniem lub podnoszeniem kabla podwodnego bądź znaku nawigacyjnego albo statek zajęty pracami hydrograficznymi lub pracami podwodnymi, gdy stoi na kotwicy, powinien nieść dodatkowo oprócz odpowiednich światel lub znaków przepisanych przez jeden z poprzednich ustępów niniejszego prawidła również światła lub znaki przepisane przez prawidło 4 (c).

(e) Statek na mieliźnie powinien nieść światło lub światła przepisane w ustępie (a) albo (b) oraz dwa światła czerwone przepisane przez prawidło 4 (a). Podczas dnia statek taki powinien nieść w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, trzy czarne kule, każda o średnicy nie mniejszej niż 0,61 metra (2 stopy), umieszczone pionowo jedna nad drugą w odległości nie mniejszej niż 1,83 metra (6 stóp) od siebie.

(f) Wodnosamolot na wodzie o długości mniejszej niż 45,75 metra (150 stóp), gdy stoi na kotwicy, powinien nieść w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, białe światło widoczne dokoła całego widnokregu z odległości co najmniej 2 mil.

(g) Wodnosamolot na wodzie o długości 45,75 metra (150 stóp) lub większej, gdy stoi na kotwicy, powinien nieść w miejscach, skąd będą najlepiej widoczne, dwa światła białe: jedno z przodu i jedno z tyłu; każde z tych światel powinno być widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości nie mniejszej niż 3 mile. Jeżeli wodnosamolot ma rozpiętość skrzydeł większą niż 45,75 metra (150 stóp), powinien dodatkowo nieść białe światło z każdej strony, w celu wskazania największej rozpiętości skrzydeł; jeżeli to możliwe, światła te powinny być widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 1 mili.

(h) Wodnosamolot na mieliźnie powinien nieść światło lub światła kotwiczne przepisane w ustępach (f) i (g), a oprócz nich może nieść dwa czerwone światła, widoczne dokoła całego widnokregu i umieszczone pionowo jedno nad drugim w odległości co najmniej 0,91 metra (3 stóp) od siebie.

Prawidło 12.

Każdy statek lub wodnosamolot na wodzie może, jeżeli to jest potrzebne dla zwrócenia uwagi, oprócz światel, do których noszenia jest obowiązany na podstawie niniejszych przepisów, pokazywać światło rozblaskowe lub używać sygnału wybuchowego lub innego skutecznego sygnału dźwiękowego, lecz tylko takiego, którego nie można pomylić z jakimkolwiek innym sygnałem przewidzianym przez niniejsze przepisy.

Prawidło 13.

(a) Żadne postanowienie niniejszych prawideł nie stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów szczególnych, wydanych przez rząd któregośkolwiek państwa, a dotyczących dodatkowych światel zespołowych lub sygnałowych dla okrętów wojennych, statków idących w konwoju, statków rybackich zajętych połowem i stanowiących flotyllę rybacką lub dla wodnosamolotów na wodzie.

(b) Jeżeli którykolwiek z zainteresowanych rządów stwierdzi, że okręt wojenny, inny statek wojskowy lub wodnosamolot na wodzie o specjalnej konstrukcji lub zadaniu nie może bez przeszkód dla czynności wojskowych takiego okrętu, statku lub wodnosamolotu w całej pełni przestrzegać postanowień któregośkolwiek z niniejszych prawideł co do liczby, miejsca zamocowania, zasięgu lub łuku

widoczności światła lub znaków, to okręt, statek lub wodnosamolot taki powinien przestrzegać postanowień odnoszących się do liczby, miejsca zamocowania, zasięgu lub łuku widoczności światła lub znaków, według przepisów, które wyda jego rząd i które zobowiążą takie okręty, statki lub wodnosamoloty do stosowania się do niniejszych przepisów w sposób najbardziej zbliżony.

Prawidło 14.

Statek, który idzie pod żaglami i jest jednocześnie napędzany przez maszynę, powinien podczas dnia nieść w swej przedniej części, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, jeden czarny stożek wierzchołkiem w dół, o średnicy podstawy nie mniejszej niż 0,61 metra (2 stopy).

Część C. — Sygnały dźwiękowe i zachowanie się podczas ograniczonej widzialności.

Wstęp.

1. Fakt posiadania informacji uzyskanych za pomocą radaru nie zwalnia żadnego statku od obowiązku ścisłego przestrzegania prawideł, a w szczególności obowiązków objętych postanowieniami prawideł 15 i 16.

2. Załącznik do prawideł zawiera zalecenia mające na celu ułatwić używanie radaru jako środka pomocniczego do zapobiegania zderzeniom podczas ograniczonej widzialności.

Prawidło 15.

(a) Statek o napędzie mechanicznym o długości 12,19 metra (40 stóp) lub większej powinien być zaopatrzony w wystarczająco donośny gwizdek uruchamiany za pomocą pary lub innego odpowiedniego środka zastępczego i tak umieszczony, aby dźwięk nie napotykał żadnych przeszkód, a ponadto w wystarczająco donośny róg mgłowy, uruchamiany mechanicznie, oraz w wystarczająco donośny dzwon. Statek żaglowy o długości 12,19 metra (40 stóp) lub większej powinien być zaopatrzony w taki sam róg mgłowy i dzwon.

(b) Wszystkie sygnały przepisane niniejszym prawidłem dla statków w drodze powinny być dawane:

- (i) przez statki o napędzie mechanicznym — gwizdkiem;
- (ii) przez statki żaglowe — rogiem mgłowym;
- (iii) przez statki holowane — gwizdkiem lub rogiem mgłowym.

(c) Podczas mgły, oparów, padającego śniegu, ulewnego deszczu lub w każdym innym warunkach podobnie ograniczających widzialność czy to podczas dnia, czy w nocy, sygnały przepisane niniejszym prawidłem powinny być dawane, jak następuje:

- (i) statek o napędzie mechanicznym posuwający się po wodzie powinien dawać z przerwami nie większymi niż 2 minuty jeden dźwięk długi;
- (ii) statek o napędzie mechanicznym będący w drodze, lecz mający maszyny zatrzymane i nie posuwający się po wodzie, powinien dawać z przerwami nie większymi niż 2 minuty dwa dźwięki długie z przerwą pomiędzy nimi, trwającą około jednej sekundy;
- (iii) statek żaglowy będący w drodze powinien dawać z przerwami nie większymi niż 1 minuta jeden dźwięk, gdy idzie prawym halssem, dwa po sobie następujące dźwięki, gdy idzie lewym halssem, i trzy po sobie następujące dźwięki, gdy ma wiatr z tyłu trawersu;
- (iv) statek, gdy stoi na kotwicy, powinien z przerwami

mi nie większymi niż 1 minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund. Na statkach o długości większej niż 106,75 metra (350 stóp) sygnał dzwonem powinien być dawany w przedniej części statku, a dodatkowo sygnał gongiem lub innym przyrządem, którego dźwięku co do tonu i barwy nie można pomylić z dźwiękiem dzwonu — w tylnej części statku. Sygnał ten powinien trwać około 5 sekund i powinien być dawany z przerwami nie większymi niż 1 minuta. Każdy statek, gdy stoi na kotwicy, może dawać dodatkowo zgodnie z prawidłem 12 trzy następujące po sobie dźwięki: jeden krótki, jeden długi i jeden krótki, aby ostrzec zbliżający się statek o swojej pozycji i o możliwości zderzenia;

- (v) statek holujący, statek zajęty układaniem lub podnoszeniem kabla podwodnego albo znaku nawigacyjnego oraz statek w drodze, który nie jest w stanie ustąpić z drogi zbliżającemu się statkowi, ponieważ nie odpowiada za swoje ruchy, lub nie jest w stanie manewrować zgodnie z niniejszymi prawidłami, powinien dawać zamiast sygnałów przepisanych w punktach (i), (ii) i (iii), z przerwami nie większymi niż 1 minuta, trzy następujące po sobie dźwięki: jeden długi i dwa krótkie;
- (vi) statek holowany, a gdy jest więcej statków holowanych — tylko ostatni statek zespołu holowniczego, jeśli znajduje się na nim załoga, powinien z przerwami nie większymi niż 1 minuta dawać cztery następujące po sobie dźwięki: jeden długi i trzy krótkie. Jeżeli to możliwe, sygnał ten powinien być dawany natychmiast po sygnale statku holującego;
- (vii) statek na mżliźnie powinien dawać sygnał dzwonem, a w razie potrzeby sygnał gongiem, jak to jest przewidziane w punkcie (iv); ponadto powinien dawać trzy oddzielne i wyraźne uderzenia w dzwon bezpośrednio przed i po każdym gwałtownym bicu w dzwon;
- (viii) statek zajęty połowem, gdy jest w drodze albo stoi na kotwicy, powinien dawać sygnał przepisany w punkcie (v) z przerwami nie większymi niż 1 minuta. Statek, gdy poławia włóczonymi sznurami haczykowymi i jest w drodze, powinien dawać sygnały przepisane w punktach (i), (ii) albo (iii), odpowiednio do danego przypadku;
- (ix) statek o długości mniejszej niż 12,19 metra (40 stóp), łódź wiosłowa lub wodnosamolot na wodzie nie są obowiązane do dawania wyżej wymienionych sygnałów; jeśli ich jednak nie dają, powinny dawać jakikolwiek inny dostatecznie głośny sygnał dźwiękowy z przerwami nie większymi niż 1 minuta;
- (x) statek pilotowy o napędzie mechanicznym, pełniący służbę pilotową, może, oprócz sygnałów przepisanych w punktach (i), (ii) oraz (iv), dawać sygnał rozpoznawczy składający się z czterech krótkich dźwięków.

Prawidło 16.

(a) Każdy statek albo posuwający się po wodzie wodnosamolot powinien podczas mgły, oparów, padającego śniegu, ulewnego deszczu lub w każdym innym warunkach podobnie ograniczających widzialność iść z szybkością umiarkowaną, mając szczególnie na względzie istniejące okoliczności i warunki.

(b) Statek o napędzie mechanicznym, gdy usłyszy dochodzący przypuszczalnie sprzed swego trawersu sygnał

mglowy statku, którego pozycji nie ustalił, powinien — jeśli pozwalają na to okoliczności — zatrzymać swoje maszyny, a następnie nawigować z zachowaniem ostrożności, dopóki niebezpieczeństwo zderzenia nie minie.

(c) Statek o napędzie mechanicznym, który wykryje obecność innego statku w przód od swego trawersu, zanim posłyszycy jego sygnały lub zobaczy go bezpośrednio, może podjąć zawczasu wydajne działanie w celu uniknięcia sytuacji nadmiernego zbliżenia. Jeżeli jednak tej sytuacji nie można uniknąć, statek ten powinien, o ile okoliczności na to pozwalają, zatrzymać swoje maszyny we właściwym czasie w celu uniknięcia zderzenia, a następnie nawigować z zachowaniem ostrożności, dopóki niebezpieczeństwo zderzenia nie minie.

Część D. — Prawidła wymijania.

Wstęp.

1. Każde działanie podjęte na podstawie niniejszych prawideł lub w wyniku ich interpretacji powinno być zdecydowane, wykonane wystarczająco wcześnie i z zachowaniem zasad dobrej praktyki morskiej.

2. Ryzyko zderzenia można stwierdzić, gdy okoliczności na to pozwalają, przez staranną obserwację zamiaru kompasowego na zbliżający się statek. Jeżeli zamiar nie zmienia się wyraźnie, należy uważać, że ryzyko takie istnieje.

3. Marynarze powinni pamiętać, że wodnosamoloty podczas wodowania lub startowania bądź manewrujące przy niepomyślnych warunkach atmosferycznych mogą nie być zdolne do zmiany w ostatniej chwili zamierzonego manewru.

4. Prawidła 17—24 mają zastosowanie tylko do statków wzajemnie widocznych.

Prawidło 17.

(a) Gdy 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) gdy obydwa statki mają wiatr z różnych burty, statek, który ma wiatr z lewej burty, powinien ustąpić z drogi drugiemu statkowi;
- (ii) gdy obydwa statki mają wiatr z tej samej burty, statek nawietrzny powinien ustąpić z drogi statkowi podwietrznemu.

(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 rejonowym burtę przeciwną do tej, na której niesie on największy żagiel skośny.

Prawidło 18.

(a) Gdy dwa statki o napędzie mechanicznym idą wprost lub prawie wprost na siebie w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas każdy z nich powinien zmienić kurs w prawo w ten sposób, aby mógł przejść z lewej burty drugiego. Prawidło niniejsze dotyczy tylko tych przypadków, w których statki idą wprost lub prawie wprost na siebie i w taki sposób, że może powstać ryzyko zderzenia, a nie dotyczy dwóch statków, które miną się swobodnie, jeśli każdy z nich zachowa swój kurs. Prawidło niniejsze dotyczy jedynie przypadków, gdy dwa statki idą wprost lub prawie wprost na siebie, innymi słowy, gdy podczas dnia każdy statek widzi maszty drugiego statku w nabieżniku lub prawie w nabieżniku ze swoimi własnymi, a podczas nocy, gdy każdy z dwóch statków jest w takiej pozycji, że widzi obydwa światła burtowe drugiego statku. Prawidło niniejsze nie dotyczy przypadków, gdy:

- podczas dnia jeden statek widzi przed dziobem drugiego statek przecinający jego kurs;
- podczas nocy czerwone światło jednego statku jest naprzeciw czerwonego światła drugiego statku;
- zielone światło jednego statku jest naprzeciw zielonego światła drugiego statku;
- czerwone światło bez zielonego światła lub zielone światło bez czerwonego światła jest widziane przed dziobem;
- obydwa światła zielone i czerwone widziane są gdziekolwiek, lecz nie wprost lub prawie wprost przed dziobem.

(b) W rozumieniu niniejszego prawidła oraz prawideł 19 do 29 włącznie, z wyjątkiem prawidła 20 (c) i prawidła 28, wodnosamolot na wodzie jest uważany za statek i określenie „o napędzie mechanicznym” odnosi się również do niego.

Prawidło 19.

Gdy dwa statki o napędzie mechanicznym przecinają sobie kursy w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas statek, który ma drugi statek ze swej prawej burty, powinien ustąpić z drogi temu drugiemu statkowi.

Prawidło 20.

(a) Gdy statek o napędzie mechanicznym i statek żaglowy idą w takich kierunkach, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w prawidłach 24 i 26, statek o napędzie mechanicznym powinien ustąpić z drogi statkowi żaglowemu.

(b) Prawidło niniejsze nie uprawnia statku żaglowego do przeszkadzania w wąskich przejściach swobodnemu i bezpiecznemu przejściu statku o napędzie mechanicznym, który może nawigować tylko w granicach tego przejścia.

(c) Wodnosamolot na wodzie powinien w miarę możliwości trzymać się z daleka od wszstkich statków i unikać przeszkadzania im w żegludze. Jednak w okolicznościach, w których istnieje ryzyko zderzenia, powinien on przestrzegać niniejszych prawideł.

Prawidło 21.

Jeżeli stosownie do któregokolwiek z niniejszych prawideł jeden z dwóch statków ma ustąpić z drogi, to drugi statek powinien zachować swój kurs i szybkość. Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny ten ostatni statek znajdzie się tak blisko pierwszego statku, że nie można uniknąć zderzenia wyłącznie przez działanie statku ustępującego z drogi, to powinien i on również podjąć takie działanie, które najskuteczniej przyczyni się do uniknięcia zderzenia (patrz prawidła 27 i 29).

Prawidło 22.

Każdy statek, któremu niniejsze prawidła nakazują ustąpić z drogi innemu statkowi, powinien, o ile to jest możliwe, podjąć zawczasu zdecydowane działanie, aby dopełnić tego obowiązku, oraz powinien, jeżeli okoliczności na to pozwalają, unikać przecinania kursu tego innego statku przed jego dziobem.

Prawidło 23.

Każdy statek o napędzie mechanicznym, któremu niniejsze prawidła nakazują ustąpić z drogi innemu statkowi, powinien zbliżając się do niego, jeżeli jest to potrzebne, zmniejszyć swoją szybkość, zatrzymać maszyny lub dać wstecz.

Prawidło 24.

(a) Bez względu na postanowienia niniejszych prawideł, każdy statek doganiający inny statek powinien ustąpić z drogi statkowi doganianemu.

(b) Każdy statek zbliżający się do innego statku z jakiegokolwiek kierunku więcej niż $22\frac{1}{2}$ stopnia (2 rumby) z tyłu jego trawersu, to znaczy będący w takiej pozycji w stosunku do statku doganianego, że podczas nocy nie może widzieć żadnego światła burtowego tego statku, powinien być uważany za statek doganiający; wszelkie następne zmiany zamiaru pomiędzy tymi dwoma statkami nie mogą uczynić statku doganiającego statkiem przecinającym kurs w znaczeniu niniejszych prawideł lub zwolnić go od obowiązku trzymania się w bezpiecznej odległości od statku doganianego, dopóki go ostatecznie nie wyminie i nie znajdzie się dostatecznie daleko od niego.

(c) Jeżeli statek doganiający nie może określić z całą pewnością, czy znajduje się z przodu, czy z tyłu kierunku wymienionego w ustępie (b), powinien przyjąć, że jest statkiem doganiającym i ustąpić z drogi.

Prawidło 25.

(a) W wąskim przejściu każdy statek o napędzie mechanicznym idący wzdłuż takiego przejścia powinien, jeśli to jest bezpieczne i wykonalne, trzymać się tej strony drogi żeglownej lub tej strony środkowej części przejścia, która leży z prawej burty tego statku.

(b) Gdy w wąskim przejściu statek o napędzie mechanicznym zbliża się do zakrętu, za którym nie może widzieć innego statku zbliżającego się z przeciwnego kierunku — powinien w odległości pół ($\frac{1}{2}$) mili przed zakrętem dać jeden długi sygnał gwizdkiem. Każdy zbliżający się statek o napędzie mechanicznym znajdujący się za zakrętem powinien odpowiedzieć takim samym sygnałem. Bez względu na to, czy statek zbliżający się do zakrętu słyszy, czy też nie słyszy sygnału innego statku, powinien przechodzić zakręt z zachowaniem ostrożności i wzmożonej czujności.

(c) W wąskim przejściu statek o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 19,80 metra (65 stóp) nie powinien przeszkadzać w swobodnym i bezpiecznym przejściu statku, który może nawigować tylko w granicach tego przejścia.

Prawidło 26.

Wszystkie statki nie zajęte połowem, z wyjątkiem statków, do których stosują się postanowienia prawideł 4, powinny, gdy są w drodze, ustępować z drogi statkom zajętemu połowem. Prawidło niniejsze nie daje żadnemu statkowi zajętemu połowem prawa zagradzania drogi żeglownej, używanej przez statki inne niż statki rybackie.

Prawidło 27.

Przy stosowaniu i interpretowaniu niniejszych prawideł należy uwzględniać wszystkie niebezpieczeństwa żeglugi i zderzenia oraz wszelkie szczególne okoliczności, łącznie z możliwościami danego statku lub wodnosamolotu, które mogą wywołać konieczność odstąpienia od powyższych prawideł w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa.

Część E. — Sygnały dźwiękowe statków wzajemnie widocznych.

Prawidło 28.

(a) Gdy statki są wzajemnie widoczne, to statek o napędzie mechanicznym będący w drodze zmieniając kurs na

jakikolwiek kurs dozwolony lub wymagany przez niniejsze prawidła powinien wskazać tę zmianę za pomocą następujących sygnałów 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: „Moje maszyny pracują wstecz”.

(b) Gdy statek o napędzie mechanicznym, który stosownie do niniejszych prawideł powinien zachować swój kurs i szybkość, jest widoczny dla innego statku i ma wątpliwość, czy inny statek podejmuje działanie wystarczające, aby zapobiec zderzeniu, może wskazać tę wątpliwość przez danie gwizdkiem co najmniej pięć krótkich i szybko po sobie następujących dźwięków. Danie takiego sygnału nie zwalnia statku od obowiązków wynikających z prawideł 27 i 29 lub z jakiegokolwiek innego prawidła; nie zwalnia go również od obowiązku wskazania każdego działania podjętego stosownie do niniejszych prawideł przez danie właściwych sygnałów dźwiękowych wymienionych w niniejszym prawidło.

(c) Każdy sygnał gwizdkiem wymieniony w niniejszym prawidło może być ponadto wskazany sygnałem wzrokowym w formie światła białego, widocznego dokoła całego widnokregu i widzialnego z odległości co najmniej 5 mil i tak skonstruowanego, aby zapalało się równocześnie i łącznie z uruchomieniem mechanizmu gwizdka oraz aby paliło się i było widoczne w ciągu całego okresu trwania sygnału dźwiękowego.

(d) Żadne postanowienie niniejszych prawideł nie stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów specjalnych, wydanych przez rząd jakiegokolwiek państwa, a dotyczących używania dodatkowych sygnałów gwizdkiem pomiędzy okrętami wojennymi lub statkami idącymi w konwoju.

Część F. — Postanowienia różne.

Prawidło 29.

Żadne postanowienie niniejszych prawideł nie zwalnia żadnego statku lub wodnosamolotu na wodzie lub armatora, kapitana bądź załogi od następstw jakiegokolwiek zaniedbania w pokazywaniu światel lub dawaniu sygnałów, bądź jakiegokolwiek zaniedbania w utrzymywaniu właściwej obserwacji (służby na oku) lub zaniedbania jakiejkolwiek ostrożności, której wymaga zwykła praktyka morska albo szczególne okoliczności przypadku.

Prawidło 30.

Zastrzeżenie co do przepisów dotyczących żeglugi portowej i śródlądowej.

Żadne postanowienie niniejszych prawideł nie stoi na przeszkodzie w stosowaniu przepisów szczególnych, należycie wydanych przez władzę miejscową, a dotyczących żeglugi w granicach jakiegokolwiek portu, rzeki, jeziora lub wód śródlądowych wraz z obszarami zarezerwowanymi dla wodnosamolotów.

Prawidło 31.

Sygnały wzywania pomocy.

(a) Gdy statek lub wodnosamolot na wodzie znajduje się w niebezpieczeństwie i żąda pomocy innych statków lub pomocy z lądu, powinien dawać łącznie lub oddzielnie następujące sygnały:

(i) wystrzał armatni lub inny sygnał detonacyjny dany w odstępach około 1 minuty;

- (ii) nieprzerwany dźwięk dawany za pomocą dowolnego sygnalizacyjnego przyrządu mgłowego;
- (iii) rakiety lub pociski, wyrzucające czerwone gwiazdy, wystrzelwane pojedynczo w krótkich odstępach czasu;
- (iv) sygnał składający się z grupy . . . - - - . . . nadawany znakami Morse'a za pomocą radiotelegrafu lub jakiegokolwiek innego sposobu sygnalizacji;
- (v) sygnał nadany za pomocą radiotelefonu, składający się z wypowiedzianego słowa „Mayday”;
- (vi) sygnał wzywania pomocy N. C. według Księgi międzynarodowych sygnałów morskich;
- (vii) sygnał składający się z czworokątnej flagi i z kuli lub innego przedmiotu o kształcie zbliżonym do kuli, umieszczonego nad lub pod flagą;
- (viii) płomień na statku (jak np. paląca się beczka smoły, oleju itp.);
- (ix) rakietka spadochronowa lub pochodnia ręczna paląca się czerwonym płomieniem;
- (x) sygnał dymny w formie znaczniejszej ilości dymu o barwie pomarańczowej;

- (xi) powolne i powtarzane podnoszenie w górę i opuszczanie w dół obu ramion wyprostowanych w bok.

U w a g a. Statki znajdujące się w niebezpieczeństwie mogą używać radiotelegraficznego lub radiotelefonicznego sygnału alarmowego, aby zapewnić w ten sposób zwrócenie uwagi na depesze i sygnały wzywania pomocy. Radiotelegraficzny sygnał alarmowy, przeznaczony do uruchomienia radiotelegraficznych autoalarmów na statkach wyposażonych w te urządzenia, składa się z serii dwunastu kresek nadawanych w ciągu 1 minuty, przy czym każda kreska trwa 4 sekundy, a przerwa pomiędzy dwiema następującymi po sobie kreskami trwa 1 sekundę. Radiotelefoniczny sygnał alarmowy składa się z dwóch dźwięków o różnej tonacji, nadawanych na przemian w okresie od 30 sekund do 1 minuty.

(b) Zakazuje się używania któregośkolwiek z powyższych sygnałów w celu innym niż dla wskazania, że statek lub wodnosamolot znajduje się w niebezpieczeństwie, oraz używania wszelkich sygnałów, które można by pomylić z sygnałami wymienionymi wyżej.

Załącznik do prawideł zawartych w Międzynarodowych przepisach o zabieganiu zderzeniom na morzu.

ZALECENIA CO DO POSŁUGIWANIA SIĘ INFORMACJAMI RADAROWYMI JAKO POMOCĄ DO ZAPOBIEGANIA ZDERZENIOM STATKÓW NA MORZU

(1) Wnioski oparte na skąpych informacjach radarowych mogą być niebezpieczne i należy ich unikać.

(2) Statek nawigujący w czasie ograniczonej widzialności przy użyciu radaru powinien zgodnie z prawidłem 16 (a) iść z umiarkowaną szybkością. Ogół informacji uzyskanych za pomocą radaru stanowi jedną z okoliczności, którą należy brać pod uwagę przy określaniu umiarkowanej szybkości. W tym względzie należy uznać, że małe statki, małe góry lodowe i podobne obiekty pływające mogą nie być przez radar wykryte.

Wykazanie przez radar jednego lub więcej statków w pobliżu może oznaczać, że „umiarkowana szybkość” powinna być mniejsza niż szybkość, którą marynarz nie posiadający radaru może w danych okolicznościach uważać za umiarkowaną.

(3) W czasie nawigacji przy ograniczonej widzialności odległość i namiar radarowy nie stanowią same przez się ustalenia pozycji innego statku według prawidła 16 (b), wystarczającego do zwolnienia statku od obowiązku zatrzymania swoich maszyn i nawigowania z zachowaniem ostrożności, gdy statek usłyszy sygnał mgłowy sprzed trawersu.

(4) Jeżeli zgodnie z prawidłem 16 (c) podjęto działanie w celu uniknięcia sytuacji nadmiernego zbliżenia, istotne jest upewnienie się, że działanie to da pożądaną wynik. Co do

zmiany kursu lub szybkości albo ich obydwu marynarz powinien się kierować okolicznościami danego przypadku.

(5) Sama zmiana kursu może być najskuteczniejszym działaniem dla uniknięcia sytuacji nadmiernego zbliżenia przy założeniu, że:

- (a) istnieje wystarczająca do tego przestrzeń na morzu;
- (b) manewr ten wykonuje się we właściwym czasie;
- (c) zmiana kursu jest znaczna; należy unikać kolejnych niewielkich zmian kursu;
- (d) ze zmiany kursu nie wynika sytuacja nadmiernego zbliżenia w stosunku do innych statków.

(6) Kierunek zmiany kursu jest sprawą, w której marynarz powinien się kierować okolicznościami danego przypadku. Zmiana kursu w prawo, w szczególności gdy statki zdają się zbliżać do siebie przeciwnymi lub prawie przeciwnymi kursami, jest na ogół bardziej wskazana, niż zmiana kursu w lewo.

(7) Zmiana szybkości, sama bądź łącznie ze zmianą kursu, powinna być znaczna. Należy unikać kolejnych niewielkich zmian szybkości.

(8) Jeżeli grozi sytuacja nadmiernego zbliżenia, najrozsądniejszym działaniem może być całkowite zatrzymanie statku.