

KONWENCJA

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

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 20 października 1972 roku została sporządzona w Londynie Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadcza, że wymieniona konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzone pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 11 listopada 1976 roku.

Przewodniczący Rady Państwa: *H. Jabłoński*

Minister Spraw Zagranicznych: w z. *J. Czyrek* L. S.

(Tekst konwencji jest zamieszczony w załączniku do niniejszego numeru.)



DZIENNIK USTAW

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

Załącznik do nru 15 poz. 61 z dnia 6 maja 1977 r.

61

Przekład.

KONWENCJA

w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku.

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:

Artykuł 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”).

Artykuł 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, po którym nastąpi ratyfikacja, 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.

Artykuł 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 któregokolwiek 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 dokonanym zgodnie z niniejszym artykułem zawiadomieniu dotyczącym rozciągnięcia lub wycofania rozciągnięcia.

Artykuł 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, załżeń 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, przyjmują, 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.

Artykuł 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.

Artykuł 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 przed 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.

Artykuł 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.

Artykuł VIII

Złożenie i rejestracja.

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

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

Artykuł IX

Języki.

Niniejszą konwencję wraz z Przepisami sporządzono w jednym egzemplarzu w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne. Oficjalne tłumaczenia na języki 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.

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

- c) Żadne z postanowień niniejszych prawideł nie stoi na przeszkodzie stosowaniu wydanych przez Rząd któregoś Państwa przepisów szczególnych odnośnie do dodatkowych świateł pozycyjnych, świateł sygnałowych lub sygnałów dawanych gwizdkiem dla okrętów wojennych i statków w konwoju, a także odnośnie do dodatkowych świateł pozycyjnych lub sygnałowych dla flotyli 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.
- d) Określenie „statek zajęty połowem” oznacza każdy statek łowiący sieciami, sznurami haczykowymi, włokami lub innymi narzędziami połowu, które ograniczają zdolność manewrową; określenie to nie obejmuje statku łowiącego włóczonymi sznurami haczykowymi lub innymi narzędziami połowu, które nie ograniczają zdolności manewrowej.
- e) Wyraz „wodnosamolot” oznacza każde urządzenie latające przystosowane do manewrowania na wodzie.
- f) Określenie „statek nie odpowiadający za swoje ruchy” oznacza statek, który wskutek wyjątkowych okoliczności nie jest w stanie manewrować zgodnie z wymaganiami niniejszych prawideł i dlatego nie może ustąpić z drogi innemu statkowi.
- g) Określenie „statek o ograniczonej zdolności manewrowej” oznacza statek, którego zdolność do manewrowania zgodnie z wymaganiami niniejszych prawideł jest ograniczona ze względu na charakter jego pracy i który dlatego nie może ustąpić z drogi innemu statkowi.

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 trawieniem min;
 - vi) statek zajęty taką czynnością holowniczą, która poważnie ogranicza statek holujący oraz obiekt holowany w ich zdolności do odchyłania 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.

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 morską, 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 odstępstwo 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.

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 światła, takich jak światła nabrzeżne lub rozproszenie światła 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, łodów i innych pływających obiektów;
 - v) liczba, położenie i ruch statków wykrytych przez radar;
 - vi) dokładniejsza ocena widzialności przy użyciu radaru do określenia odległości do statków lub innych obiektów znajdujących się w pobliżu.

Prawidło 7

Ryzyko zderzenia.

- a) W celu ustalenia, czy istnieje ryzyko zderzenia, każdy statek powinien użyć wszelkich dostępnych środków 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 znajdu-

jących się na statku zdolnych 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 wcześniej 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 wstecz.

Prawidło 9

Wąskie przejścia.

- a) Statek idący wzdłuż wąskiego przejścia lub toru wodnego powinien trzymać się tak blisko, jak dalece jest to bezpieczne i wykonalne, zewnętrznej granicy takiej 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 jeżeli ma wątpliwość, dawać sygnały przewidziane prawidłem 34 d).
- ii) Prawidło niniejsze nie zwalnia statku wyprzedzającego od obowiązku przestrzegania prawidła 13.
- f) Statek zbliżający się do zakrętu lub obszaru wąskiego przejścia lub toru wodnego, gdzie inne statki mogą być zasłonięte istniejącą przeszkodą, powinien nawigować ze szczególną czujnością i ostrożnością oraz dawać odpowiedni sygnał dźwiękowy określony prawidłem 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 burt, 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 burłę nawietrzną należy uważać burłę przeciwną do tej, na której statek niesie główny żagiel, a na statku o ożaglowaniu rejowym — burłę 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 z kierunku więcej niż 22,5 stopnia z tyłu jego trawersu, to znaczy będący w takiej pozycji w stosunku do statku wyprzedzanego, że podczas nocy mógłby widzieć tylko światło rufowe tego statku, a nie którekolwiek z jego świateł burtowych.
- c) Jeżeli statek ma jakąkolwiek wątpliwość co do tego, czy jest statkiem wyprzedzającym, powinien uznać się za taki statek i działać odpowiednio.
- d) Wszelkie następne zmiany zamiaru między dwoma statkami nie mogą uczynić statku wyprzedzającego statkiem przecinającym kurs w rozumieniu niniejszych prawideł lub zwolnić go od obowiązku trzymania się z daleka od statku wyprzedzanego aż do chwili jego ostatecznego wyprzedzenia i oddalenia się.

Prawidło 14

Statki idące wprost na siebie.

- a) Jeżeli dwa statki o napędzie mechanicznym idą przeciwnymi 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 ma-

newrem, 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 prawidła 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 przepisy rozdziału I niniejszej części, powinien należycie uwzględniać 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 działania zapobiegawcze, z tym że jeżeli składa się ono ze zmiany kursu, to należy unikać w miarę możliwości:
 - i) zmiany kursu w lewo, jeśli z przodu trawersu znajduje się inny statek nie będący statkiem wyprzedzanym;
 - ii) zmiany kursu w kierunku 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) Przepisy niniejszej części powinny być przestrzegane podczas każdej pogody.
- b) Przepisy dotyczące światła powinny być przestrzegane od zachodu do wschodu słońca i w tym czasie nie wolno pokazywać żadnych innych światła, z wyjątkiem takich, które nie będą mogły być mylone ze światłami podanymi w niniejszych przepisach i nie będą zmniejszały ich widzialności, zmieniały ich odróżniającego charakteru lub przeszkadzały w utrzymaniu właściwej obserwacji.
- c) Światła określone niniejszymi przepisami, 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) Przepisy dotyczące znaków powinny być przestrzegane podczas dnia.
- e) Światła i znaki wymienione w niniejszych przepisach 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 widnokregu równy 225 stopniom i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5 stopnia poza trawers każdej burty statku.

- b) Określenie „światła burtowe” oznacza zielone światło z prawej burty i czerwone światło z lewej burty, każde oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu równy 112,5 stopnia i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5 stopnia poza trawers odpowiedniej burty. Na statkach o długości mniejszej niż 20 metrów światła burtowe mogą być połączone w jednej latarni niesionej w osi symetrii statku.
- c) Określenie „światło rufowe” oznacza białe światło umieszczone możliwie jak najbliżej rufy, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu równy 135 stopniom i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył do 67,5 stopnia z każdej burty statku.
- d) Określenie „światło holowania” oznacza żółte światło o tej samej charakterystyce co światło rufowe określone w ustępie c) niniejszego przepisu.
- e) Określenie „światło widoczne dookoła widnokregu” oznacza światło oświetlające nieprzerwanie łuk widnokregu równy 360 stopniom.
- f) Określenie „światło błyskowe” oznacza światło o błyskach regularnie powtarzanych z częstotliwością 120 lub więcej błysków na minutę.

Prawidło 22

Widzialność światła.

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

- a) na statkach o długości 50 metrów lub większej:

— światło masztowe	— 6 mil,
— światło burtowe	— 3 mile,
— światło rufowe	— 3 mile,
— światło holowania	— 3 mile,
— światło białe, czerwone, zielone lub żółte, widoczne dookoła widnokregu	— 3 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 widnokregu	— 2 mile;
- c) na statkach o długości mniejszej niż 12 metrów:

— światło masztowe	— 2 mile,
— światło burtowe	— 1 mila,
— światło rufowe	— 2 mile,
— światło holowania	— 2 mile,
— światło białe, czerwone, zielone lub żółte, widoczne dookoła widnokregu	— 2 mile.

Prawidło 23

Statki o napędzie mechanicznym w drodze.

- a) Statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien pokazywać:
 - i) światło masztowe z przodu;

- ii) drugie światło masztowe z tyłu przedniego i wyżej od niego, z tym że statek o długości mniejszej niż 50 metrów nie jest obowiązany do pokazywania tego światła, lecz może je pokazywać;
 - iii) światła burtowe;
 - iv) światło rufowe.
- b) Poduszkowiec poruszający się w stanie bezwypornościowym powinien, oprócz świateł przewidzianych w ustępie a) niniejszego prawidła, 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 prawidła pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokregu. Statek taki powinien, jeżeli to jest możliwe, pokazywać także światła burtowe.

Prawidło 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 prawidłe 23 a) i). Jeżeli długość zespołu holowniczego, mierzona od rufy statku holującego do tylnego krańca zespołu, przekracza 200 metrów, statek powinien pokazywać trzy takie światła umieszczone w linii pionowej;
 - ii) światła burtowe;
 - iii) 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 prawidłe 23.
- c) Statek o napędzie mechanicznym podczas pchania w przód lub holowania przy burcie, lecz nie tworzący jednostki zespalonej, powinien pokazywać:
- i) dwa światła masztowe z przodu umieszczone w linii pionowej zamiast światła przewidzianego w prawidłe 23 a) i);
 - ii) światła burtowe;
 - iii) światło rufowe.
- d) Statek o napędzie mechanicznym, do którego mają zastosowanie ustępy a) i c) niniejszego prawidła, powinien również przestrzegać prawidła 23 a) ii).
- e) Statek lub obiekt holowany powinien pokazywać:
- i) światła burtowe;
 - ii) światło rufowe;
 - iii) znak w kształcie rombu w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, gdy długość zespołu holowniczego przekracza 200 metrów.
- f) Z wyjątkiem kilku statków holowanych przy burcie lub pchanych w grupie, które powinny być oświetlone jako jeden statek:

- i) statek pchany nie będący częścią jednostki zespalonej 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 prawidła, należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu oświetlenia holowanego statku lub obiektu lub co najmniej w celu wskazania obecności nie oświetlonego statku lub obiektu.

Prawidło 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 widnokregu, umieszczone w linii pionowej, górne czerwone, a dolne zielone, z tym że światła te nie powinny być pokazywane łącznie z latarnią kombinowaną, dozwoloną ustępem b) niniejszego prawidła.
- d) i) Statek żaglowy o długości mniejszej niż 7 metrów powinien, jeżeli 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 wiosłowy może pokazywać światła przewidziane w niniejszym prawidłe dla statków żaglowych, lecz jeśli ich nie pokazuje, to powinien mieć przygotowaną do szybkiego użycia latarkę elektryczną lub zapaloną latarnię świecącą białym światłem, które powinno być pokazywane wystarczająco wcześnie, aby zapobiec zderzeniu.
- e) Jeżeli statek idący pod żaglami jest również napędzany przez maszynę, powinien pokazywać z przodu, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, znak w kształcie stożka skierowanego wierzchołkiem w dół.

Prawidło 26

Statki rybackie.

- a) Statek zajęty połowem, w drodze lub stojący na kotwicy, powinien pokazywać tylko światła i znaki przewidziane w niniejszym prawidłe.
- b) Statek zajęty tralowaniem, przez które rozumie się ciągnięcie sieci tralowej w wodzie lub innego sprzętu używanego jako narzędzie połowu, powinien pokazywać:

- i) dwa światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej, górne zielone, a dolne białe, albo znak składający się z dwóch stożków skierowanych wierzchołkami do siebie i umieszczonych w linii pionowej jeden nad drugim; statek o długości mniejszej niż 20 metrów może zamiast tego znaku pokazywać kosz;
 - ii) światło masztowe, umieszczone ze światłem zielonym widocznym dookoła widnokregu i wyżej od niego; statek o długości mniejszej niż 50 metrów nie jest obowiązany pokazywać takiego światła, lecz może to 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 widnokregu, umieszczone w linii pionowej, górne czerwone, a dolne białe, albo znak składający się z dwóch stożków skierowanych wierzchołkami do siebie i umieszczonych w linii pionowej jeden nad drugim; statek o długości mniejszej niż 20 metrów może zamiast tego znaku pokazywać kosz;
 - ii) jeżeli statek ma wystawione narzędzie połowu rozciągające się na odległość w poziomie większą niż 150 metrów od statku — światło białe widoczne dookoła widnokregu albo stożek skierowany wierzchołkiem w górę, umieszczony w kierunku narzędzia połowu;
 - iii) gdy posuwa się po wodzie — światła burtowe i światło rufowe, oprócz 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 albo 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 do 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, stąd będą najlepiej widoczne, trzy czerwone światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej, albo walec.

Prawidło 29

Statki pilotowe.

- a) Statek pełniący służbę pilotową powinien pokazywać:
 - i) dwa światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej na szczycie lub w pobliżu szczytu masztu, górne białe, a dolne czerwone;
 - ii) gdy jest w drodze — 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 widnokregu albo kulę — w przedniej części statku;
 - ii) białe światło widoczne dookoła widnokregu na rufie lub w jej pobliżu i poniżej światła przewidzianego w punkcie i).
- b) Zamiast świateł przewidzianych w ustępie a) niniejszego prawidła statek o długości mniejszej niż 50 metrów może pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokregu, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne.
- c) Statek stojący na kotwicy może, a statek o długości 100 metrów lub większej powinien także używać dostępnych świateł roboczych lub równoznacznych do oświetlenia swych pokładów.
- d) Statek na mieliźnie powinien pokazywać światła przewidziane w ustępach a) lub b) niniejszego prawidła, a ponadto — w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne:
 - i) dwa czerwone światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone w linii pionowej;
 - ii) trzy kule umieszczone w linii pionowej.
- e) Statek o długości mniejszej niż 7 metrów, stojący na kotwicy lub na mieliźnie, lecz nie w wąskim przeście lub w jego pobliżu, na torze wodnym lub kotwiskach 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

Wypożyczenie w środki do sygnalizacji dźwiękowej.

- a) Statek o długości 12 metrów lub większej powinien być wyposażony w gwizdek i dzwon, a statek o długości 100 metrów lub większej powinien być dodatkowo wyposażony w gong, którego ton i dźwięk nie mogą być mylone z tonem i dźwiękiem dzwonu. Gwizdek, dzwon i gong powinny odpowiadać wymaganiom określonym w załączniku 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 wyposażony w inne środki do nadawania donośnego sygnału dźwiękowego.

Prawidło 34

Sygnały manewrowe i ostrzegawcze.

- a) Gdy statki są wzajemnie widoczne, statek o napędzie mechanicznym w drodze, wykonując manewr dozwolony lub wymagany niniejszymi prawidłami, powinien wskazać ten manewr za pomocą następujących sygnałów nadanych gwizdkiem:
 - jeden dźwięk krótki — dla oznaczenia „Zmieniam mój kurs w prawo”,
 - dwa dźwięki krótkie — dla oznaczenia „Zmieniam mój kurs w lewo”,
 - trzy dźwięki krótkie — dla oznaczenia „Daję bieg wstecz”.

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

i) te świetlne sygnały powinny mieć następujące znaczenie:

- jeden błysk — dla oznaczenia „Zmieniam mój kurs w prawo”,
- dwa błyski — dla oznaczenia „Zmieniam mój kurs w lewo”,
- trzy błyski — dla oznaczenia „Daję bieg wstecz”,

ii) każdy błysk powinien trwać około jednej sekundy, przerwa między błyskami powinna trwać około jednej sekundy, a przerwa między kolejnymi sygnałami — nie mniej niż 10 sekund;

iii) światło używane do tego sygnału, jeżeli jest założone, powinno być białym światłem widocznym dookoła widnokregu, widzianym z odległości co najmniej 5 mil, i powinno odpowiadać postanowieniom załącznika I.

c) Gdy statki są wzajemnie widoczne w wąskim przejściu lub na torze wodnym, wówczas:

i) statek, który zamierza wyprzedzić inny statek, powinien zgodnie z prawidłem 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 prawidłe powinny być nadawane, jak następuje:

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

b) Statek o napędzie mechanicznym w drodze, lecz mający silniki zatrzymane i nie posuwający się po wodzie, powinien nadawać z przerwami nie większymi niż 2 minuty dwa długie dźwięki następujące po sobie z przerwą około 2 sekund między nimi.

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

d) Statek 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 przepisach, 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 światel, których zasięg określono w prawie 22, do upływu czterech lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych przepisów;
- b) instalacji światel o charakterystyce barwy określonej w punkcie 7 załącznika I, do upływu czterech lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych przepisów;
- c) zmiany rozmieszczenia światel, wynikającej z przejścia z brytyjskiego systemu miar na system metryczny i z zaokrąglenia liczb miar — zwolnienie stałe;
- d)
 - i) zmiany rozmieszczenia światel masztowych na statkach o długości mniejszej niż 150 metrów, wynikającej z postanowień punktu 3 a) załącznika I — zwolnienie stałe;
 - ii) zmiany rozmieszczenia światel 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 światel masztowych, wynikającej z postanowień punktu 2 b) załącznika I — do upływu dziewięciu lat, licząc od daty wejścia w życie niniejszych przepisów;
- f) zmiany rozmieszczenia światel 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 światel i znaków.

1. Definicja.

Określenie „wysokość nad kadłubem” oznacza wysokość nad najwyższym nieprzerwanym pokładem.

2. Pionowe rozmieszczenie światel 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 o 4,5 metra w linii pionowej wyżej od przedniego.

b) Pionowa odległość między światłami masztowymi statku o napędzie mechanicznym powinna być taka, aby w każdych normalnych warunkach przebiegania 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 okładnicą.

d) Statek o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 12 metrów może nieść najwyższe światło na wysokości mniejszej niż 2,5 metra nad okładnicą. Jeżeli jednak światło masztowe jest niesione oprócz światel burtowych i światła rufowego, wówczas należy je nieść co najmniej 1 metr wyżej niż światła burtowe.

e) Jedno z dwóch lub trzech światel 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 prawidła wymagają, aby dwa lub trzy światła były umieszczone w linii pionowej, wówczas odstęp między nimi powinien być następujący:
- 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;
 - 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 okładnicą;
 - jeżeli niesione są trzy światła, wówczas odstępy między nimi powinny być jednakowe.
- j) Z dwóch światel 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 światel i odległość między nimi.
- Jeżeli dwa światła masztowe są przewidziane dla statku o napędzie mechanicznym, wówczas pozioma odległość między nimi powinna wynosić nie mniej niż połowę długości statku, lecz nie musi być większa niż 100 metrów. Przednie światło powinno być umieszczone w nie większej odległości od dziobnicy niż ćwierć długości statku.
 - 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 światel kierunkowych na statkach rybackich, pogłębiarkach i statkach zajętych pracami podwodnymi.
- 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 światel widocznych dookoła widnokregu — czerwonego i białego. Światło to powinno być umieszczone nie wyżej niż białe światło widoczne dookoła widnokregu, przewidziane w prawidło 26 c) i), i nie niżej niż światła burtowe.
 - 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 światel lub znaków przewidzianych w prawidło 27 b) i) i ii). W żadnym wypadku górne z tych światel lub zna-
- ków nie może znajdować się na większej wysokości niż dolne z trzech światel lub znaków przewidzianych w prawidło 27 b) i) i ii).
5. Osłony dla światel 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.
- Znaki powinny być czarne i mieć następujące wymiary:
 - kula powinna mieć średnicę co najmniej 0,6 metra;
 - stożek powinien mieć podstawę o średnicy co najmniej 0,6 metra, a wysokość równą swojej średnicy;
 - walec powinien mieć średnicę co najmniej 0,6 metra, a wysokość równą dwukrotnej średnicy;
 - romb powinien składać się z dwóch stożków określonych wyżej w punkcie ii) i mających wspólną podstawę.
 - Odległość pionowa między znakami powinna wynosić co najmniej 1,5 metra.
 - 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 światel.
- Chromatyczność wszystkich światel 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:
- 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
 - Zielona

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356
 - Czerwona

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259
 - Żółta

x	0,612	0,618	0,575	0,575
y	0,382	0,382	0,425	0,406
8. Natężenie światel.
- Minimalne natężenie światel powinno być obliczone za pomocą wzoru:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$
 gdzie: I — oznacza natężenie świetlne w kandelach w warunkach eksploatacji,
 T — oznacza próg widzialności 2×10^{-7} luksów,
 D — oznacza zasięg widzialności światła (zasięg świetlny) w milach morskich,

K — oznacza współczynnik przepuszczalności atmosferycznej. Wartość K dla przewidzianych świateł powinna wynosić 0,8, co odpowiada widzialności meteorologicznej około 13 mil morskich.

b) Wartości wynikające z powyższego wzoru przedstawia następująca tabela:

Zasięg widzialności światła (zasięg świełny) w milach morskich	Natężenie świetlne światła w kandelach dla $K = 0,8$
D	I
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.

- 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 prawie 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 widnokregiem do 5 stopni poniżej widnokregu,
 - ii) co najmniej 60 procent minimalnego wymaganego natężenia było utrzymane w granicach kąta od 7,5 stopnia ponad widnokregiem do 7,5 stopnia poniżej widnokregu.
- 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 widnokregiem do 5 stopni poniżej widnokregu,

- ii) co najmniej 50 procent minimalnego wymaganego natężenia było utrzymane w granicach kąta od 25 stopni ponad widnokregiem do 25 stopni poniżej widnokregu.

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

11. Natężenie świateł nieelektrycznych.

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

12. Światło manewrowe.

Bez względu na postanowienia punktu 2 f) niniejszego załącznika światło manewrowe określone w prawie 34 b) powinno być umieszczone w 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 prawa 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 prawie 26 b) i) i c) i). Światła powinny być widoczne dookoła widnokregu z odległości co najmniej 1 mili, lecz z odległości mniejszej niż światło przewidziane niniejszymi przepisami dla statków rybackich.

2. Sygnały trawlerów.

- a) Statki zajęte trawłowaniem 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 trawłowaniem parami może pokazywać:

- i) w nocy — światło reflektora skierowane w przód i w kierunku drugiego statku, z którym trawluje 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 sejnierów.

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 ($\pm 1\%$) 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:

- 70—200 Hz — dla statku o długości 200 metrów lub większej,
- 130—350 Hz — dla statku o długości 75 metrów lub większej, lecz mniejszej niż 200 metrów,
- 250—700 Hz — dla statku 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 $\frac{1}{3}$ oktawy w granicach częstotliwości 180—700 Hz ($\pm 1\%$) nie mniejszy, niż to odpowiednio podaje poniższa tabela:

Długość statku w metrach	Pasmo $\frac{1}{3}$ oktawy. Poziom w odległości 1 metra w dB w odniesieniu do 2×10^{-5} 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 zależy 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 $\pm 45^\circ$ 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 prawideł 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 żeby 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) rakietą 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.

CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea,

MINDFUL of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

HAVING CONSIDERED those Regulations in the light of developments since they were approved,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as "the Regulations") attached hereto.

ARTICLE II

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Convention shall remain open for signature until 1 June 1973 and shall thereafter remain open for accession.
2. States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

ARTICLE III

Territorial Application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting

Party responsible for the international relations of a territory may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"), extend the application of this Convention to such a territory.

2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this Article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.

4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this Article.

ARTICLE IV

Entry into force

1. (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65 per cent by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.

(b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.

2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with Article II after the conditions prescribed in subparagraph 1(a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.

3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with Article II.
4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 4 of Article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.
5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.
6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

ARTICLE V

Revision Conference

1. A Conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

ARTICLE VI

Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.
2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which

is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one-third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.

6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this Article and the date on which any amendment enters into force.

ARTICLE VII

Denunciation

1. The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

ARTICLE VIII

Deposit and Registration

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.

2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this twentieth day of October
one thousand nine hundred and seventy-two.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

PART A - GENERAL

RULE 1

Application

- (a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.
- (b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.
- (c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.
- (d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.
- (e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of

any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect to that vessel.

RULE 2

Responsibility

- (a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.
- (b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

RULE 3

General Definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

- (a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

- (b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.
- (c) The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
- (d) The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.
- (e) The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.
- (f) The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.
- (g) The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

The following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre:

- (i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
- (ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
- (iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;
- (iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;

- (v) a vessel engaged in minesweeping operations;
- (vi) a vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course.
- (h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.
- (i) The word "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.
- (j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.
- (k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.
- (l) The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

PART B - STEERING AND SAILING RULES

SECTION I - CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY

RULE 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

RULE 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

RULE 6

Safe speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

- (a) By all vessels:
 - (i) the state of visibility;
 - (ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
 - (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
 - (iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;
 - (v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
 - (vi) the draught in relation to the available depth of water.
- (b) Additionally, by vessels with operational radar:
 - (i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;
 - (ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;
 - (iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;
 - (iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;
 - (v) the number, location and movement of vessels detected by radar;

- (vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

RULE 7

Risk of Collision

- (a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- (b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
- (c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.
- (d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:
 - (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;
 - (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

RULE 8

Action to avoid collision

- (a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

- (b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.
- (c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.
- (d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.
- (e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

RULE 9

Narrow channels

- (a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.
- (b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.
- (c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.
- (d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or

fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

- (e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34(d).
- (ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.
- (f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(e).
- (g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

RULE 10

Traffic separation schemes

- (a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.
- (b) A vessel using a traffic separation scheme shall:
 - (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;
 - (ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;
 - (iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from the side shall do so at as small

an angle to the general direction of traffic flow as practicable.

- (c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.
- (d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.
- (e) A vessel, other than a crossing vessel, shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:
 - (i) in cases of emergency to avoid immediate danger;
 - (ii) to engage in fishing within a separation zone.
- (f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.
- (g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.
- (h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.
- (i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.
- (j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

SECTION II - CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

RULE 11

Application

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

RULE 12

Sailing vessels

- (a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:
- (i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;
 - (ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;
 - (iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.
- (b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

RULE 13

Overtaking

- (a) Notwithstanding anything contained in the Rules of this Section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.
- (b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

- (d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

RULE 14

Head-on situation

- (a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.
- (b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

RULE 15

Crossing Situation

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

RULE 16

Action by give-way vessel

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

RULE 17

Action by stand-on vessel

- (a) (i) Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.
- (ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.
- (b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.
- (c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a)(ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.
- (d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

RULE 18

Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

- (a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - (iii) a vessel engaged in fishing;
 - (iv) a sailing vessel.

- (b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - (iii) a vessel engaged in fishing.
- (c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.
- (d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.
 - (ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.
- (e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

SECTION III - CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

RULE 19

Conduct of vessels in restricted visibility

- (a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.
- (b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.

- (c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section I of this Part.
- (d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:
 - (i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;
 - (ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.
- (e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PART C - LIGHTS AND SHAPES

RULE 20

Application

- (a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.
- (b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or

- distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.
- (c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.
 - (d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.
 - (e) The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

RULE 21

Definitions

- (a) "Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.
- (b) "Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.
- (c) "Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.
- (d) "Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the "sternlight" defined in paragraph (c) of this Rule.

- (e) "All round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.
- (f) "Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

RULE 22

Visibility of Lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges:

- (a) In vessels of 50 metres or more in length:
 - a masthead light, 6 miles;
 - a sidelight, 3 miles;
 - a sternlight, 3 miles;
 - a towing light, 3 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.
- (b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:
 - a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
 - a sidelight, 2 miles;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.
- (c) In vessels of less than 12 metres in length:
 - a masthead light, 2 miles;
 - a sidelight, 1 mile;
 - a sternlight, 2 miles;

- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

RULE 23

Power-driven vessels underway

- (a) A power-driven vessel underway shall exhibit:
 - (i) a masthead light forward;
 - (ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
 - (iii) sidelights;
 - (iv) a sternlight.
- (b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.
- (c) A power-driven vessel of less than 7 metres in length and whose maximum speed does not exceed 7 knots may, in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round white light. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

RULE 24

Towing and pushing

- (a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:
 - (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i), two masthead lights forward in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;
 - (ii) sidelights;

- (iii) a sternlight;
 - (iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;
 - (v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.
- (c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:
- (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i), two masthead lights forward in a vertical line;
 - (ii) sidelights;
 - (iii) a sternlight.
- (d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23(a)(ii).
- (e) A vessel or object being towed shall exhibit:
- (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight;
 - (iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (f) Provided that any number of vessels being towed or pushed in a group shall be lighted as one vessel,
- (i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;
 - (ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.
- (g) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel

or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

RULE 25

Sailing vessels underway
and vessels under oars

- (a) A sailing vessel underway shall exhibit:
 - (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight.
- (b) In a sailing vessel of less than 12 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.
- (c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.
- (d)
 - (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
 - (ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
- (e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

RULE 26

Fishing vessels

- (a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.
- (b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:
 - (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;
 - (ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:
 - (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;
 - (ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

- (d) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations.
- (e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

RULE 27

Vessels not under command or
restricted in their ability to manoeuvre

- (a) A vessel not under command shall exhibit:
 - (i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;
 - (ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit:
 - (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - (ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;
 - (iii) when making way through the water, masthead lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i);
 - (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.

- (c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraph (b)(i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24(a).
- (d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph (b) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:
 - (i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;
 - (ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;
 - (iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraphs (i) and (ii) instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.
- (e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit the shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.
- (f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach closer than 1,000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.

- (g) Vessels of less than 7 metres in length shall not be required to exhibit the lights prescribed in this Rule.
- (h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

RULE 28

Vessels constrained by their draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

RULE 29

Pilot vessels

- (a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:
 - (i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;
 - (ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;
 - (iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the anchor light, lights or shape.
- (b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

RULE 30

Anchored vessels and vessels aground

- (a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:

- (i) in the fore part, an all-round white light or one ball;
- (ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in sub-paragraph (i), an all-round white light.
- (b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.
- (c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.
- (d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:
 - (i) two all-round red lights in a vertical line;
 - (ii) three balls in a vertical line.
- (e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

RULE 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

PART D - SOUND AND LIGHT SIGNALS

RULE 32

Definitions

- (a) The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.
- (b) The term "short blast" means a blast of about one second's duration.
- (c) The term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration.

RULE 33

Equipment for sound signals

- (a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.
- (b) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

RULE 34

Manoeuvring and warning signals

- (a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as

authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

- one short blast to mean "I am altering my course to starboard";
- two short blasts to mean "I am altering my course to port";
- three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".

(b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

(i) these light signals shall have the following significance:

- one flash to mean "I am altering my course to starboard";
- two flashes to mean "I am altering my course to port";
- three flashes to mean "I am operating astern propulsion";

(ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;

(iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.

(c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:

(i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9(e)(i) indicate her intention by the following signals on her whistle:

- two prolonged blasts followed by one short blast to mean "I intend to overtake you on your starboard side";
 - two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intend to overtake you on your port side".
- (ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9(e)(i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
- one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.
- (d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.
- (e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.
- (f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

RULE 35

Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

- (a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.
- (b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.
- (c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- (d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- (e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.
- (f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession,

namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

- (g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.
- (h) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
- (i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

RULE 36

Signals to attract attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel.

RULE 37

Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals prescribed in Annex IV to these Regulations.

PART E - EXEMPTIONS

RULE 38

Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

- (a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.
- (d)
 - (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I, permanent exemption.
 - (ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2(b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

- (f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Section 3(b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

ANNEX I

POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF LIGHTS AND SHAPES

1. Definition

The term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck.

2. Vertical positioning and spacing of lights

- (a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:
 - (i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;
 - (ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.
- (b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 metres from the stem when viewed from sea level.

- (c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.
- (d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.
- (e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as the forward masthead light of a power-driven vessel.
- (f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.
- (g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.
- (h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.
- (i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:
 - (i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 4 metres above the hull;

- (ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 2 metres above the gunwale;
 - (iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.
 - (j) The lower of the two all-round lights prescribed for a fishing vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.
 - (k) The forward anchor light, when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall not be less than 6 metres above the hull.
3. Horizontal positioning and spacing of lights
- (a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.
 - (b) On a vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.
4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations
- (a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26(c)(ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than

2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26(c)(i) and not lower than the sidelights.

- (b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27(d)(i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii).

5. Screens for sidelights

The sidelights shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. Shapes

- (a) Shapes shall be black and of the following sizes:
- (i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;
 - (ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;
 - (iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;
 - (iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

- (b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metre.
- (c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

(i) White

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) Green

x	0.028	0.009	0.300	0.203
y	0.385	0.723	0.511	0.356

(iii) Red

x	0.680	0.660	0.735	0.721
y	0.320	0.320	0.265	0.259

(iv) Yellow

x	0.612	0.618	0.575	0.575
y	0.382	0.382	0.425	0.406

8. Intensity of lights

- (a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

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

where I is luminous intensity in candelas
under service conditions,

T is threshold factor 2×10^{-7} lux,

D is range of visibility (luminous range)
of the light in nautical miles,
K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of
K shall be 0.8, corresponding to a
meteorological visibility of
approximately 13 nautical miles.

- (b) A selection of figures derived from the formula
is given in the following table:

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8 I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare.

9. Horizontal Sectors

- (a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.
- (ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed

limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed limits. *

- (b) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

10. Vertical Sectors

- (a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels shall ensure that:
 - (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
 - (ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.
- (b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights shall ensure that:
 - (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
 - (ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.
- (c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11. Intensity of non-electric lights

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the Table given in Section 8 of this Annex.

12. Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of paragraph 2(f) of this Annex the manoeuvring light described in Rule 34(b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. Approval

The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

ANNEX II

ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY

1. General

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26(d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26(b)(i) and (c)(i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. Signals for Trawlers

(a) Vessels when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may exhibit:

(i) when shooting their nets:
two white lights in a vertical line;

(ii) when hauling their nets:
one white light over one red light in
a vertical line;

- (iii) when the net has come fast upon an obstruction:
two red lights in a vertical line.
- (b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit:
 - (i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;
 - (ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2(a) above.

3. Signals for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

ANNEX III

TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES

1. Whistles

(a) Frequencies and range of audibility

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70-700 Hz.

The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180-700 Hz (± 1 per cent) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1(c) below.

(b) Limits of fundamental frequencies

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

- (i) 70-200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;
- (ii) 130-350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;
- (iii) 250-700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(c) Sound signal intensity and range of audibility

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180-700 Hz (± 1 per cent) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0.5

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

(d) Directional properties

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ± 45 degrees of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that 1/3rd-octave band which determines the audibility range.

(e) Positioning of whistles

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

(f) Fitting of more than one whistle

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(g) Combined whistle systems

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph 1(f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle.

The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. Bell or gong

(a) Intensity of signal

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at 1 metre.

(b) Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

3. Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

ANNEX IV

DISTRESS SIGNALS

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:

- (a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
- (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;

- (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
 - (d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group ...---... (SOS) in the Morse Code;
 - (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";
 - (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
 - (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
 - (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.)
 - (i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
 - (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;
 - (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
 - (l) the radiotelegraph alarm signal;
 - (m) the radiotelephone alarm signal;
 - (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.
2. The use or exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.
3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:
- (a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
 - (b) a dye marker.