

§ 3. W zakresie unormowanym niniejszym rozporządzeniem traci moc rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1951 r. w sprawie zakazu lub ograniczenia używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 4, poz. 29).

§ 4. Wykonanie rozporządzenia porucza się Ministrowi Transportu Drogowego i Lotniczego.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: w z. *H. Minc*

207

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 12 lipca 1954 r.

w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

Na podstawie art. 6 pkt 15, art. 7 i 52 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. z 1938 r. Nr 46, poz. 376) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się obowiązek przestrzegania w żegludze morskiej przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu objętych załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Zakres stosowania przepisów, o których mowa w § 1, przez jednostki pływające Marynarki Wojennej i Wojsk Ochrony Pogranicza zostanie ustalony odrębnym rozporządzeniem.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1954 r.

Minister Żeglugi: *M. Popiel*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12 lipca 1954 r. (poz. 207).

MIĘDZYNARODOWE PRZEPISY O ZAPOBIEGANIU ZDERZENIOM NA MORZU

Część A — Postanowienia wstępne i definicje.

P r a w i d ł o 1.

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

b) Prawidła dotyczące świateł powinny być stosowane przy każdej pogodzie od zachodu do wschodu słońca. W tym czasie nie wolno pokazywać innych świateł, które by można pomylić ze światłami przepisanyymi lub które zmniejszałyby ich widzialność albo zmieniały ich odróżniający charakter, lub przeszkadzałyby właściwemu pełnieniu obserwacji (służba na oku).

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

- i) wyraz „statek” obejmuje wszelkiego rodzaju urządzenia pływające inne niż wodnosamoloty na wodzie, które są używane lub mogą być użyte jako środek transportu na wodzie;
- ii) wyraz „wodnosamolot” obejmuje każdy samolot i każde inne urządzenie latające przystosowane do manewrowania na wodzie;
- iii) określenie „statek o napędzie mechanicznym” oznacza każdy statek wprawiany w ruch przez mechanizm;
- iv) każdy statek o napędzie mechanicznym, który jest pod żaglami i nie używa napędu mechanicznego, jest uważany za statek żaglowy, a każdy statek uży-

wający napędu mechanicznego, niezależnie od tego czy jest pod żaglami, czy nie, jest uważany za statek o napędzie mechanicznym;

- v) statek lub wodnosamolot na wodzie jest „w drodze”, jeśli nie stoi na kotwicy, nie jest przymocowany do brzegu i nie stoi na mieliźnie;
- vi) określenie „wysokość ponad kadłubem” oznacza wysokość ponad najwyższym nieprzerwanym pokładem;
- vii) za długość i szerokość statku należy uważać długość i szerokość podane w jego certyfikacie okrętowym;
- viii) za długość i rozpiętość wodnosamolotu należy uważać jego największą długość i rozpiętość, podane w jego świadectwie zdolności lotniczej; w razie braku takiego świadectwa należy je określić przez pomiar;
- ix) wyraz „widzialny” w odniesieniu do świateł oznacza widzialność podczas ciemnej nocy przy przejrzystym powietrzu;
- x) określenie „dźwięk krótki” oznacza dźwięk trwający około jednej sekundy;
- xi) określenie „dźwięk długi” oznacza dźwięk trwający od czterech do sześciu sekund;
- xii) wyraz „gwizdek” oznacza gwizdek lub syrenę;
- xiii) wyraz „tona” oznacza tonę rejestrową brutto

Część B — Światła i znaki.

P r a w i d ł o 2.

- a) Statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien nosić następujące światła:
 - i) Na lub przed przednim masztem, a jeśli nie ma przedniego masztu, to w przedniej części statku — jasne białe światło tak skonstruowane, aby oświe-

łało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 20 rumbom kompasowym (225°), oraz tak ustawione, aby świeciło po 10 rumbów ($112\frac{1}{2}^{\circ}$) z każdej burty statku, to znaczy od kierunku prosto w przód do 2 rumbów ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) poza trawers każdej burty. Światło to powinno być widzialne z odległości co najmniej 5 mil.

ii) Z przodu albo z tyłu białego światła wymienionego w pkt i) — drugie białe światło takie samo co do konstrukcji i charakteru. Statki o długości mniejszej niż 45,75 m (150 stóp) i statki zajęte holowaniem nie mają obowiązku noszenia tego drugiego białego światła, lecz mogą je nosić.

iii) Te dwa białe światła powinny być tak umieszczone w linii stępki i nad nią, aby jedno z nich było co najmniej o 4,57 m (15 stóp) wyżej od drugiego i w takiej pozycji, by światło niższe znajdowało się przed światłem wyższym. Odległość pozioma pomiędzy tymi dwoma białymi światłami powinna być co najmniej trzy razy większa od odległości pionowej. Niższe z tych dwóch białych światel lub — jeśli statek nosi tylko jedno światło — to ono właśnie powinno być umieszczone na wysokości nie mniejszej niż 6,10 m (20 stóp) ponad kadłubem. Jeżeli szerokość statku przekracza 6,10 m (20 stóp), światło to powinno być umieszczone na wysokości ponad kadłubem nie mniejszej niż szerokość statku, z tym jednak że nie musi znajdować się na wysokości większej niż 12,20 m (40 stóp) ponad kadłubem. We wszystkich okolicznościach światło to lub światła, zależnie od danego przypadku, powinny być tak umieszczone, aby znajdowały się z dala i ponad wszystkimi innymi światłami oraz nadbudówkami, które mogłyby ograniczać ich widzialność.

iv) Z prawej burty światło zielone tak skonstruowane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 10 rumbom kompasowym ($112\frac{1}{2}^{\circ}$), i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 2 rumbów ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) poza trawers prawej burty. Światło to powinno być widzialne z odległości co najmniej 2 mil.

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

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

b) Wodnosamolot w drodze na wodzie powinien nosić:

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

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

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

Prawidło 3.

a) Statek o napędzie mechanicznym, gdy holuje lub pcha inny statek albo wodnosamolot, powinien oprócz światel burtowych nieść dwa jasne białe światła umieszczone pionowo jedno nad drugim i odległe od siebie nie mniej niż 1,83 m (6 stóp); jeżeli jednak holuje więcej statków niż jeden, a długość zespołu holowniczego mierzona od rufy statku holującego do rufy ostatniego statku lub wodnosamolotu holowanego przekracza 183 m (600 stóp), to powinien nieść dodatkowe jasne białe światło umieszczone w odległości 1,83 m (6 stóp) nad lub pod tymi światłami. Każde z tych światel powinno być tej samej konstrukcji i charakteru, a jedno z nich powinno być umieszczone w tym samym miejscu co białe światło wymienione w prawidło 2 ust. a) pkt i), z tym że światło dodatkowe powinno się znajdować na wysokości nie mniejszej niż 4,27 m (14 stóp) ponad kadłubem. Statek o jednym maszcie może nosić te światła na maszcie.

b) Statek holujący powinien również pokazywać albo światło rufowe wymienione w prawidło 10, albo zamiast tego światła małe białe światło umieszczone — w celu ułatwienia sterowania statkowi holowanemu — z tyłu komina lub tylnego masztu. Światło to jednakże nie powinno być widoczne z przodu trawersu. Noszenie światła białego wymienionego w prawidło 2 ust. a) pkt ii) jest dowolne.

c) Wodnosamolot na wodzie, gdy holuje jeden lub więcej wodnosamolotów lub statków, powinien nieść światła przepisane w prawidło 2 ust. b) pkt i), ii), iii); oprócz tego powinien nieść drugie białe światło takiej samej konstrukcji i charakteru co białe światło wymienione w prawidło 2 ust. b) pkt i), umieszczone pionowo nad lub pod tym światłem i w odległości co najmniej 1,83 m (6 stóp) od niego.

Prawidło 4.

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

drugim, w odległości nie mniejszej niż 1,83 m (6 stóp) od siebie.

b) Wodnosamolot na wodzie, który nie odpowiada za swoje ruchy, może nieść w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne — dwa światła czerwone umieszczone pionowo jedno nad drugim w odległości nie mniejszej niż 0,91 m (3 stopy) od siebie, widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 2 mil. Podczas dnia może on nieść dwie czarne kule lub znaki o średnicy nie mniejszej niż 0,61 m (2 stopy) każdy, które powinny być umieszczone w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, pionowo jeden nad drugim, w odległości nie mniejszej niż 0,91 m (3 stopy) od siebie.

c) Statek zajęty układaniem lub podnoszeniem kabla podwodnego lub znaku nawigacyjnego albo statek zajęty pracami hydrograficznymi lub pracami podwodnymi, jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanej pracy nie jest w stanie ustąpić z drogi zbliżającym się statkom, powinien nieść zamiast światel wymienionych w prawidło 2 ust. a) pkt i) oraz ii) — trzy światła umieszczone pionowo jedno nad drugim, w odległości nie mniejszej niż 1,83 m (6 stóp) od siebie. Najwyższe i najniższe z tych światel powinny być czerwone, a światło środkowe — białe. Światła te powinny być widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 2 mil. Podczas dnia statek taki powinien nieść trzy znaki o średnicy nie mniejszej niż 0,61 m (2 stopy) każdy w linii pionowej, jeden nad drugim, w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, i w odległości nie mniejszej niż 1,83 m (6 stóp) od siebie. Najwyższy i najniższy z tych znaków powinny być kształtu kuli i koloru czerwonego, a środkowy — kształtu rombu i koloru białego.

d) Statki i wodnosamoloty wymienione w niniejszym prawidło, jeśli nie posuwają się po wodzie, nie powinny nosić kolorowych światel burtowych, a jeśli posuwają się po wodzie, to powinny nosić te światła.

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

f) Sygnały te nie są sygnałami statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i żądających pomocy. Sygnały takie zawarte są w prawidło 31.

Prawidło 5.

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

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

Prawidło 6.

a) Na małych statkach, jeśli z powodu złej pogody lub innej wystarczającej przyczyny nie można zamocować zielonego i czerwonego światła burtowego w ustalonych dla nich miejscach, światła te powinny być pod ręką zapalone i gotowe do natychmiastowego użycia. Przy zbliżaniu się innych statków lub do innych statków powinno się je wystawiać z odpowiednich burt wystarczająco wcześnie, aby zapobiec zderzeniu, i w taki sposób, aby były najlepiej widzialne. Zielone światło nie może być przy tym widoczne z lewej burty ani czerwone światło z prawej burty, ani też — jeśli jest to możliwe — więcej niż 2 rumby ($22\frac{1}{2}^\circ$) poza trawersami odpowiednich burt.

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

Prawidło 7.

Statki o napędzie mechanicznym mniejsze niż 40 ton, statki poruszane za pomocą wiosel lub żagli mniejsze niż 20 ton oraz łodzie wiosłowe nie są obowiązane — gdy są w drodze — do noszenia światel wymienionych w prawidło 2, jeżeli ich jednak nie noszą, to powinny być zaopatrzone w następujące światła:

a) Statki o napędzie mechanicznym mniejsze niż 40 ton, z wyjątkiem statków wymienionych w ust. b), powinny nosić:

i) w przedniej części statku, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne i na wysokości ponad górną krawędzią nadburcia nie mniejszej niż 2,75 m (9 stóp) — jasne białe światło skonstruowane i ustawione zgodnie z postanowieniami prawidła 2 ust. a) pkt i), widzialne z odległości co najmniej 3 mil,

ii) zielone i czerwone światło burtowe skonstruowane i ustawione zgodnie z postanowieniami prawidła 2, ust. a) pkt iv) i v), widzialne z odległości co najmniej 1 mili, albo latarnię kombinowaną świecącą światłami zielonym i czerwonym od kierunku prosto w przód do 2 rumbów ($22\frac{1}{2}^\circ$) poza trawersy odpowiednich burt. Latarnia taka powinna być umieszczona nie mniej niż 0,91 m (3 stopy) poniżej światła białego.

b) Małe łodzie o napędzie mechanicznym, w rodzaju takich, w jakie wyposażone są statki morskie, mogą nosić białe światło na wysokości mniejszej niż 2,75 m (9 stóp) ponad górną krawędzią nadburcia, powinno ono jednak być umieszczone ponad światłami burtowymi albo latarnią kombinowaną wymienioną w ust. a) pkt ii).

c) Statki wiosłowe lub żaglowe mniejsze niż 20 ton, z wyjątkiem statków wymienionych w ust. d), jeśli nie noszą światel burtowych, powinny nosić w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne — latarnię świecącą światłem zielonym z jednej strony i światłem czerwonym z drugiej strony. Światła te powinny być widzialne z odległości co najmniej 1 mili, a latarnia tak ustawiona, aby światło zielone nie było widoczne z lewej burty ani światło czerwone z prawej burty. Jeżeli zamocowanie tej latarni jest niemożliwe, to powinna ona być przygotowana do natychmiastowego użycia i powinna być wystawiana wystarczająco wcześnie, aby zapobiec zderzeniu, i tak aby zielone światło nie było widoczne z lewej burty ani czerwone światło z prawej burty.

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

e) Statki i łodzie wymienione w niniejszym prawie nie są obowiązane do noszenia świateł i znaków przepisanych przez prawo 4 ust. a) i prawo 11 ust. e).

Prawidło 8.

a) i) Żaglowe statki pilotowe, gdy pełnią służbę pilotową na swoich stanowiskach i nie stoją na kotwicy, nie powinny pokazywać świateł przepisanych dla innych statków, lecz powinny nosić białe światło u szczytu masztu, widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 3 mil. Statki te powinny również wystawiać w krótkich odstępach czasu, nie przekraczających 10 minut — jedno lub więcej świateł rozblaskowych.

ii) Przy podchodzeniu innych lub do innych statków na bliższe odległości żaglowe statki pilotowe powinny mieć światła burtowe zapalone, gotowe do użycia i powinny je odsłaniać i zasłaniać albo też wystawiać w krótkich odstępach czasu w celu wskazania kierunku, w którym zwrócony jest ich dziób. Zielone światło nie powinno być jednak pokazywane z lewej burty ani czerwone światło z prawej burty.

iii) Żaglowy statek pilotowy, który w celu dania pilota musi dobić do burty statku, może białe światło wystawiać zamiast nosić je u szczytu masztu i może zamiast świateł burtowych wyżej wymienionych mieć pod ręką gotową do użycia latarnię z zielonym szkłem z jednej strony i z czerwonym szkłem z drugiej strony, której powinien używać w sposób przepisany wyżej.

b) Statek pilotowy o napędzie mechanicznym pełniący służbę pilotową na swym stanowisku, jeżeli nie stoi na kotwicy, powinien dodatkowo oprócz świateł rozblaskowych i innych świateł przepisanych dla żaglowych statków pilotowych nosić w odległości 2,40 m (8 stóp) poniżej białego światła u szczytu masztu — światło czerwone widoczne dokoła całego widnokregu i widzialne z odległości co najmniej 3 mil oraz światła burtowe, do których noszenia obowiązane są statki w drodze. Zamiast światła rozblaskowego może być używane jasne przerywane światło białe, widoczne dokoła całego widnokregu.

c) Wszystkie statki pilotowe pełniące służbę pilotową na swych stanowiskach, jeżeli stoją na kotwicy, powinny nosić światła oraz pokazywać światła rozblaskowe przepisane w ustępach a) i b), z wyjątkiem świateł burtowych, których nie powinny pokazywać. Statki te powinny również nosić światło lub światła kotwiczne przepisane prawidłem 11.

d) Wszystkie statki pilotowe, jeśli nie pełnią na swych stanowiskach służby pilotowej, niezależnie od tego, czy stoją na kotwicy czy nie, powinny pokazywać światła przepisane dla innych statków o ich rodzaju i tonażu.

Prawidło 9.

a) Statki rybackie, gdy nie są zajęte połowem, powinny pokazywać światła i znaki przepisane dla odpowiednich statków o ich tonażu; gdy natomiast są zajęte połowem, powinny pokazywać tylko światła lub znaki

przepisane niniejszym prawidłem. Światła te i znaki, z wyjątkiem przypadków, w których przepisy postanawiają inaczej, powinny być widzialne z odległości co najmniej 2 mil.

b) Statki połowiące włóczonymi (ciągnionymi) sznurami haczykowymi powinny pokazywać tylko światła przepisane dla statków o napędzie mechanicznym albo dla statków żaglowych w drodze, stosownie do ich rodzaju.

c) Statki połowiące sieciami lub sznurami haczykowymi, z wyjątkiem sznurów haczykowych włoczonych (ciągnionych), rozciągającymi się na odległość poziomą nie większą niż 153 m (500 stóp) od statku, powinny nosić w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne dokoła całego widnokregu, jedno białe światło. Ponadto statki te, jeśli zbliżają się do innego statku lub jeśli inny statek zbliża się do nich, powinny wystawiać drugie białe światło umieszczone co najmniej 1,83 m (6 stóp) poniżej pierwszego światła i w poziomej odległości co najmniej 3,05 m (10 stóp) od niego (1,83 m (6 stóp) na małych łodziach otwartych) w kierunku miejsca, w którym wystawione narzędzie połowu wychodzi ze statku.

Podczas dnia statki takie powinny wskazywać, że są zajęte połowem przez wywieszenie kosza w miejscu, skąd będzie on najlepiej widoczny; jeśli stoją na kotwicy i mają narzędzie połowu wystawione, to powinny przy zbliżaniu się innych statków pokazać ten sam sygnał w kierunku od kuli kotwicznej na sieć lub inne narzędzie połowu.

d) Statki połowiące sieciami lub sznurami haczykowymi, z wyjątkiem sznurów haczykowych włoczonych (ciągnionych), rozciągającymi się na odległość poziomą większą niż 153 m (500 stóp) od statku, powinny nosić w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne — trzy białe światła umieszczone w odległości co najmniej 0,91 m (3 stopy) od siebie w kształcie trójkąta zawieszzonego pionowo i widocznego dokoła całego widnokregu. Statki takie, gdy posuwają się po wodzie, powinny pokazywać właściwe kolorowe światła burtowe, jeżeli natomiast nie posuwają się po wodzie, to pokazywać ich nie powinny. Podczas dnia powinny one w przedniej części statku, możliwie najbliżej dziobnicy, nosić kosz umieszczony nie niżej niż 3,05 m (10 stóp) ponad poręczą nadburcia, nadto w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny — jeden czarny stożek wierzchołkiem do góry. Jeżeli statki te mają narzędzie połowu wystawione i stoją na kotwicy, to powinny przy zbliżaniu się innych statków wystawiać kosz w kierunku od kuli kotwicznej na sieć lub inne narzędzie połowu.

e) Statki zajęte trałowaniem, to znaczy włóceniem sieci trałowych lub innego narzędzia połowu po dnie lub blisko dna morskiego, i nie stojące na kotwicy:

- i) Jeżeli są statkami o napędzie mechanicznym, powinny nosić w tym samym miejscu, co białe światło wymienione w prawie 2 ust. a) pkt i) — trójkolorową latarnię tak skonstruowaną i ustawioną, aby białym światłem świeciła od kierunku prosto w przód do 2 rumbów ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) z każdej burty oraz światłem zielonym i światłem czerwonym oświetlała łuk widnokregu od 2 rumbów ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) od dziobu z każdej burty do 2 rumbów ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) poza trawers odpowiednio prawej i lewej burty. Nie mniej niż 1,83 m (6 stóp) i nie więcej niż 3,65 m (12 stóp) poniżej trójkolorowej latarni statki te powinny nosić światło białe w latarni tak skonstruowanej, aby świeciła jasnym, równym i nieprzerwanym świa-

łtem dokoła całego widnokregu. Statki te powinny również nosić światło rufowe wymienione w prawidło 10 ust. a).

- ii) Jeśli są statkami żaglowymi, powinny nosić białe światło w latarni tak skonstruowanej, aby świeciła jasnym, równym i nieprzerwanym światłem dokoła całego widnokregu. Przy zbliżaniu się innych statków lub do innych statków powinny one również pokazywać wystarczająco wcześniej, aby zapobiec zderzeniu, białe światło rozblaskowe w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne.
- iii) Podczas dnia wszystkie wyżej wymienione statki powinny nosić kosz w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny.

f) Statki połowiące mogą oprócz świateł, których pokazywanie nakazane jest niniejszym prawidłem, pokazywać dodatkowo światło rozblaskowe, jeśli jest to potrzebne, w celu zwrócenia uwagi zbliżających się statków; mogą one również używać świateł roboczych.

g) Każdy statek połowiący, gdy stoi na kotwicy, powinien nosić światła lub znaki wymienione w prawidło 11 ust. a) b) lub c). Przy zbliżaniu się innego statku lub statków powinien on wystawiać dodatkowe białe światło umieszczone co najmniej 1,83 m (6 stóp) poniżej dziobowego światła kotwicznego i w poziomej odległości co najmniej 3,05 m (10 stóp) od tego światła w kierunku wystawionego narzędzia połowu.

h) Jeżeli statek podczas połowu zostanie unieruchomiony wskutek zaczepienia się jego narzędzia połowu o skałę lub inną przeszkodę, to powinien podczas dnia ściągnąć kosz przepisany w ust. c), d) lub e) i podnieść sygnał wymieniony w prawidło 11 ust. c). Podczas nocy powinien on nosić światło lub światła wymienione w prawidło 11 ust. a) lub b). Podczas mgły, oparów, padającego śniegu lub ulewnego deszczu lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność statek taki powinien zarówno podczas dnia, jak i w nocy nadawać sygnał przepisany przez prawidło 15 ust. c) pkt v); sygnał ten powinien być używany również podczas dobrej widzialności, gdy podchodzi blisko inny statek.

U w a g a: Sygnały mgłowe dla statków połowiących — patrz prawidło 15 ust. c) pkt ix).

Prawidło 10.

a) Statek w drodze powinien nosić na rufie białe światło tak skonstruowane, aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 12 rumbom kompasowym (135°) i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył po 6 rumbów ($67\frac{1}{2}^\circ$) z każdej burty statku i aby było widzialne z odległości co najmniej 2 mil. Światło to powinno być umieszczone, jeśli to możliwe, na tym samym poziomie co światła burtowe.

U w a g a: Światło rufowe dla statków holujących i holowanych — patrz prawidło 3 ust. b) i prawidło 5.

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

c) Wodnosamolot na wodzie będący w drodze powinien nosić na ogonie białe światło tak skonstruowane,

aby oświetlało nieprzerwanie łuk widnokregu równy 140 stopniom, i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył po 70 stopni z każdej burty wodnosamolotu i aby było widzialne z odległości co najmniej 2 mil.

Prawidło 11.

a) Statek o długości mniejszej niż 45,75 m (150 stóp), gdy stoi na kotwicy, powinien nieść w przedniej części statku w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne — białe światło w latarni tak skonstruowanej, aby świeciła jasnym, równym i nieprzerwanym światłem, widocznym dokoła całego widnokregu i widzialnym z odległości co najmniej 2 mil.

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

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

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

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

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

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

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

P r a w i d ł o 12.

Każdy statek lub wodnosamolot na wodzie może, jeżeli jest to potrzebne dla zwrócenia uwagi, oprócz świateł, do których noszenia jest obowiązany na podstawie niniejszych przepisów, pokazywać światło rozblaskowe lub używać sygnałów wybuchowych albo skutecznych sygnałów dźwiękowych, lecz tylko takich, których nie można by pomylić z jakimkolwiek sygnałem przewidzianym przez niniejsze przepisy.

P r a w i d ł o 13.

a) Żadne postanowienie niniejszych przepisów nie stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów szczególnych wydanych przez rząd któregośkolwiek państwa, a dotyczących dodatkowych świateł zespołowych lub sygnałów dla okrętów wojennych, statków idących w konwoju lub dla wodnosamolotów na wodzie, jak również pokazywaniu sygnałów rozpoznawczych przyjętych przez armatorów, które zostały przez właściwe rządy zatwierdzone, należycie zarejestrowane i ogłoszone.

b) Jeżeli którykolwiek z zainteresowanych rządów stwierdzi, że okręt wojenny, statek wojskowy lub wodnosamolot na wodzie o specjalnej konstrukcji lub zadaniu nie może bez przeszkód dla czynności wojskowych takiego okrętu, statku lub wodnosamolotu w całej pełni przestrzegać postanowień któregośkolwiek z niniejszych prawideł co do liczby, miejsca zamocowania, zasięgu lub łuku widoczności świateł lub znaków, to okręt, statek lub wodnosamolot taki powinien przestrzegać postanowień odnoszących się do liczby, miejsca zamocowania, zasięgu lub łuku widoczności świateł lub znaków według przepisów, które wyda jego rząd i które zobowiążą takie okręty, statki lub wodnosamoloty do stosowania się do niniejszych przepisów w sposób najbardziej zbliżony.

P r a w i d ł o 14.

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

P r a w i d ł o 15.

a) Statek o napędzie mechanicznym powinien być zaopatrzony w wystarczająco donośny gwizdek działający za pomocą pary lub innego odpowiedniego środka zastępczego i tak umieszczony, aby dźwięk nie napotykał żadnych przeszkód, a ponadto w wystarczająco donośny róg mgłowy uruchamiany mechanicznie i w wystarczająco donośny dzwon. Statek żaglowy o pojemności 20 ton lub więcej powinien być zaopatrzony w taki sam róg mgłowy i dzwon.

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

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

c) Podczas mgły, oparów, padającego śniegu, ulewno deszczu lub w każdym innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, czy to podczas dnia, czy

w nocy, sygnały przepisane niniejszym prawidłem powinny być dawane, jak następuje:

- i) Statek o napędzie mechanicznym posuwający się po wodzie powinien dawać z przerwami nie większymi niż 2 minuty — jeden dźwięk długi.
- ii) Statek o napędzie mechanicznym, będący w drodze, lecz mający maszyny zatrzymane i nie posuwający się po wodzie, powinien dawać z przerwami nie większymi niż 2 minuty — dwa dźwięki długie z przerwą pomiędzy nimi trwającą około jednej sekundy.
- iii) Statek żaglowy w drodze powinien dawać z przerwami nie większymi niż 1 minuta — jeden dźwięk, gdy idzie prawym halsem, dwa po sobie następujące dźwięki, gdy idzie lewym halsem, i trzy po sobie następujące dźwięki, gdy ma wiatr z tyłu trawersu.
- iv) Statek, gdy stoi na kotwicy, powinien z przerwami nie większymi niż 1 minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund. Na statkach o długości większej niż 106,75 m (350 stóp) sygnał dzwonem powinien być dawany w przedniej części statku, a dodatkowo sygnał gongiem lub innym przyrządem, którego dźwięku nie można by pomylić z dźwiękiem dzwonu — w tylnej części statku. Sygnał ten powinien trwać około 5 sekund i powinien być dawany z przerwami nie większymi niż 1 minuta. Każdy statek, gdy stoi na kotwicy, może dawać dodatkowo zgodnie z prawidłem 12 trzy następujące po sobie dźwięki: jeden krótki, jeden długi i jeden krótki, aby wskazać zbliżającemu się statkowi swoją pozycję i ostrzec go o możliwości zderzenia.
- v) Statek holujący, statek zajęty układaniem lub podnoszeniem kabla podwodnego lub znaku nawigacyjnego oraz statek w drodze, który nie jest w stanie ustąpić z drogi zbliżającego się statku, albowiem nie odpowiada za swoje ruchy lub nie jest w stanie manewrować, zgodnie z niniejszymi prawidłami powinien dawać zamiast sygnałów przepisanych w pkt i), ii) i iii) z przerwami nie większymi niż 1 minuta — trzy następujące po sobie dźwięki: jeden długi i dwa krótkie.
- vi) Statek holowany, a gdy jest więcej statków holowanych — ostatni statek zespołu holowniczego, jeżeli znajduje się na nim załoga, powinien z przerwami nie większymi niż 1 minuta dawać cztery następujące po sobie dźwięki: jeden długi i trzy krótkie. Jeżeli to możliwe, sygnał ten powinien być dawany natychmiast po sygnale statku holującego.
- vii) Statek na mieliznie powinien dawać sygnał przepisany w pkt iv) oraz trzy oddzielne i wyraźne uderzenia w dzwon bezpośrednio przed i po każdym takim sygnale.
- viii) Statek o pojemności mniejszej niż 20 ton, łódź wiosłowa lub wodnosamolot na wodzie nie są obowiązane do dawania wyżej wymienionych sygnałów; jeśli ich jednak nie dają, to powinny dawać jakikolwiek inny dostatecznie głośny sygnał dźwiękowy z przerwami nie większymi niż 1 minuta.
- ix) Statek o pojemności 20 ton lub więcej, gdy jest zajęty połowem, powinien dawać z przerwami nie większymi niż 1 minuta — jeden dźwięk, a po każdym takim dźwięku powinien bić w dzwon. Zamiast tych sygnałów statek taki może dawać sygnał składający się z serii kilku zmiennych niższych i wyższych tonów.

Prawidło 16.

Szybkość powinna być umiarkowana podczas mgły itd.

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

b) Statek o napędzie mechanicznym, gdy usłyszy dochodzący przypuszczalnie sprzed swego trawersu sygnał mgłowy statku, którego pozycji nie ustalił, powinien — jeśli pozwalają na to okoliczności — zatrzymać swoje maszyny, a następnie posuwać się z zachowaniem ostrożności, dopóki niebezpieczeństwo zderzenia nie minie.

Część C — Prawidła wymijania.**Wstęp.**

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

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

3) Marynarze powinni pamiętać, że wodnosamoloty podczas wodowania lub startowania bądź manewrujące przy niepomyślnych warunkach atmosferycznych mogą nie być w stanie zmienić w ostatniej chwili zamierzonego działania.

Prawidło 17.

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

a) Statek, który idzie pełniejszym wiatrem powinien ustąpić z drogi statku idącego ostro na wiatr.

b) Statek, który idzie ostro na wiatr lewym halsiem powinien ustąpić z drogi statku idącego ostro na wiatr prawym halsiem.

c) Gdy obydwa statki idą pełniejszymi wiatrami, lecz mają wiatr z różnych burt, to statek, który ma wiatr z lewej burty, powinien ustąpić z drogi drugiego statku.

d) Gdy obydwa statki idą pełniejszymi wiatrami i mają wiatr z tej samej burty, to statek nawietrzny powinien ustąpić z drogi statku podwietrznego.

e) Statek, który ma wiatr z rufy, powinien ustąpić z drogi innego statku.

Prawidło 18.

a) Gdy dwa statki o napędzie mechanicznym idą wprost lub prawie wprost na siebie w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas każdy z nich powinien zmienić kurs w prawo w ten sposób, aby mógł przejść z lewej burty drugiego.

Prawidło niniejsze dotyczy tylko tych przypadków, w których statki idą wprost lub prawie wprost na siebie i w taki sposób, że może powstać ryzyko zderzenia, a nie

dotyczy dwóch statków, które miną się swobodnie, jeśli każdy z nich zachowa swój kurs.

Prawidło niniejsze dotyczy jedynie przypadków, gdy dwa statki idą wprost lub prawie wprost na siebie, innymi słowami, gdy podczas dnia każdy statek widzi maszty drugiego statku w nabieżniku lub prawie w nabieżniku ze swoimi własnymi, a podczas nocy, gdy każdy statek jest w takiej pozycji, że widzi obydwa światła burtowe drugiego statku.

Prawidło niniejsze nie dotyczy następujących przypadków:

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

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

Prawidło 19.

Gdy dwa statki o napędzie mechanicznym przecinają sobie kursy w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas statek, który ma drugi statek ze swojej prawej burty, powinien ustąpić z drogi tego drugiego statku.

Prawidło 20.

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

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

Prawidło 21.

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

Prawidło 22.

Każdy statek, któremu niniejsze prawidła nakazują ustąpić z drogi innego statku, powinien, jeżeli okoliczności na to pozwalają, unikać przecinania kursu tego innego statku przed jego dziobem.

P r a w i d ł o 23.

Każdy statek o napędzie mechanicznym, któremu niniejsze prawidła nakazują ustąpić z drogi innego statku, powinien zbliżając się do niego, jeśli jest to potrzebne, zmniejszyć swoją szybkość lub dać stop lub dać wstecz.

P r a w i d ł o 24.

a) Bez względu na postanowienia niniejszych prawideł każdy statek doganiający inny statek powinien ustąpić z drogi statku doganianego.

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

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

P r a w i d ł o 25.

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

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

P r a w i d ł o 26.

Wszystkie statki nie zajęte połowem powinny, gdy są w drodze, ustępować z drogi wszystkich statków połowiających za pomocą sieci, sznurów lub włoków. Prawidło niniejsze nie daje żadnemu statkowi zajętemu połowem prawa zagradzania drogi żeglownej używanej przez statki inne niż statki rybackie.

P r a w i d ł o 27.

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

Część D — Postanowienia różne.

P r a w i d ł o 28.

a) Gdy statki są widoczne jeden dla drugiego, to statek o napędzie mechanicznym w drodze zmieniając kurs na jakikolwiek kurs dozwolony lub wymagany przez niniejsze przepisy powinien wskazać tę zmianę za pomocą następujących sygnałów gwizdkiem:

- jeden dźwięk krótki dla oznaczenia: „Zmieniam mój kurs w prawo”,
- dwa dźwięki krótkie dla oznaczenia: „Zmieniam mój kurs w lewo”,
- trzy dźwięki krótkie dla oznaczenia: „Moje maszyny pracują wstecz”.

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

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

P r a w i d ł o 29.

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

P r a w i d ł o 30.

Zastrzeżenie co do przepisów dotyczących żeglugi portowej i śródlądowej.

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

P r a w i d ł o 31.

Sygnały wzywania pomocy.

Gdy statek lub wodnosamolot na wodzie znalazł się w niebezpieczeństwie i potrzebuje pomocy innych statków lub pomocy z lądu, to powinien dawać łącznie lub osobno następujące sygnały:

- a) wystrzał armatni lub inną detonację, dawane w odstępach około 1 minuty,
- b) nieprzerwany dźwięk dawany za pomocą dowolnego przyrządu mgłowego,
- c) rakiety lub pociski, wyrzucające czerwone gwiazdy, wystrzeliwane pojedynczo w krótkich odstępach czasu,
- d) sygnał składający się z grupy (SOS) nadawany znakami Morsego za pomocą radiotelegrafu lub jakiegokolwiek innego sposobu sygnalizacji,
- e) sygnał nadany za pomocą radiotelefonu, składający się z wypowiedzianego słowa „Mayday”,
- f) sygnał flagowy wzywania pomocy NC według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,
- g) sygnał składający się z czworokątnej flagi i z kuli lub innego przedmiotu o kształcie zbliżonym do kuli, umieszczonego nad lub pod flagą,
- h) płomień na statku (jak np. paląca się beczka smoły, oleju itp.),
- i) raketę spadochronową palącą się czerwonym płomieniem.

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

U w a g a: Dla użytku statków znajdujących się w niebezpieczeństwie przewidziany został sygnał radiowy, który uruchamia automatycznie urządzenia alarmowe innych statków, zapewniając w ten sposób zwrócenie uwagi na sygnały lub depeche wzywania pomocy. Sygnał ten składa się z serii dwunastu kresek nadawanych w przeciągu jednej minuty, z tym że każda kreska trwa cztery sekundy, a przerwa pomiędzy następującymi po sobie kreskami trwa jedną sekundę.

P r a w i d ł o 32.

Wszystkie komendy dawane sternikowi powinny mieć następujące znaczenie: „prawo ster” oznacza: położyć pióro steru w prawo; „lewo ster” oznacza: położyć pióro steru w lewo.

208

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW OBRONY NARODOWEJ I BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO

z dnia 2 września 1954 r.

w sprawie stosowania przez jednostki pływające Marynarki Wojennej i Wojsk Ochrony Pogranicza międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

Na podstawie art. 52 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. z 1938 r. Nr 46, poz. 376) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy międzynarodowe o zapobieganiu zderzeniom na morzu zawarte w załączniku do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12 lipca 1954 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. Nr 44, poz. 207) stosuje się do wszystkich okrętów i pomocniczych jednostek pływających Marynarki Wojennej i Wojsk Ochrony Pogranicza od dnia 1 stycznia 1954 r.

§ 2. 1. Użyte w niniejszym rozporządzeniu określenie „okręt” oznacza każdy okręt i pomocniczą jednostkę pływającą Marynarki Wojennej i Wojsk Ochrony Pogranicza.

2. Powołane w niniejszym rozporządzeniu prawidła, ustępy i punkty bez bliższego określenia oznaczają prawidła, ustępy i punkty międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, wymienionych w § 1.

§ 3. Na podstawie prawidła 13 ustala się następujące zasady dotyczące umieszczania i stosowania na okrętach dodatkowych świateł zespołowych lub sygnałowych oraz liczby, miejsca zamocowania, zasięgu lub łuku widoczności świateł albo znaków na okrętach:

- 1) okręty o długości większej niż 45,75 m (150 stóp) mogą nie nosić światła określonego w prawidło 2 ust. a) pkt ii), obowiązane są jednak nosić światło określone w prawidło 2 ust. a) pkt i);
- 2) światło wymienione w prawidło 2 ust. a) pkt i) może się znajdować niezależnie od szerokości okrętu na

wysokości mniejszej niż 6,10 m (20 stóp) ponad kadłubem (mniejszej niż określona w prawidło 2 ust. a) pkt iii), jednak powyżej świateł burtowych określonych w prawidło 2 ust. a) pkt iv), v);

- 3) okręty zajęte trałowaniem mogą nosić światła i znaki określone w prawidło 4 ust. c);
- 4) okręty, które nie mogą nosić świateł określonych w prawidło 11 ust. a), b), powinny — niezależnie od długości okrętu — nosić dwa białe światła świecące dookoła widnokregu, widzialne z odległości co najmniej 2 mil; jedno z tych świateł powinno być umieszczone na rufie okrętu na wysokości większej niż 1 m ponad kadłubem, a drugie — na dziobie okrętu na wysokości większej niż światło na rufie;
- 5) w zespole okrętów znajdujących się w drodze lub stojących na kotwicy jeden z okrętów może nosić białe światło świecące dookoła widnokregu, umieszczone na szczycie masztu niezależnie od innych przepisanych świateł;
- 6) w zespole okrętów stojących na kotwicy jeden lub kilka okrętów może nosić jedno niebieskie światło świecące dookoła widnokregu, umieszczone na reł masztu niezależnie od innych przepisanych świateł;
- 7) okręty idące w zespole jeden za drugim, z wyjątkiem ostatniego okrętu zespołu, mogą nosić oprócz światła rufowego określonego w prawidło 10 ust. a) jedno lub dwa dodatkowe białe światła świecące prosto w tył w sektorze około 10°, umieszczone powyżej światła rufowego i w płaszczyźnie symetrii okrętu;
- 8) okręty Wojsk Ochrony Pogranicza, pełniące służbę graniczną, w celu zatrzymania innego statku nadają białym światłem według kodu Morsego literę „K”