

# **MPMD**

# **Miedzynarodowe Prawo Drogi Morskiej**



## CO TO JEST MPDM ?

**MIĘDZYNARODOWE PRZEPISY O ZAPOBIEGANIU ZDERZENIOM NA MORZU**  
(MPZZM), określane skrótnie jako

**MIĘDZYNARODOWE PRAWO DROGI MORSKIEJ** (MPDM) - ustanowione przez IMO na konferencji COLREG ( The International Regulations for Preventing Collisions at Sea - collision regulation) poświęconej zapobieganiu zderzeniom na morzu (1972 r)

Zastąpiła ona wcześniejsze przepisy o zapobieganiu zdarzeniom na morzu z 1960 roku.

Ratyfikowana przez Polskę 06 maja 1977r (z poprawkami w latach 1981, 1987, 1989 i 1995).

*IMO - International Maritime Organisation – organizacja wyspecjalizowana ds. morskich powiązana z ONZ, skupiająca 169 państw i 3 państwa stowarzyszone*

**Konwencja zawiera przepisy drogi obowiązujące statki morskie: definicje, rozmieszczenie światel i innych znaków sygnałowych, postępowanie w każdych warunkach widzialności.**

# **POSTANOWIENIA OGÓLNE**

## **PRAWIDŁO I - ZAKRES STOSOWANIA**

1. Niniejsze prawidła stosuje się do wszystkich statków na pełnym morzu i na wszystkich wodach z nim połączonych dostępnych dla statków morskich.
2. 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.
3. Żadne z postanowień niniejszych prawideł nie stoi na przeszkodzie stosowaniu wydanych przez rząd któregokolwiek państwa przepisów szczególnych odnośnie dodatkowych świateł pozycyjnych, świateł sygnałowych lub sygnałów dawanych gwizdkiem dla okrętów wojennych i statków w konwoju, a także odnośnie dodatkowych świateł pozycyjnych lub sygnałowych dla flotylli statków rybackich zajętych połowem. Te dodatkowe światła pozycyjne i sygnały dawane gwizdkiem powinny być w miarę możliwości takie, aby nie można ich było pomylić z jakimkolwiek światłem lub sygnałem uznanym gdziekolwiek w niniejszych prawidłach

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

## **PRAWIDŁO II - ODPOWIEDZIALNOŚĆ**

1. Żadne z postanowień niniejszych prawideł nie zwalnia statku ani jego armatora, kapitana, bądź załogi od następstw jakiegokolwiek zaniedbania przestrzegania niniejszych prawideł lub zaniedbania zachowania środków ostrożności, których może wymagać zarówno zwykła praktyka morska, jak i szczególne okoliczności danego wypadku.
2. Przy interpretowaniu i stosowaniu niniejszych prawideł należy uwzględniać wszystkie niebezpieczeństwa żeglugi i zderzenia oraz wszelkie szczególne okoliczności, łącznie z możliwościami danych statków, które w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa mogą uczynić konieczne odstąpienie od niniejszych prawideł.

### **PRAWIDŁO III - DEFINICJE**

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

1. Wyraz "statek" określa wszelkiego rodzaju urządzenie pływające, nie wyłączając urządzeń bezwypornościowych i wodnosamolotów używanych lub nadających się do użytku jako środek transportu wodnego.
2. Określenie "statek o napędzie mechanicznym" oznacza każdy statek wprowadzany w ruch przez maszynę.
3. Określenie "statek żaglowy" oznacza każdy statek pod żaglami pod warunkiem, że urządzenie napędowe, jeżeli jest zainstalowane na statku, nie jest używane.
4. 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.
5. Wyraz "wodnosamolot" oznacza każde urządzenie latające przystosowane do manewrowania na wodzie.
6. 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.

7. Określenie "statek o ograniczonej zdolności manewrowej" oznacza statek, którego zdolność do manewrowania zgodnie z wymaganiami niniejszych prawideł jest ograniczona ze względu na charakter jego pracy i który dlatego nie może ustąpić z drogi innemu statkowi. Określenie "statek o ograniczonej zdolności manewrowej" obejmuje, ale nie ogranicza się do następujących statków:
- a. statek zajęty układaniem, obsługą lub podnoszeniem znaku nawigacyjnego, podwodnego kabla lub rurociągu;
  - b. statek zajęty pracami pogłębiarskimi, hydrograficznymi lub podwodnymi;
  - c. statek w drodze zajęty zaopatrywaniem lub przekazywaniem osób, zapasów lub ładunku;
  - d. statek zajęty wodowaniem lub podnoszeniem na pokład samolotów;
  - e. statek zajęty oczyszczaniem z min;
  - f. statek zajęty taką czynnością holowniczą, która poważnie ogranicza statek holjący oraz obiekt holowany w ich zdolności do odchylania się od kursu.
8. Określenie "statek ograniczony swoim zanurzeniem" oznacza statek o napędzie mechanicznym, który z racji swego zanurzenia w stosunku do dostępnej głębokości wody jest poważnie ograniczony w jego zdolności do odchylania się od kursu, jakim idzie.

9. Określenie "w drodze" oznacza, że statek nie stoi na kotwicy, nie jest przymocowany do lądu i nie stoi na mieliźnie.
10. Wyrazy "długość" i "szerokość" statku oznaczają jego długość całkowitą i największą szerokość.
11. Za "wzajemnie widoczne" należy uważać statki tylko wtedy, gdy jeden statek może być obserwowany wzrokowo z drugiego statku.
12. 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.

# **ROZDZIAŁ I**

## **ZACHOWANIE SIĘ STATKÓW WE WSZELKICH WARUNKACH WIDZIALNOŚCI**

### **PRAWIDŁO IV - ZAKRES STOSOWANIA**

Prawidła niniejszego rozdziału stosuje się do wszelkich warunków widzialności.

### **PRAWIDŁO V - 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 VI - 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:

1. przez wszystkie statki:
  - a. widzialność;
  - b. natężenie ruchu, łącznie ze zgrupowaniami statków rybackich lub innych statków;
  - c. zdolność manewrowa statku, a zwłaszcza odległość potrzebna do zatrzymania się statku i jego zwrotność w istniejących warunkach;
  - d. podczas nocy - obecność na dalszym planie światel, takich jak światła nabrzeżne lub rozproszenie światel własnych;
  - e. stan wiatru, morza i prądu oraz bliskość niebezpieczeństw nawigacyjnych;
  - f. zanurzenie w stosunku do dostępnej głębokości wody.
2. ponadto przez statki używające radaru:
  - a. charakterystyka, sprawność oraz ograniczenia urządzenia radarowego;
  - b. ograniczenia wynikające z użytej skali zasięgu radaru;
  - c. wpływ stanu morza, pogody i innych zakłócających źródeł na wykrywanie radarem obiektów;
  - d. możliwość nie wykrywania przez radar w odpowiedniej odległości małych statków, lodów i innych pływających obiektów;
  - e. liczba, położenie i ruch statków wykrytych przez radar;
  - f. dokładniejsza ocena widzialności przy użyciu radaru do określenia odległości do statków lub innych obiektów znajdujących się w pobliżu.

## PRAWIDŁO VII - RYZYKO ZDERZENIA

1. W celu ustalenia, czy istnieje ryzyko zderzenia, każdy statek powinien użyć wszelkich dostępnych środków stosownie do istniejących okoliczności i warunków. Jeżeli istnieje jakakolwiek wątpliwość co do istnienia ryzyka, należy przyjąć, że ono istnieje.
2. W celu uzyskania wczesnego ostrzeżenia o ryzyku zderzenia należy w sposób właściwy używać znajdujących się na statku zdatnych do użytku urządzeń radarowych, łącznie z przeszukiwaniem na dalekim zasięgu oraz właściwie korzystać z nakresów lub równoważnej, systematycznej obserwacji wykrytych obiektów.
3. Nie wolno dokonywać oceny sytuacji na podstawie skąpych informacji, szczególnie skąpych informacji radarowych.
4. Przy ustalaniu, czy istnieje ryzyko zderzenia, należy w szczególności uwzględniać co następuje:
  - a. należy przyjąć, że ryzyko zderzenia istnieje, jeżeli namiar kompasowy na zbliżający się statek nie zmienia się wyraźnie;
  - b. 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 VIII - DZIAŁANIA W CELU UNIKNIĘCIA ZDERZENIA**

1. Jeżeli okoliczności na to pozwalają, każde działanie podjęte w celu uniknięcia zderzenia powinno być zdecydowane, wykonane wystarczająco wcześnie i z należytym uwzględnieniem zasad dobrej praktyki morskiej.
2. 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 wzrokiem lub za pomocą radaru. Należy unikać kolejno następujących po sobie małych zmian kursu lub szybkości.
3. Jeżeli istnieje wystarczająca przestrzeń na morzu, wówczas sama zmiana kursu może być najskuteczniejszym działaniem w celu zapobiegnięcia sytuacji nadmiernego zbliżenia pod warunkiem, że będzie ona znaczna, wykonana w porę i nie wyniknie z niej inna sytuacja nadmiernego zbliżenia.
4. Działanie podjęte w celu uniknięcia zderzenia z innym statkiem powinno być takie, aby miniecie się statków nastąpiło w bezpiecznej odległości. Skuteczność działania należy starannie sprawdzać, aż do chwili przejścia i oddalenia się innego statku.
5. 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 IX - WĄSKIE PRZEJŚCIA

1. Statek idący wzdłuż wąskiego przejścia lub toru wodnego powinien trzymać się tak blisko, jak dalece jest to bezpieczne i wykonalne, zewnętrznej granicy takiego przejścia lub toru, leżącej z jego prawej burty.
2. Statek o długości mniejszej niż 20m lub statek żaglowy nie powinien przeszkadzać przejściu statku, który może bezpiecznie nawigować tylko w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego.
3. Statek zajęty połowem nie powinien przeszkadzać przejściu jakiegokolwiek innego statku nawigującego w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego.
4. 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.
5. Jeżeli wyprzedzanie w wąskim przejściu lub na torze wodnym może nastąpić tylko wtedy, gdy statek wyprzedzany podejmie działanie pozwalające na bezpieczne przejście, wówczas statek zamierzający wyprzedzić powinien okazać swój zamiar sygnałem dźwiękowym przewidzianym prawidłem XXXIV/3.

- a. Statek, który ma być wyprzedzony, jeżeli się na to zgadza, powinien dać odpowiedni sygnał dźwiękowy przewidziany prawidłem XXXIV1/b podając działanie pozwalające na bezpieczne przejście, a jeżeli ma wątpliwości, dawać sygnał przewidziany prawidłem XXXIV/4
  - b. Prawidło niniejsze nie zwalnia statku wyprzedzającego od obowiązku przestrzegania prawidła XIII.
6. 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 XXXIV/5.
7. Jeżeli okoliczności na to pozwalają, każdy statek powinien unikać kotwiczenia w wąskim przejściu.

## PRAWIDŁO X - SYSTEMY ROZGRANICZENIA RUCHU

1. Niniejsze prawidło stosuje się do systemów rozgraniczenia ruchu przyjętych przez Organizację.
2. Statek korzystający z systemu rozgraniczenia ruchu powinien:
  - a. Iść właściwym torom kierunkowym w ogólnym kierunku ruchu tego toru;
  - b. Tak dalece, jak jest to możliwe, trzymać się z dala od linii lub strefy rozgraniczającej;
  - c. Wchodzić na tor kierunkowy lub wychodzić z niego na końcach toru, a kiedy wejście lub wyjście następuje z któregokolwiek boku toru, wykonywać je pod jak najmniejszym kątem w stosunku do ogólnego kierunku ruchu.



3. Tak dalece jak jest to możliwe, statek powinien unikać przecinania torów kierunkowych, a jeżeli musi to uczynić, to powinien przeciąć tor pod możliwie prostym kątem w stosunku do ogólnego kierunku ruchu.
4. Strefy ruchu przybrzeżnego nie powinny być normalnie używane do ruchu przelotowego, jeżeli może on bezpiecznie odbywać się na odpowiednim torze kierunkowym w granicach przyległego systemu rozgraniczenia ruchu. Jednakże statki o długości mniejszej niż 20m i statki żaglowe mogą w każdych okolicznościach korzystać ze strefy ruchu przybrzeżnego.
5. Statek, który nie przecina toru kierunkowego lub statek, który nie wchodzi lub nie wychodzi z toru nie powinien zasadniczo wchodzić w strefę rozgraniczającą lub przecinać linii rozgraniczającej, z wyjątkiem:
  - a. nagłych wypadków w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa,
  - b. zajęcia się połowem w obrębie strefy rozgraniczającej.

6. Statek nawigujący na obszarach leżących blisko końców systemów rozgraniczenia ruchu powinien nawigować ze szczególną ostrożnością.
7. Tak dalece jak jest to możliwe, statek powinien unikać kotwiczenia w systemie rozgraniczenia ruchu lub na obszarach położonych blisko jego końców.
8. Statek nie korzystający z systemu rozgraniczenia ruchu powinien trzymać się możliwie jak najdalej od niego.
9. Statek zajęty połowem nie powinien przeszkadzać przejściu jakiegokolwiek statku idącego torem kierunkowym.
10. Statek o długości mniejszej niż 20m lub statek żaglowy nie powinien przeszkadzać bezpiecznemu przejściu statku o napędzie mechanicznym, idącego torem kierunkowym.
11. Statek o ograniczonej zdolności manewrowej, gdy jest zajęty w strefie rozgraniczenia ruchu wykonywaniem czynności mających na celu utrzymanie bezpieczeństwa nawigacji, jest zwolniony od przestrzegania postanowień niniejszego prawa w takim stopniu, w jakim jest to konieczne dla wykonywania tych czynności.
12. Statek o ograniczonej zdolności manewrowej, gdy jest zajęty w obrębie systemu rozgraniczenia ruchu układaniem, obsługą lub podnoszeniem kabla podwodnego, jest zwolniony z przestrzegania niniejszego prawa w takim stopniu, w jakim jest to konieczne dla wykonywania tych czynności.

## **ROZDZIAŁ II**

# **ZACHOWANIE SIĘ STATKÓW WIDZĄCYCH SIĘ NAWZAJEM**

### **PRAWIDŁO XI - ZAKRES STOSOWANIA**

Prawidła niniejszego rozdziału stosuje się do statków wzajemnie widocznych.

### **PRAWIDŁO XII - STATKI ŻAGLOWE**

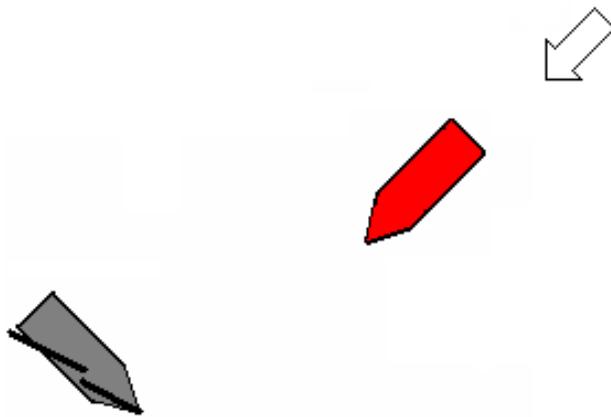
1. Jeżeli dwa statki żaglowe zbliżają się do siebie w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas jeden z nich powinien ustąpić z drogi drugiemu, jak następuje:
  - a. Jeżeli obydwa statki mają wiatr z różnych burt, statek, który ma wiatr z lewej burty, powinien ustąpić z drogi drugiemu statkowi:



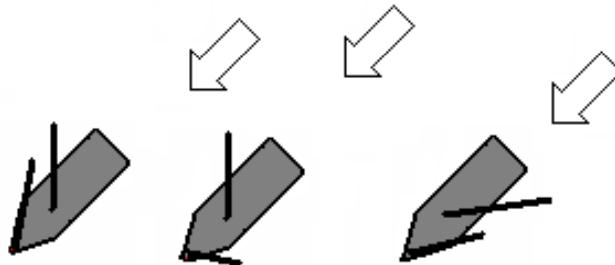
- b. Jeżeli obydwa statki mają wiatr z tej samej burty statek znajdujący się od strony nawietrznej powinien ustąpić z drogi statkowi znajdującemu się od strony zawietrznej;



c. 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.

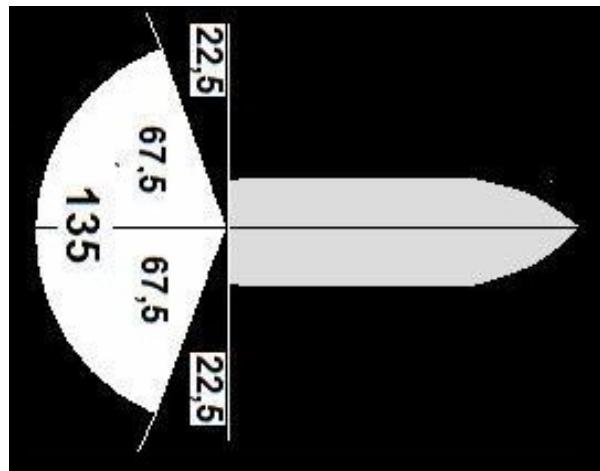


d. W rozumieniu niniejszego prawa za burtą nawietrzną należy uważać burzę przeciwną do tej, na której statek niesie główny żagiel, a na statkach o ozaglowaniu rejowym – burzę przeciwną do tej, na której niesie największy żagiel skośny.



## PRAWIDŁO XIII - WYPRZEDZANIE

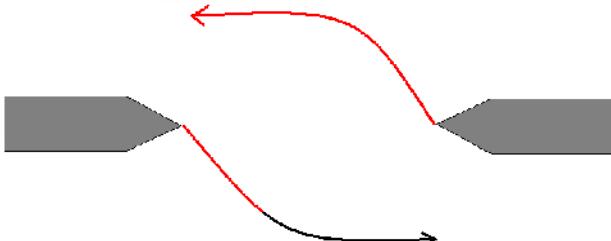
1. Bez względu na którekolwiek z postanowień zawartych w prawidłach części B rozdziałów I i II, każdy statek wyprzedzający inny statek powinien ustąpić z drogi statkowi wyprzedzanemu.
2. Za wyprzedzający należy uważać statek zbliżający się do innego statku z kierunku więcej niż 22.5 stopnia z tyłu jego 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.



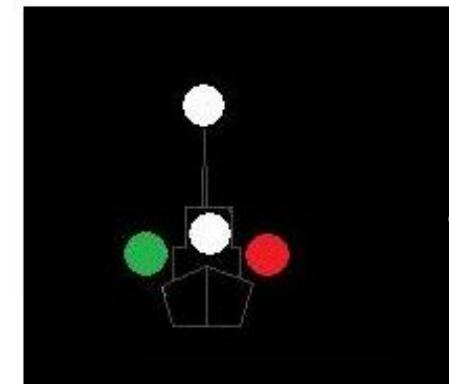
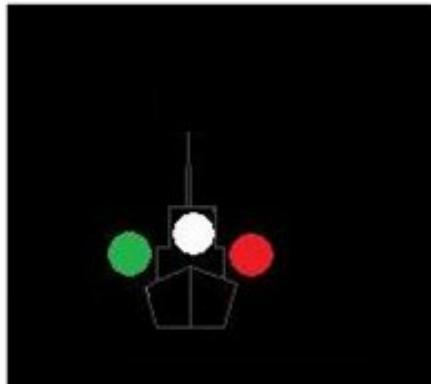
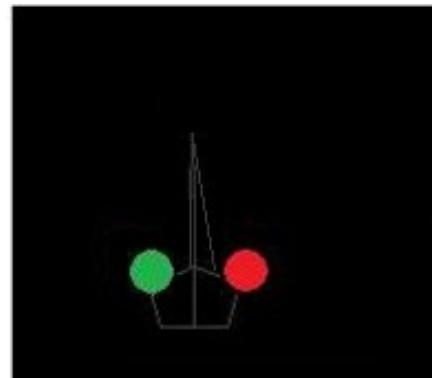
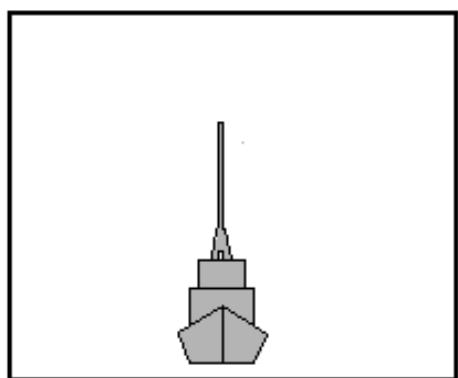
3. Jeżeli statek ma jakąkolwiek wątpliwość co do tego, czy jest statkiem wyprzedzającym, powinien uznać się za taki statek i działać odpowiednio.
4. Wszelkie następne zmiany namiaru między dwoma statkami nie mogą uczynić statku wyprzedzającego statkiem przecinającym kurs w rozumieniu niniejszych prawideł lub zwolnić go od obowiązku trzymania się z daleka od statku wyprzedzanego aż do chwili jego ostatecznego wyprzedzenia i oddalenia się.

## PRAWIDŁO XIV - STATKI IDĄCE WPROST NA SIEBIE

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



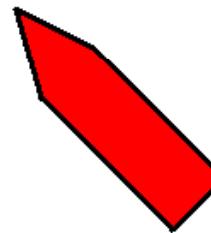
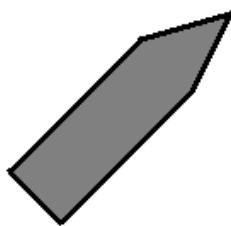
- Należy przyjąć, że taka sytuacja istnieje, gdy statek widzi inny statek przed dziobem lub prawie przed dziobem, a podczas nocy mógłby widzieć światła masztowe innego statku w nabieżniku i obydwa światła burtowe tego statku, a podczas dnia widzieć statek w odpowiadający temu sposób.



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

## **PRAWIDŁO XV - KURSY PRZECINAJĄCE SIĘ**

1. 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 XVI – DZIAŁANIA STATKU USTĘPUJĄCEGO Z DROGI**

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

## PRAWIDŁO XVII – DZIAŁANIA STATKU MAJĄCEGO PIERWSZEŃSTWO DROGI

- a. Jeżeli jeden z dwóch statków ma ustąpić z drogi, to drugi statek powinien zachować swój kurs i szybkość,
  - b. Ten drugi statek może jednak podjąć działanie w celu uniknięcia zderzenia jedynie własnym manewrem, skoro tylko stanie się oczywiste dla niego, że statek obowiązany do ustąpienia z drogi nie podejmuje właściwego działania stosownie do niniejszych prawideł.
1. Jeżeli z jakiejkolwiek przyczyny statek obowiązany do zachowania swego kursu i szybkości znajdzie się tak blisko, że nie można uniknąć zderzenia przez samo tylko działanie statku ustępującego z drogi, wówczas powinien on podjąć działanie, które najlepiej przyczyni się do uniknięcia zderzenia.
  2. Statek o napędzie mechanicznym, który w sytuacji przecinania się kursów podejmuje działania zgodnie z ustępem 1/b/ 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.
  3. Niniejsze prawidło nie zwalnia statku mającego ustąpić z drogi od dopełnienia tego obowiązku

## **PRAWIDŁO XVIII – WZAJEMNE OBOWIĄZKI STATKÓW**

Jeżeli prawidła IX, X i XIII nie stanowią inaczej:

1. Statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien ustąpić z drogi:
  - a. statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy
  - b. statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej
  - c. statkowi zajętemu połowem
  - d. statkowi żaglowemu;
2. Statek żaglowy w drodze powinien ustąpić z drogi:
  - a. statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy
  - b. statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej
  - c. statkowi zajętemu połowem.

3. Statek zajęty połowem w drodze powinien w razie możliwości ustąpić z drogi:
  - a. statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy
  - b. statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej.
4.
  - a. Każdy statek inny niż statek nieodpowiadający za swoje ruchy lub statek o ograniczonej zdolności manewrowej powinien, jeśli okoliczności na to pozwalają, unikać przeszkadzania bezpiecznemu przejściu statku ograniczonego swoim zanurzeniem i pokazującego sygnały przewidziane w prawidle XXVIII;
  - b. statek ograniczony swoim zanurzeniem powinien nawigować ze szczególną ostrożnością, uwzględniając w pełni swoją szczególną sytuację.
5. 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 WIDOCZNOŚCI**

### **PRAWIDŁO XIX – ZACHOWANIE SIĘ STATKÓW PODCZAS OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI**

1. Niniejsze prawidło stosuje się do statków, które nie są wzajemnie widoczne i nawigują w strefie ograniczonej widzialności lub w jej pobliżu.
2. 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.
3. Każdy statek, stosując prawidła rozdziału I niniejszej części, powinien należycie uwzględniać istniejące okoliczności i warunki ograniczonej widzialności.
4. Statek, który wykryje tylko za pomocą radaru obecność innego statku, powinien ustalić, czy powstaje sytuacja nadmiernego zbliżenia lub czy istnieje ryzyko zderzenia, a jeżeli tak, to powinien wystarczająco wcześnie podjąć działania zapobiegawcze, z tym, że jeżeli składa się ono ze zmiany kursu, to należy unikać w miarę możliwości

- a. zmiany kursu w lewo, jeśli z przodu trawersu znajduje się inny statek nie będący statkiem wyprzedzanym;
  - b. zmiany kursu w kierunku statku na trawersie lub z tyłu trawersu.
5. Z wyjątkiem przypadku, kiedy uznano, że ryzyko zderzenia nie istnieje, każdy statek, który usłyszy przypuszczalnie przed swego trawersu sygnał mgłowy innego statku lub który nie może uniknąć sytuacji nadmiernego zbliżenia do innego statku będącego przed trawersem, powinien zmniejszyć swoją 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.

## **ROZDZIAŁ IV**

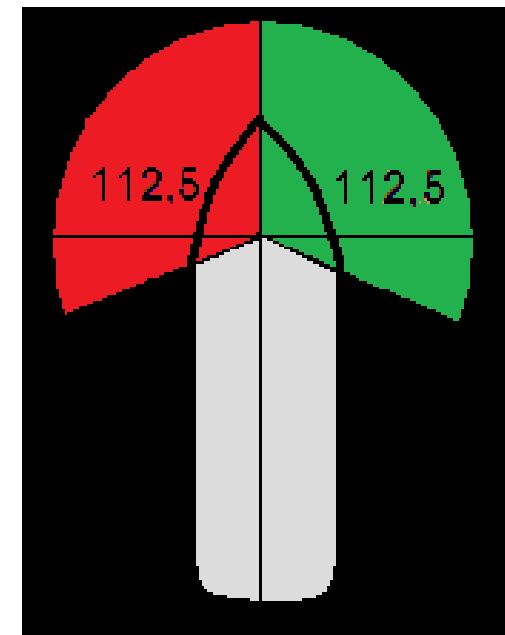
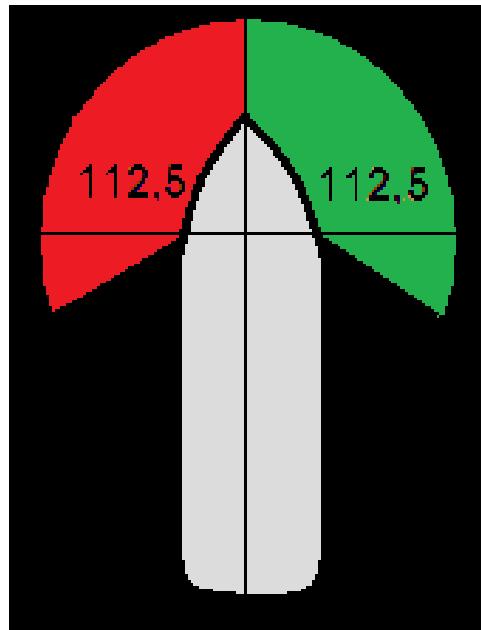
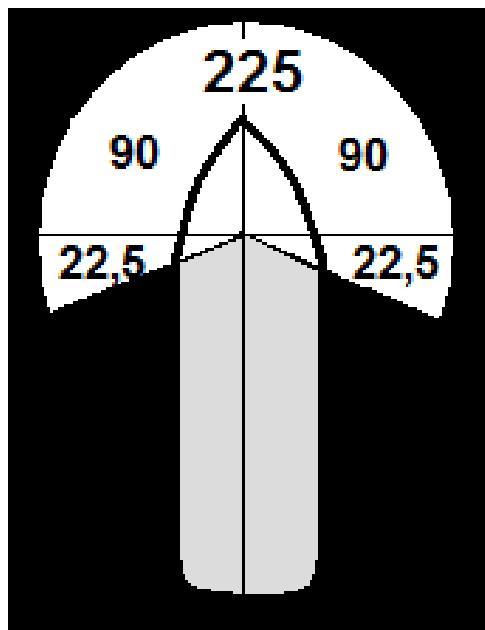
# **ŚWIATŁA I ZNAKI STATKÓW**

### **PRAWIDŁO XX – ZAKRES STOSOWANIA**

1. Prawidła niniejszej części powinny być przestrzegane podczas każdej pogody.
2. Prawidła dotyczące świateł powinny być przestrzegane od zachodu do wschodu słońca i w tym czasie nie wolno pokazywać żadnych innych świateł, z wyjątkiem takich, które nie będą mogły być mylone ze światłami podanymi w niniejszych prawidłach i nie będą zmniejszały ich widzialności, zmieniały ich odróżniającego charakteru lub przeszkadzały w utrzymaniu właściwej obserwacji.
3. Światła określone niniejszymi prawidłami, jeżeli statek je nosi powinny być pokazywane również od wschodu do zachodu słońca podczas ograniczonej widzialności. Mogą one być pokazywane we wszelkich innych okolicznościach, w których uważa się to za konieczne.
4. Prawidła dotyczące znaków powinny być przestrzegane podczas dnia.
5. Światła i znaki wymienione w niniejszych prawidłach powinny być zgodne z postanowieniami załącznika I do niniejszych przepisów.

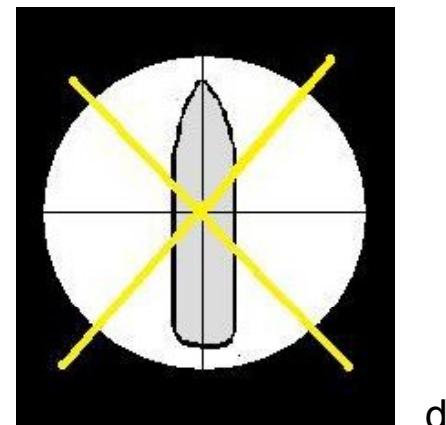
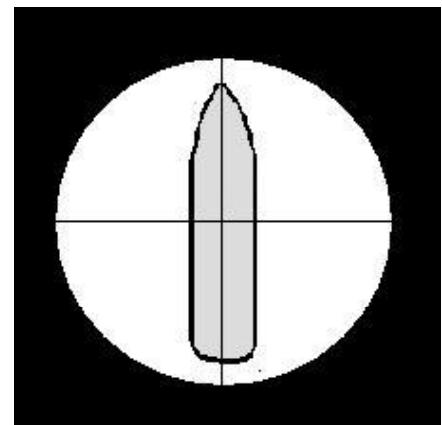
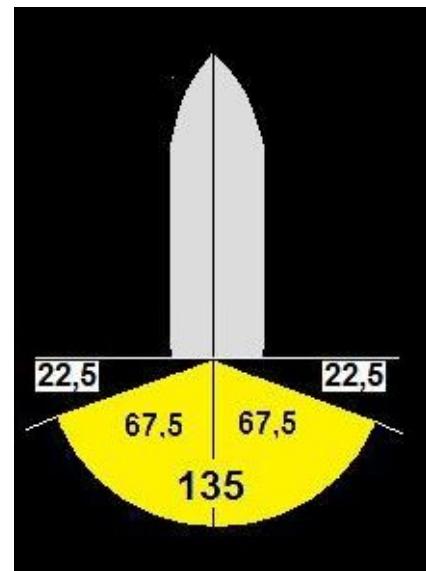
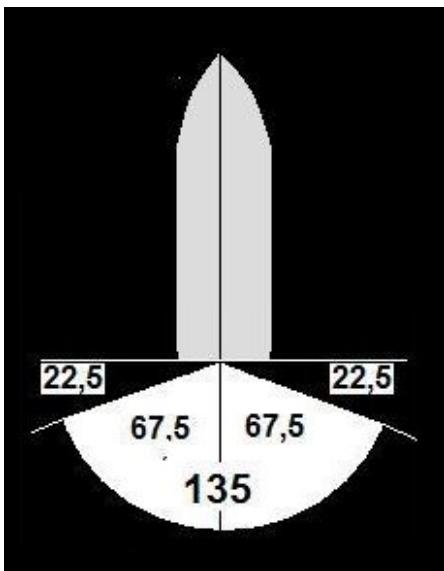
## PRAWIDŁO XXI – ZAKRES STOSOWANIA

1. Określenie "światło masztowe" oznacza białe światło umieszczone ponad osią symetrii statku, oświetlające nieprzerwany łuk widnokręgu równy 225 stopniom i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5 stopnia poza trawers każdej burty statku (RYS. 1 a).
2. Określenie "światła burtowe" oznacza zielone światło z prawej burty i czerwone światło z lewej burty, każde oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 112,5 stopnia i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5 stopnia poza trawers odpowiedniej burty (RYS. 1 b). Na statkach o długości mniejszej niż 20 metrów światła burtowe mogą być połączone w jednej latarni niesionej w osi symetrii statku. (RYS. 1 c).

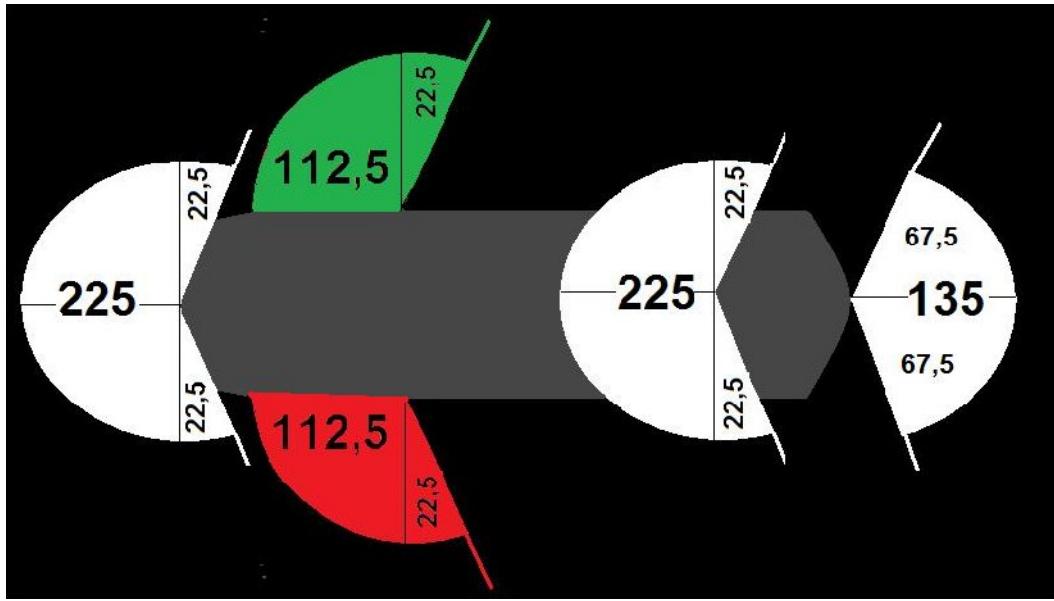


RYS. 1

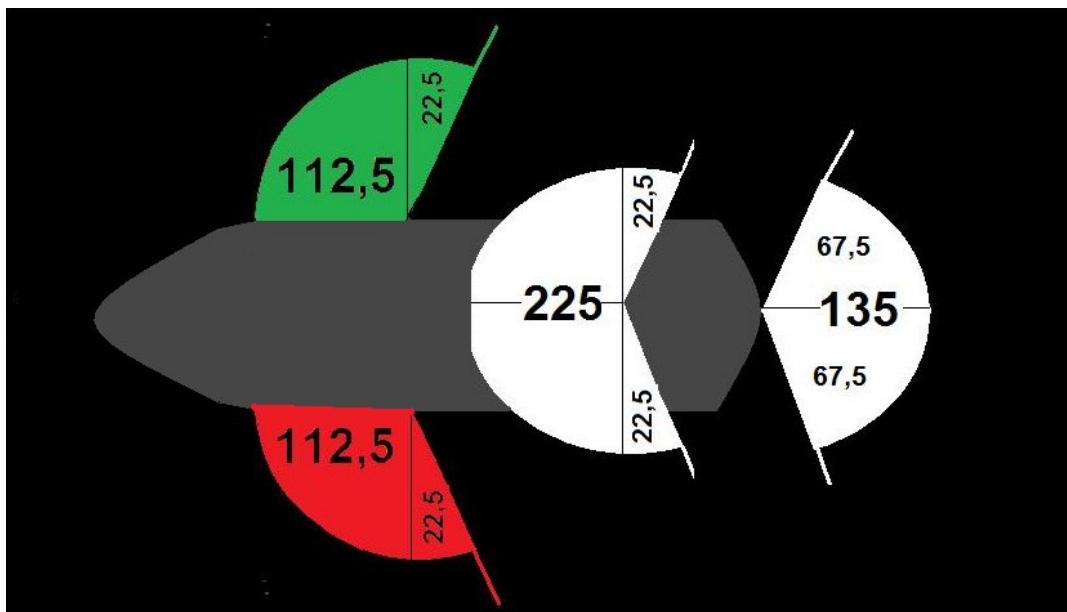
3. Określenie "światło rufowe" oznacza białe światło umieszczone możliwie jak najbliżej rufy, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 135 stopniom i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył do 67,5 stopnia z każdej burty statku (RYS. 2 a).
4. Określenie "światło holowania" oznacza żółte światło o tej samej charakterystyce co światło rufowe określone w ustępie 3 niniejszego prawidła (RYS. 2 b).
5. Określenie "światło widoczne dookoła widnokręgu" oznacza światło oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 360 stopniom (RYS.2 c)
6. Określenie "światło błyskowe" oznacza światło o błyskach regularnie powtarzanych z częstotliwością 120 lub więcej błysków na minutę (RYS. 2 d)



RYS. 2



> 50 m



< 50 m

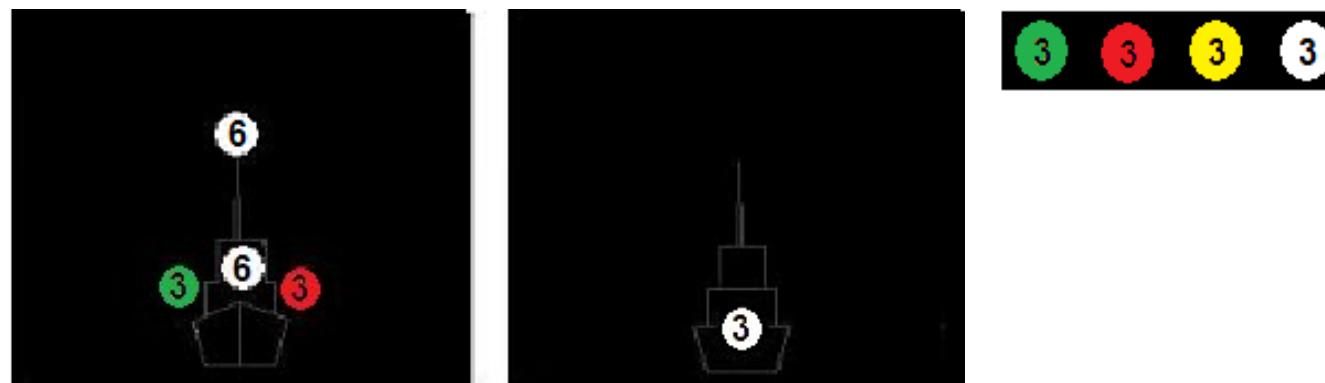
RYS. 3

## PRAWIDŁO XXII – WIDZIALNOŚĆ ŚWIATEŁ

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

1. na statkach o długości 50 metrów lub większej (RYS. 4):

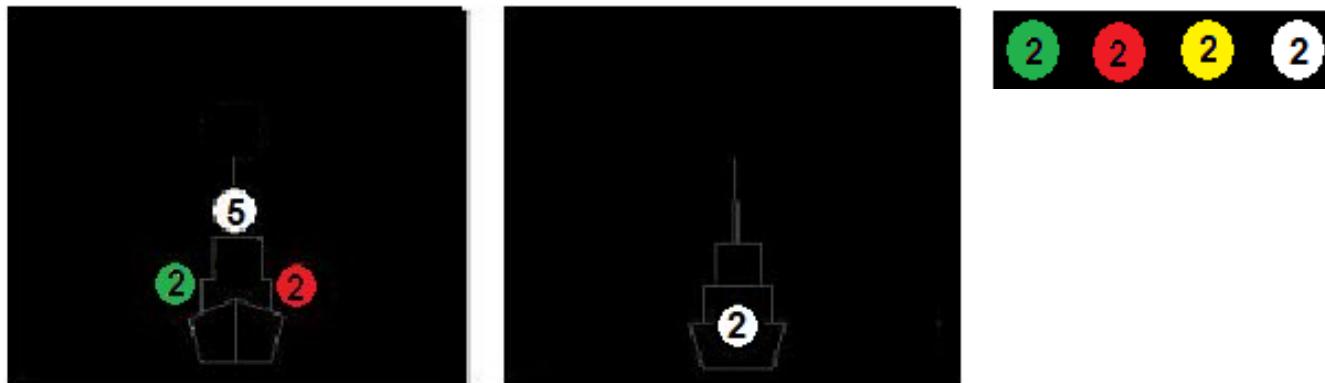
- światło masztowe - 6 mil,
- światło burtowe - 3 mile,
- światło rufowe - 3 mile,
- światło holowania - 3 mile,
- światło białe, czerwone, zielone lub żółte widoczne dookoła widnokręgu- 3 Mm.



RYS. 4

2. na statkach o długości 12 metrów lub większej, lecz mniejszej niż 50 metrów (RYS. 5):

- światło masztowe - 5 mil, a jeśli długość statku jest mniejsza niż 20 metrów - 3 mile,
- światło burtowe - 2 mile,
- światło rufowe - 2 mile,
- światło holowania - 2 mile.
- światło białe, czerwone, zielone lub żółte widoczne dookoła widnokręgu - 2 mile,



RYS. 5

3. na statkach o długości mniejszej niż 12 metrów:

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

4. na holowanych, trudno zauważalnych, częściowo zalewanych statkach lub obiektach - światło białe widoczne dookoła widnokręgu - 3 mile.



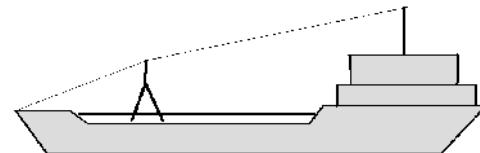
RYS. 6

## PRAWIDŁO XXIII – STATKI O NAPĘDZIE MECHANICZNYM W DRODZE

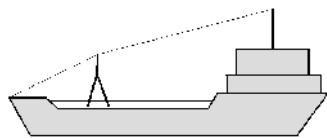
### PRAWIDŁO III

- Określenie "statek o napędzie mechanicznym" oznacza każdy statek wprowadzany w ruch przez maszynę.
- Określenie "w drodze" oznacza, że statek nie stoi na kotwicy, nie jest przymocowany do lądu i nie stoi na mieliźnie.

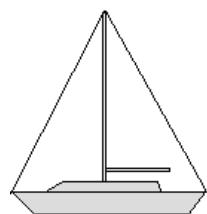
### PODZIAŁ STATKÓW POD WZGLĘDEM DŁUGOŚCI



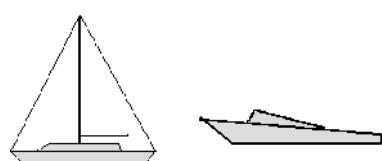
STATKI O NAPĘDZIE MECHANICZNYM  
POWYŻEJ 50 m



STATKI O NAPĘDZIE MECHANICZNYM  
PONIŻEJ 50 m

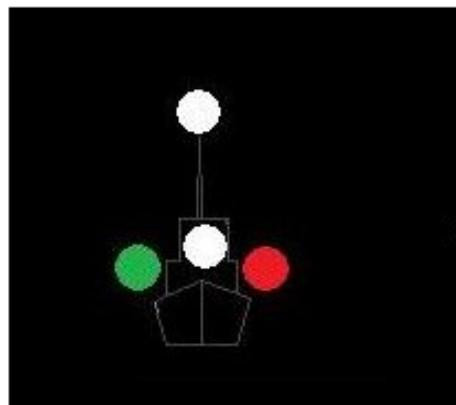


STATKI O NAPĘDZIE MECHANICZNYM  
PONIŻEJ 12 m

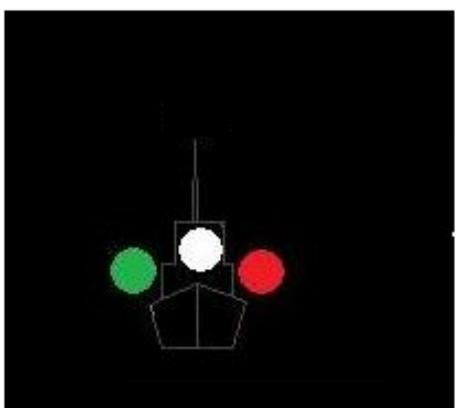
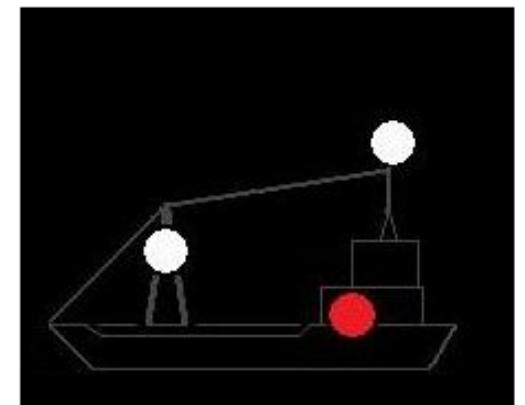
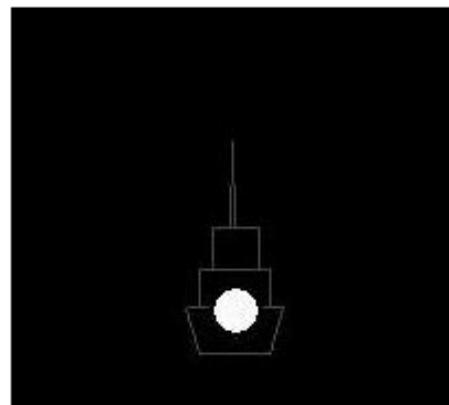
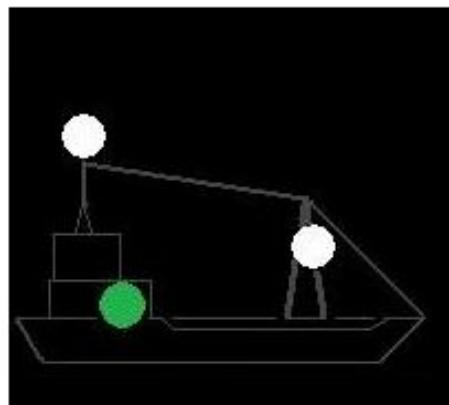


STATKI O NAPĘDZIE MECHANICZNYM  
PONIŻEJ 7 m I PRĘDKOŚCI PONIŻEJ 7  
WĘZŁÓW

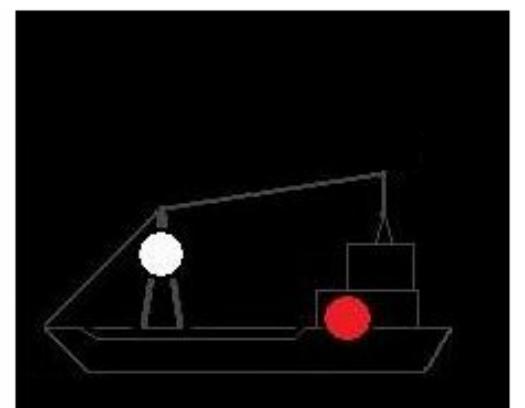
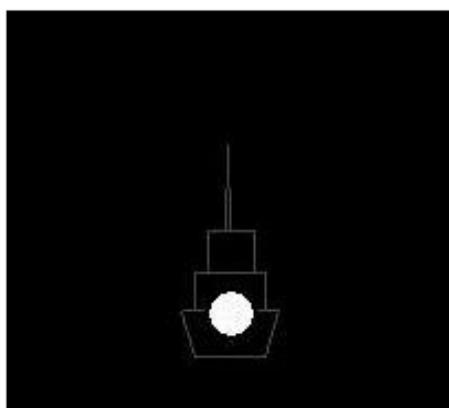
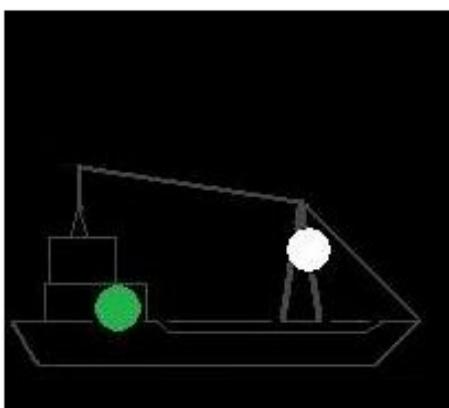
1. Statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien pokazywać (RYS. 6):
- a. światło masztowe z przodu
  - b. drugie światło masztowe z tyłu przedniego i wyżej od niego z tym, że statek o długości mniejszej niż 50 metrów nie jest obowiązany do pokazywania tego światła, lecz może je pokazywać
  - c. światła burtowe
  - d. światło rufowe.



> 50 m

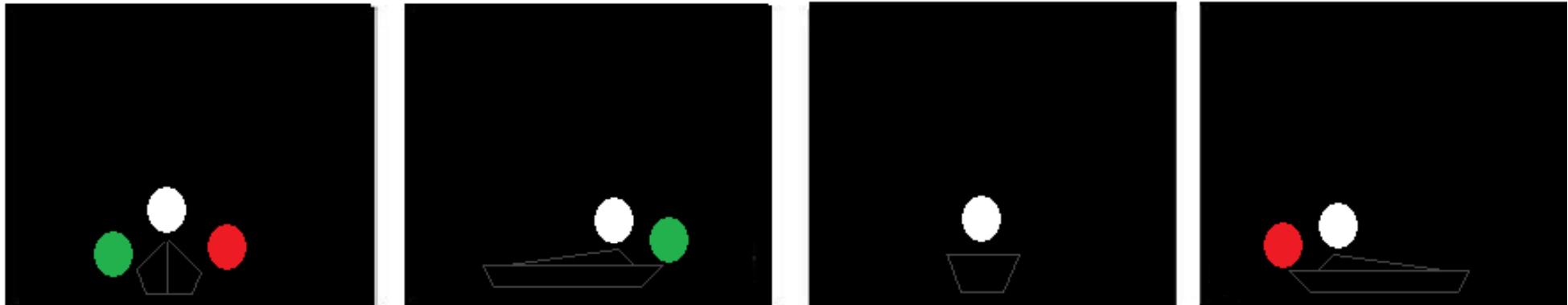


< 50 m



RYS. 6

Statek o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 12 metrów może zamiast świateł przewidzianych w ustępie 1 niniejszego prawidła pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokręgu i światła burtowe (RYS. 7)



< 12 m

RYS. 7

Statek o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 7 metrów, którego maksymalna szybkość nie przekracza 7 węzłów, może zamiast świateł przewidzianych w ustępie 1 niniejszego prawidła pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokręgu (RYS. 8) oraz powinien, jeżeli jest to możliwe, pokazywać także światła burtowe.



< 7 m. V < 7w

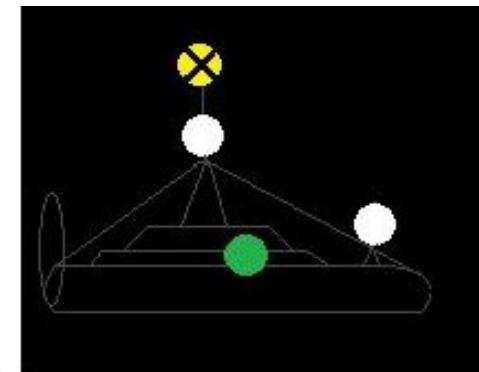
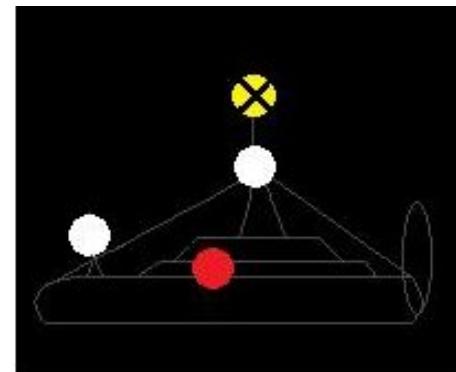
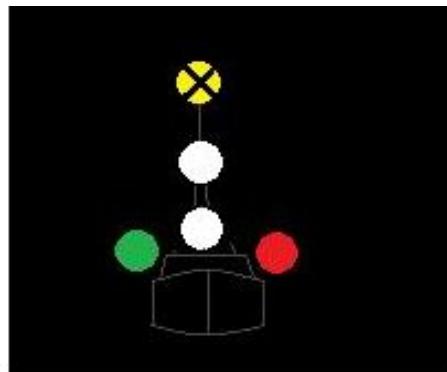
RYS. 8

światło masztowe lub światło białe widoczne dookoła widnokręgu na statku o napędzie mechanicznym o długości mniejszej niż 12 metrów, jeżeli nie może być umieszczone w płaszczyźnie symetrii statku, to może być przesunięte od tej płaszczyzny, pod warunkiem, że światła burtowe są umieszczone w jednej latarni, która powinna być noszona w płaszczyźnie symetrii statku lub umieszczona tak blisko niej, jak jest to możliwe w tej samej płaszczyźnie dziób-rufa, co latarnia masztowa lub białe światło widoczne dookoła widnokręgu (RYS. 9) .

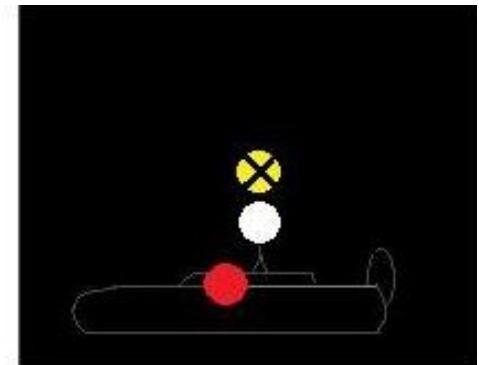
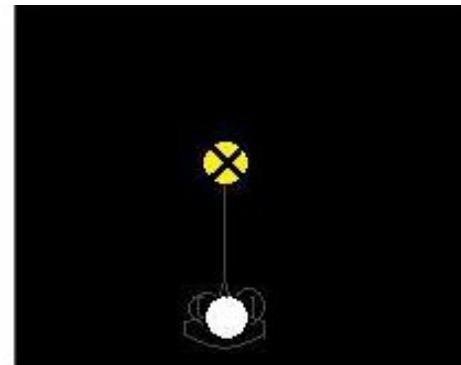
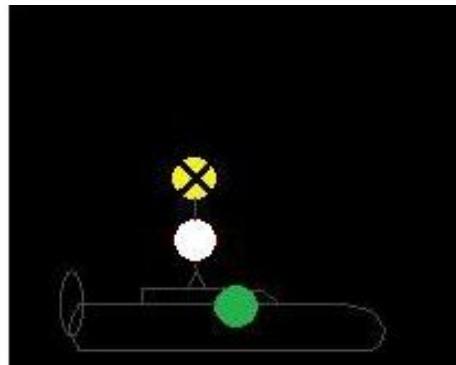
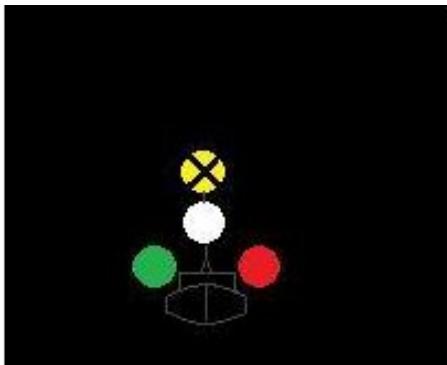


RYS. 9

2. Poduszkowiec poruszający się w stanie bezwypornościowym powinien, prócz świateł przewidzianych w ustępie 1 niniejszego prawidła, pokazywać żółte światło błyskowe widoczne dookoła widnokręgu (RYS. 10)



> 50 m

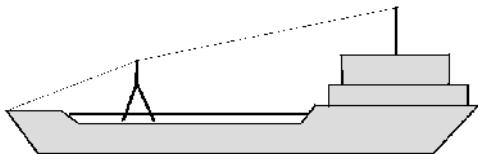


< 50 m

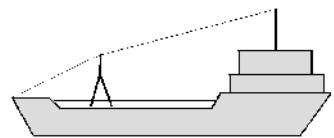
RYS. 10

## PRAWIDŁO XXIV – HOLOWANIE I PCHANIE

### PODZIAŁ STATKÓW HOLUJĄCYCH POD WZGLĘDEM DŁUGOŚCI

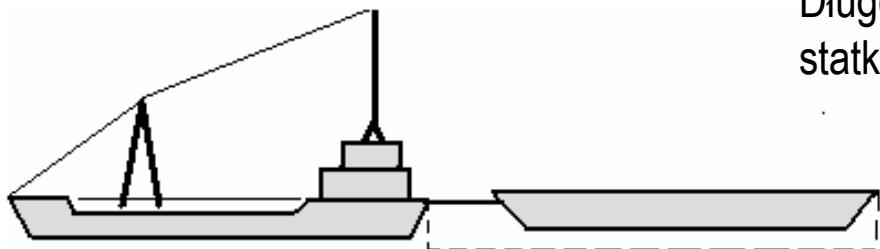


STATKI POWYŻEJ 50 m



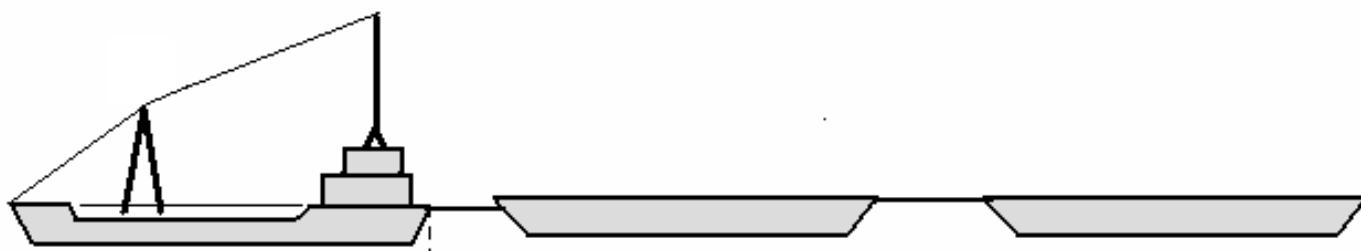
STATKI PONIŻEJ 50 m

### PODZIAŁ ZESPOŁÓW HOLOWNICZYCH POD WZGLĘDEM DŁUGOŚCI



Długość zespołu holowniczego mierzona od rufy statku holującego do tylnego krańca zespołu

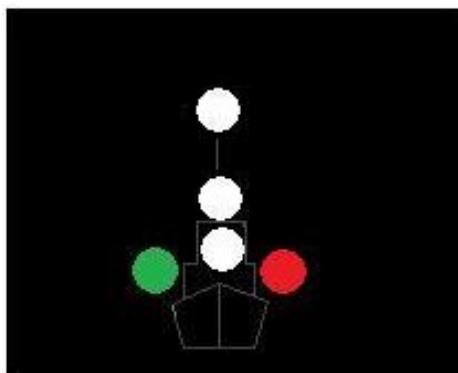
ZESTAW HOLOWNICZY PONIŻEJ 200 m



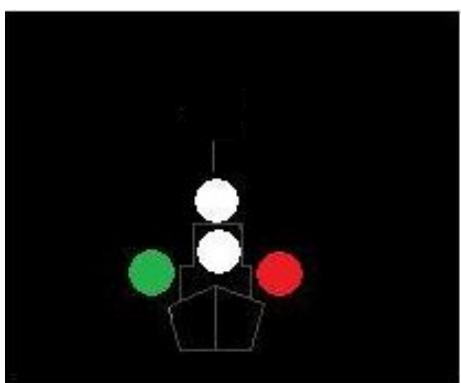
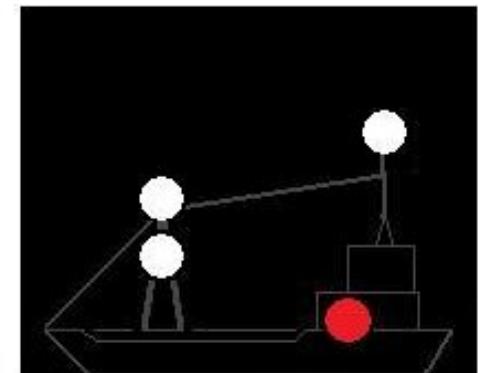
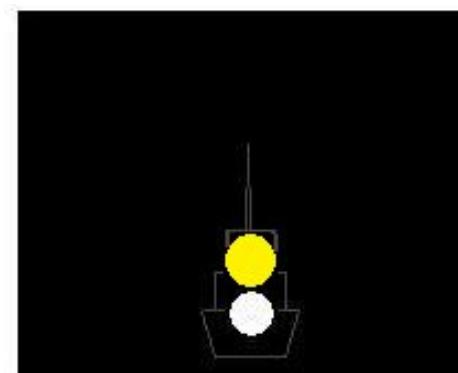
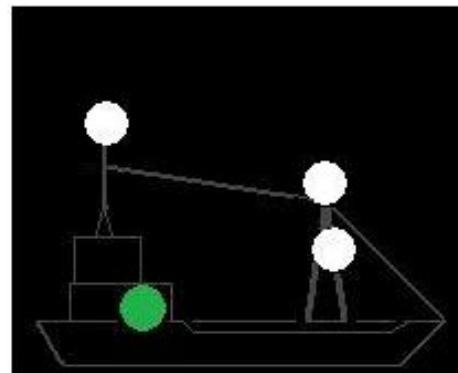
>200

ZESTAW HOLOWNICZY  
POWYŻEJ 200 m

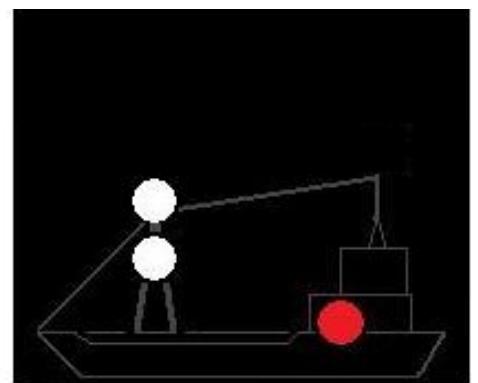
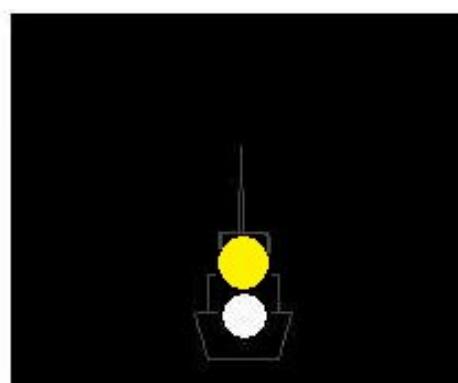
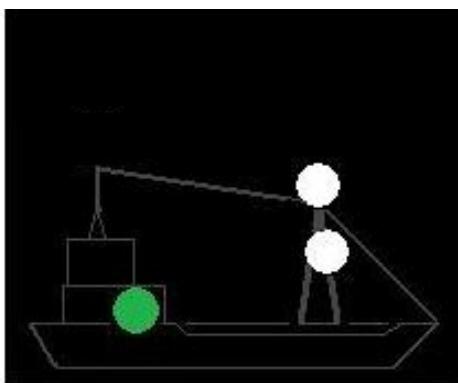
1. Statek o napędzie mechanicznym podczas holowania powinien pokazywać (RYS. 1)
  - a. dwa światła masztowe umieszczone w linii pionowej zamiast światła przewidzianego w prawidle XXIII 1/ a/ lub 1/ b/;
  - b. światła rufowe,
  - c. światła burtowe,
  - d. światło holowania umieszczone w linii pionowej nad światłem rufowym;



> 50 m

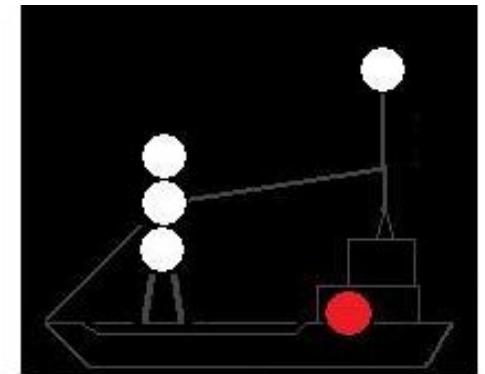
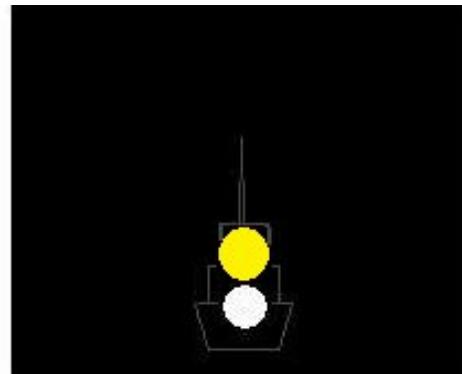
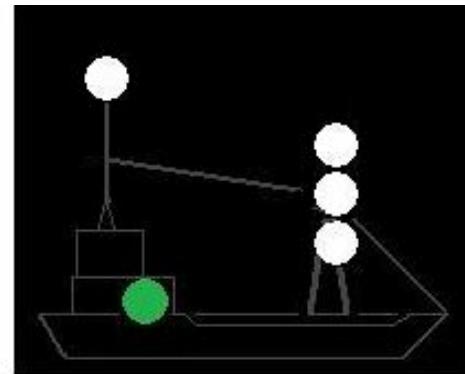
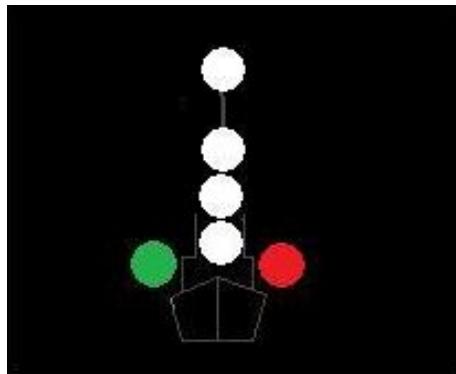


< 50 m

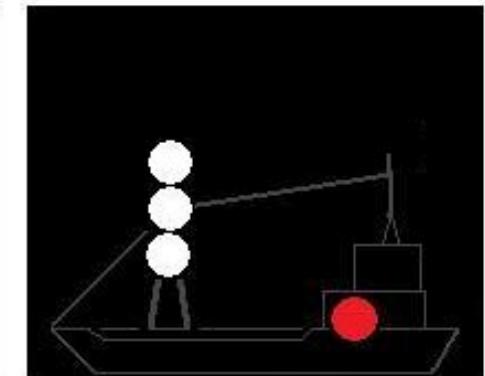
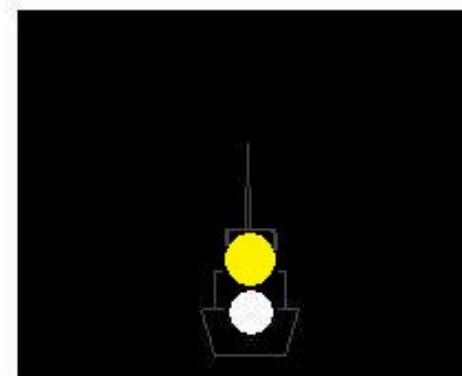
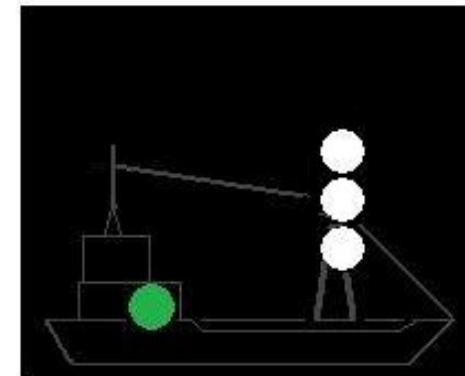
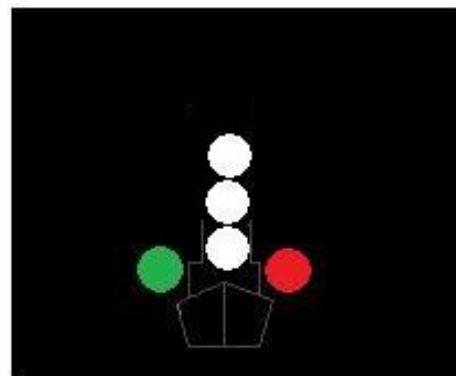


RYS. 1

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 (RYS. 2).



> 50 m



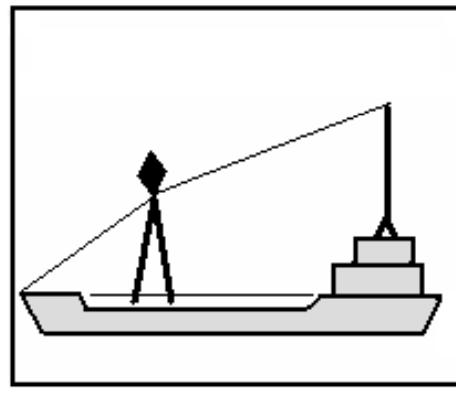
< 50 m

RYS. 2

znak w kształcie rombu (RYS. 3 a) w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, jeżeli długość zespołu holowniczego przekracza 200 metrów.



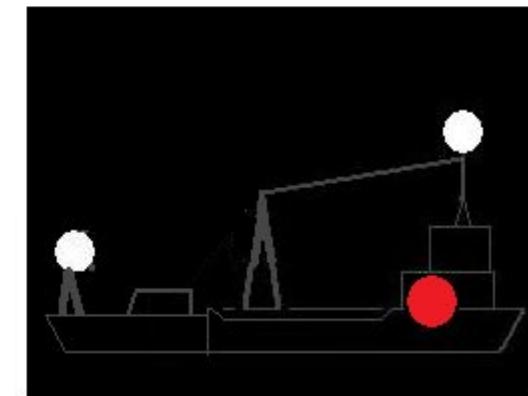
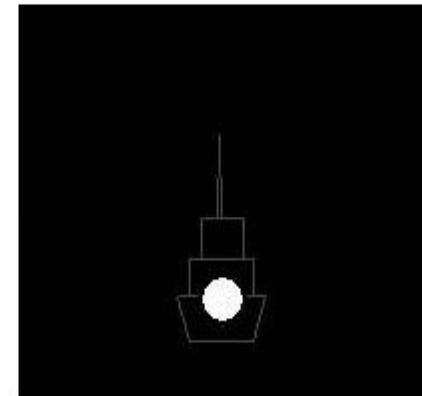
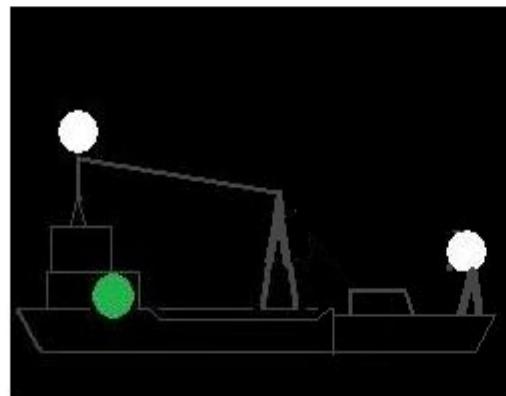
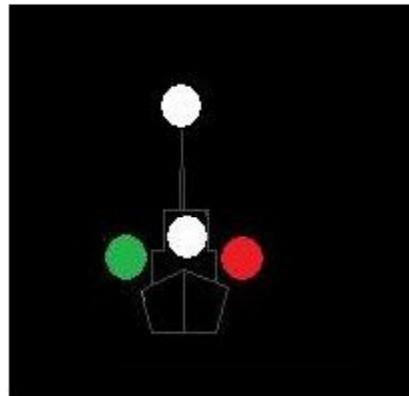
a



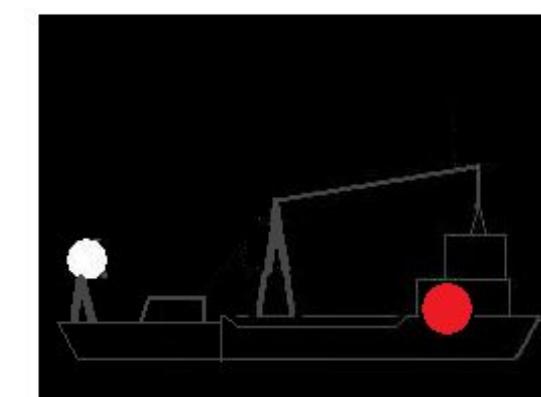
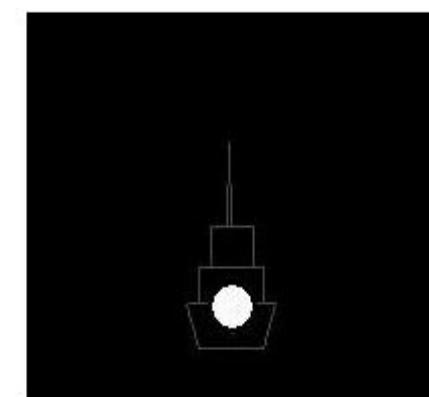
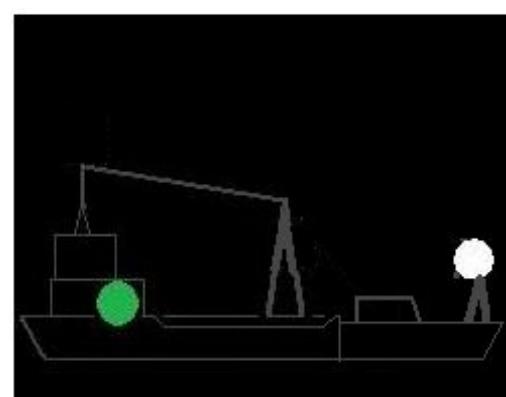
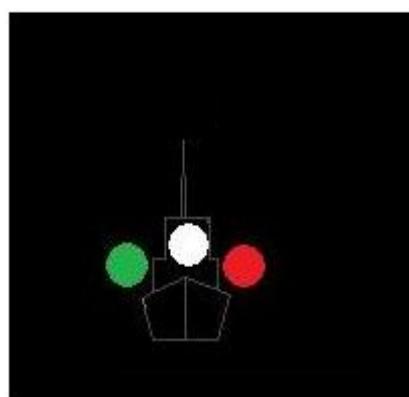
c

RYS. 3

2. 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 prawidle XXIII (RYS. 4).



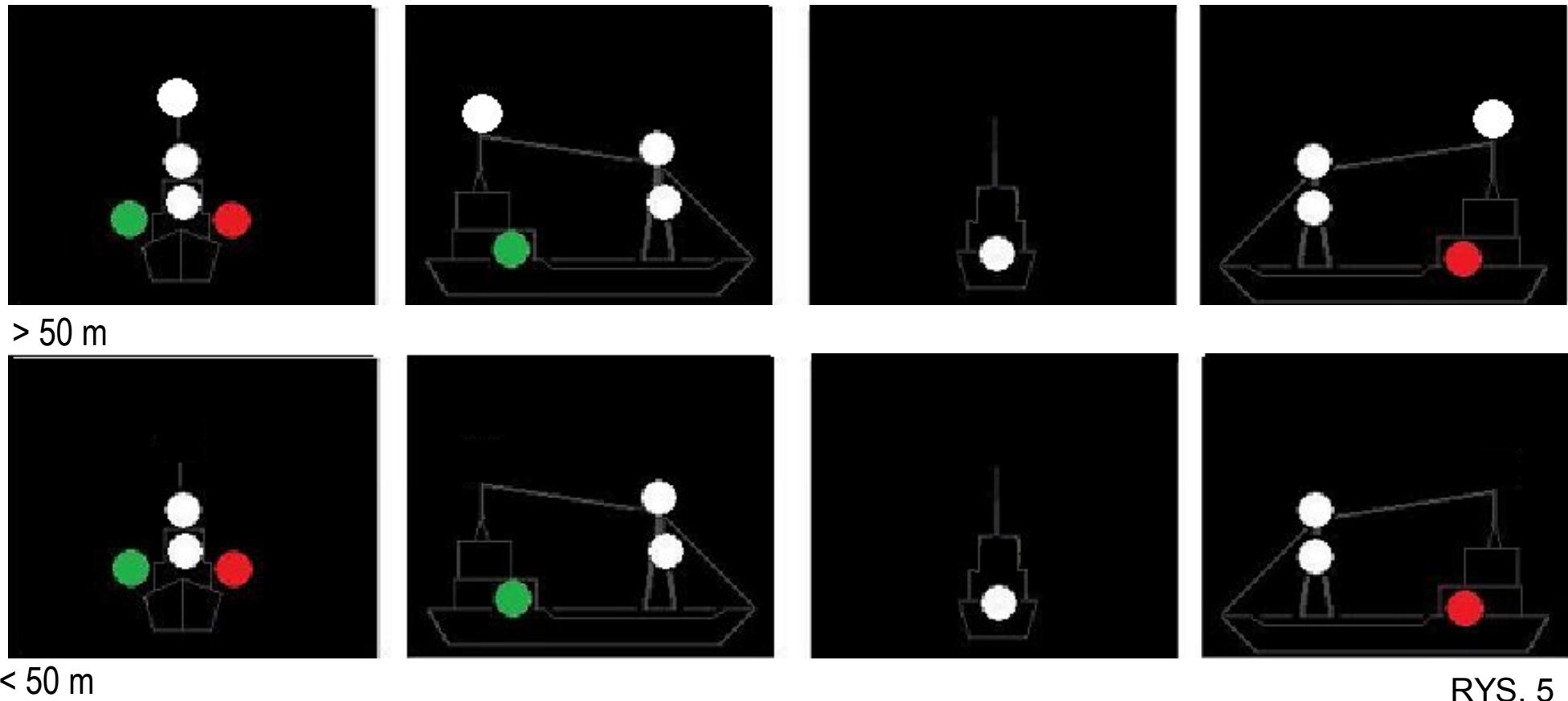
> 50 m



< 50 m

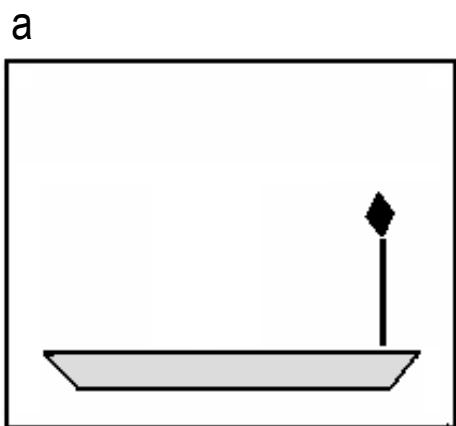
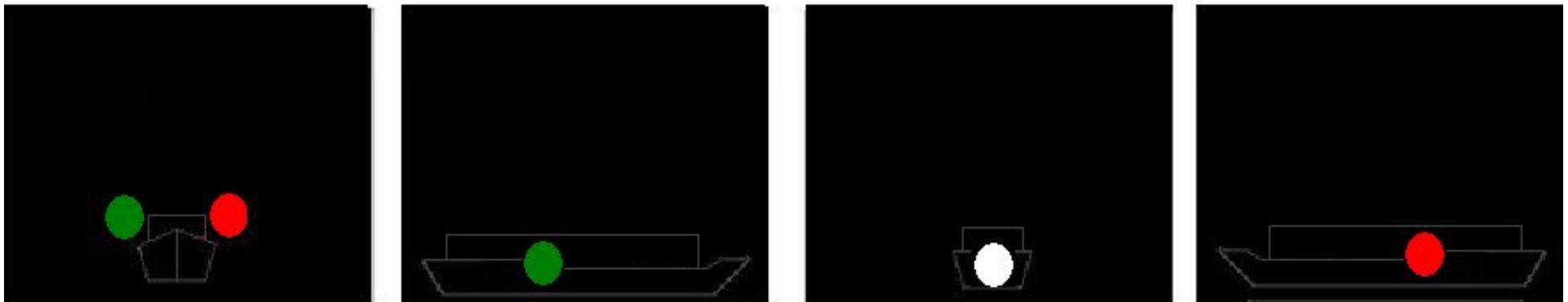
RYS. 4

3. Statek o napędzie mechanicznym podczas pchania w przód lub holowania przy burcie, lecz nie tworzący jednostki zespolonej, powinien pokazywać (RYS. 5):
- dwa światła masztowe z przodu umieszczone w linii pionowej zamiast światła przewidzianego w prawidle XXIII/1/a lub 1/ b/
  - światła burtowe
  - światła rufowe.



RYS. 5

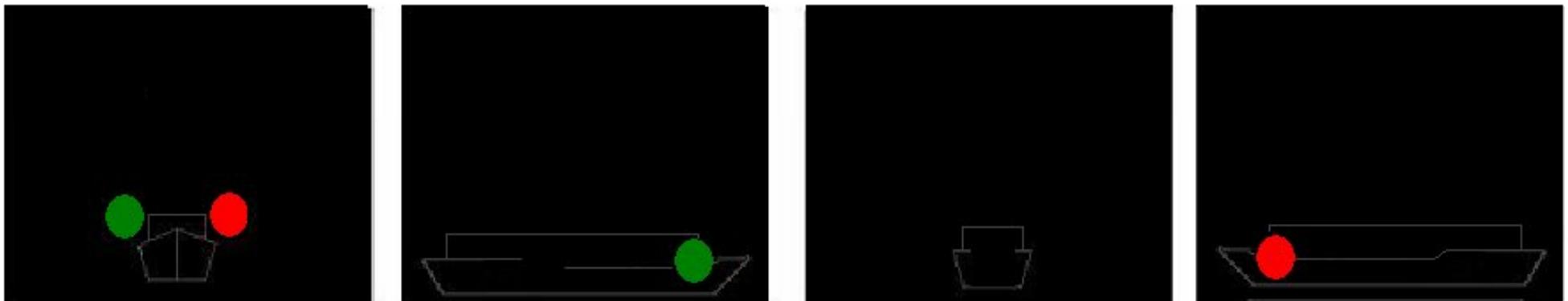
5. Statek lub obiekt holowany powinien pokazywać (RYS. 6a):
- a. światła burtowe
  - b. światło rufowe
  - c. znak w kształcie rombu w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, gdy długość zespołu holowniczego przekracza 200 metrów (RYS. 6b):



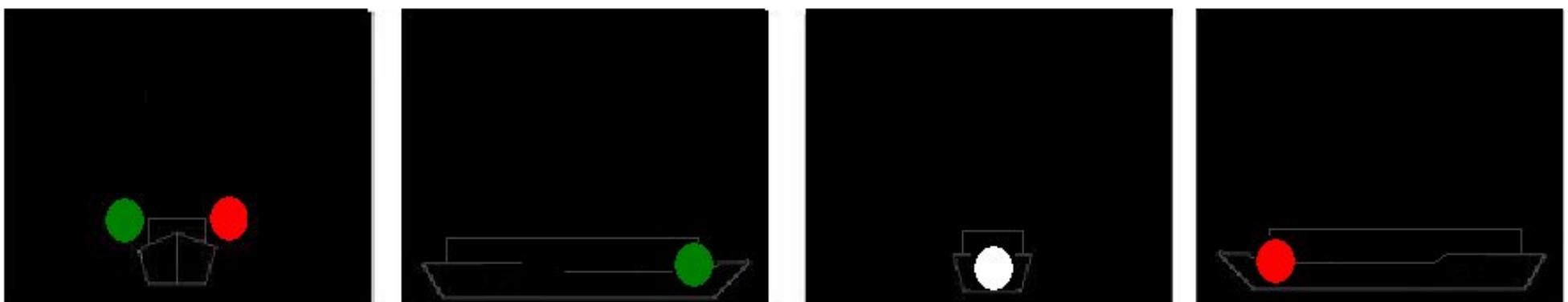
RYS. 6

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

- a. statek pchany, nie będący częścią jednostki zespolonej powinien pokazywać w swej przedniej części światła burtowe (RYS. 7a)



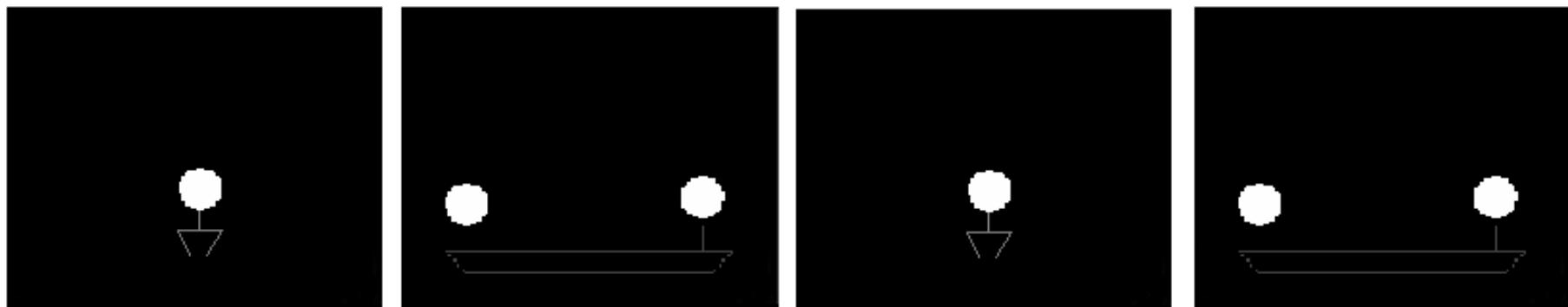
- a  
b. statek holowany przy burcie powinien pokazywać światło rufowe, a w swej przedniej części światła burtowe (RYS. 7b)



b

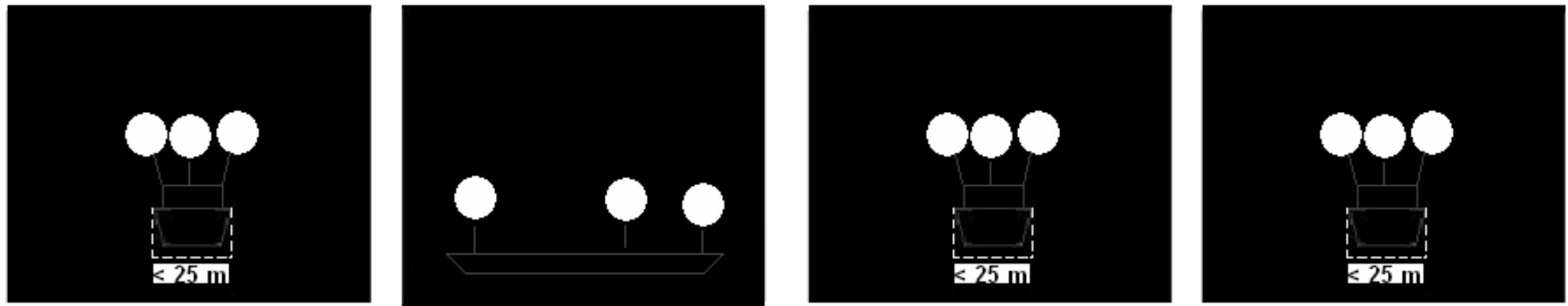
RYS. 7

7. Holowany, trudno zauważalny, częściowo zalewany statek lub obiekt, lub zestaw takich statków lub obiektów, gdy są holowane, powinny pokazywać
- jeżeli szerokość jest mniejsza niż 25 metrów - jedno białe światło widoczne dookoła widnokręgu umieszczone na lub w pobliżu przedniego krańca, i jedno na lub w pobliżu jego tylnego krańca (RYS. 8), z wyjątkiem elastycznych pojemników (drakonów), które nie potrzebują pokazywać światła na lub w pobliżu przedniego krańca



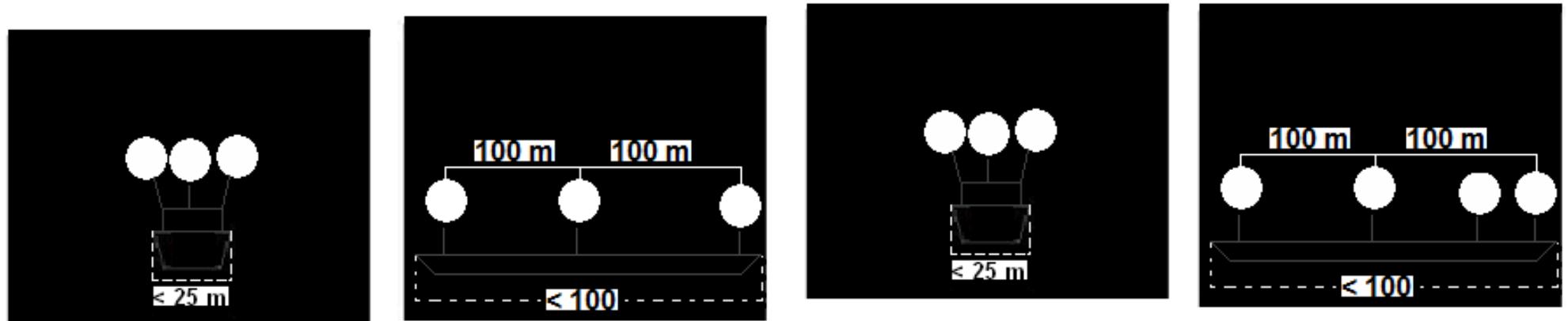
RYS. 8

- b. jeżeli szerokość wynosi 25 metrów lub więcej - dwa dodatkowe światła białe widoczne dookoła widnokręgu w miejscu lub w pobliżu największej swojej szerokości (RYS. 9)



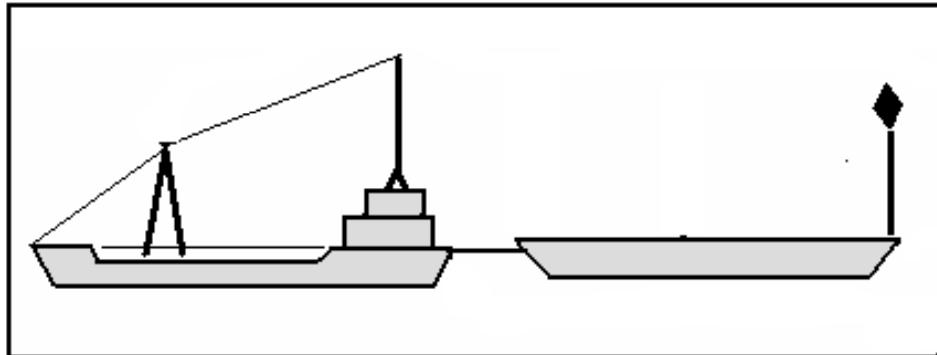
RYS. 9

- c. jeżeli długość przekracza 100 metrów - dodatkowe białe światła widoczne dookoła widnokręgu umieszczone między światłami wymaganymi w punktach a/ oraz b/ w taki sposób aby odległość między światłami nie przekraczała 100 metrów (RYS. 10)

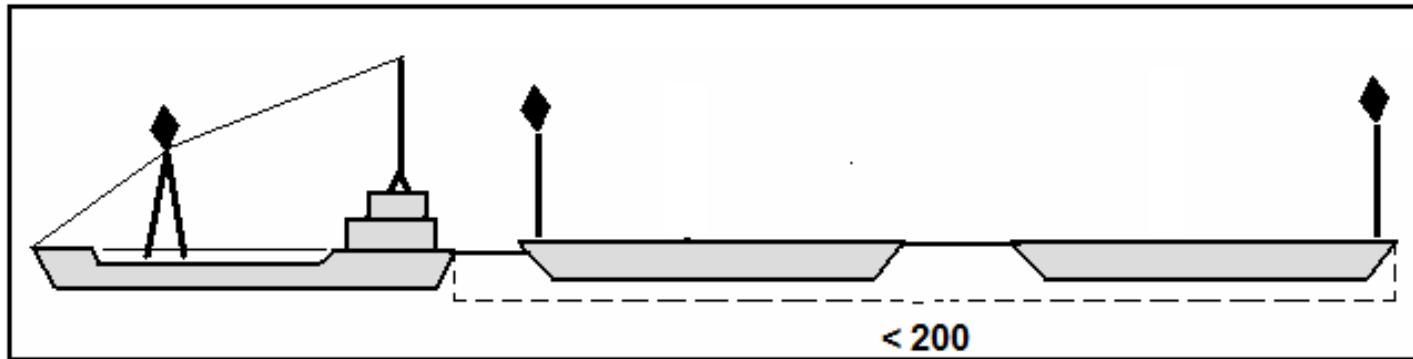


RYS. 10

d. znak w kształcie rombu na lub w pobliżu najbliższego do tyłu wysuniętej części ostatniego statku lub obiektu holowanego (RYS. 11 a), a jeżeli długość zespołu holowniczego przekracza 250 metrów dodatkowy znak w kształcie rombu w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, umieszczony w miejscu wysuniętym tak daleko ku przodowi na ile jest to możliwe (RYS. 11 b).



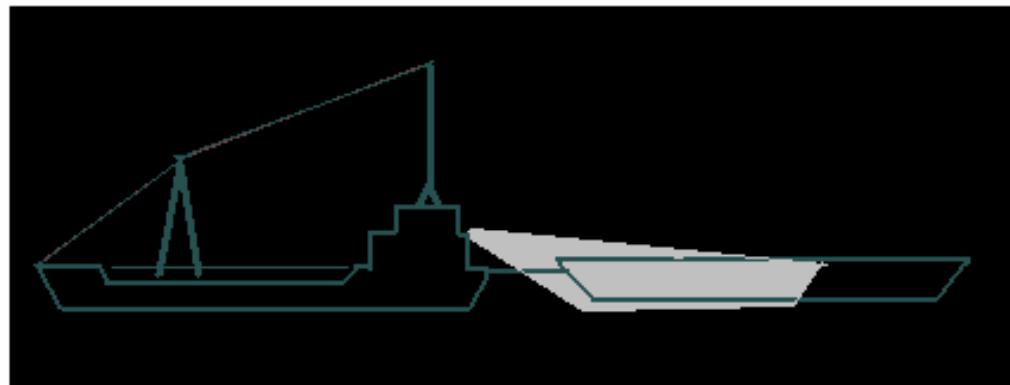
a



b

RYS. 11

8. Gdy z jakiejkolwiek wystarczającej przyczyny holowany statek lub obiekt nie jest w stanie pokazywać świateł lub znaków przewidzianych w ustępie 5 lub 7 niniejszego prawa, należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu oświetlenia holowanego statku lub obiektu lub co najmniej w celu wskazania obecności takiego statku lub obiektu.
- a. Gdy z jakiejkolwiek wystarczającej przyczyny statek nie zajmujący się zazwyczaj pracami holowniczymi nie jest w stanie pokazywać świateł przewidzianych w ustępach 1 lub 3 niniejszego prawa, to statek taki nie jest zobowiązany pokazywać tych świateł, gdy zajęty jest holowaniem innego statku, znajdującego się w niebezpieczeństwie lub potrzebującego pomocy. Należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu pokazania rodzaju powiązania między statkiem holującym a holowanym, zwłaszcza przez oświetlenie liny holowniczej, do czego upoważnia prawa 36.



Jednostka holująca powinna nosić odpowiednie oznakowanie. Jednakże w celu zwrócenia uwagi na meritum przepisu zilustrowanego na tej rycinie znaki te nie zostały przedstawione.

RYS. 12

## PRAWIDŁO XXV – STATKI ŻAGLOWE W DRODZE I STATKI WIOSŁOWE

### PODZIAŁ STATKÓW ŻAGLOWYCH POD WZGLĘDEM DŁUGOŚCI



STATKI ŻAGLOWE  
POWYZEJ 20 M



STATKI ŻAGLOWE  
PONIŻEJ 20 M

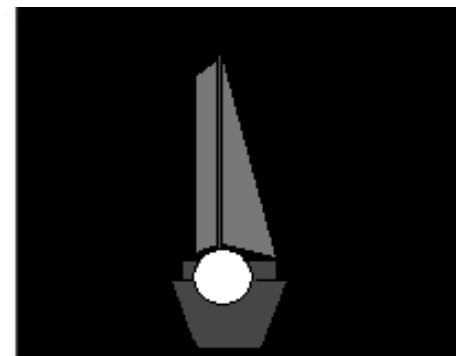
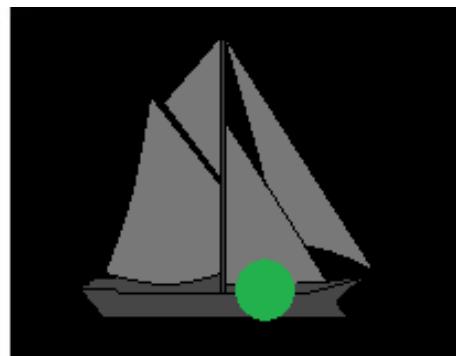
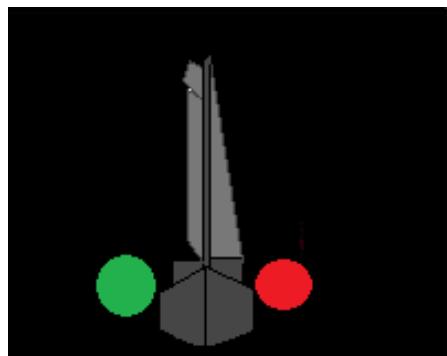


STATKI ŻAGLOWE  
PONIŻEJ 7 M

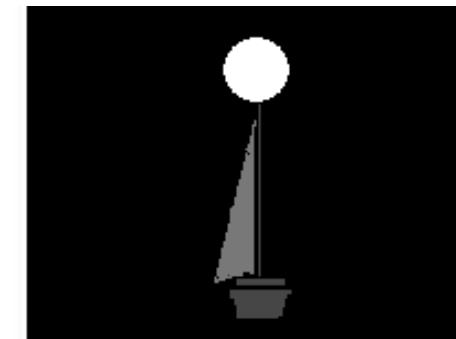
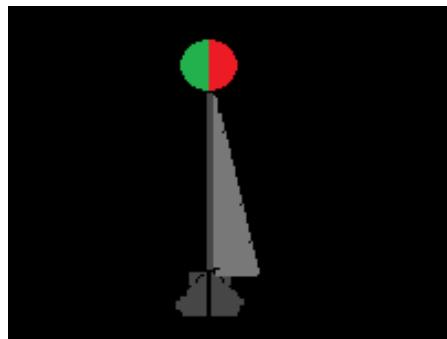


STATKI WIOSŁOWE

1. Statek żaglowy w drodze powinien pokazywać (RYS 1 a):
  - a. światło burtowe
  - b. światło rufowe,
2. Na statku żaglowym o długości mniejszej niż 20 metrów światła przewidziane w ustępie 1 niniejszego prawa mogą być połączone w jednej latarni noszonej na szczycie lub w pobliżu szczytu masztu, w miejscu, skąd będzie ona najlepiej widoczna (RYS 1 b)



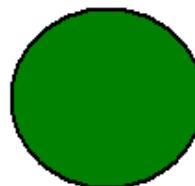
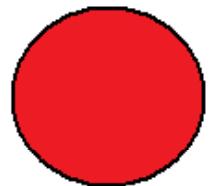
a



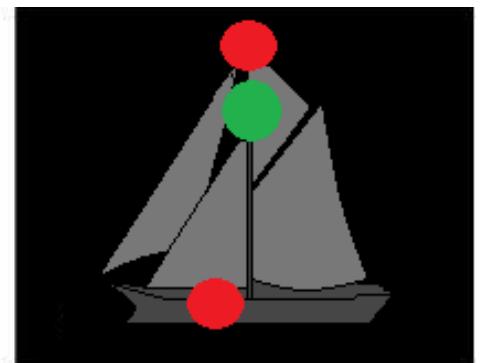
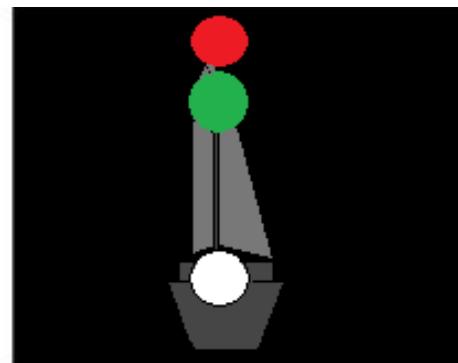
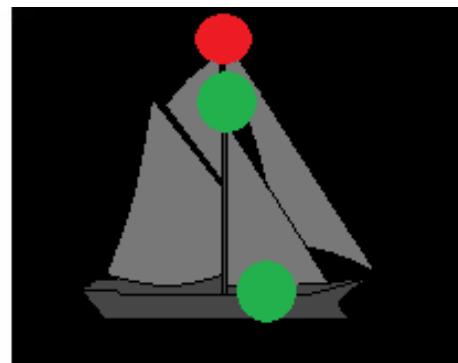
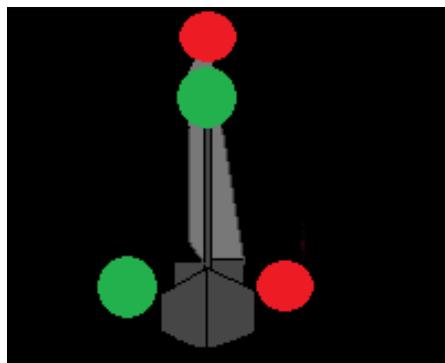
b

RYS. 1

3. Statek żaglowy w drodze może, oprócz świateł przewidzianych w ustępie 1 niniejszego prawa, pokazywać na szczycie masztu lub w pobliżu szczytu masztu, w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne dwa światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej, górne czerwone a dolne zielone, z tym, że światła te nie powinny być pokazywane łącznie z latarnią kombinowaną, dozwoloną ustępem 2 niniejszego prawa (RYS. 2 a/b).



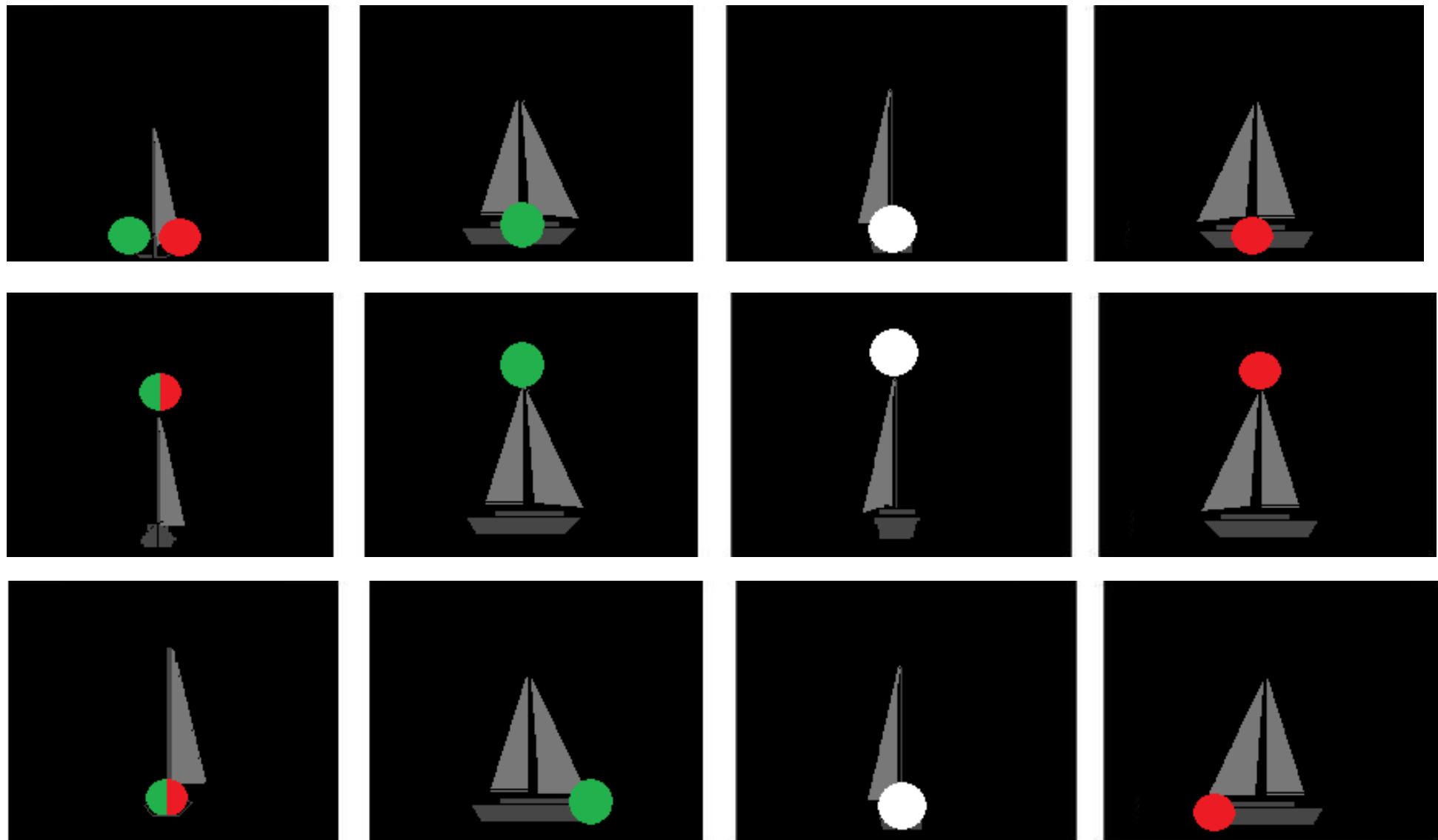
a



b

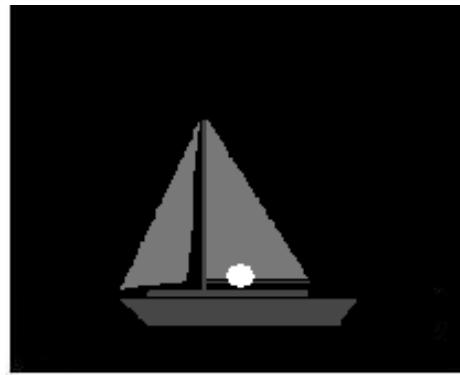
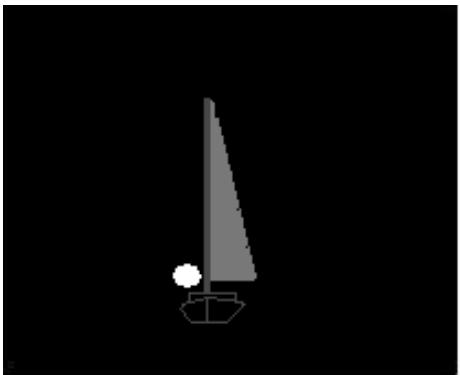
RYS. 2

- a. Statek żaglowy o długości mniejszej niż 7 metrów powinien, jeżeli jest to możliwe pokazywać światła przewidziane w ustępie 1 lub 2 niniejszego prawidła (RYS. 3)



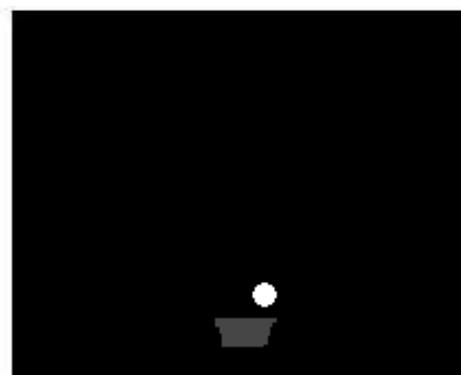
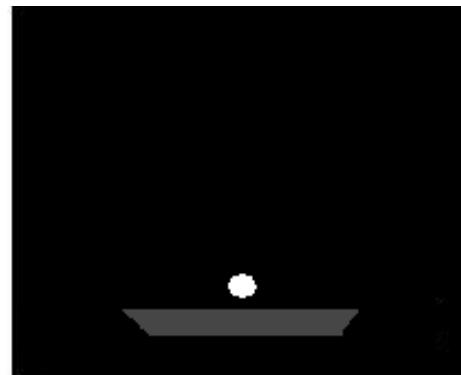
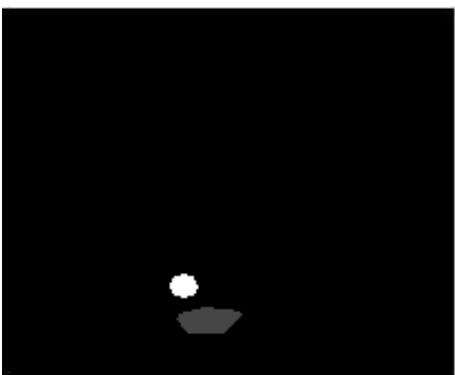
RYS. 3

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 (RYS. 4).



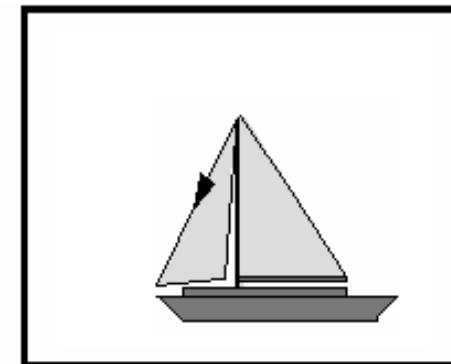
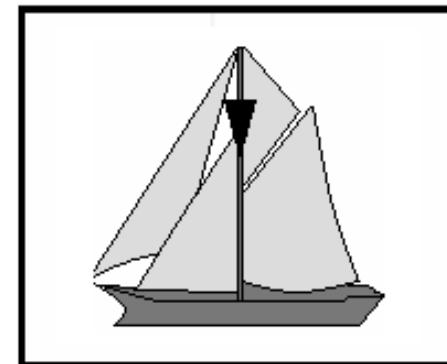
RYS. 4

- b. Statek wiosłowy może pokazywać światła przewidziane w niniejszym prawidle 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 (RYS. 5).



RYS. 5

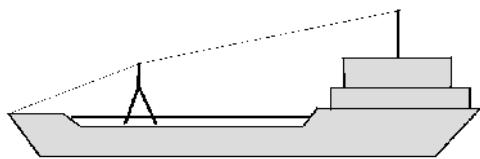
5. Jeżeli statek idący pod żaglami jest również napędzany przez maszynę, powinien pokazywać z przodu, w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, znak w kształcie stożka skierowanego wierzchołkiem w dół (RYS. 6 a,b).



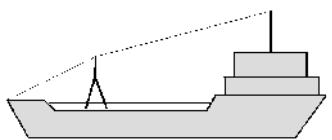
RYS. 6

## PRAWIDŁO XXVI – STATKI RYBACKIE

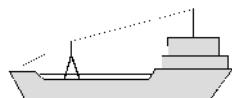
### PODZIAŁ STATKÓW RYBACKICH POD WZGLĘDEM DŁUGOŚCI



STATKI POWYŻEJ 50 M



STATKI PONIŻEJ 50 M



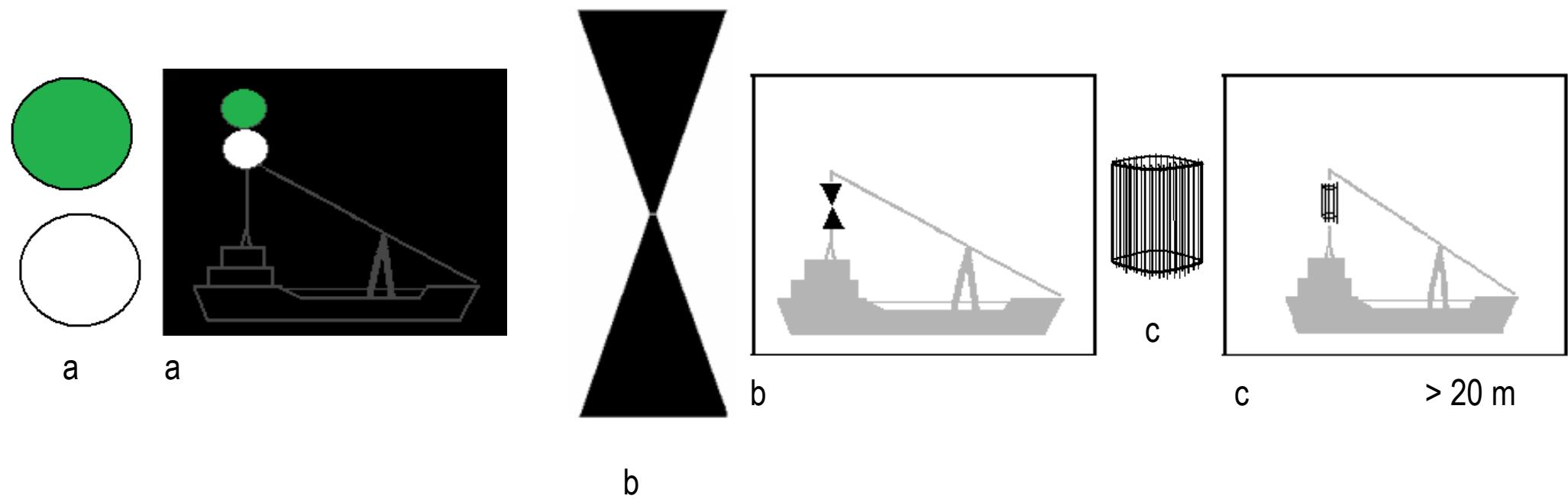
STATKI PONIŻEJ 20 M

### PODZIAŁ STATKÓW RYBACKICH POD WZGLĘDEM PRZEZNACZENIA

- TRAŁUJĄCY
- INNY NIŻ TRAŁUJĄCY

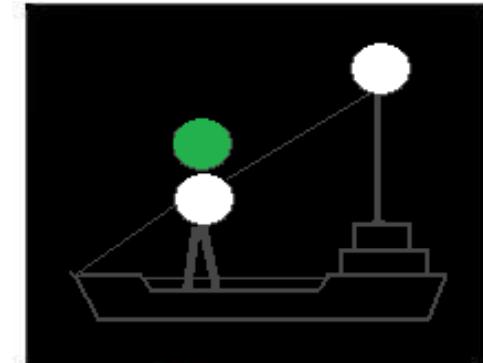
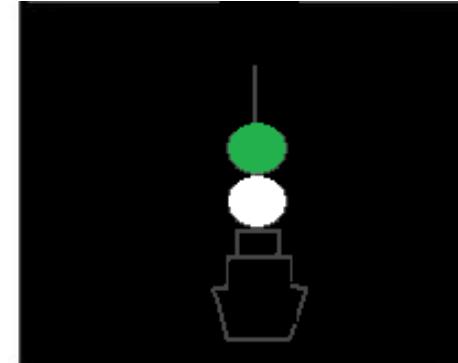
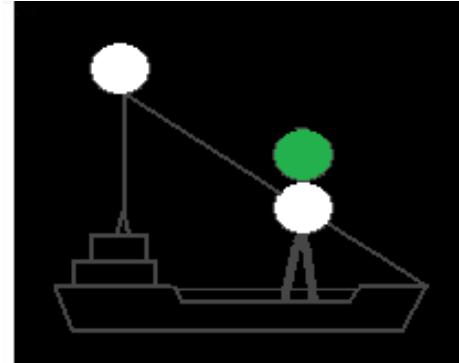
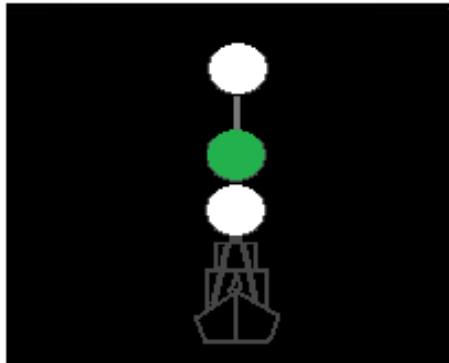
## PRAWIDŁO XXVI – STATKI RYBACKIE

1. Statek zajęty połowem, w drodze lub stojący na kotwicy powinien pokazywać tylko światła i znaki przewidziane w niniejszym prawidle.
2. Statek zajęty trałowaniem, przez które rozumie się ciągnięcie sieci trałowej w wodzie lub innego sprzętu używanego jako narzędzie połówu, powinien pokazywać:
  - a. dwa światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej, górne zielone/ dolne białe (RYS. 1a) albo znak składający się z dwóch stożków skierowanych wierzchołkami do siebie i umieszczonych w linii pionowej jeden nad drugim (RYS. 1b); statek o długości mniejszej niż 20 metrów może zamiast tego znaku pokazywać kosz (RYS. 1c)

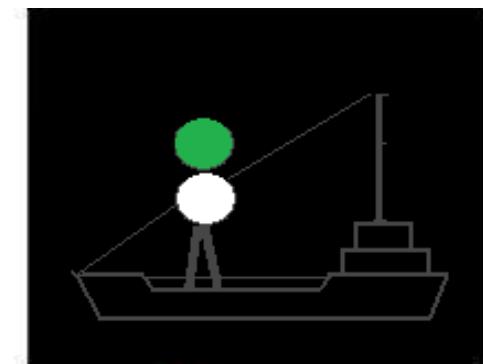
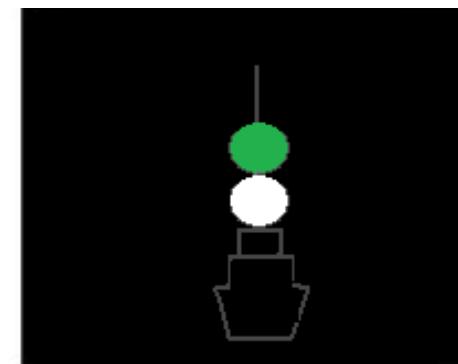
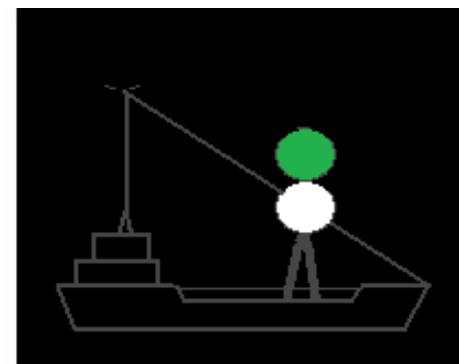
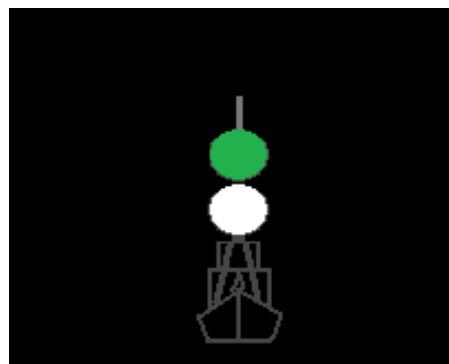


RYS. 1

- b. światło masztowe, umieszczone za światłem zielonym widocznym dookoła widnokręgu i wyżej od niego; statek o długości mniejszej niż 50 metrów nie jest obowiązany pokazywać takiego światła, lecz może to uczynić (RYS. 2).



> 50 m



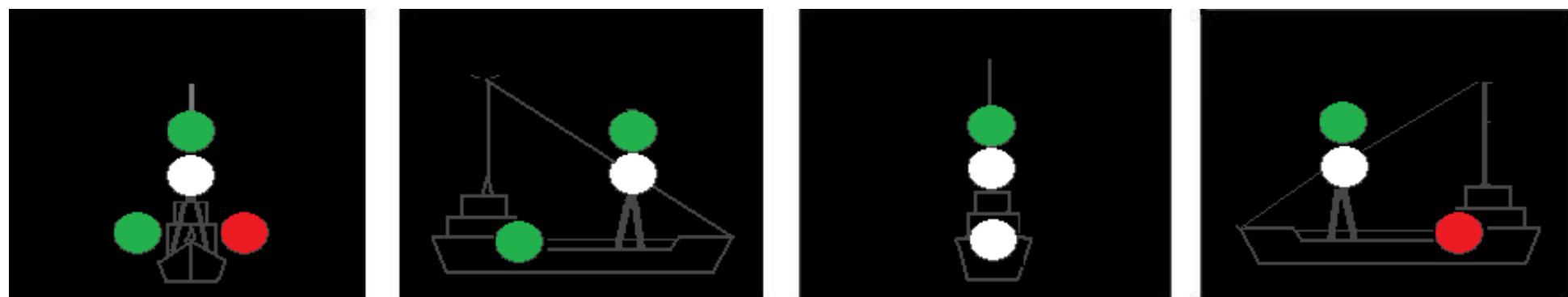
< 50 m

RYS. 2

- c. gdy posuwa się po wodzie - światła burtowe i światło rufowe, oprócz świateł przewidzianych w niniejszym ustępie (RYS. 3).



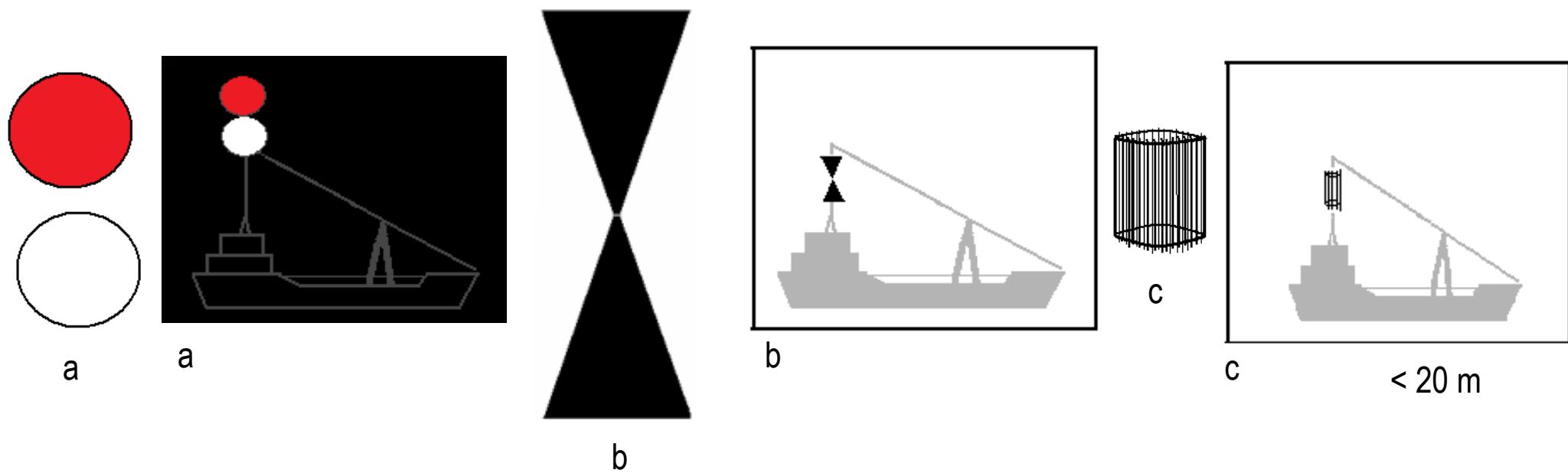
> 50 m



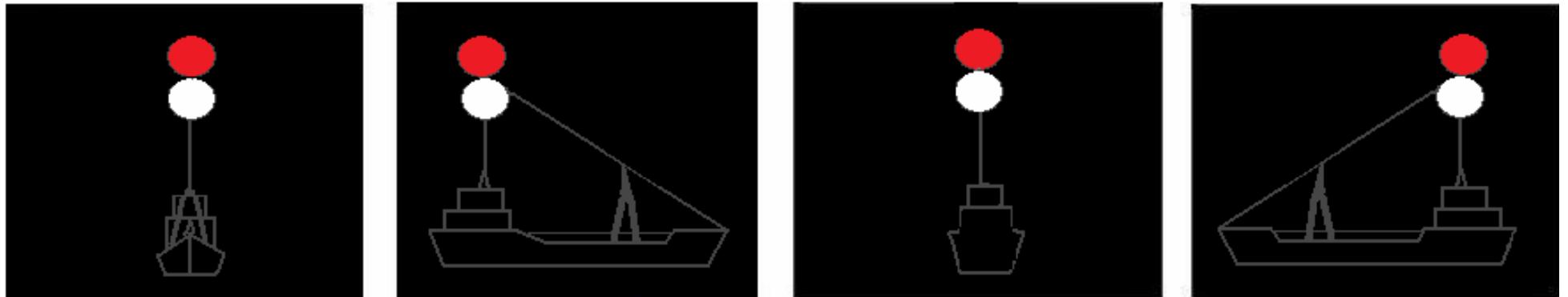
< 50 m

RYS. 3

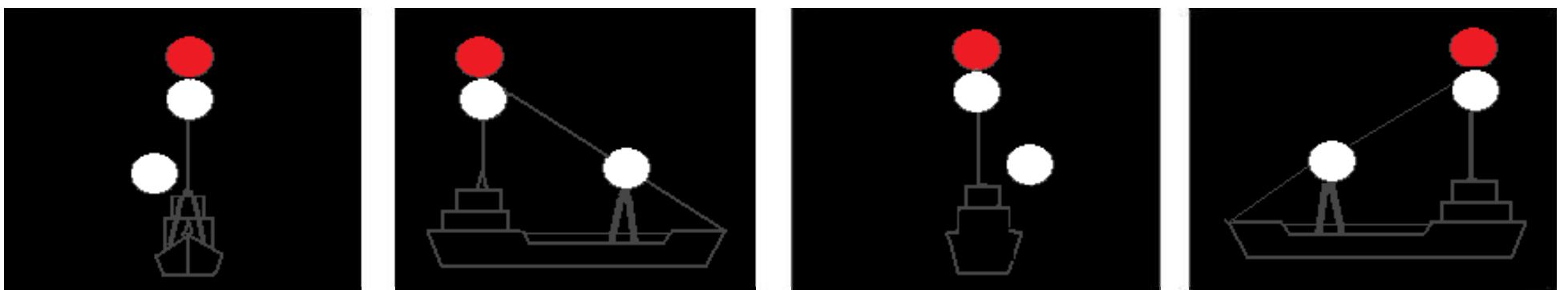
3. Statek zajęty połowem innym niż trałującym powinien pokazywać:
- dwa światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej, górne czerwone dolne białe (RYS. 4 a) albo znak składający się z dwóch stożków skierowanych wierzchołkami do siebie i umieszczonych w linii pionowej jeden nad drugim (RYS. 4 b); statek o długości mniejszej niż 20 metrów może zamiast tego znaku pokazywać kosz (RYS. 4 c)



RYS. 4

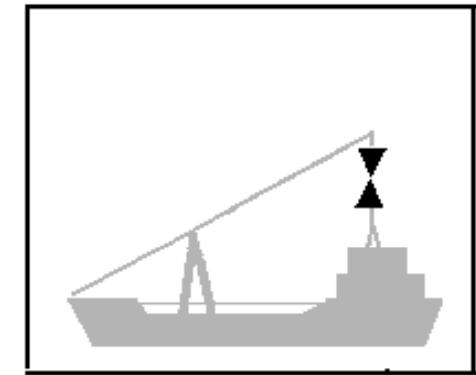
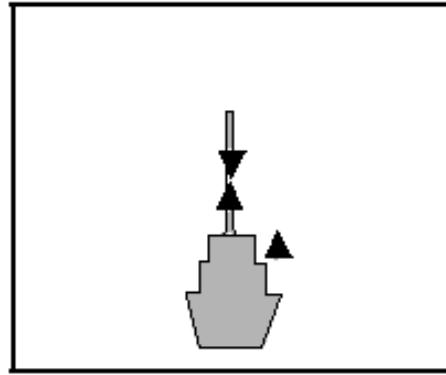
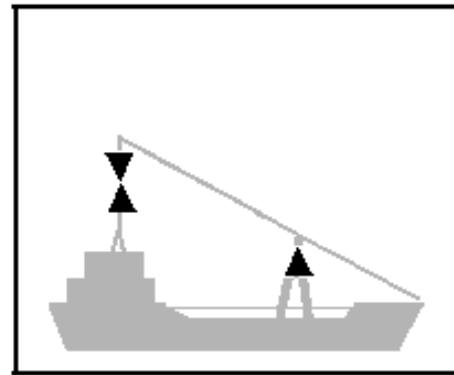
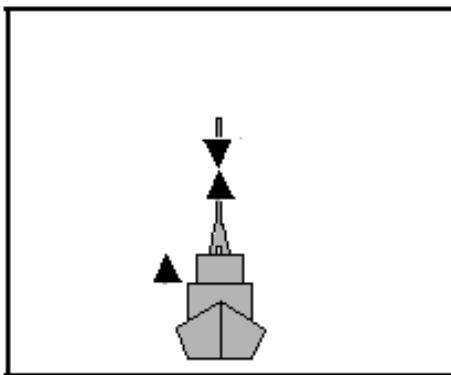


- b. jeżeli statek ma wystawione narzędzie połówu rozciągające się na odległość w poziomie większą niż 150 metrów od statku - światło białe widoczne dookoła widnokręgu (RYS. 5)

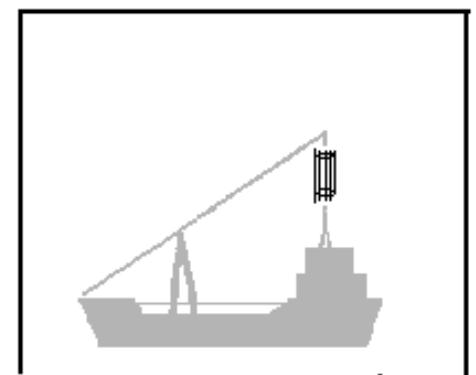
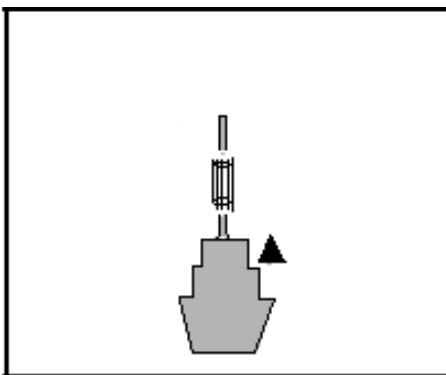
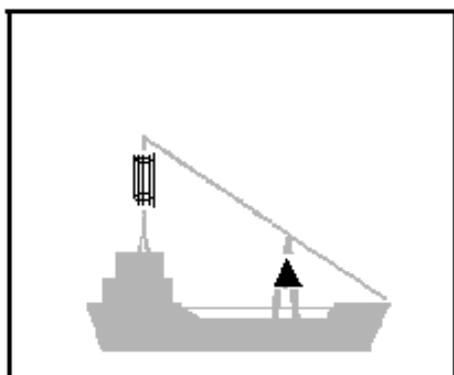
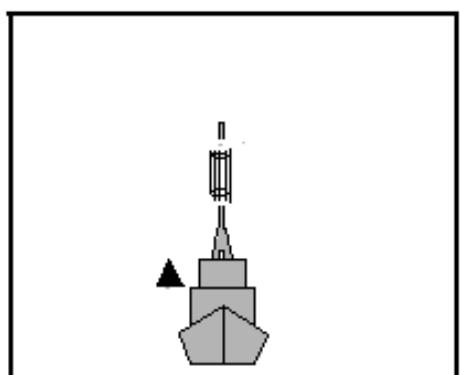


RYS. 5

- albo stożek skierowany wierzchołkiem w górę, umieszczony w kierunku narzędzia połowu  
(RYS 6)



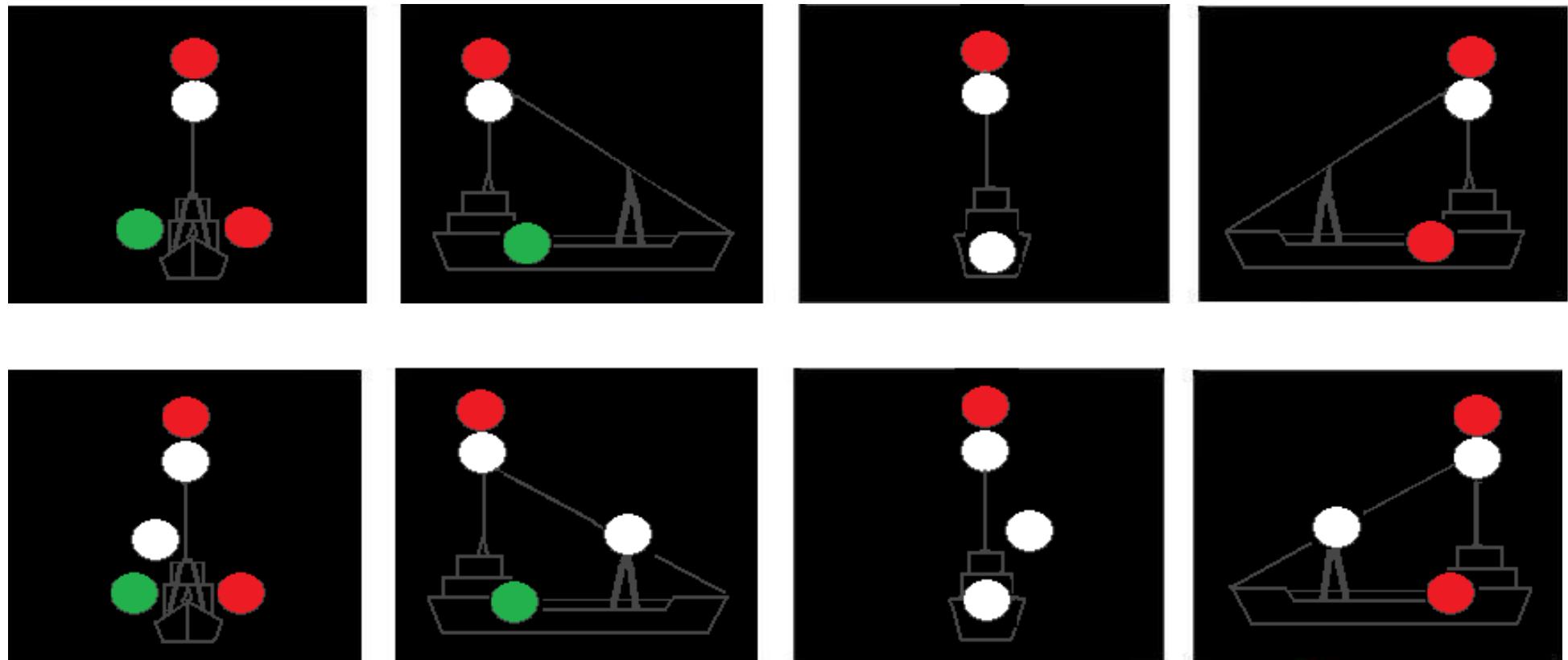
> 20 m



< 20 m

RYS. 6

c. gdy posuwa się po wodzie - światła burtowe i światło rufowe, oprócz świateł przewidzianych w niniejszym ustępie (RYS. 7)



RYS. 7

4. Statek zajęty połowem w bliskim sąsiedztwie innych statków również zajętych połowem może pokazywać dodatkowe sygnały, określone w załączniku II do tych przepisów.
5. Statek nie zajęty połowem nie powinien pokazywać świateł i znaków przewidzianych niniejszym prawidłem, lecz tylko światła i znaki przewidziane dla statku o jego długości.

## **ZAŁĄCZNIK II**

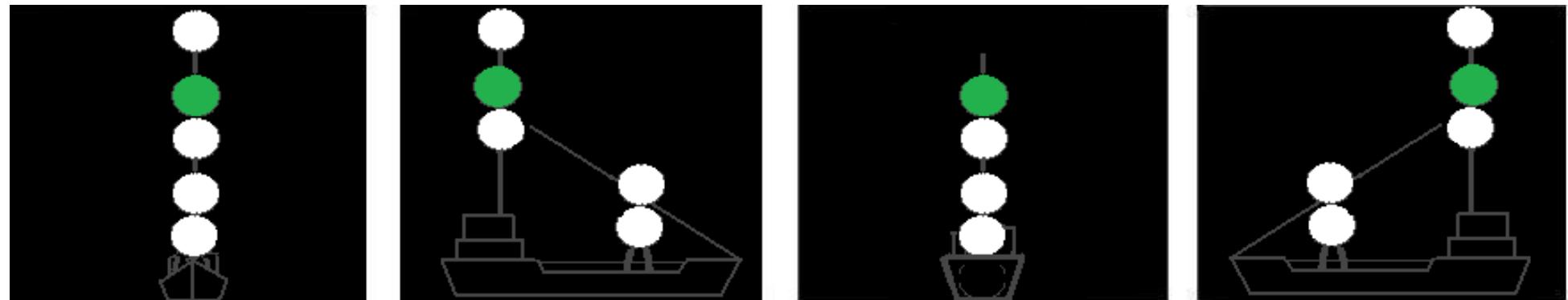
### **DODATKOWE SYGNAŁY STATKÓW RYBACKICH ŁOWIĄCYCH BLISKO SIEBIE**

#### **1. Postanowienia ogólne**

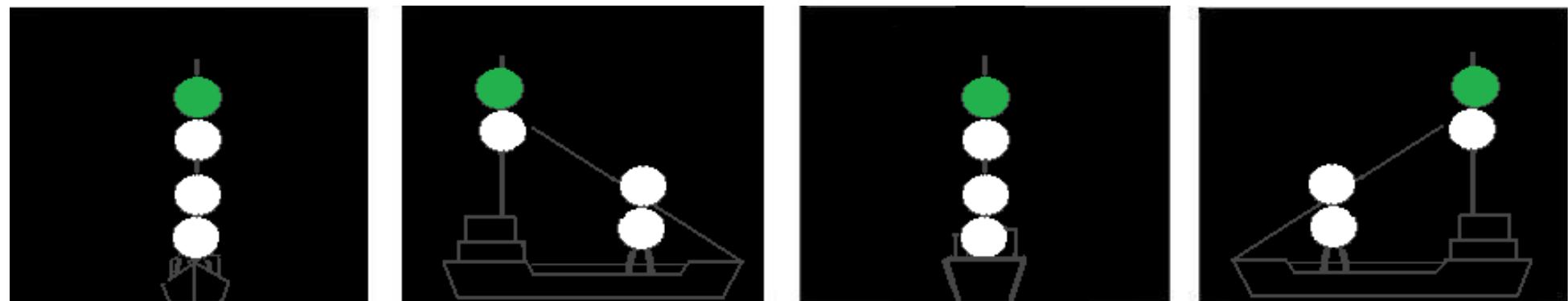
Światła wymienione w niniejszym załączniku, jeżeli są pokazywane zgodnie z postanowieniami prawidła XXVI/4, powinny być umieszczone w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, w odległości co najmniej 0.9 metra od siebie i poniżej świateł przewidzianych w prawidle XXVI/2/a i 3/a. Światła powinny być widoczne dookoła widnokręgu z odległości co najmniej 1 mili, lecz z odległości mniejszej, niż światło przewidziane niniejszymi prawidłami dla statków rybackich.

2. Sygnały trawlerów

- a. Statki zajęte trałowaniem o długości 20 m i większe, za pomocą sprzętu dennego lub pelagicznego mogą pokazywać  
- gdy wydają swoje sieci - dwa białe światła w linii pionowej (RYS. 8)



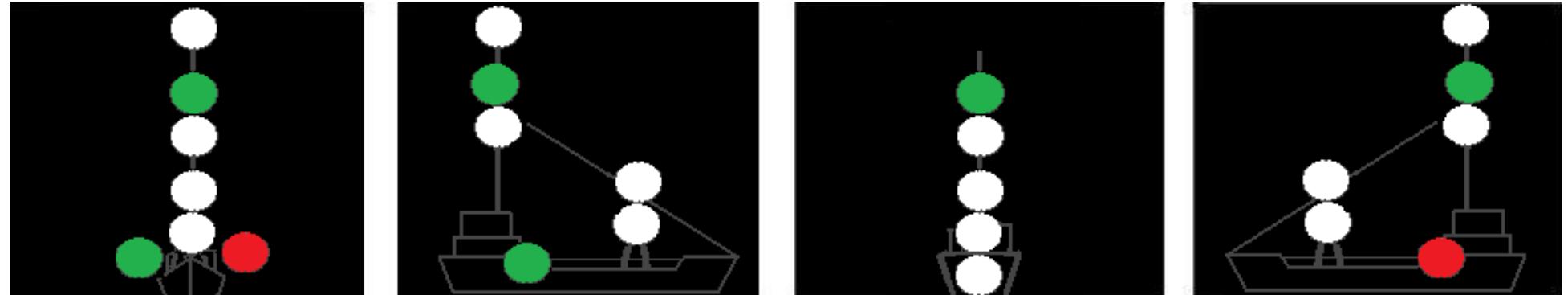
> 50 m



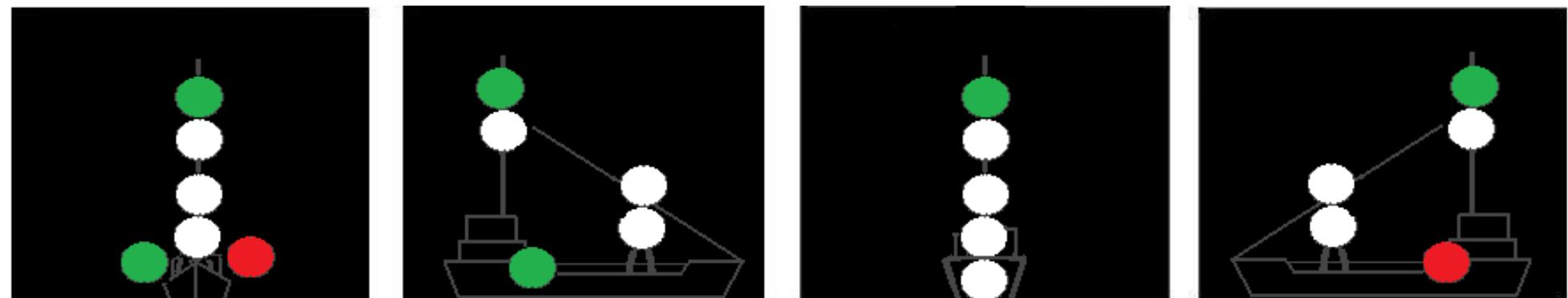
< 50 m

RYS. 8

Kiedy porusza się po wodzie (RYS. 9)



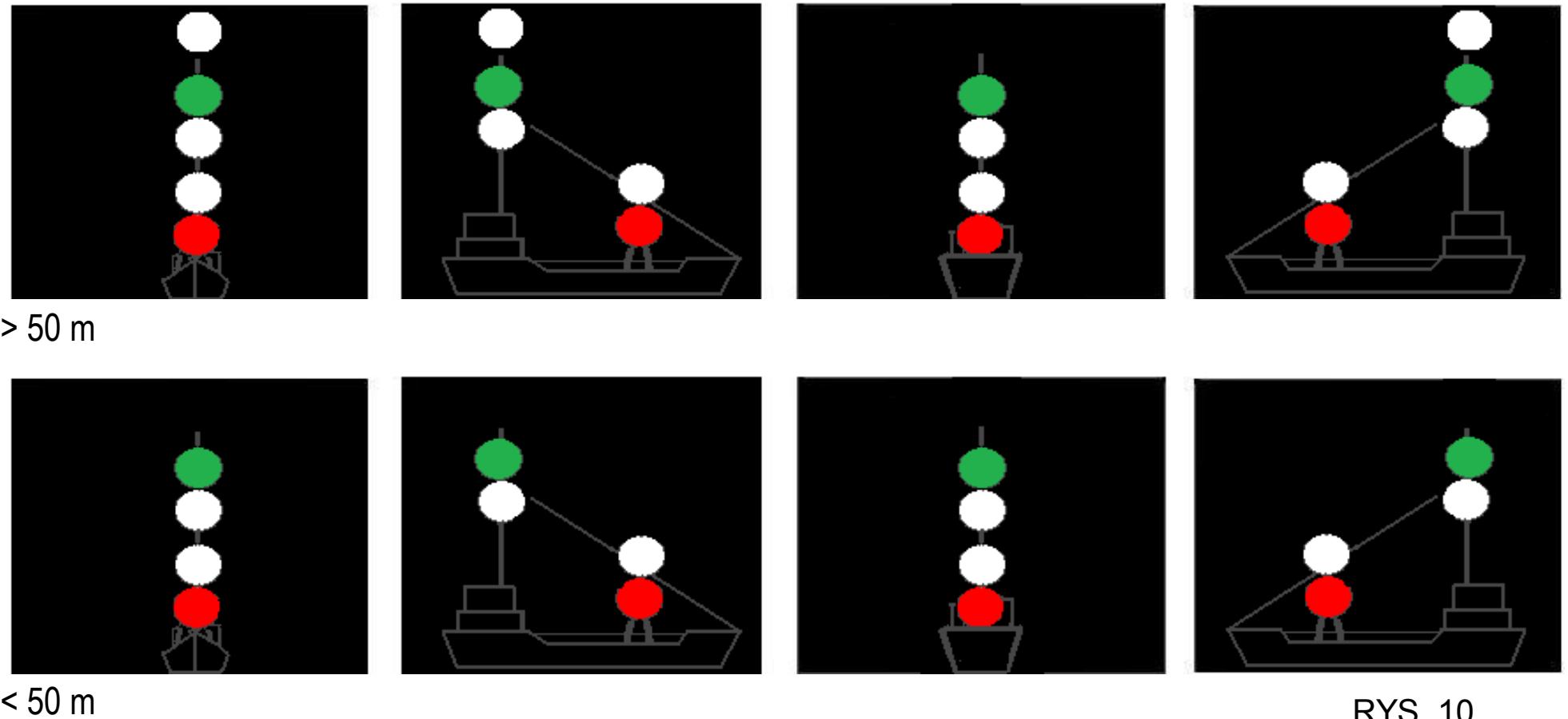
> 50 m



< 50 m

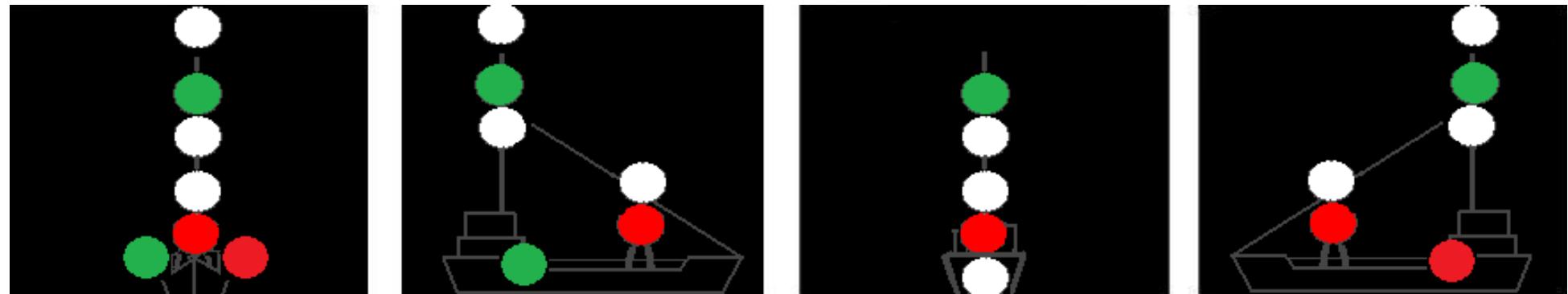
RYS. 9

- gdy wybierają swoje sieci - jedno białe światło nad jednym czerwonym światłem w linii pionowej (RYS. 10),

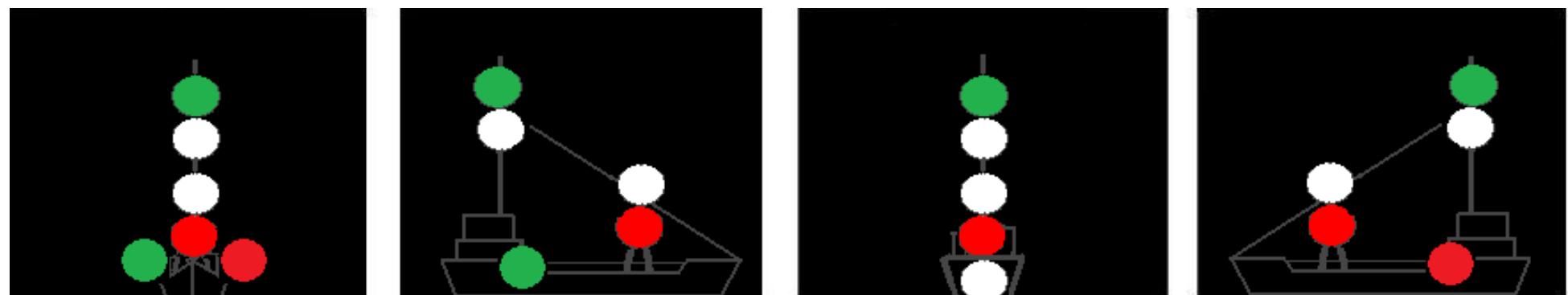


RYS. 10

Kiedy porusza się po wodzie (RYS. 11)



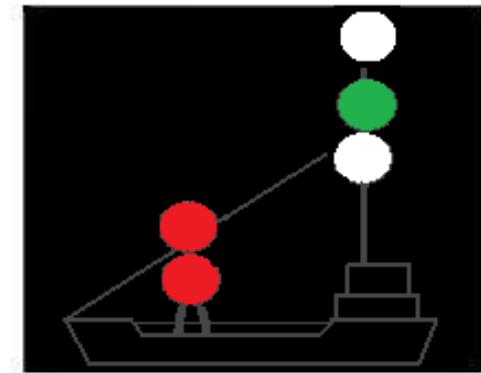
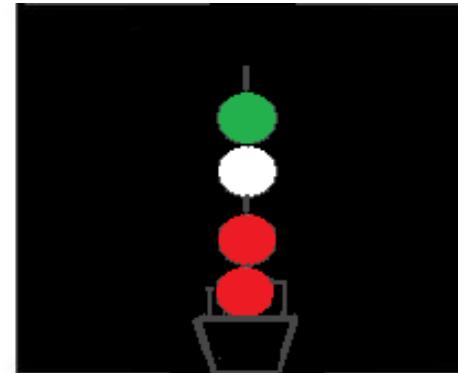
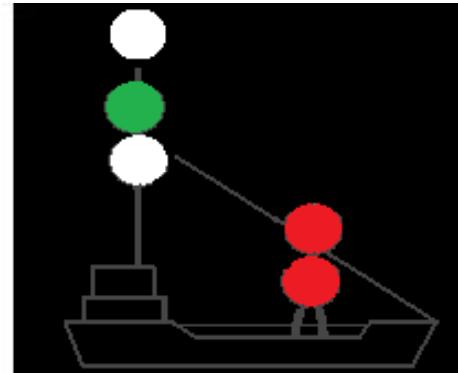
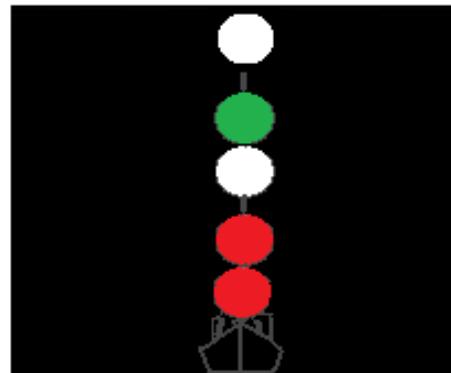
> 50 m



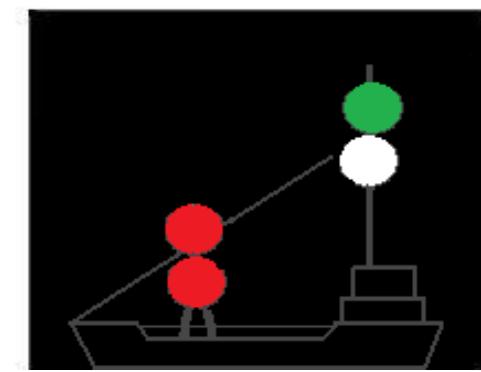
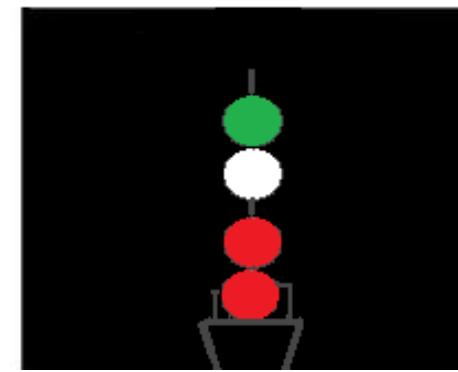
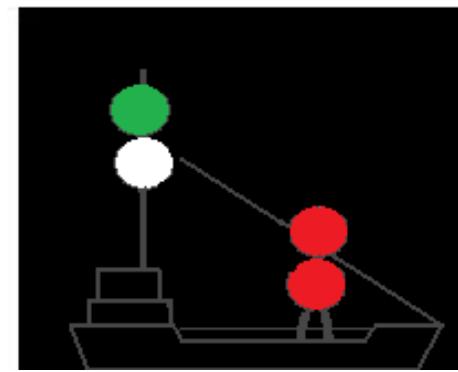
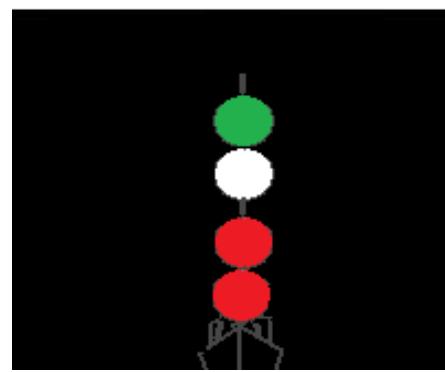
< 50 m

RYS. 11

- gdy sieć uwięzła na przeszkodzie - dwa czerwone światła w linii pionowej (RYS. 12).



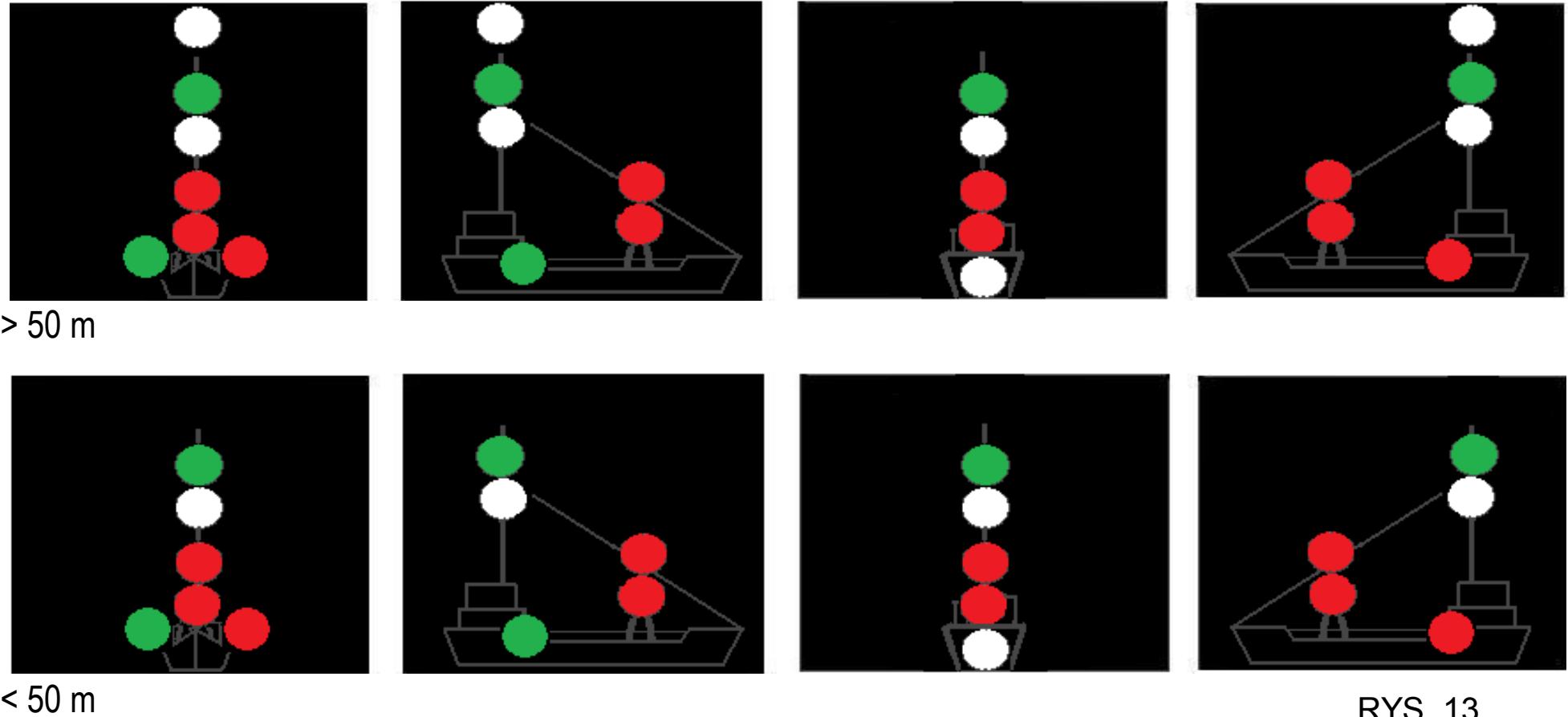
> 50 m



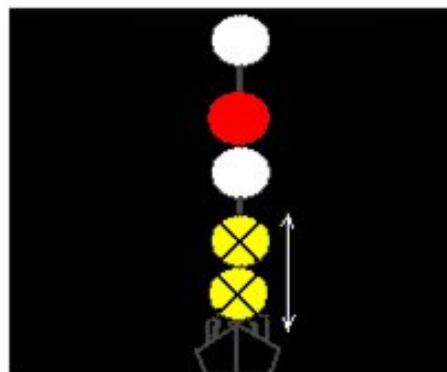
< 50 m

RYS. 12

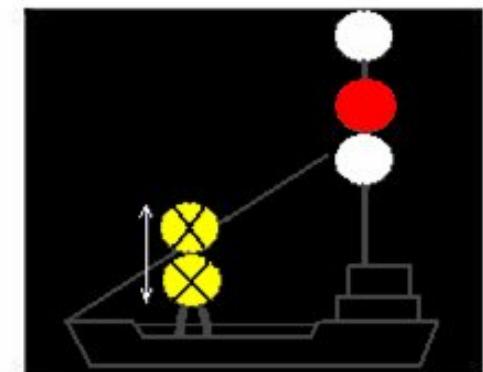
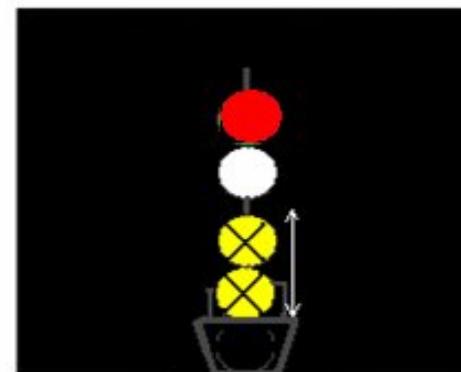
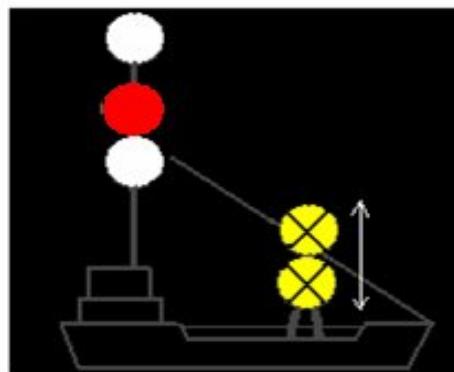
Kiedy porusza się po wodzie (RYS. 13)



2. Każdy ze statków o długości 20 m i większej, zajętych trałowaniem parami może pokazywać:
  - a. w nocy - światło reflektora skierowane w przód i w kierunku drugiego statku, z którym trałuje w parze,
  - b. gdy statki wydają lub wybierają swoje sieci, albo gdy ich sieci uwięzły na przeszkodzie – światła przewidziane w powyższym punkcie 2 a/.
3. Statek o długości mniejszej niż 20 metrów zajęty trałowaniem za pomocą sprzętu dennego lub pelagicznego lub trałujący w parze może pokazywać odpowiednio światła przepisane w punkcie 1 lub 2 niniejszego ustępu.
4. Sygnały świetlne sejnerów. Statki zajęte połowem siecią okrężniczą 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 połowy przeszkadza statkowi w manewrach (RYS. 14).

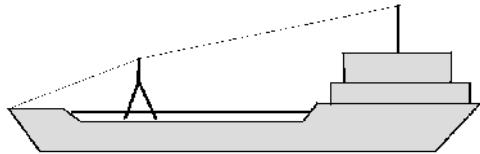


> 50 m

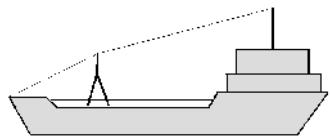


RYS. 14

## PRAWIDŁO XX VII - STATKI NIE ODPOWIADAJĄCE ZA SWOJE RUCHY LUB STATKI O OGRAŃCZONEJ ZDOLNOŚCI MANEWROWEJ

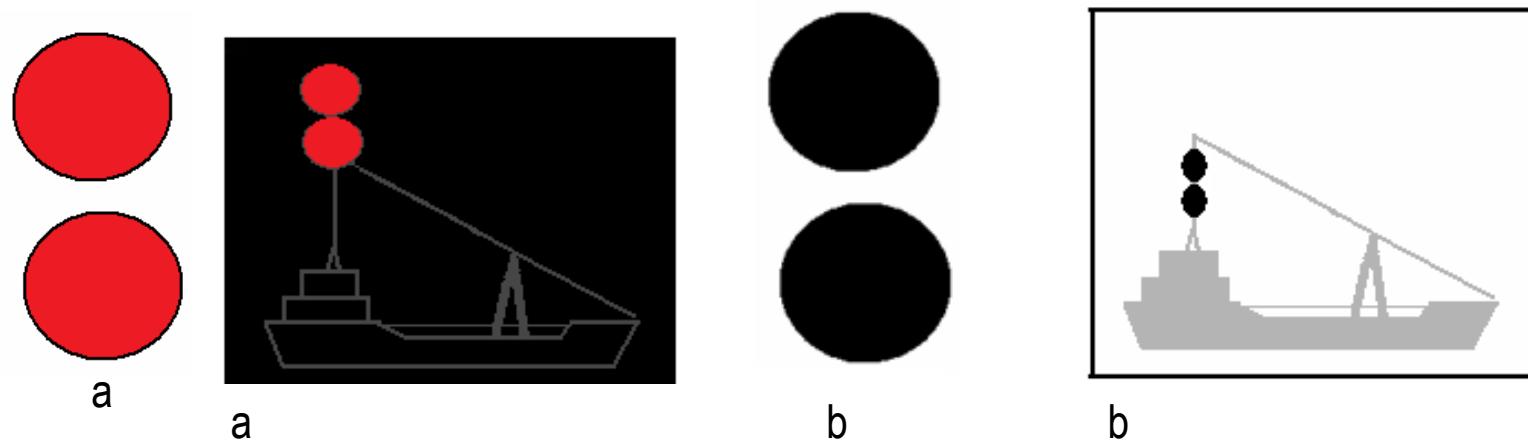


STATKI POWYŻEJ 50 M



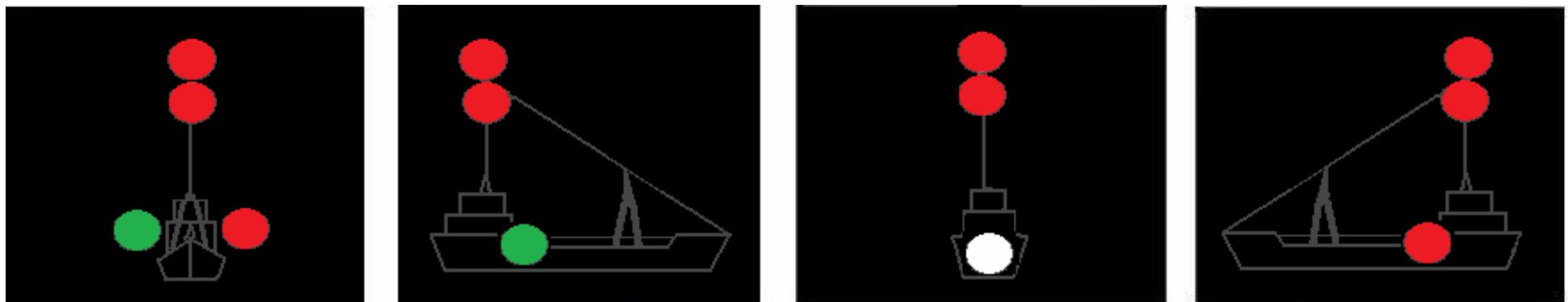
STATKI PONIŻEJ 50 M

1. Statek nieodpowiadający za swoje ruchy powinien pokazywać:
  - a. dwa czerwone światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne (RYS. 1 a)
  - b. dwie kule lub podobne znaki, umieszczone w linii pionowej, w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne (RYS. 1 b)



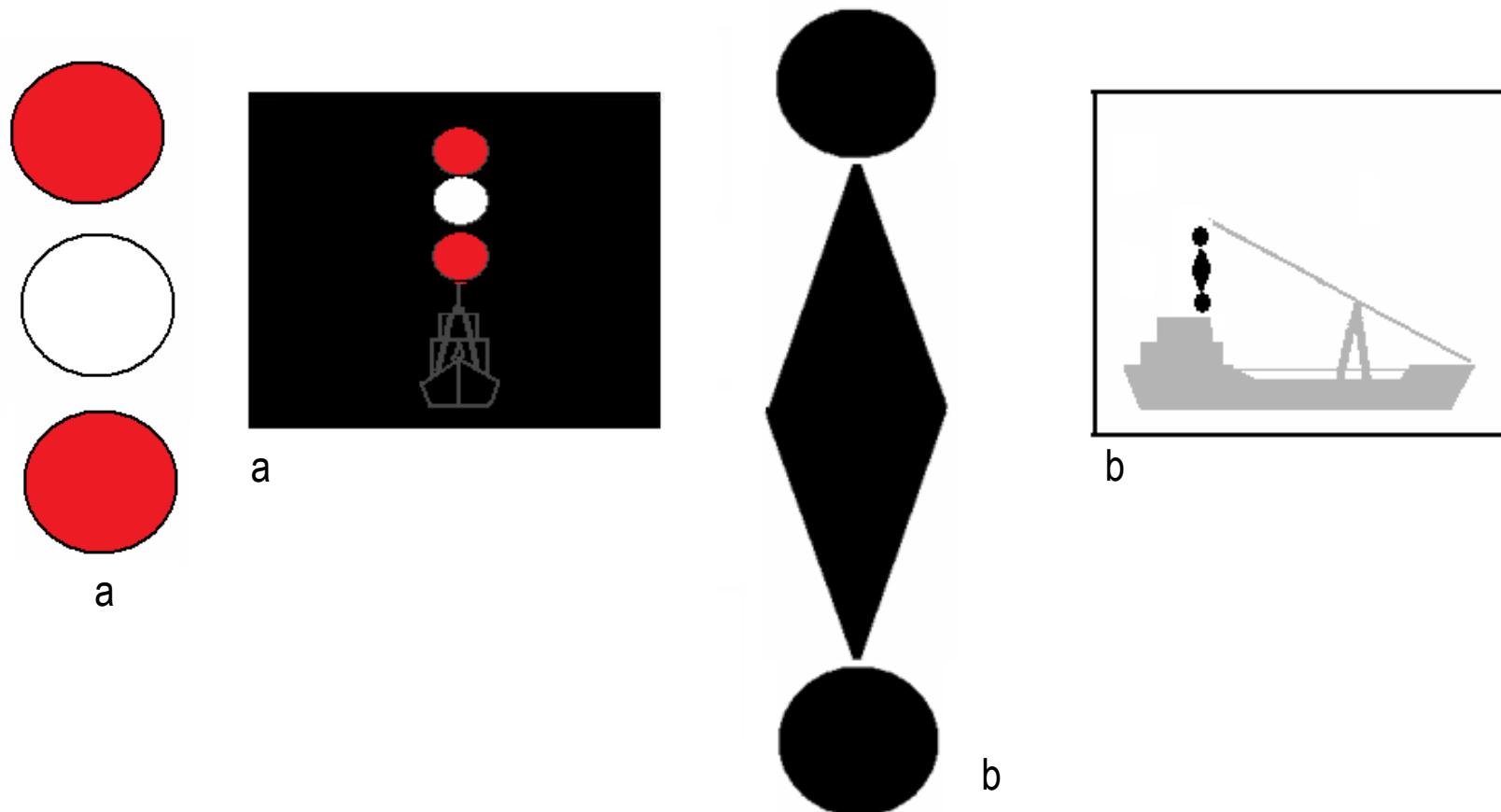
RYS. 1

- a. gdy posuwa się po wodzie - światła burtowe i światło rufowe, oprócz świateł przewidzianych w niniejszym ustępie (RYS. 2)



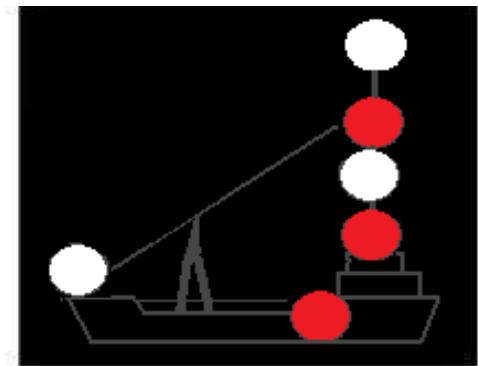
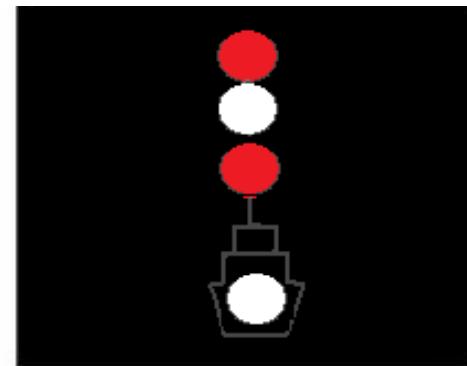
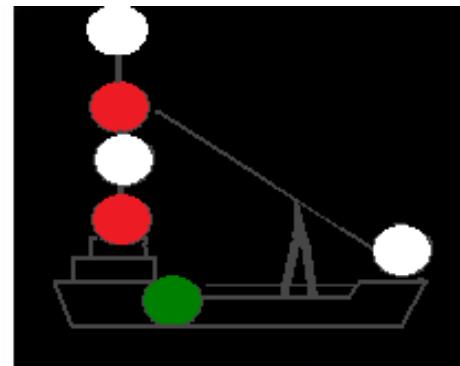
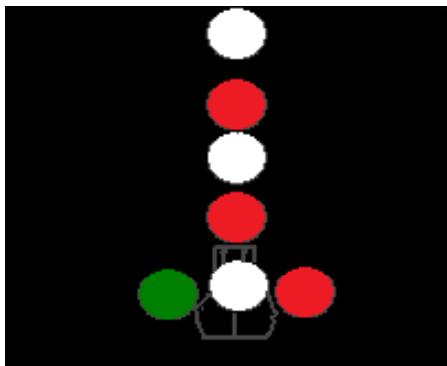
RYS. 2

2. Statek o ograniczonej zdolności manewrowej, z wyjątkiem zajętego oczyszczaniem z min, powinien pokazywać:
- trzy światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne; światła górne i dolne powinny być czerwone, a środkowe białe (RYS. 3 a)
  - trzy znaki umieszczone w linii pionowej w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, górny i dolny znak powinien mieć kształt kuli, a środkowy rombu (RYS. 3 b)

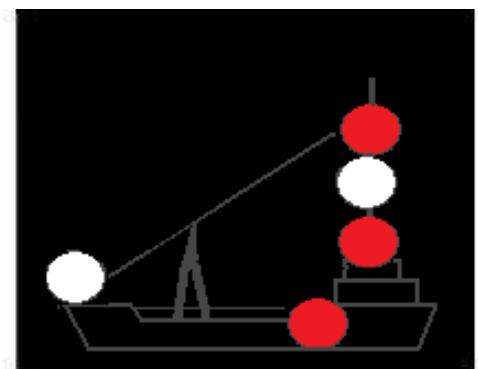
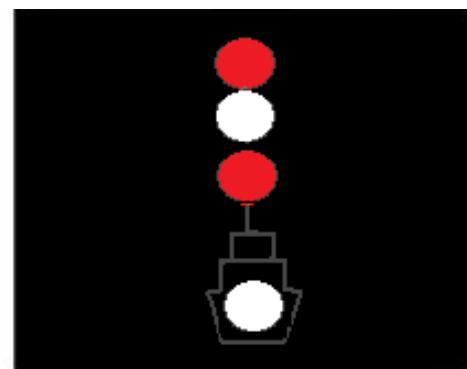
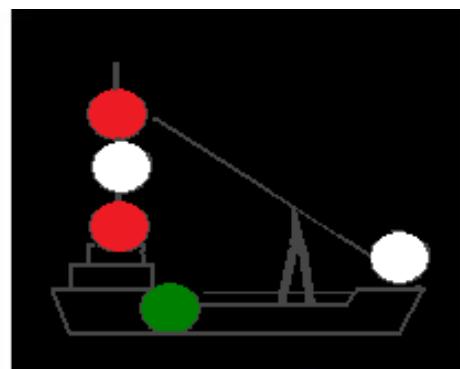
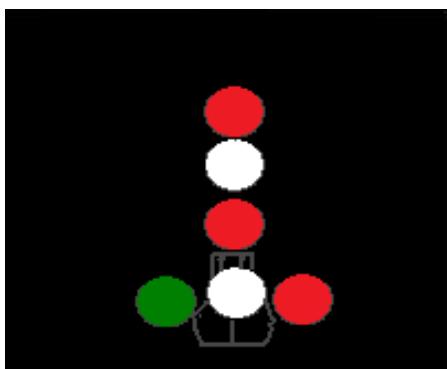


RYS. 3

- c. gdy posuwa się po wodzie - światło lub światła masztowe, światła burtowe i światło rufowe, oprócz świateł przewidzianych w punkcie a/ (RYS. 4)



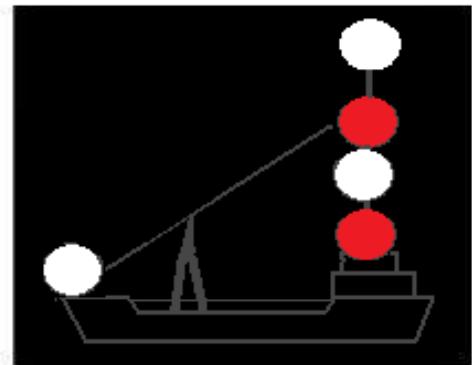
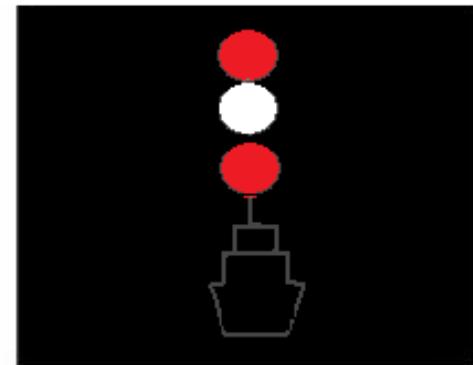
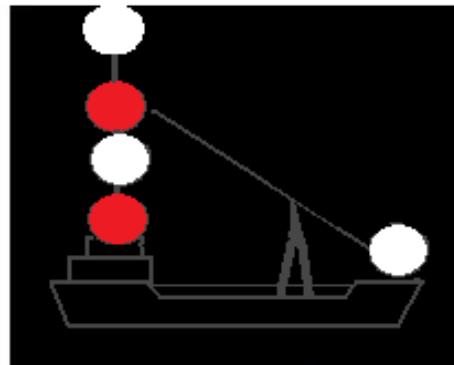
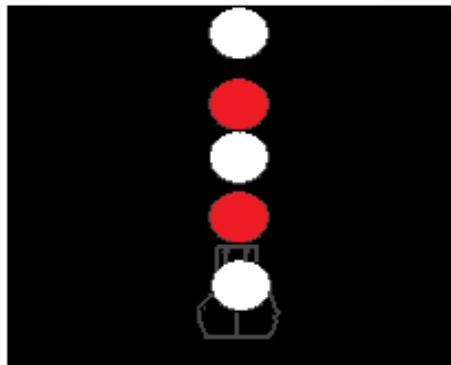
> 50 m



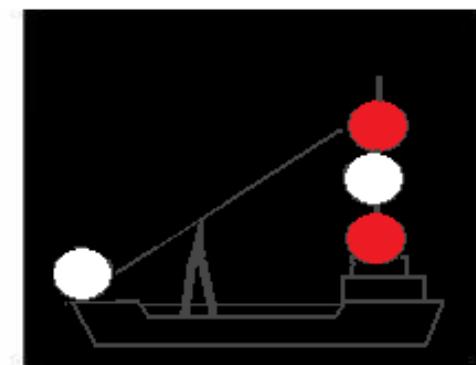
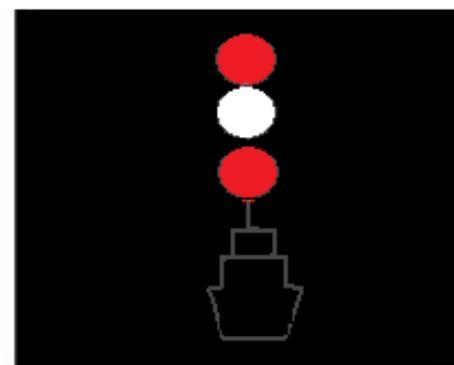
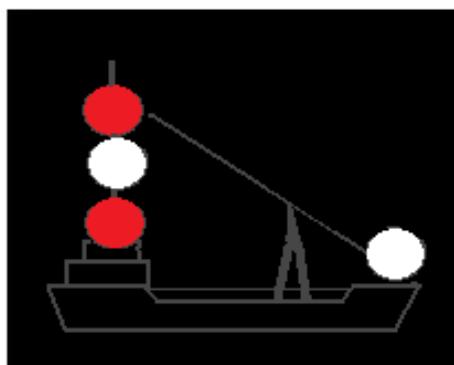
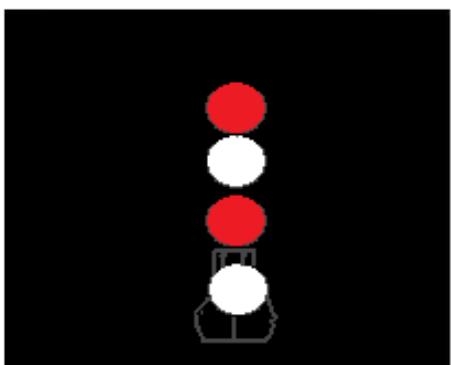
< 50 m

RYS. 4

- c. gdy stoi na kotwicy (RYS 5) - światła lub znaki przewidziane w prawidle XXX, oprócz świateł i znaków przewidzianych w punktach a/ I b/;



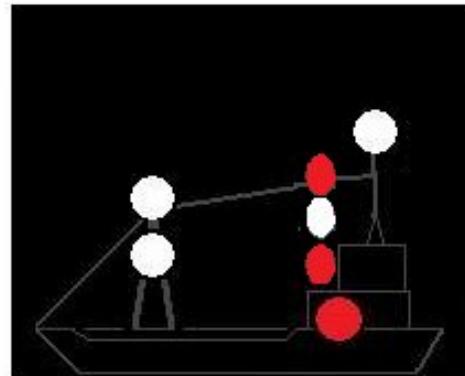
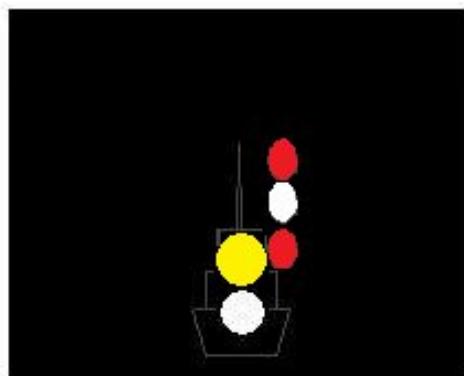
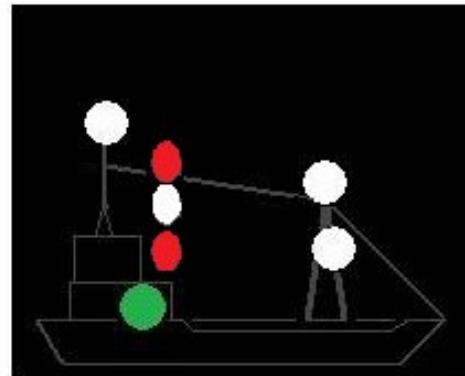
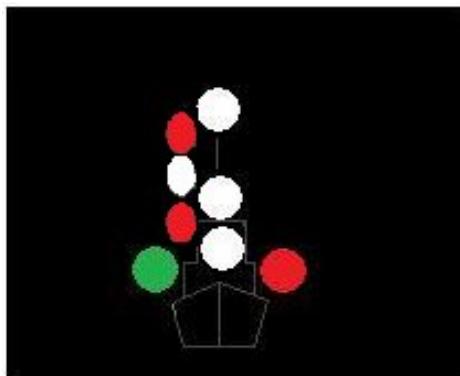
> 50 m



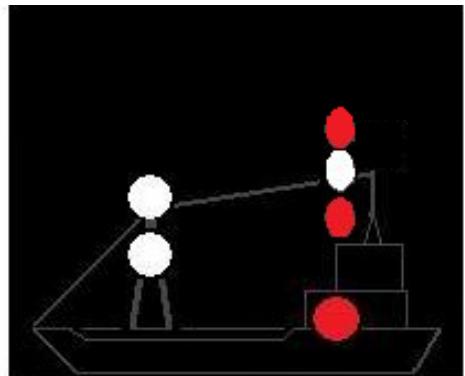
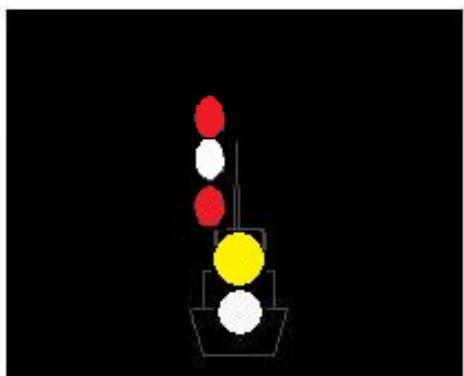
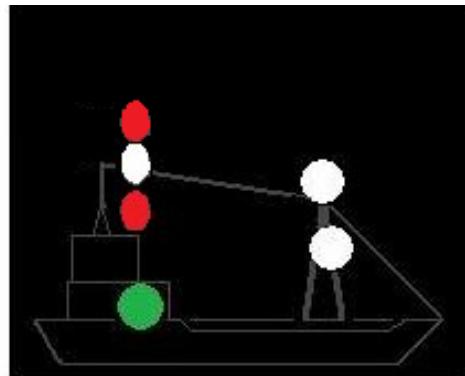
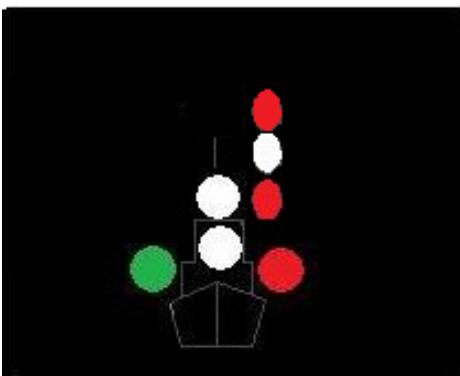
< 50 m

RYS. 5

3. Statek o napędzie mechanicznym zajęty taką czynnością holowniczą, która poważnie ogranicza statek holujący oraz obiekt holowany w ich zdolności do odchylania się od ich kursu, powinien, oprócz świateł lub znaków przewidzianych w prawidle XXIV/1, pokazywać dodatkowo światła lub znaki przewidziane w punktach 2/ a/ oraz b/ niniejszego prawidła (RYS 5).

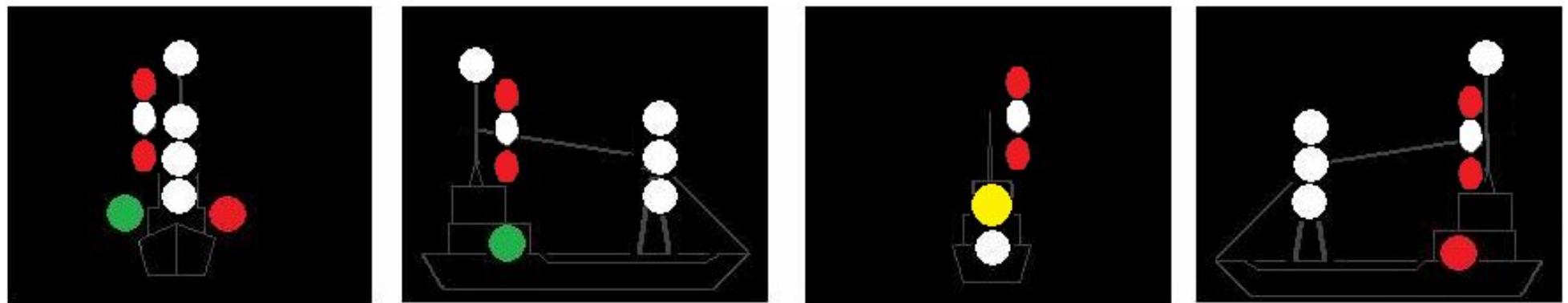


Holownik > 50 m. zestaw holowany < 200 m

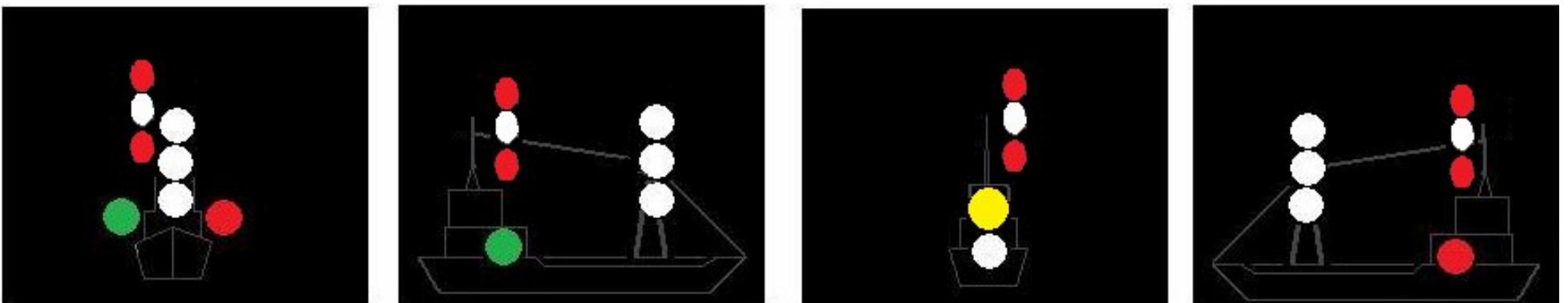


Holownik < 50 m, zestaw holowany < 200

RYS. 5



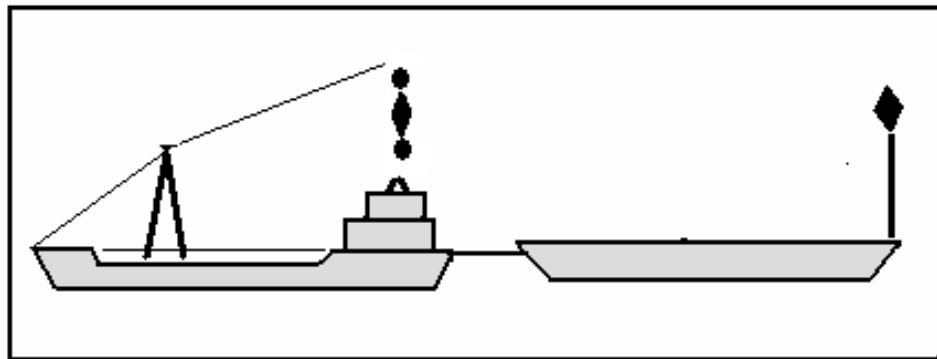
Holownik > 50 m. zestaw holowany > 200 m



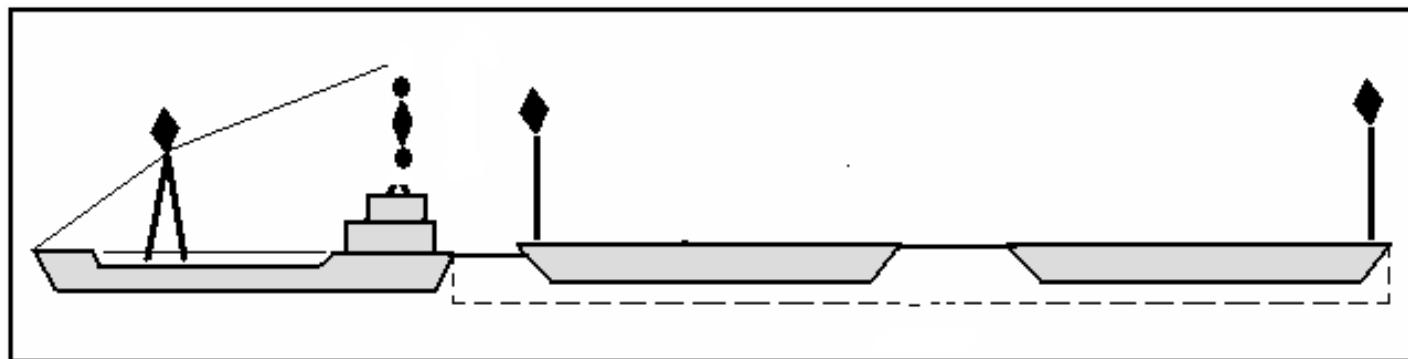
Holownik < 50 m. zestaw holowany > 200 m

RYS. 6

## Oznakowanie dzienne (RYS 7)



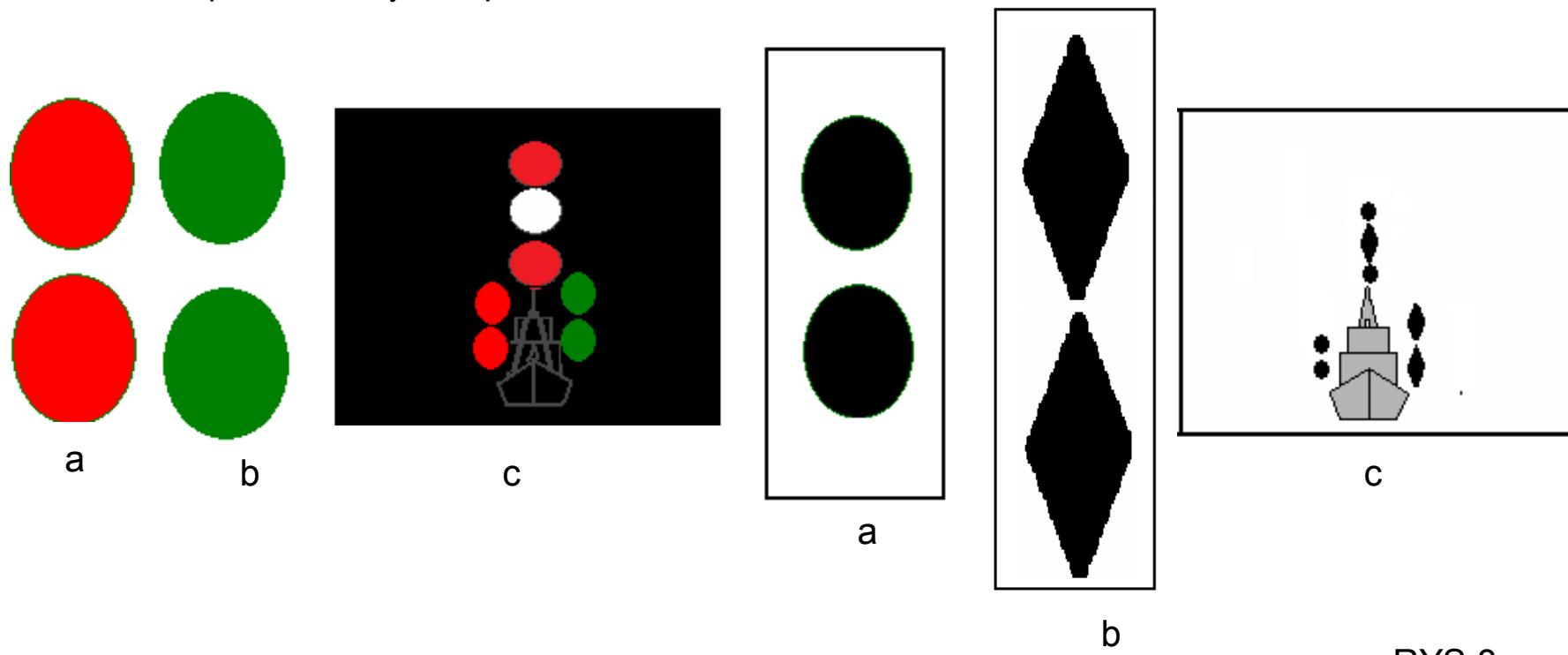
zestaw holowany < 200 m



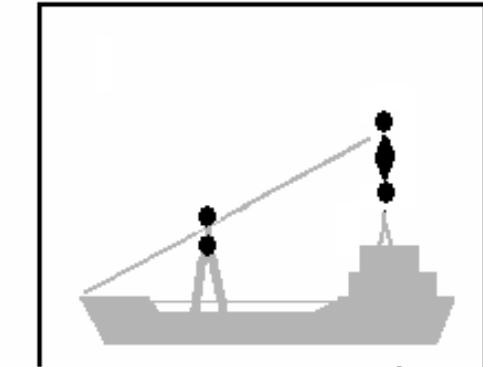
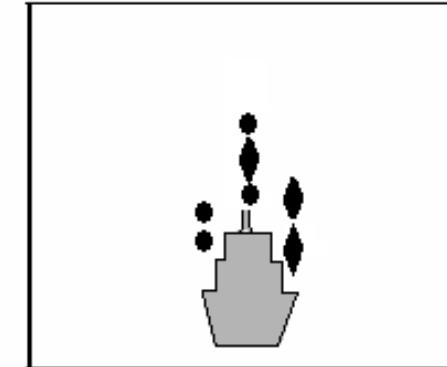
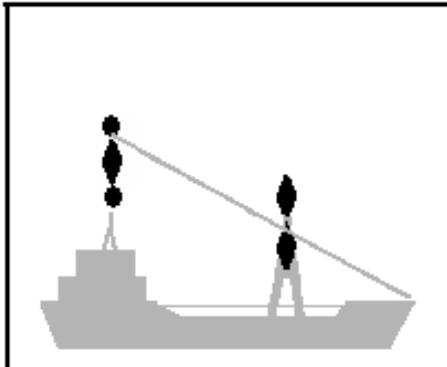
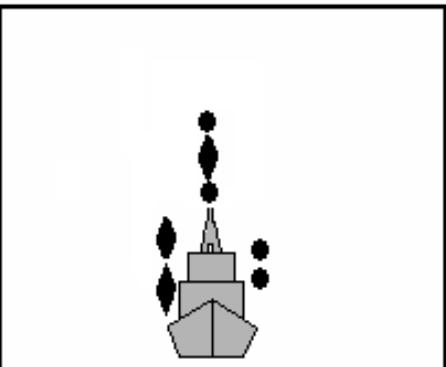
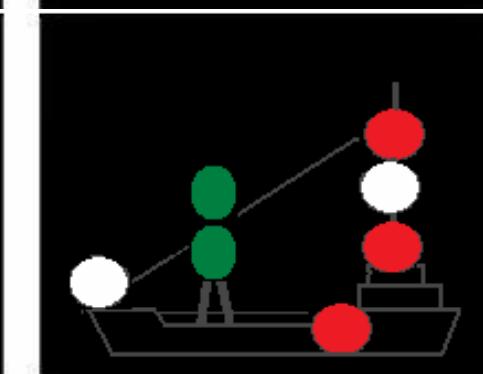
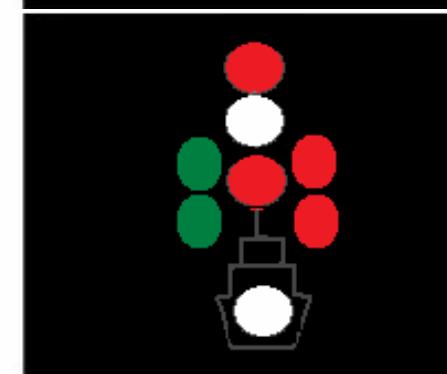
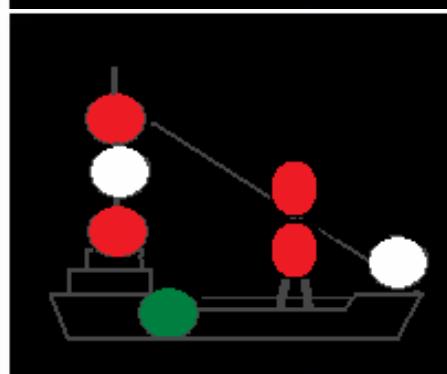
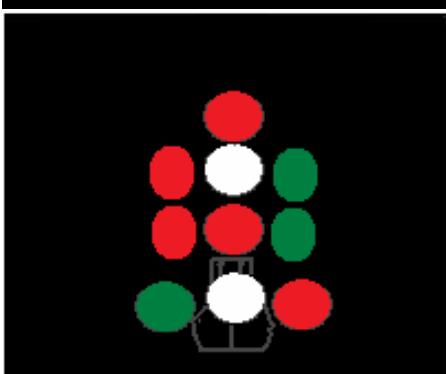
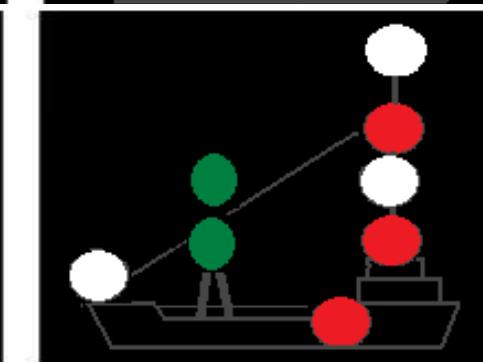
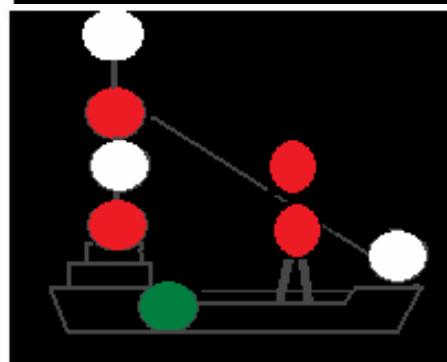
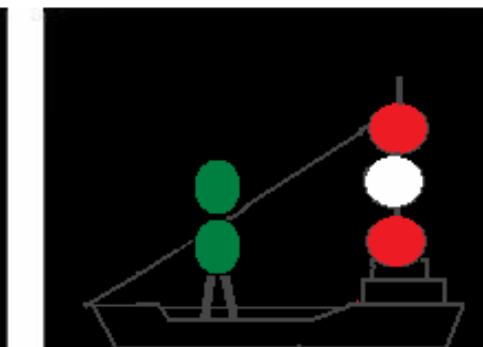
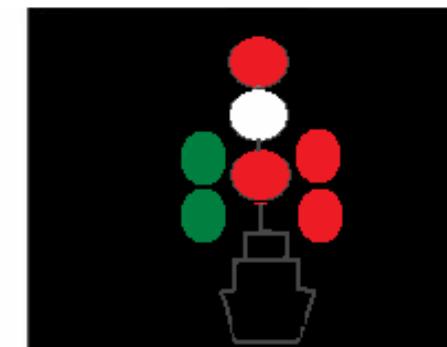
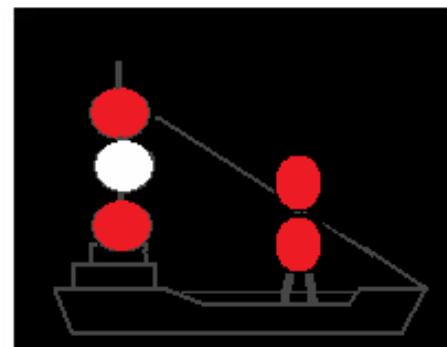
zestaw holowany > 200 m

RYS 7

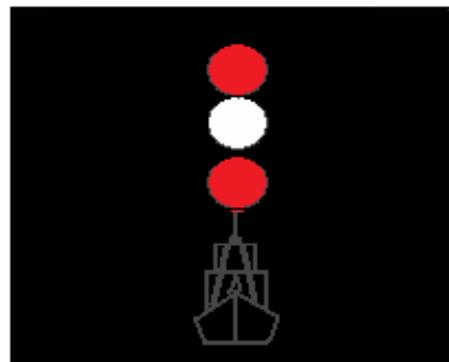
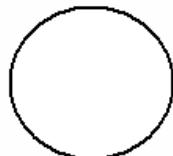
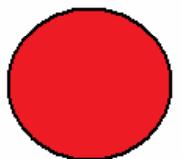
4. Statek zajęty pracami pogłębiarskimi lub podwodnymi, ograniczony w swej zdolności manewrowej, powinien pokazywać światła i znaki przewidziane w ustępie 2/ a/, b/ oraz c/ niniejszego prawa, a jeżeli istnieje przeszkoda, pokazywać ponadto:
- dwa czerwone światła widoczne dookoła widnokręgu albo dwie kule umieszczone w linii pionowej - aby wskazać stronę, po której znajduje się przeszkoda (RYS 8 a/c)
  - dwa zielone światła widoczne dookoła widnokręgu albo dwa romby umieszczone w linii pionowej - aby wskazać stronę, po której może przejść inny statek (RYS 8 b/c)
  - gdy stoi na kotwicy- światła i znaki przewidziane w niniejszym ustępie, zamiast światel lub znaków przewidzianych w prawidle XXX.



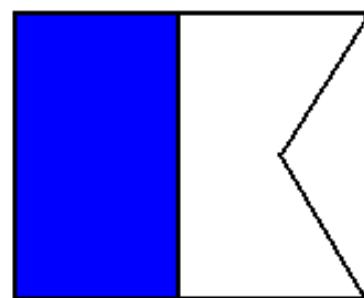
RYS 8



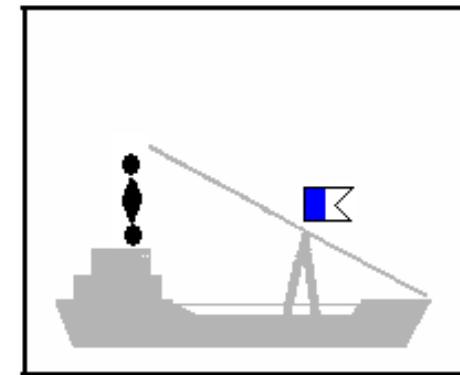
5. Ilekroć wielkość statku zajętego pracami nurkowymi uniemożliwia pokazywanie wszystkich świateł i znaków przewidzianych w ustępie 4 niniejszego prawa, to powinien on pokazywać (RYS 9)
- a. trzy światła widoczne dookoła widnokręgu w miejscu, skąd będą one widoczne najlepiej. Światła najwyższe i najniższe powinny być czerwone, a środkowe białe (RYS 9 a)
  - b. sztywną replikę flagi sygnałowej "A" Międzynarodowego Kodu Sygnałowego na wysokości nie mniejszej niż 1 metr. Należy przedsięwziąć środki dla zapewnienia widoczności tego sygnału dookoła widnokręgu (RYS 9 b)



a



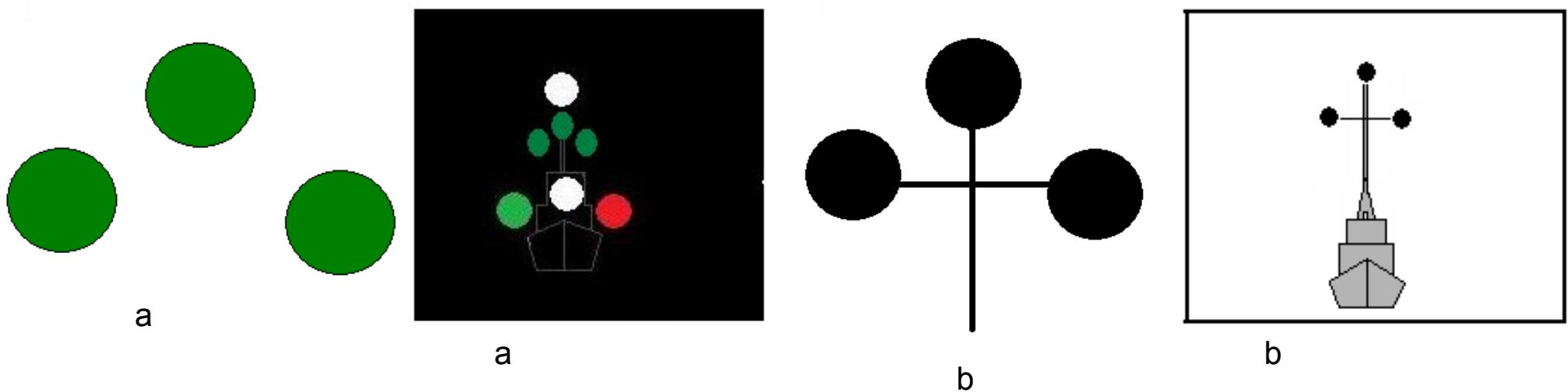
b



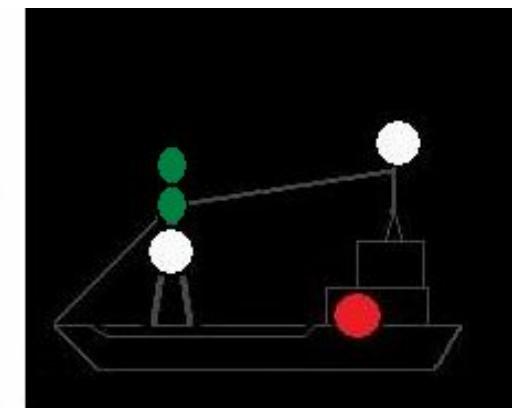
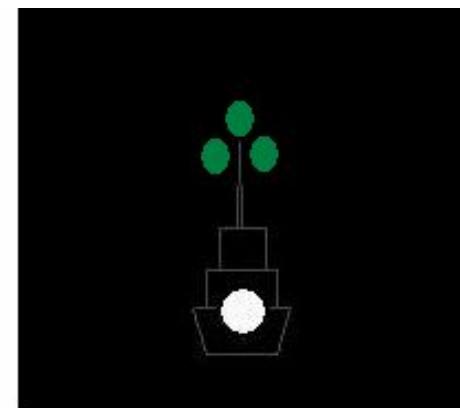
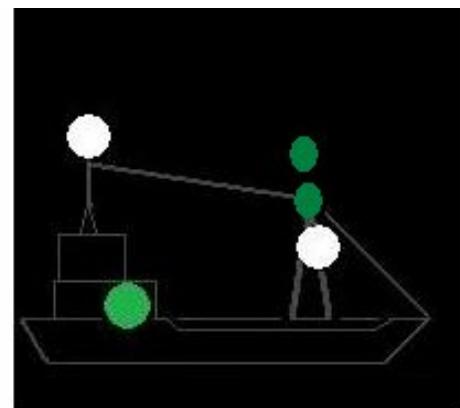
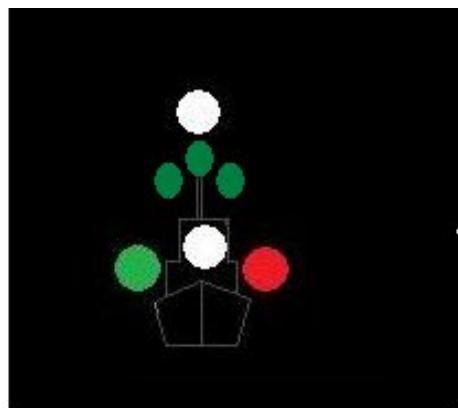
b

RYS 9

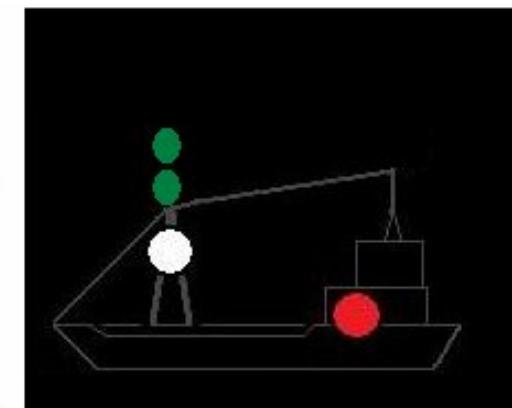
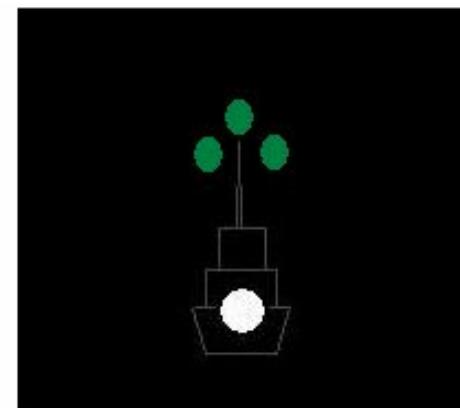
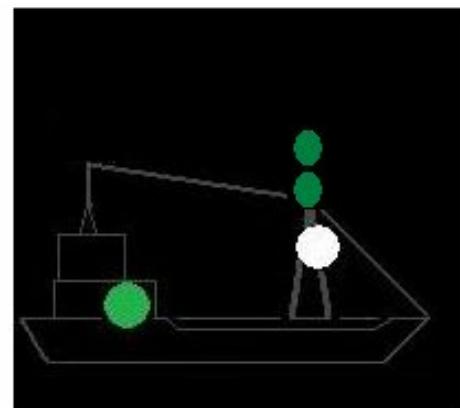
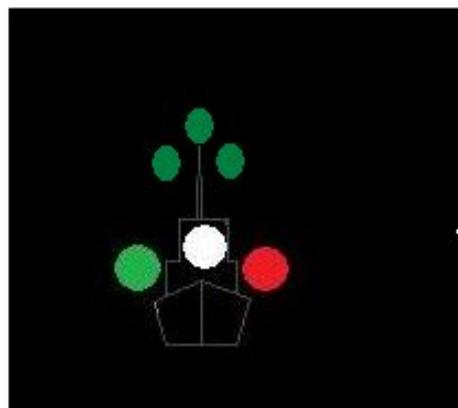
6. Statek zajęty oczyszczaniem z min (RYS 10) powinien dodatkowo oprócz świateł przewidzianych w prawidle XXIII dla statku o napędzie mechanicznym lub znaku przewidzianego w prawidle XXX dla statku stojącego na kotwicy, pokazywać odpowiednio albo trzy zielone światła widoczne dookoła widnokręgu (RYS 10 a) albo trzy kule (RYS 10 b). Jedno z tych świateł lub jeden z tych znaków powinien być pokazywany w pobliżu szczytu przedniego masztu i po jednym na każdym końcu rei przedniego masztu. Te światła lub znaki oznaczają, że niebezpieczne jest dla innego statku zbliżanie się w granicach 1000 metrów do statku zajętego oczyszczaniem z min.



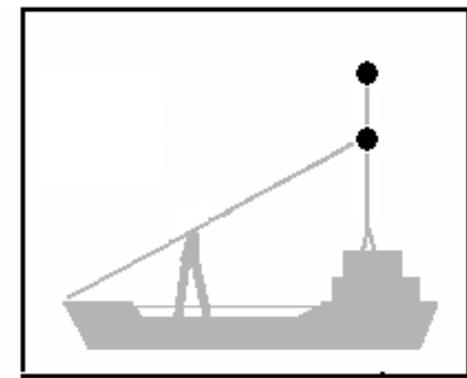
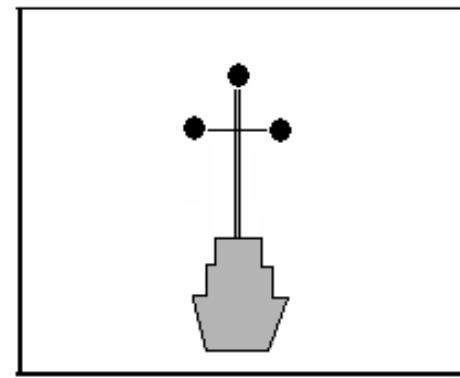
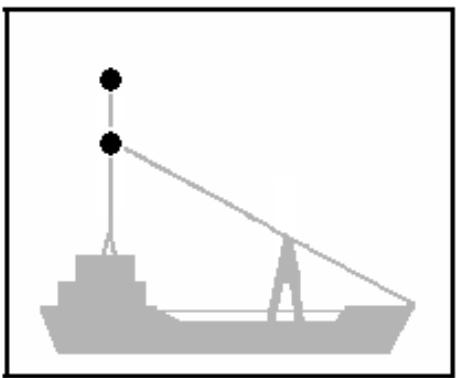
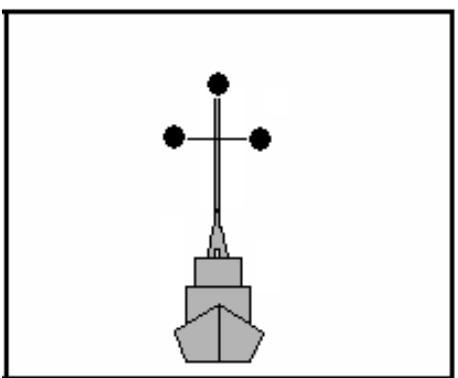
RYS 10



> 50 m



< 50 m

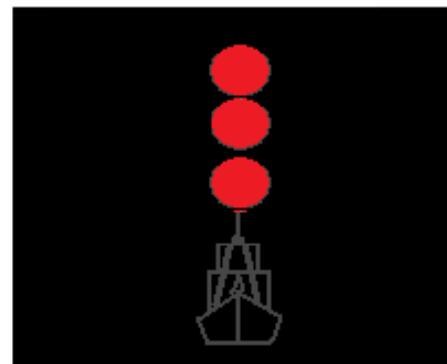
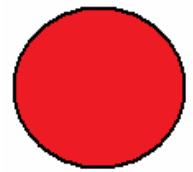


RYS 11

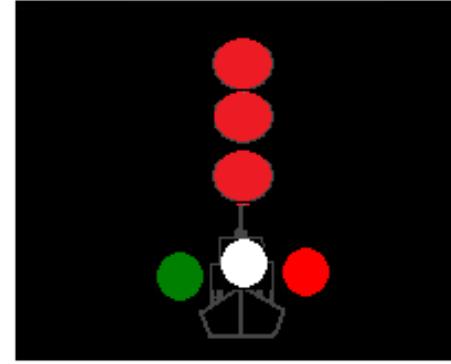
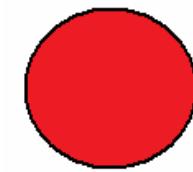
7. Statki o długości mniejszej niż 12 metrów, z wyjątkiem statków zajętych pracami nurkowymi, nie są obowiązane pokazywać świateł i znaków wymaganych niniejszym prawidłem
8. Sygnały przewidziane w niniejszym prawidle nie są sygnałami statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i żądających pomocy. Sygnały takie są podane w załączniku IV do niniejszych przepisów.

## PRAWIDŁO XXVIII - STATKI OGRANICZONE SWYM ZANURZENIEM

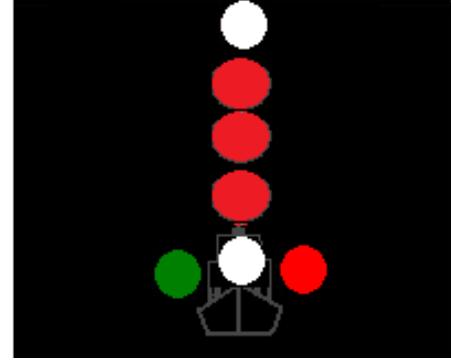
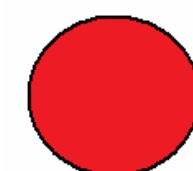
Statek ograniczony swym zanurzeniem (RYS 1) może, oprócz świateł przewidzianych w prawidle 23 dla statków o napędzie mechanicznym, pokazywać w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, trzy czerwone światła widoczne dookoła widnokręgu (RYS 1 a), umieszczone w linii pionowej, albo walec (RYS 1 b)



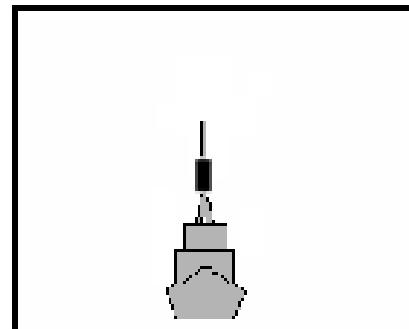
a



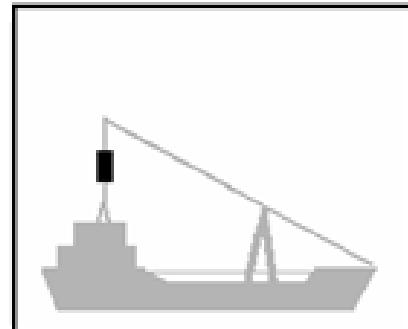
b



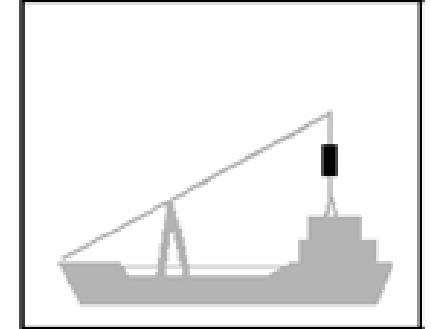
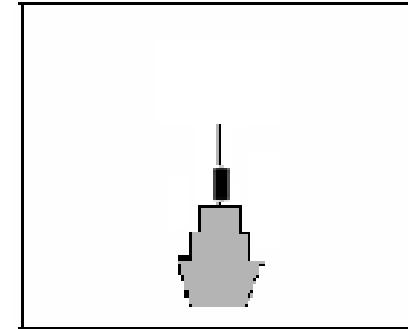
c



d



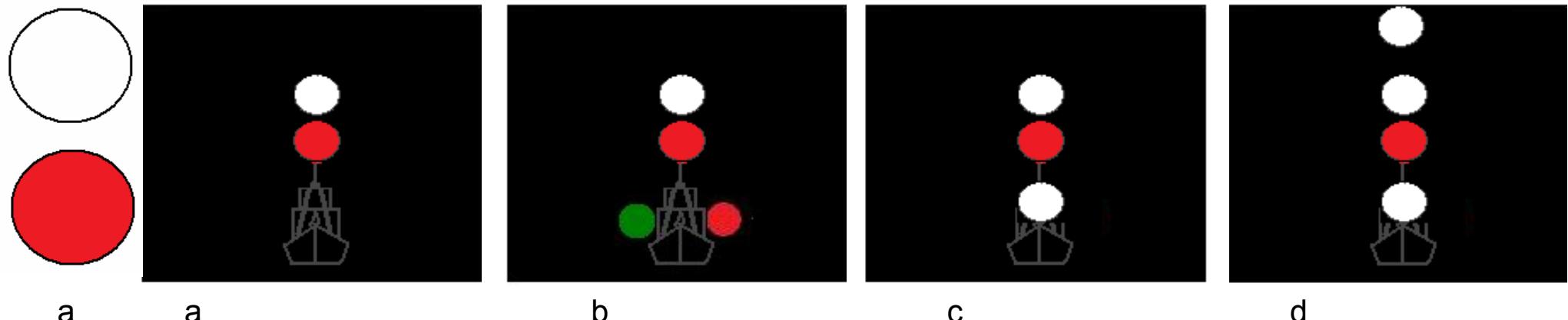
d



RYS 1

## PRAWIDŁO XXIX - STATKI PILOTOWE

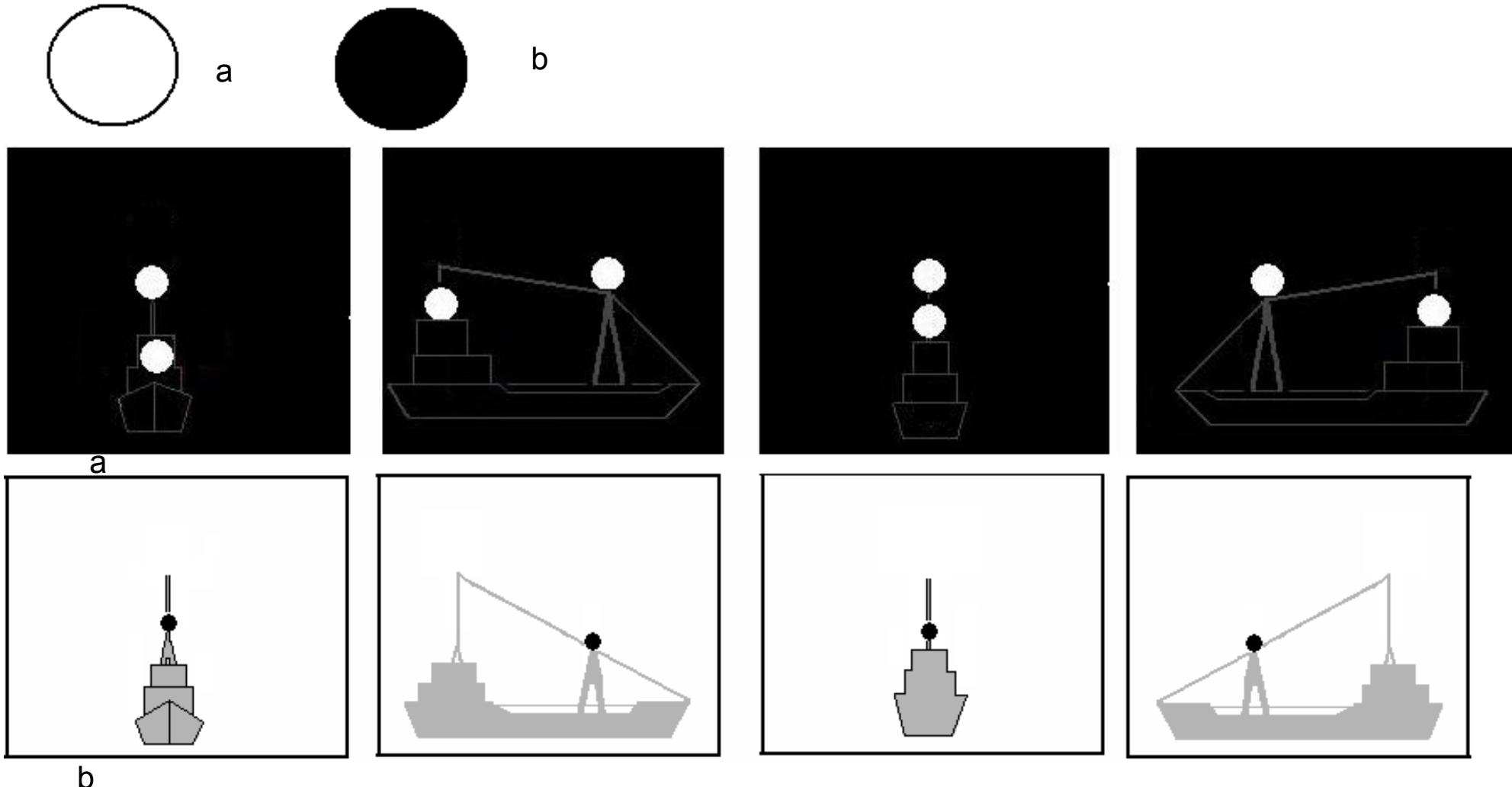
1. Statek pełniący służbę pilotową (RYS. 1) powinien pokazywać:
  - a. dwa światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej na szczycie lub w pobliżu szczytu masztu, górne białe, a dolne czerwone (RYS. 1 a) gdy jest w drodze - dodatkowe światło burtowe i światło rufowe (RYS. 1 b)
  - b. gdy stoi na kotwicy - dodatkowo do światel przewidzianych w punkcie 1 – światło, światła lub znak przewidziany w prawidle XXX dla statków stojących na kotwicy (RYS. 1 c/d)
  - c. Statek pilotowy, jeżeli nie pełni służby pilotowej, powinien pokazywać światła lub znaki przewidziane dla statku o jego długości.



RYS 1

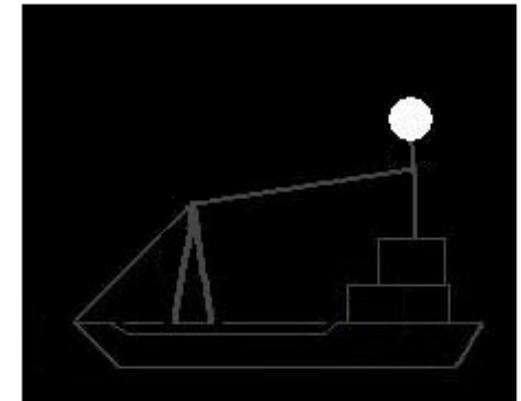
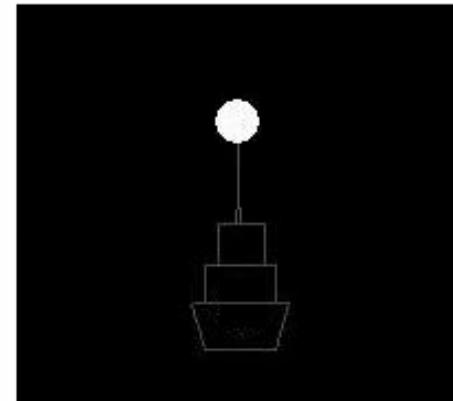
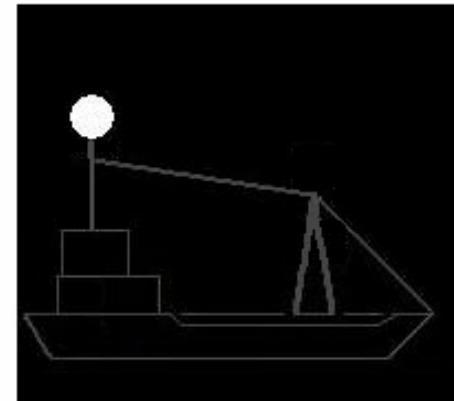
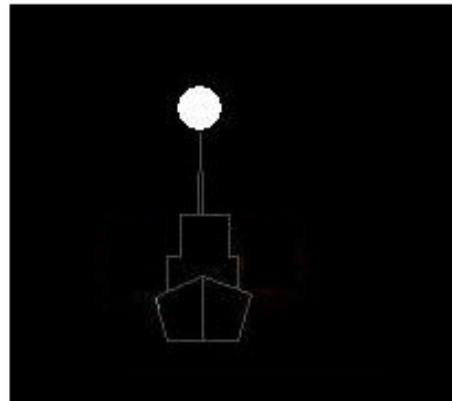
## PRAWIDŁO XXX - STATKI ZAKOTWICZONE I STATKI NA MIELIŹNIE

1. Statek stojący na kotwicy (RYS 1) powinien pokazywać w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne:
  - a. białe światło widoczne dookoła widnokręgu albo kule - w przedniej części statku (RYS 1 a/b)
  - b. białe światło widoczne dookoła widnokręgu na rufie lub w jej pobliżu i poniżej światła przewidzianego w punkcie a/.



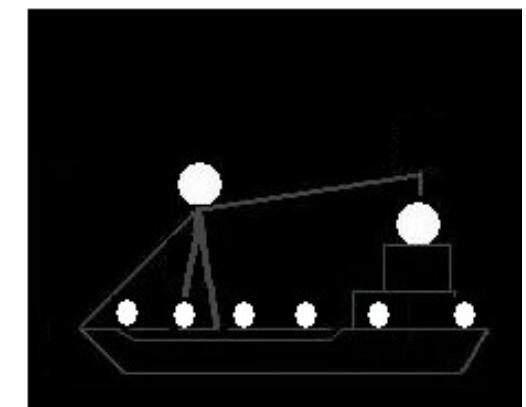
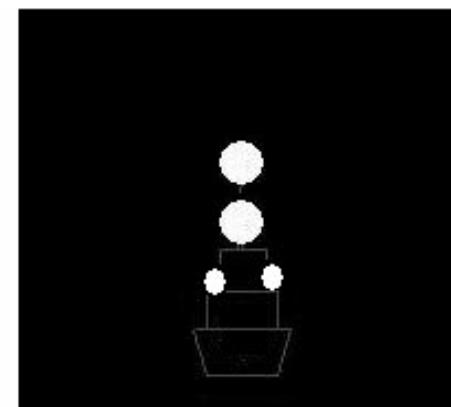
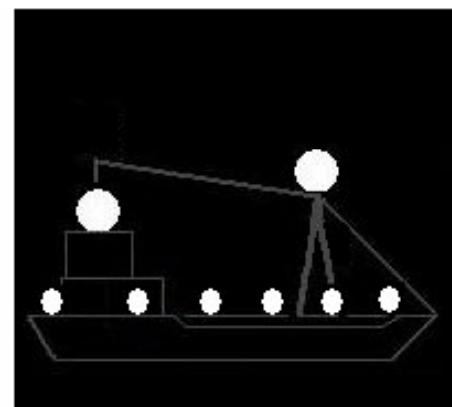
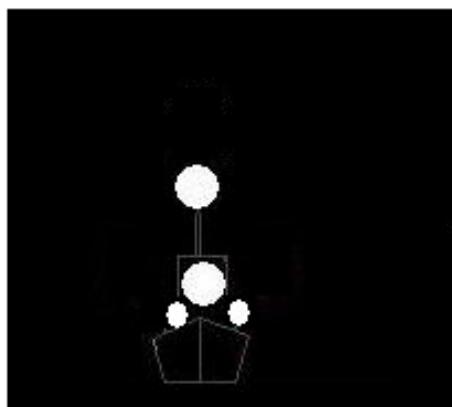
RYS 1

2. Zamiast świateł przewidzianych w ustępie 1 niniejszego prawała statek o długości mniejszej niż 50 m (RYS 2 ) może pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokręgu, w miejscu skąd biedzie najlepiej widoczne



< 50 m

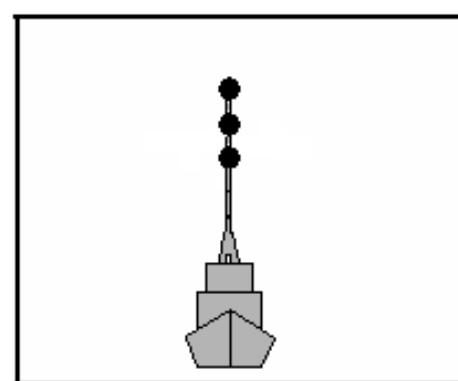
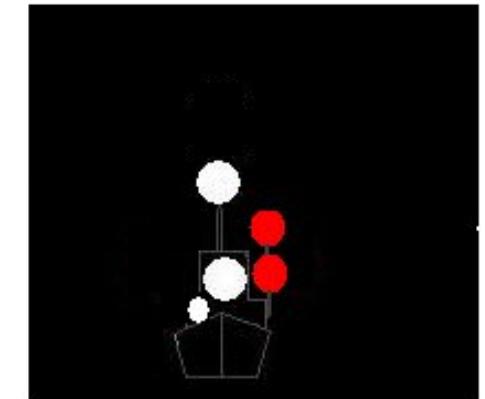
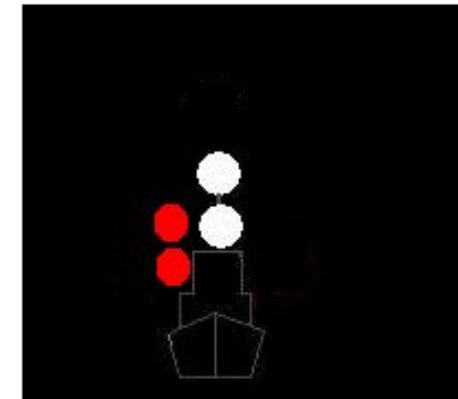
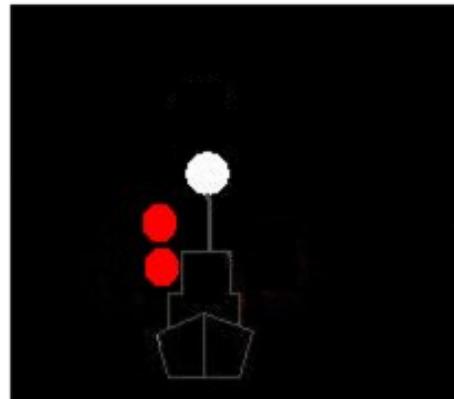
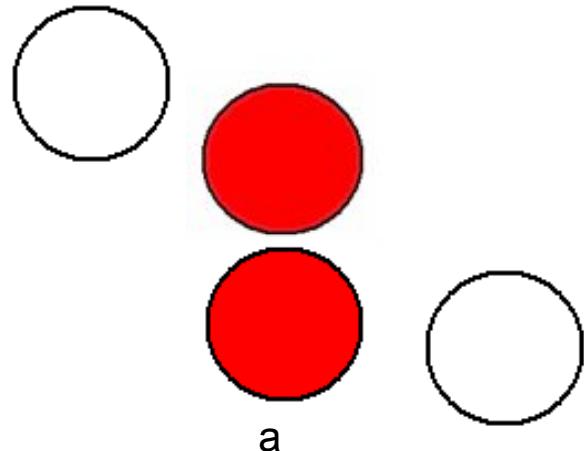
3. Statek stojący na kotwicy może, a statek o długości 100 m lub więcej powinien także używać dostępnych świateł roboczych lub równoznacznych do oświetlenia swych pokładów (RYS 3)



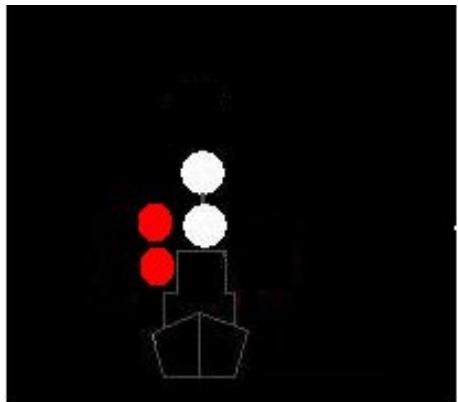
> 100 m

RYS 3

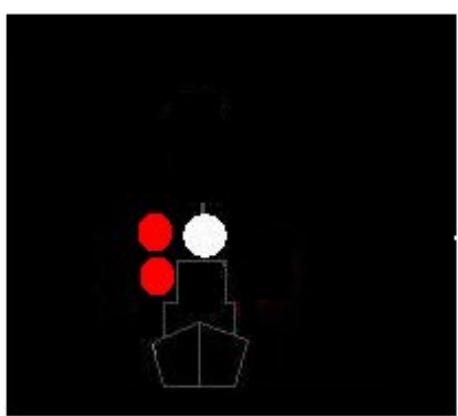
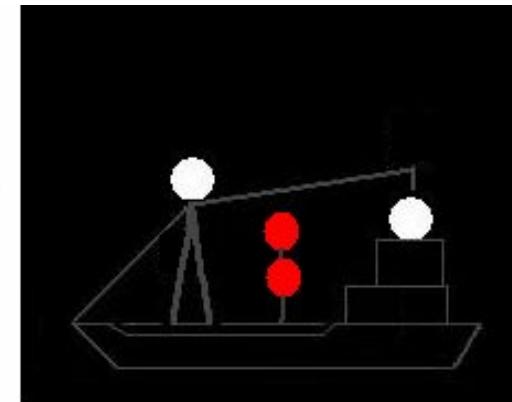
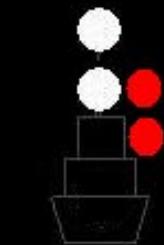
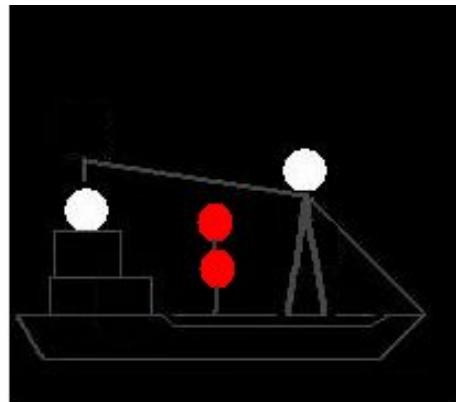
4. Statek na mieliźnie powinien pokazywać światła przewidziane w ustępach 1 lub 2 niniejszego prawidła a ponadto - w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne dwa czerwone światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej (RYS 3 a) lub trzy czarne kule (RYS 4 b)



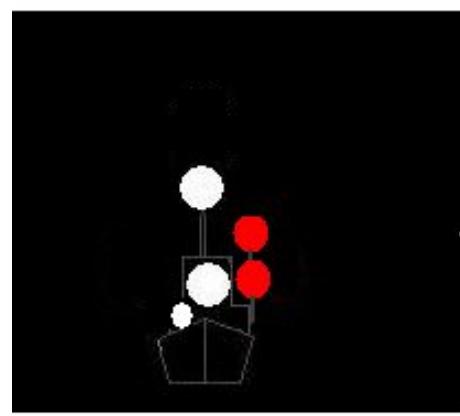
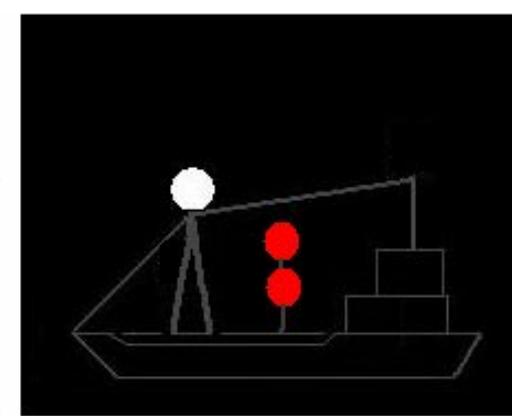
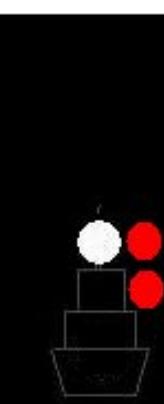
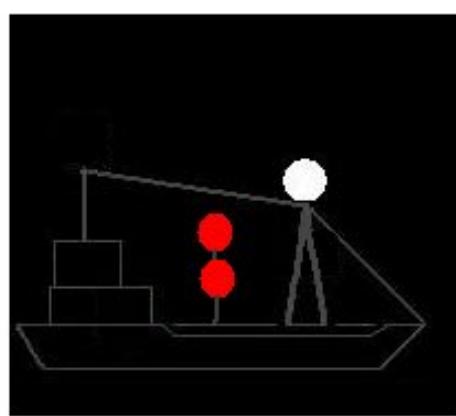
RYS 4



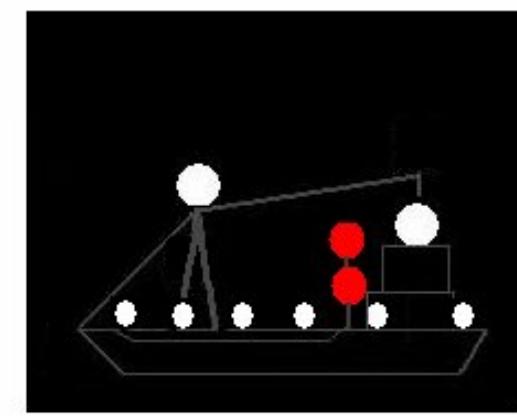
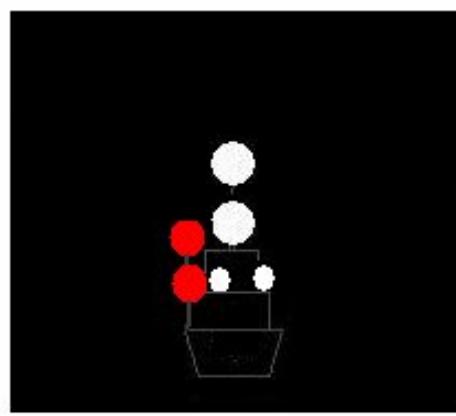
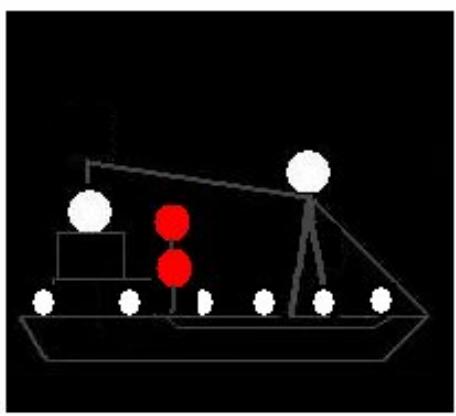
> 50 m



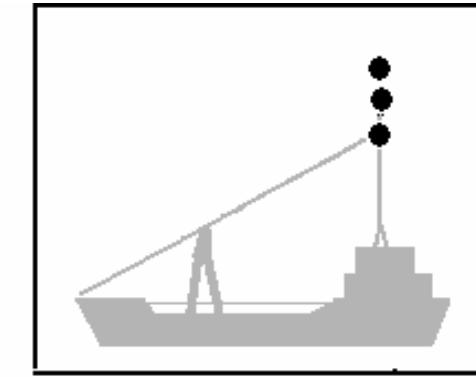
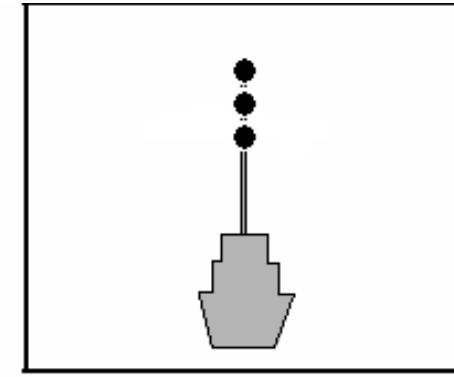
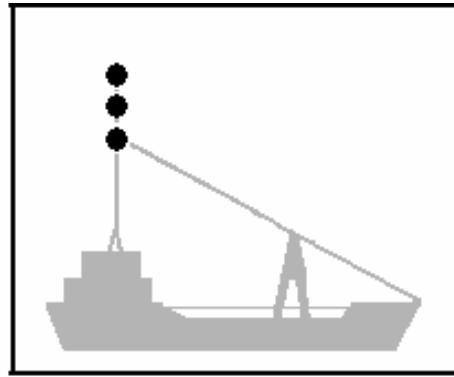
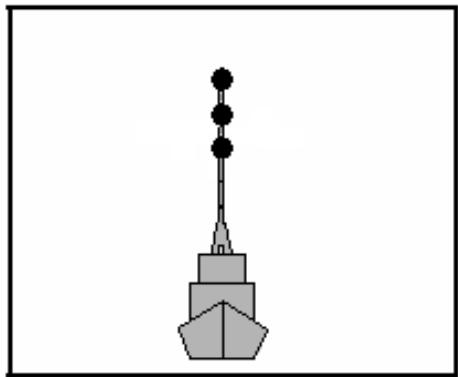
< 50 m



> 100 m



RYS 5



RYS 6

5. Statek o długości mniejszej niż 7 m, stojący na kotwicy lub na mieliźnie, lecz nie w wąskim przejściu lub w jego pobliżu, na torze wodnym lub kotwicowisku albo gdzie normalnie inne statki nawigują, nie jest obowiązany do pokazywania świateł lub znaków przewidzianych w ustępach 1 i 2 niniejszego prawa.
6. Statek o długości mniejszej niż 12 m stojący na mieliźnie nie jest obowiązany do pokazywania świateł lub znaków wymaganych ustępami 1/a oraz b niniejszego prawa.

### **PRAWIDŁO XXXI - WODNOSAMOLOTY**

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

## PRAWIDŁO XXXII - DEFINICJE

1. Wyraz "**gwizdek**" oznacza każdy przyrząd do sygnalizacji dźwiękowej zdolny do wytwarzania przewidzianych dźwięków i odpowiadający warunkom określonym w załączniku III do niniejszych przepisów.
2. Określenie "**dźwięk krótki**" oznacza dźwięk trwający około **jednej sekundy**.
3. Określenie "**dźwięk długi**" oznacza dźwięk trwający **od czterech do sześciu sekund**.

## PRAWIDŁO XXXIII – WYPOSAŻENIE W ŚRODKI DO SYGNALIZACJI DZWIĘKOWEJ

1. Statek o długości 12 metrów lub większej powinien być zaopatrzony w gwizdek i dzwon, a statek o długości 100 metrów lub większej, powinien być dodatkowo zaopatrzony w gong, którego ton i dźwięk nie mogą być mylone z tonem i dźwiękiem dzwonu. Gwizdek, dzwon i gong powinny odpowiadać wymaganiom określonym w załączniku III do niniejszych Przepisów. Dzwon lub gong albo oba te przyrządy mogą być zastąpione innymi środkami o odpowiednio takiej samej charakterystyce dźwiękowej, z tym, że zawsze będzie możliwe ręczne nadawanie wymaganych sygnałów.
2. **Statek o długości mniejszej niż 12 metrów nie jest obowiązany do posiadania środków do sygnalizacji dźwiękowej** przewidzianych w ustępie a/ niniejszego prawidła, lecz jeśli ich nie posiada, powinien być zaopatrzony w inne środki do nadawania dołożnego sygnału dźwiękowego.

## PRAWIDŁO XXXIV – SYGNAŁY MANEWROWE I OSTRZEGAWCZE

1. 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". ● ● ●

2. Każdy statek może uzupełnić sygnały nadawane gwizdkiem, przewidziane w ustępie 1 niniejszego prawidła, sygnałami świetlnymi odpowiednio powtarzanymi w czasie wykonywania manewru:

a. 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";

b. 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;

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

**3. Gdy statki są wzajemnie widoczne w wąskim przejściu lub na torze wodnym, wówczas:**

**a. statek, który zamierza wyprzedzić inny statek,** powinien zgodnie z prawidłem 9e/ i/ wskazać zamiar za pomocą następujących sygnałów gwizdkiem:

**dwa dźwięki długie z następującym po nich jednym dźwiękiem krótkim dla oznaczenia "Zamierzam was wyprzedzić z waszej prawej burty"; — •**

**dwa dźwięki długie z następującymi po nich dwoma dźwiękami krótkimi dla oznaczenia "Zamierzam was wyprzedzić z waszej lewej burty"; — ••**

**b. statek, który ma być wyprzedzony, jeżeli działa zgodnie z prawidłem IX 5/ a/ powinien wskazać swoją zgodę za pomocą następującego sygnału gwizdkiem: jeden dźwięk długi, jeden krótki, jeden długi i jeden krótki nadane w tej kolejności.** — • — •

**4. Gdy statki wzajemnie widoczne zbliżają się do siebie i z jakiejkolwiek przyczyny którykolwiek z nich nie rozumie zamiarów lub działań drugiego statku lub ma wątpliwości, czy drugi statek podejmie wystarczające działania w celu uniknięcia zderzenia, statek mający wątpliwości powinien wskazać je przez nadanie gwizdkiem co najmniej pięciu krótkich i szybko po sobie następujących sygnałów.** •••••

taki sygnał może być uzupełniony sygnałem świetlnym o co najmniej pięciu krótkich i szybko po sobie następujących błyskach.

**5. 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,** —

**6. 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 XXXV – SYGNAŁY DZWIĘKOWE PODCZAS OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

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

1. **Statek o napędzie mechanicznym posuwający się po wodzie** powinien nadawać z przerwami nie większymi niż 2 minuty jeden długi dźwięk, —
2. **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. — — — —
3. **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.** — ••
4. **Statek zajęty połowem, gdy stoi na kotwicy i statek o ograniczonej zdolności manewrowej, wykonujący swoją pracę stojąc na kotwicy,** powinien zamiast sygnałów przewidzianych w ustępie g/ niniejszego prawidła nadawać sygnał dźwiękowy przepisany w ustępie c/ niniejszego prawidła.
5. **Statek holowany lub gdy więcej statków jest holowanych, to ostatni statek zespołu holowniczego, jeżeli jest obsadzony załogą,** powinien nadawać cztery następujące po sobie dźwięki: **długi i trzy krótkie z przerwami nie większymi niż 2 minuty.** Jeżeli to możliwe, sygnał ten powinien być nadawany bezpośrednio po sygnale nadanym przez statek holjący. — •••

6. 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.

**7. 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.



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

**9. 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.**

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



## **PRAWIDŁO XXXVI – SYGNAŁ ZWRÓCENIA UWAGI**

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

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



**Dziękuję za uwagę**