

ÚMLUVA
O MEZINÁRODNÍCH PRAVIDLECH
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI

1972

Novelizovaná Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři – COLREG 72 obsahuje všechny změny a doplňky, které byly přijaty Shromážděními Mezinárodní námořní organizace – IMO, od 15. července 1997, kdy Úmluva COLREG 72 vstoupila v platnost.

Rezoluce A.464(XII) ze dne 19. listopadu 1981, s platností od 1. června 1983

Rezoluce A.626(15) ze dne 19. listopadu 1987, s platností od 19. listopadu 1989

Rezoluce A.678(16) ze dne 19. října 1981, s platností od 19. dubna 1991

Rezoluce A.736(18) ze dne 4. listopadu 1993, s platností od 4. listopadu 1985

Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři
– COLREG 72 nabyla platnosti pro Českou republiku, dnem 1. ledna 1993.

Novelizovaný text Úmluvy COLREG 72 byl schválen Ministerstvem dopravy a spojů České republiky, dne 2. prosince 1997, pod č.j.: 26 033/97-O 140. Novelizovaný text Úmluvy připravil

Oldřich Straka, Yacht Service.

Obsah

Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění

srážkám na moři, 1972 7

Mezinárodní pravidla pro zabránění srážkám na moři, 1972 15

Část A - Všeobecná ustanovení 15

Část B - Pravidla pro plavbu a manévrování 21

Kapitola I - Plavba lodí za jakýchkoliv podmínek viditelnosti 21

Kapitola II - Plavba lodí ve vzájemném dohledu 31

Kapitola III - Plavba lodí v podmínkách snížené viditelnosti 37

Část C - Světla a znaky 37

Část D - Zvukové a světelné signály 55

Část E - Osvobození 63

Příloha I - Rozmístění a technické charakteristiky světel a znaků 65

Příloha II - Dodatečné signály pro rybářské lodě provádějící lov ryb v těsné blízkosti od sebe 77

Příloha III - Technické charakteristiky zařízení k podávání zvukových signálů 79

Příloha IV - Nouzové signály 85

ÚMLUVA O MEZINÁRODNÍCH PRAVIDLECH PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI 1972

Zúčastněné strany Úmluvy,

přejíce si zabezpečit vysokou úroveň bezpečnosti na moři.

dbajíce nutnosti revize a obnovení mezinárodních Pravidel pro zabránění srážkám na moři, které tvořily přílohu k závěrečnému aktu Mezinárodní konference o bezpečnosti lidského života na moři, 1960.

posoudivše výše uvedená Pravidla v duchu rozvoje dosaženého od jejich schválení.

dohodly se takto:

ČLÁNEK I

Obecné povinnosti

Zúčastněné strany Úmluvy se zavazují řídit se Pravidly a jejich Přílohami, která představují mezinárodní Pravidla pro zabránění srážkám na moři, 1972 (dále jen "Pravidly"), která jsou součástí této Úmluvy.

ČLÁNEK II

Podpis, ratifikace, přijetí, schválení a přístup

1. Úmluva bude otevřena k podpisu do 1. června 1973 a k přístupu po tomto datu.

2. Členské státy Organizace spojených národů nebo některé z jejich specializovaných institucí nebo Mezinárodní agentura pro atomovou energii nebo účastníci Statutu Mezinárodního soudního dvora se mohou stát zúčastněnými stranami této úmluvy:

a) podpisem bez výhrady ratifikace, přijetí nebo schválení;

b) podpisem s výhradou ratifikace, přijetí nebo schválení, po kterém budou následovat ratifikace, přijetí nebo schválení:

c) přístupem

3. Ratifikace, přijetí, schválení nebo přístup bude proveden uložením náležitého dokumentu u Mezivládní námořní poradní organizace (dále jen "Organizace"), která bude informovat vlády zemí, které podepsaly nebo přistoupily k této Úmluvě, o uložení každého takového dokumentu s uvedením data jeho uložení.

ČLÁNEK III

Rozšíření na území

1. Spojené národy, v případech, kdy vykonávají správu nad některým územím nebo jakákoli smluvní strana Úmluvy, jež je odpovědná za mezinárodní styky některého území, mohou kdykoli písemně oznámit Generálnímu sekretáři Organizace (dále jen "Generální sekretář"), že Úmluva se rozšiřuje na tato území.

2. Platnost této Úmluvy bude rozšířena na území uvedená v oznámení počínaje dnem doručení tohoto oznámení nebo jiným dnem v něm uvedeným.

3. Jakékoli oznámení provedené v souladu s odstavcem 1 tohoto Článku může být odvoláno v souvislosti s jakýmkoli územím v něm uvedeným a rozšíření této Úmluvy na toto území bude zrušeno po uplynutí jednoho roku nebo jiné delší doby, která může být uvedena při odvolání oznámení.

4. Generální sekretář vyrozumí všechny smluvní strany o oznámení jakéhokoli rozšíření nebo odvolání rozšíření Úmluvy, které bylo provedeno v souladu s tímto Článkem.

ČLÁNEK IV

Vstup v platnost

1. a) Tato úmluva vstoupí v platnost za dvanáct měsíců ode dne, kdy se jejími zúčastněnými stranami stane nejméně 15 států, jejichž úhrnné loďstvo početně nebo tonáží bude tvořit 65% světového loďstva loděmi s hrubou prostorností 100 a více registrovaných tun, podle toho, která z těchto podmínek bude splněna dříve.

b) Nezávisle od ustanovení v pododstavci a) Úmluva nevstoupí v platnost před 1. lednem 1976.

2. Pro státy, které ratifikovaly, přijaly, schválily nebo které přistoupily k této Úmluvě podle Článku II, po splnění ustanovení pododstavce 1 a) tohoto Článku, ale před vstupem v platnost Úmluvy, Úmluva nabude účinnosti v den vstupu v platnost samotné Úmluvy.

3. Pro státy, které ratifikovaly, přijaly, schválily nebo které přistoupily k této Úmluvě po datu vstupu v platnost Úmluvy, Úmluva nabude účinnosti den uložení příslušného dokumentu v souladu s Článkem II.

4. Po datu vstupu v platnost libovolné změny této Úmluvy, v souladu s odstavcem 4 Článku VI, jakákoli ratifikace, přijetí, schválení nebo přístup k Úmluvě se vztahují na Úmluvu s touto změnou.

5. Dnem vstupu v platnost této Úmluvy Pravidla nahrazují a ruší mezinárodní Pravidla pro zabránění srážkám na moři, 1960.

6. Generální sekretář vyrozumí vlády států, které podepsaly nebo přistoupily k této Úmluvě o datu jejího vstupu v platnost.

ČLÁNEK V

Revize Úmluvy

1. Za účelem revize této Úmluvy, Pravidel nebo obou těchto dokumentů může být Organizací svolána konference.

2. Konference smluvních stran pro účel revize této Úmluvy, Pravidel nebo obou těchto dokumentů bude svolána Organizací na žádost nejméně jedné třetiny smluvních stran Úmluvy.

ČLÁNEK VI

Změny Pravidel.

1. Jakákoli změna Pravidel předložená smluvní stranou bude projednána v Organizaci na základě žádosti této strany.

2. Bude - li tato změna přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících ve Výboru pro námořní bezpečnost Organizace, musí být rozeslána Organizací všem smluvním stranám Úmluvy a všem členům Organizace nejméně šest měsíců před jejím projednáním Valným shromážděním Organizace. Jakákoli smluvní strana Úmluvy, která není členem Organizace, má právo být přítomna jednání Valného shromáždění Organizace, při kterém bude tato změna projednávána.

3. Změna, která byla přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících na Valném shromáždění Organizace, musí být rozeslána Generálním sekretářem všem smluvním stranám k přijetí.

4. Tato změna vstoupí v platnost dnem, který bude určen Valným shromážděním Organizace při jejím schválení, v případě, že k dřívějšímu datu, které bude také určeno Valným shromážděním Organizace, neoznámí více jak jedna třetina smluvních stran Úmluvy svoje námitky ke změně. Data uvedená v tomto odstavci jsou určována a schvalována většinou dvou třetin přítomných a hlasujících na Valném shromáždění Organizace.

5. Jakákoli změna, po jejím vstupu v platnost nahrazuje předešlá ustanovení, kterých se týká, pro všechny smluvní strany Úmluvy, které neoznámily svoje námitky k této změně.

6. Generální sekretář vyrozumí všechny smluvní strany Úmluvy i všechny členské státy Organizace o jakékoli žádosti či prohlášení, které bylo učiněno podle tohoto Článku a o datu vstupu v platnost jakékoli změny.

ČLÁNEK VII

Výpověď

1. Tato Úmluva může být kdykoli vypovězena kteroukoli smluvní stranou po uplynutí lhůty pěti let ode dne, kdy Úmluva vstoupila v platnost pro tuto stranu.
2. Výpověď bude provedena uložení výpovědní listiny u Organizace. Generální sekretář informuje všechny smluvní stany o příjmu takovéto listiny s uvedením data jejího doručení.
3. Výpověď nabývá účinnosti po roce, kdy oznámení o výpovědi bylo doručeno nebo po uplynutí delší doby, která může být uvedena v listině o výpovědi.

ČLÁNEK VIII

Uložení a registrace Úmluvy

1. Tato Úmluva a Pravidla budou uloženy u Organizace a Generální sekretář rozešle jejich ověřené kopie všem vládám států, které tuto Úmluvu podepsaly nebo k ní přistoupily.
2. Po vstupu v platnost této Úmluvy bude její text zaslán Generálním sekretářem sekretariátu Spojených národů k registraci a publikaci v souladu s Článkem 102 Charty Spojených národů.

ČLÁNEK IX

Jazykové znění

Tato Úmluva spolu s Pravidly je sepsána v jednom vyhotovení v jazyce anglickém a francouzském, přičemž obě znění mají stejnou platnost. Úřední překlad bude pořízen do ruského a španělského jazyka a uložen spolu s podepsaným originálem.

Na důkaz toho, níže podepsaní,*) kteří k tomu byli řádně zmocněni svými vládami, podepsali tuto Úmluvu.

Dáno v Londýně dne dvacátého října tisícího devět set sedmdesátého druhého roku.

*) Podpisy vypuštěny

MEZINÁRODNÍ PRAVIDLA PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI

1972

Část A - všeobecná ustanovení

Pravidlo 1

Použití

- a)** Tato Pravidla se vztahují na všechna plavidla na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní lodi.
- b)** Nic z těchto Pravidel nesmí bránit v platnosti zvláštních pravidel vydaných odpovědnými orgány pro plavbu na kotvištích, v přístavech, řekách, jezerech nebo na vnitrozemských vodních cestách spojených s volným mořem, po kterých mohou plout námořní lodi. Takováto zvláštní pravidla však musí být natolik shodná s následujícími Pravidly, nakolik jen to bude možné.
- c)** Nic z těchto pravidel nesmí bránit v platnosti jakýchkoli zvláštních pravidel vydaných vládou kterékoli země a týkajících se dodatečných stacionárních nebo signálních světel, znaků nebo zvukových signálů válečných lodí a lodí v konvojích, nebo týkajících se dodatečných stacionárních nebo signálních světel nebo znaků rybářských lodí provádějících lov ryb ve flotile. Tato dodatečná stacionární nebo signální světla, znaky nebo zvukové signály musí být pokud možno takového druhu, aby je nebylo možno zaměnit za některá ze světel nebo signálů uvedených v těchto Pravidlech.
- d)** Pro účel těchto Pravidel mohou být Organizací schváleny systémy rozdělené plavby.
- e)** V každém případě, kdy zainteresovaná vláda rozhodne, že plavidlo vzhledem ke své speciální konstrukci nebo účelu nemůže plně splňovat podmínky kteréhokoli z následujících Pravidel týkajících se počtu, umístění, vzdálenosti a úhlu viditelnosti světel nebo znaků a také umístění a charakteristiky zvuko-signálních zařízení, aniž by byla narušena speciální funkce plavidla, musí toto plavidlo splňovat takové požadavky týkající se počtu, umístění, vzdálenosti a úhlu viditelnosti světel nebo znaků a také umístění a charakteristiky zvuko-signálních zařízení, které se podle rozhodnutí vlády nejméně přibližují těmto Pravidlům pro danou loď.

Pravidlo 2

Odpovědnost

- a)** Nic, co je uvedeno v těchto Pravidlech, neosvobozuje loď, majitele, velitele nebo posádku od odpovědnosti za následky vzniklé neplněním těchto Pravidel nebo zanedbáním bezpečnostních opatření, jejichž dodržení žádá dobrá námořní praxe nebo zvláštní okolnosti daného případu.
- b)** Při výkladu a použití těchto Pravidel je třeba brát v úvahu všechna nebezpečí plavby a nebezpečí srážky lodí a všechny zvláštní okolnosti včetně zvláštností lodí samých, které mohou vyvolat nutnost odstoupit od těchto Pravidel pro zabránění bezprostředního nebezpečí.

Pravidlo 3

Všeobecná definice

V následujících Pravidlech, s výjimkou, kdy je textem určeno jinak, znamená:

- a)** Slovem "plavidlo" nebo "loď" se rozumějí všechna plovoucí zařízení, včetně bezvýtlačkových plavidel a hydroplánů, používaná nebo schopná použití jako prostředek dopravy po vodě.
- b)** Výraz "loď se strojním pohonem" znamená jakékoli plavidlo poháněné strojním zařízením.
- c)** Výraz "plachetnice" znamená jakékoliv plavidlo plující pod plachtami včetně lodí s mechanickým pohonem, jestliže tento není používán.

d) Výraz "loď provádějící lov ryb" znamená jakékoliv plavidlo provádějící lov ryb sítěmi, šňůrami, vlečnými sítěmi nebo jiným rybolovným zařízením, které omezuje jeho manévrovací schopnosti, ale nezahrnuje plavidlo provádějící lovení ryb vlečnými šňůrami s háčky nebo jiným rybolovným zařízením neomezujícím jeho manévrovací schopnosti.

e) Slovem "hydroplán" se rozumí jakékoliv letadlo schopné manévrování na vodě.

f) Výraz "neovladatelné plavidlo" znamená plavidlo, které v důsledku jakýchkoliv výjimečných okolností není schopno manévrovat tak, jak je požadováno těmito Pravidly a proto nemůže uvolnit cestu jiné lodi.

g) Výraz "plavidlo s omezenou manévrovací schopností" znamená plavidlo, které vzhledem k charakteru vykonávané práce je omezeno v provádění manévrů tak, jak je požadováno těmito Pravidly a proto nemůže uvolnit cestu jiné lodi.

Výraz "plavidlo s omezenou manévrovací schopností" musí zahrnovat především následující plavidla, ale není omezen pouze na ně.

i) loď provádějící umístování, obsluhu a odstraňování navigačního znaku, pokládání, kontrolu a zvedání podmořského kabelu nebo potrubí

ii) loď provádějící bagrovací, hydrografické nebo podmořské práce

iii) loď provádějící za plavby doplňování zásob nebo přemisťování lidí, překládku potravin nebo zboží

iv) loď zajišťující start nebo přistávání letadla

v) loď provádějící odminovací práce

vi) loď provádějící takové vlečné operace, které podstatně omezují vlečné plavidlo a jeho vlek v jejich schopnosti měnit směr plavby.

h) Výraz "plavidlo omezené svým ponorem" znamená loď se strojním pohonem, která vzhledem k malému rozdílu mezi svým ponorem a danou hloubkou a šířkou plavební dráhy má podstatně omezenou schopnost měnit svůj směr plavby.

i) Slovo "za plavby" znamená, že loď není zakotvena, není vyvázána ke břehu, nebo nesedí na dně.

j) Slovo "délka" a "šířka" plavidla znamená jeho celkovou délku a největší šířku.

k) Lodě se považují ve vzájemném dohledu pouze tehdy, může-li být jedna z nich vizuálně pozorována z druhé.

l) Výraz "snížená viditelnost" znamená jakékoliv podmínky, ve kterých je viditelnost snížena mlhou, mlhovým oparem, padajícím sněhem, silným deštěm, písečnou bouří, nebo jinými podobnými příčinami.

Část B - Pravidla pro plavbu a manévrování

KAPITOLA I

Plavba lodí za jakýchkoliv podmínek viditelnosti

Pravidlo 4

Platnost

Pravidla této Kapitoly platí za jakýkoliv podmínek viditelnosti.

Pravidlo 5

Pozorování

Každá loď musí vést nepřetržité a zodpovědné vizuální a sluchové pozorování, dále pak pozorování pomocí všech dostupných prostředků podle převládajících okolností a podmínek tak, aby bylo možno plně zhodnotit situaci a nebezpečí srážky.

Pravidlo 6

Bezpečná rychlost

Každá loď musí plout vždy bezpečnou rychlostí tak, aby mohla učinit vhodná a účinná opatření k zabránění srážky a zastavit na vzdálenost odpovídající daným okolnostem a podmínkám.

Pro ustanovení bezpečné rychlosti je nutno brát v úvahu následující činitele:

a) U všech plavidel

i) stav viditelnosti

ii) hustotu provozu včetně soustředění rybářských či jiných lodí

iii) manévrovací schopnost plavidla, zvláště s ohledem na vzdálenost potřebnou k úplnému zastavení plavidla a reakci na kormidlo v daných podmínkách

iv) v noci - přítomnost světelného pozadí pobřežních světel a rozptylu vlastních světel

v) stav větru, moře a proudu a blízkost navigačního nebezpečí

vi) ponor lodi ve vztahu k použitelné hloubce vody

b) Navíc, u lodí používajících radar

i) charakteristiky, účinnost a omezení radarového vybavení

ii) jakékoli omezení vyplývající z používané radarové stupnice vzdálenosti

iii) vliv stavu moře, meteorologických faktorů a jiných zdrojů poruch na radarové pozorování

iv) možnost, že radar neukáže na dostatečnou vzdálenost malé lodi, led či jiné plovoucí předměty

v) množství, polohu a pohyb lodí pozorovaných radarem

vi) přesnější odhad viditelnosti, který je možno dostat radarovým určením vzdálenosti lodí nebo jiných objektů v blízkosti

Pravidlo 7

Nebezpečí srážky

a) Každá loď musí použít všech dostupných prostředků podle převládajících okolností a podmínek k určení existence nebezpečí srážky. Jsou-li pochybnosti o existenci nebezpečí srážky, je potřeba počítat s tím, že tato existuje.

b) Na lodi zabudované vyhovující radarové vybavení musí být náležitě využito, včetně pozorování na stupnicích dalekého dosahu pro včasné získání informace o nebezpečí srážky a pro vedení grafického nebo jiného rovnocenného systematického pozorování zjištěných objektů.

c) Závěry se nesmějí dělat na základě neúplných informací, zvláště pak neúplných radarových informací.

d) Při určování existence nebezpečí srážky je nutno brát v úvahu především následující činitele:

i) nebezpečí srážky musí být pokládáno za jisté, nemění-li se výrazně kompasový náměr na přibližující se plavidlo

ii) nebezpečí srážky může někdy existovat i při výrazně se měnícím náměru, zvláště při sblížení se s velmi velkou lodí nebo vlekem nebo při sblížení se s lodí na malou vzdálenost.

Pravidlo 8

Činnost pro zabránění srážce

a) Jakákoliv činnost podniknutá pro zabránění srážce, dovolují-li to okolnosti, musí být pozitivní, včasná a musí odpovídat dobré námořní praxi.

b) Jakákoliv změna kursu a (nebo) rychlosti podniknutá k zabránění srážky, dovolují-li to okolnosti, musí být dostatečně velká, aby mohla být snadno zjištěna druhým plavidlem, vedoucím pozorování vizuální nebo radarové; je třeba se vyvarovat řadě postupných změn kursu a (nebo) rychlosti o malé hodnoty.

c) Je-li k dispozici dostatečně velká vodní plocha, už pouhá změna kursu může být neefektivnější činností pro zabránění přílišnému sblížení lodí, za předpokladu, že byla provedena včas, je dostatečně velká a nevyvolává přílišné sblížení s jinými loděmi.

d) Činnost podniknutá pro zabránění srážky s jiným plavidlem musí být taková, aby se plavidla minula v bezpečné vzdálenosti. Efektivnost této činnosti je třeba pečlivě kontrolovat do té doby, dokud se obě plavidla úplně neminou a druhé plavidlo nevzdálí.

e) Je-li nutno zabránit srážce nebo získat více času k vyhodnocení situace, musí plavidla zmenšit rychlost nebo přerušit plavbu zastavením hlavních strojů nebo použitím zpětného chodu hlavních strojů.

f) i) Loď, která je podle jakéhokoliv z těchto Pravidel povinna neztěžovat průjezd nebo bezpečný průjezd jiné lodi musí, pokud to vyžadují okolnosti případu, provést takovou včasnou akci, aby ponechala dostatek prostoru na moři k bezpečnému průjezdu jiné lodi.

ii) Loď, která je povinna neztěžovat průjezd nebo bezpečný průjezd jiné lodi, není zproštěna této povinnosti jestliže se přibližuje k jiné lodi tak, že to způsobuje nebezpečí srážky a musí, jestliže podniká manévr, vzít v úvahu takový manévr, který může být požadován Pravidly této části.

iii) Loď, jejíž průjezd nesmí být ztěžován, je povinna dodržovat Pravidla této části, jestliže se k sobě přibližují dvě lodi tak, že vzniká nebezpečí srážky.

Pravidlo 9

Úzké plavební dráhy

a) Loď plující úzkým průplavem nebo plavební dráhou se musí držet vnější strany dráhy, která leží na straně jejího pravoboku, a to tak blízko, jak je to bezpečné a prakticky možné.

b) Loď kratší 20 m nebo plachetnice nesmí ztěžovat průjezd lodi, která může bezpečně plout pouze v hranicích úzkého průplavu nebo plavební dráhy.

c) Loď provádějící lov ryb nesmí ztěžovat průjezd jakéhokoli plavidla plujícího v hranicích úzkého průplavu nebo plavební dráhy.

d) Loď nesmí křížovat úzký průplav nebo plavební dráhu, jestliže tímto ztěžuje pohyb lodi, která může bezpečně plout pouze v hranicích tohoto průplavu nebo plavební dráhy. Tato druhá loď může použít zvukový signál předepsaný Pravidlem 34 (d) pochybuje-li o úmyslech křížující lodi.

e) i) Jestliže předjíždění v úzkém průplavu nebo plavební dráze může být provedeno za předpokladu, že loď předjížděná provede manévr dovolující bezpečné předjetí, potom loď chystající se předjet musí oznámit svůj úmysl podáním odpovídajícího zvukového signálu předepsaného Pravidlem 34 (c) i). Předjížděná loď musí, jestliže souhlasí s předjetím, podat odpovídající zvukový signál předepsaný Pravidlem

34 (c) ii) a provést takový manévr, který dovolí bezpečné předjetí. V případě, že předjížděná loď pochybuje o bezpečném předjetí, může podat signály předepsané Pravidlem 34 d).

ii) Toto Pravidlo neosvobozuje předjíždějící loď od plnění požadavků Pravidla 13.

f) Loď přibližující se k zákrutu nebo k takovému úseku úzkého průplavu nebo plavební dráhy, kde mohou být lodě skryty za vystupujícími překážkami, musí plout se zvláštní pozorností a opatrností a podávat odpovídající zvukový signál předepsaný Pravidlem 34 (e).

g) Jakákoliv loď, dovolují-li to okolnosti, se musí vyhnout kotvení v úzkém průplavu

Pravidlo 10

Systemy rozdělení plavby

a) Tohoto Pravidla se používá při plavbě podle systémů rozdělení plavby přijatých Organizací a nezbavuje žádnou loď povinnosti dodržovat jakákoliv jiná Pravidla.

b) Lod' využívající systém rozdělené plavby musí:

i) plout v daném pásmu provozu směrem určeným pro toto pásmo

ii) držet se, jak jen je to prakticky možné, stranou od linie nebo pásma rozdělujícího provoz

iii) vjíždět nebo opouštět dané pásmo provozu v jeho koncových částech; opouští-li nebo vjíždí-li do něho z kterékoli strany, musí tak učinit pod co nejmenším úhlem k danému směru provozu, jak je to prakticky možné.

c) Lod' se musí, nakolik je to prakticky možné, vyvarovat křížení pásem provozu, ale je-li nucena tak učinit, musí to provést pokud možno pod pravým úhlem na směry provozu.

d) i) Lod' nesmí používat pobřežní plavební zónu, může-li se průjezd bezpečně uskutečnit v přilehlém pásmu provozu systému rozdělení plavby, avšak lodi kratší než 20 metrů, plachetnice a lodě provádějící lov ryb smějí pobřežní plavební zónu používat.

ii) Bez ohledu na ustanovení výše uvedeného pododstavce d) i) může lod' používat pobřežní plavební zónu, jestliže pluje do nebo z přístavu, pobřežní instalace nebo konstrukce, pilotní stanice nebo každého jiného místa položeného v hranicích pobřežní plavební zóny, nebo za účelem uniknutí bezprostředního nebezpečí.

e) Lod', která nekřížuje pásma provozu nebo lod' vplouvající do pásma provozu nebo jej opouštějící, nesmí vjíždět do pásma rozdělujícího provoz nebo křížovat linii rozdělující provoz kromě:

i) případu krajní nutnosti pro zabránění okamžitému nebezpečí

ii) provozování lovu ryb v pásmu rozdělujícím provoz

f) Lod' plující v blízkosti koncových částí systému rozdělené plavby musí plout se zvýšenou pozorností.

g) Lod' se musí, je-li to prakticky možné, vyhnout kotvení v oblasti systému rozdělené plavby nebo v prostorech blízkých jeho koncových částí.

h) Lod' nevyžívající systém rozdělené plavby se musí držet na dostatečně velké vzdálenosti od tohoto systému.

i) Lod' provádějící lov ryb nesmí znesnadňovat pohyb jakékoli lodi plující v pásmu provozu.

j) Lod' kratší 20 m nebo plachetnice nesmí znesnadňovat pohyb lodí se strojním pohonem plujících v pásmu provozu.

k) Lod' s omezenou manévrovací schopností zajišťující bezpečnost plavby v systému rozdělené plavby je osvobozena od dodržování tohoto Pravidla v rozsahu nezbytném pro provádění takové činnosti.

l) Lod' s omezenou manévrovací schopností provádějící pokládání, kontrolu nebo zvedání podmořského kabelu v systému rozdělené plavby je osvobozena od dodržování tohoto Pravidla v rozsahu nezbytně nutném pro provádění takové činnosti.

Plavba lodí ve vzájemném dohledu

Pravidlo 11

Použití

Pravidla této Kapitoly se vztahují na lodi ve vzájemném dohledu.

Pravidlo 12

Plachetnice

a) Přibližují-li se k sobě dvě plachetnice tak, že vzniká nebezpečí srážky, musí jedna nich uvolnit cestu druhé takto:

i) má-li každá z nich vítr z jiné strany, pak loď mající vítr z levé strany musí uvolnit cestu druhé;

ii) mají-li obě vítr ze stejné strany, pak loď, která je na návětrné straně musí uvolnit cestu lodi na závětrné straně;

iii) jestliže loď mající vítr z levé strany vidí druhou loď z návětrné strany a nemůže přesně určit, z které strany má tato loď vítr, musí ji uvolnit cestu;

b) Pro účely tohoto Pravidla se za návětrnou stranu považuje strana protilehlá straně, na kterou je vyložena hlavní plachta, nebo u plachetnice s ráhnovým oplachtěním strana opačná straně, než na kterou je vyložena největší kosá podélná plachta.

Pravidlo 13

Předjíždění

a) Bez ohledu na cokoli, co je obsaženo v Kapitole I a II části B těchto Pravidel, každá loď předjíždějící jinou loď se musí držet mimo dráhu lodi předjížděné.

b) Loď bude považována za předjíždějící, přibližuje-li se k druhé lodi ze směru, který je víc než 22,5 stupně za travers, to je v takové poloze vzhledem k předjížděné lodi, že by v noci mohla vidět jen její záďové světlo a nemohla by vidět ani jedno z jejích bočních světel.

c) Jsou-li pochybnosti o tom, zda-li se má loď považovat za loď předjíždějící, musí se tato za ní považovat a jednat podle toho.

d) Žádná následující změna ve vzájemném postavení dvou lodí nemůže být důvodem k tomu, aby loď předjíždějící byla ve smyslu těchto Pravidel pokládána za loď křižující směr, nebo byla zbavena povinnosti držet se v dostatečné vzdálenosti od předjížděné lodi, dokud nebude předjíždění ukončeno.

Pravidlo 14

Lodě plující přímo proti sobě

a) Přibližují-li se k sobě dvě lodě se strojním pohonem v opačném nebo přibližně opačném kursu tak, že vzniká nebezpečí srážky, musí každá z nich změnit svůj směr plavby vpravo tak, aby míjela druhou loď po levé straně.

b) Taková situace nastává, když loď vidí druhou loď přímo nebo téměř přímo na svém kursu a v noci může vidět stožárová světla druhé lodi v zákrytu nebo téměř v zákrytu a (nebo) obě boční světla této lodi a ve dne vidí druhou loď v poloze tomu odpovídající.

c) Jsou-li pochybnosti o tom, že taková situace existuje, je nutno počítat s tím, že existuje a jednat podle toho.

Pravidlo 15

Křižování

Jestliže se křižují kursy dvou lodí se strojním pohonem tak, že vzniká nebezpečí srážky, musí loď mající druhou loď po své pravé straně uvolnit cestu této lodi a přitom se musí, dovolují-li to okolnosti, vyvarovat křížení kursu před přídí druhé lodi.

Pravidlo 16

Činnost lodě uvolňující cestu

Každá loď, která je podle těchto Pravidel povinna uvolnit cestu druhé lodi musí, pokud je to možné, provést včasnou a rozhodnou akci k bezpečnému minutí lodí.

Pravidlo 17

Činnost lodě, které je uvolňována cesta

a) i) Tam, kde jedna ze dvou lodí musí uvolnit cestu, musí druhá udržovat svůj směr a rychlost.

ii) Avšak, zjistí-li tato druhá loď, že loď, povinná uvolnit cestu, nejedná v souladu s těmito Pravidly, může sama přijmout opatření pro zabránění srážce vlastním vhodným manévrem.

b) Jestliže se z jakékoliv příčiny ocitne loď, povinná udržovat svůj směr a rychlost tak blízko druhé lodi, že srážce nemůže být zabráněno pouze akcí lodi uvolňující cestu, tak tato loď musí učinit vše pro odvrácení srážky.

c) Loď se strojním pohonem, která při křižování kursů jedná podle pododstavce a) ii) tohoto Pravidla tak, aby zabránila srážce s jinou lodí se strojním pohonem, nemá, dovolují-li to okolnosti případu, měnit svůj směr vlevo, nachází-li se druhá loď po její levé straně.

d) Toto Pravidlo neosvobozuje loď, která je povinna uvolnit cestu, od plnění této povinnosti.

Pravidlo 18

Vzájemné povinnosti lodí

Kromě povinností předepsaných Pravidly 9, 10 a 13 -

a) Loď se strojním pohonem za plavby musí uvolnit cestu:

- i)* plavidlu, které není ovladatelné
- ii)* plavidlu s omezenou manévrovací schopností
- iii)* plavidlu, provádějícímu lov ryb
- iv)* plachetnici

b) Plachetnice za plavby musí uvolnit cestu:

- i)* plavidlu, které není ovladatelné
- ii)* plavidlu s omezenou manévrovací schopností
- iii)* plavidlu, provádějícímu lov ryb

c) Plavidlo provádějící lov ryb za plavby musí, nakolik je to prakticky možné, uvolnit cestu:

- i)* plavidlu, které není ovladatelné
- ii)* plavidlu s omezenou manévrovací schopností

d) i) Každé plavidlo kromě plavidla, které není ovladatelné nebo plavidla s omezenou manévrovací schopností nesmí, dovolují-li to okolnosti případu, bránit bezpečnému průjezdu lodí, která je omezována svým ponorem a vystavuje signály podle Pravidla 28.

ii) Plavidlo omezované svým ponorem musí plout se zvláštní pozorností, majíc plně na zřeteli své speciální postavení

e) Hydroplán na vodě se musí v zásadě držet stranou od všech lodí a neztěžovat jejich plavbu. Avšak v případech, hrozí-li nebezpečí, musí plnit Pravidla této části.

KAPITOLA III

Plavba lodí v podmínkách snížené viditelnosti

Pravidlo 19

Plavba lodí v podmínkách snížené viditelnosti

a) Toto Pravidlo se týká lodí, které nejsou ve vzájemném dohledu při plavbě v oblasti snížené viditelnosti či v její blízkosti.

b) Každé plavidlo musí plout bezpečnou rychlostí stanovenou přiměřeně k převažujícím podmínkám a okolnostem snížené viditelnosti. Loď se strojním pohonem musí mít své stroje připraveny k okamžitému manévru.

c) Každé plavidlo musí při plnění Pravidel Kapitoly I této části pečlivě dbát na převažující podmínky a okolnosti snížené viditelnosti.

d) Plavidlo, které zjistí pouze pomocí radaru přítomnost jiné lodi, musí určit, vyvíjí-li se situace k přílišnému sblížení a (nebo) existuje-li nebezpečí srážky. Je-li tomu tak, musí včas přijmout opatření k bezpečnému minutí a v případě, bude-li tímto opatřením změna kursu, musí se, bude-li to možné, vyvarovat:

i) změně kursu vlevo, nachází-li se druhé plavidlo před traversem a nejedná-li se o plavidlo předjížděné

ii) změně kursu směrem k druhému plavidlu, nachází-li se toto na traversu nebo za traversem;

e) S výjimkou, kdy je zřejmé, že nehrozí nebezpečí srážky, každé plavidlo, které uslyší zjevně před svým traversem mlhový signál jiného plavidla, nebo které nemůže zabránit přílišnému sblížení s druhým plavidlem, nacházejícím se před traversem, musí zmenšit svou rychlost na minimální, při které může ještě udržet svůj kurs. Musí, je-li to nutné, zastavit a v každém případě pokračovat dále v plavbě s největší opatrností, dokud nemine nebezpečí srážky.

Část C - Světla a znaky

Pravidlo 20

Použití

a) Pravidla této části musí být dodržována za každého počasí

b) Pravidla týkající se světel musí být dodržována od západu do východu slunce a během této doby není dovoleno vystavovat jiná světla kromě takových, která

nemohou být chybně považována za světla předepsaná těmito Pravidly, neoslabují jejich viditelnost či rozlišovací charakteristiku, nebo která by překážela v provádění náležitých pozorování.

c) Světla předepsaná těmito Pravidly musí, jsou-li nesena na lodi, být také vystavována od východu do západu slunce při snížené viditelnosti a mohou být vystavována za všech okolností, bude-li to uznáno za nutné.

d) Pravidla týkající se znaků musí být dodržována během dne

e) Světla a znaky předepsané těmito Pravidly musí odpovídat požadavkům Přílohy I těchto Pravidel.

Pravidlo 21

Definice

a) "Stožárové světlo" znamená bílé světlo umístěné nad podélnou osou lodi, viditelné bez přerušení v obzoru o úhlu 225 stupňů a nastavené tak, že je viditelné od přímého směru vpřed do 22,5 stupně za travers na každé straně lodi.

b) "Boční světla" znamenají zelené světlo na pravém boku a červené světlo na levém boku; každé z těchto světel je viditelné bez přerušení v obzoru o úhlu 112,5 stupně a nastavené tak, že je viditelné od přímého směru vpřed do 22,5 stupně za travers toho kterého boku lodi. Na lodi kratší než 20 m mohou být boční světla zkombinována v jedné lampě umístěné nad podélnou osou lodi.

c) "Zádové světlo" znamená bílé světlo umístěné, jak je to prakticky možné, co nejbližší zádi lodi, viditelné bez přerušení v obzoru o úhlu 135 stupňů a nastavené tak, že je viditelné na 67,5 stupně od přímého směru vzad na každou stranu lodi.

d) "Remorkérové světlo" znamená žluté světlo se stejnou charakteristikou jako "zádové světlo" popsané v odstavci c) tohoto Pravidla.

e) "Kruhové světlo" znamená světlo viditelné bez přerušení po celém obzoru, tj. v úhlu 360 stupňů.

f) "Zábleskové světlo" znamená světlo vysílající záblesky v pravidelných intervalech o frekvenci 120 a více záblesků za minutu.

Pravidlo 22

Viditelnost světél

Světla předepsaná těmito Pravidly musí mít intenzitu stanovenou v části 8 Přílohy I těchto Pravidel takovou, aby byla viditelná na následující minimální vzdálenosti:

a) Na lodích délky 50 m a více:

- stožárové světlo 6 mil
- boční světlo 3 míle
- záďové světlo 3 míle
- remorkérové světlo 3 míle
- bílé, červené, zelené nebo žluté kruhové světlo 3 míle

b) Na lodích délky 12 m a více, ale kratších než 50 m

- stožárové světlo 5 mil, je-li délka lodi menší než 20 m 3 míle
- boční světlo 2 míle
- záďové světlo 2 míle
- remorkérové světlo 2 míle
- bílé, červené, zelené nebo žluté kruhové světlo - 2 míle

c) Na lodích kratších než 12 m

- stožárové světlo 2 míle
- boční světlo 1 míli
- záďové světlo 2 míle
- remorkérové světlo 2 míle
- bílé, červené, zelené nebo žluté kruhové světlo 2 míle

d) Na plavidlech nebo objektech částečně zanořených, jejichž zpozorování je znesnadněno a jež jsou vlečeny

- bílé kruhové světlo 3 míle

Pravidlo 23

Lod' se strojním pohonem za plavby

a) Lod' se strojním pohonem za plavby musí vystavovat:

- i) přední stožárové světlo;**

ii) druhé stožárové světlo za a výše předního; loď kratší než 50 m nemusí, ale může vystavovat toto světlo;

ii) boční světla;

iv) záďové světlo;

b) Loď na vzduchovém polštáři nacházející se v nevytlakovém postavení musí kromě světel předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla vystavit žluté zábleskové světlo.

c) i) Loď se strojním pohonem kratší než 12 m může místo světel předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla vystavit bílé kruhové světlo a boční světla.

ii) Loď se strojním pohonem kratší než 7 m, jejíž maximální rychlost nepřesahuje 7 uzlů, může místo světel předepsaných odstavcem (a) těchto Pravidel, vystavit bílé kruhové světlo a musí, je-li to proveditelné, vystavit také boční světla.

iii) Na lodi se strojním pohonem kratší než 12 m nemusí být stožárové světlo nebo bílé kruhové světlo umístěno v podélné ose lodi v případě, že takové umístění je neproveditelné a za předpokladu že, boční světla jsou spojena v jedné kombinované lampě, která musí být nesená v podélné ose lodi nebo umístěna podle možnosti co nejbližše téže podélné linie jako stožárové světlo nebo bílé kruhové světlo.

Pravidlo 24

Vlečení a tlačení lodí

a) Loď se strojním pohonem jestliže vleče musí vystavovat:

i) místo světla předepsaného Pravidlem 23 (a) i) nebo (a) ii) dvě stožárová světla umístěná svisle nad sebou. Je-li délka vleku měřená od zádě vlekoucí lodi k zadnímu konci vleku větší než 200 m, tři taková světla svisle nad sebou;

ii) boční světla;

iii) záďové světlo

iv) remorkérové světlo umístěné svisle nad záďovým světlem;

v) dvoukružový znak na nejlépe viditelném místě, přesahuje-li délka vleku 200 m;

b) Jsou-li tlačná a tlačená loď pevně spojeny v jednu tlačnou soupravu, musí být tato plavidla pokládána za loď se strojním pohonem a musí vystavovat světla předepsaná Pravidlem 23.

c) Loď se strojním pohonem tlačící vpřed či vlekoucí při svém boku druhé plavidlo, není-li součástí tlačné soupravy, musí vystavovat:

i) místo světla předepsaného Pravidlem 23 (a) i) nebo (a) ii) dvě stožárová světla umístěná svisle nad sebou

ii) boční světla

iii) záďové světlo

d) Loď se strojním pohonem, na kterou se vztahují odstavce (a) nebo (c) tohoto Pravidla musí rovněž splňovat Pravidlo 23 (a) ii).

e) Loď nebo objekt, který je vlečen, jiný než je uvedeno v odstavci (g) tohoto Pravidla, musí vystavovat:

i) boční světla

ii) záďové světlo

iii) dvoukuželový znak na nejlépe viditelném místě, přesahuje-li délka vleku 200 m

f) Za předpokladu, že libovolné množství bočně vlečených nebo tlačných lodí ve skupině musí být osvětleno jako jedna loď.

i) loď tlačená vpřed, která není součástí tlačné soupravy, musí vystavovat ve své přední části boční světla

ii) loď vlečená při boku musí vystavovat záďové světlo a ve své přední části boční světla

g) Částečně zanořené plavidlo, objekt nebo seskupení takových plavidel nebo objektů, jejichž pozorování je znesnadněno a jež jsou vlečeny musí vystavovat:

i) jestliže šířka je menší než 25 m, jedno kruhové bílé světlo v přední části nebo poblíž přední části a druhé takové světlo v zadní části nebo poblíž zadní části s výjimkou elastických vlečných cisteren, které nemusí v přední části nebo poblíž ní vystavovat takové světlo.

ii) jestliže šířka je 25 m a více, dvě dodatečná kruhová bílá světla na okrajích boků nebo v jejich blízkosti.

iii) jestliže délka přesahuje 100 m, dodatečná kruhová bílá světla mezi světly předepsanými v pododstavci i) a ii) umístěná tak, aby vzdálenost mezi těmito světly nepřesahovala 100 m.

iv) dvoukuželový znak na nejzazším okraji posledního vlečeného plavidla nebo objektu nebo v jeho blízkosti a přesahuje-li délka vleku 200 m, dodatečný dvoukuželový znak na nejlépe viditelném místě a umístěný pokud možno co nejvíce vpředu.

h) Nemůže-li vlečená loď nebo objekt z jakékoliv vážné příčiny vystavovat světla nebo znaky předepsané odstavcem (e) nebo (g) tohoto Pravidla, musí být přijata veškerá opatření k osvětlení vlečené lodi nebo objektu nebo alespoň upozornit na přítomnost takové lodi nebo objektu.

i) Nemůže-li loď, která normálně neprovádí vlečné operace z jakékoliv vážné příčiny vystavovat světla předepsaná odstavcem (a) nebo (c) tohoto Pravidla, nebude na ni požadováno, aby vystavovala tato světla, provádí-li vlečení jiné lodi v tísní nebo jinak vyžadující pomoc. Je nutné přijmout veškerá opatření k označení způsobu spojení mezi vlekoucí a vlečenou lodí, zejména osvětlením vlečného lana, jak k tomu opravňuje Pravidlo 36.

Pravidlo 25

Plachetnice a veslice za plavby

a) Plachetnice za plavby musí vystavovat:

i) boční světla

ii) záďové světlo

b) Na plachetnici kratší než 20 m světla předepsaná odstavcem (a) tohoto Pravidla mohou být zkombinována v jedné lampě nesené na nebo v blízkosti vrcholu stožáru na nejlépe viditelném místě.

c) Plachetnice za plavby může kromě světel předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla vystavovat na nebo v blízkosti vrcholu stěžně na nejlépe viditelném místě dvě kruhová světla umístěná svisle nad sebou tak, že vrchní světlo je červené a spodní zelené. Tato světla však nelze vystavovat spolu s kombinovanou lampou povolenou v souladu s odstavcem (b) tohoto Pravidla.

d) i) Plachetnice kratší než 7 m musí, je-li to prakticky možné, vystavovat světla předepsaná odstavcem (a) nebo (b) tohoto Pravidla, ale jestli tak nečiní, musí mít připravenou k použití elektrickou svítilnu nebo rozsvícenou lampu s bílým světlem, která musí být vystavena v době dostatečné k zabránění srážky.

ii) Veslice může vystavovat světla předepsaná tímto Pravidlem pro plachetnice, ale jestli tak nečiní, musí mít připravenou k použití elektrickou svítilnu nebo rozsvícenou lampu s bílým světlem, která musí být vystavena v době dostatečné k zabránění srážky.

e) Loď plující pod plachtami a používající současně strojní pohon, musí vystavovat vpředu na nejlépe viditelném místě kuželový znak vrcholem dolů.

Plavidlo 26

Rybářské lodě

a) Loď provádějící lov ryb musí, ať za plavby nebo na kotvě, vystavovat pouze světla a znaky předepsané tímto Pravidlem.

b) Loď provádějící lov vlečením sítě nebo jiného lovného zařízení vodou musí vystavovat:

i) dvě kruhová světla umístěná svisle nad sebou, v nichž vrchní světlo je zelené a spodní bílé, nebo znak sestávající z dvou kuželů, které jsou položeny svisle nad sebou špičkami k sobě.

ii) stožárové světlo za a výše zeleného kruhového světla; loď kratší 50 m nemusí, ale může vystavit toto světlo

iii) pohybuje-li se vzhledem k vodě, kromě světel předepsaných tímto odstavcem, boční světla a záďové světlo

c) Loď provádějící lov ryb jinak než vlečnou sítí musí vystavovat:

i) dvě kruhová světla umístěná svisle nad sebou, z nichž vrchní světlo je červené a spodní bílé, nebo znak sestávající z dvou kuželů, které jsou položeny svisle nad sebou špičkami k sobě.

ii) rozprostírá-li se vypuštěné lovné zařízení na více než 150 m vodorovně od lodě - kruhové bílé světlo nebo kužel špičkou nahoru ve směru lovného zařízení

iii) pohybuje-li se vzhledem k vodě, kromě světel předepsaných tímto odstavcem, boční světla a záďové světlo

d) Dodatečné signály popsané v Příloze II těchto Pravidel se týkají lodí provádějící lov ryb v blízkosti jiných lodí, provádějících taktéž lov ryb.

e) Loď neprovádějící lov ryb nesmí vystavovat světla nebo znaky předepsané tímto Pravidlem, ale pouze ty, které jsou předepsány pro loď odpovídající délky.

Pravidlo 27

Neovladatelné lodě nebo lodě s omezenou manévrovací schopností

a) Neovladatelná loď musí vystavovat:

i) dvě kruhová červená světla umístěná svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě;

ii) dvě koule nebo podobné znaky umístěné svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě;

iii) pohybuje-li se vzhledem k vodě, kromě světél předepsaných tímto odstavcem, boční světla a zádové světlo;

b) Loď s omezenou manévrovací schopností, s výjimkou lodě provádějící odminovací práce, musí vystavovat:

i) tři kruhová světla umístěná svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě. Vrchní a spodní světlo musí být červené a prostřední světlo bílé

ii) tři znaky umístěné svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě. Vrchní a spodní z těchto znaků musí být koule a střední znak dvoukružového tvaru.

iii) pohybuje-li se vzhledem k vodě, kromě světél předepsaných pododstavcem i) stožárové světlo nebo světla, boční světla a zádové světlo

iv) je-li na kotvě, kromě světél nebo znaků předepsaných pododstavci i) a ii) světlo, světla nebo znaky předepsané Pravidlem 30.

c) Loď se strojním pohonem provádějící takovou vlečnou činnost, která tuto vlečnou loď a její vlek podstatně omezuje v provádění změny kursu musí, kromě světél nebo znaků předepsaných Pravidlem 24 (a), vystavovat světla nebo znaky předepsané v pododstavci (b) i) a ii) tohoto Pravidla.

d) Loď provádějící bagrovací nebo podmořské práce a mající omezenou manévrovací schopnost musí vystavovat světla a znaky předepsané v pododstavcích b) i), ii) a iii) tohoto Pravidla a kromě toho musí, existuje-li v její blízkosti plavební překážka, vystavovat:

i) dvě kruhová červená světla nebo dvě koule umístěné svisle nad sebou k určení strany výskytu překážky.

ii) dvě kruhová zelená světla nebo dva dvoukružele umístěné svisle nad sebou k určení strany po které může plout jiná loď.

iii) je-li na kotvě, musí vystavovat světla nebo znaky předepsané v tomto odstavci místo světél nebo znaků předepsaných Pravidlem 30.

e) Jestliže rozměry plavidla provádějícího potápěčské práce prakticky neumožňují vystavovat všechna světla a znaky předepsané odstavcem (d) tohoto Pravidla, musí vystavovat:

i) tři kruhová světla umístěná svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě. Vrchní a spodní světlo musí být červené a prostřední světlo bílé.

ii) pevný štít představující vlajku "A" Mezinárodního kódu signálů ve výšce nejméně 1 metr. Musí být provedena opatření zabezpečující kruhovou viditelnost tohoto signálu.

f) Plavidlo provádějící odminovací práce musí, kromě světel předepsaných pro loď se strojním pohonem v Pravidle 23 nebo kromě světel nebo znaků předepsaných pro loď na kotvě v Pravidle 30, vystavovat tři kruhová zelená světla nebo tři koule. Jedno z těchto světel nebo znaků musí být vystaveno v blízkosti vrcholu předního stožáru a zbývající dvě na koncích příčného ráhna tohoto stožáru. Tato světla nebo znaky označují, že je nebezpečné pro jiné plavidlo přiblížit se na vzdálenost 1 000m k plavidlu provádějícímu odminovací práce.

g) Plavidla kratší než 12 m, s výjimkou plavidel provádějících potápěčské práce, nejsou povinna vystavovat světla a znaky předepsané tímto Pravidlem.

h) Signály předepsané tímto Pravidlem nejsou signály lodí v nouzi, vyžadujících pomoc. Takové signály jsou obsaženy v Příloze IV k těmto Pravidlům.

Pravidlo 28

Plavidla omezovaná svým ponorem

Plavidlo omezované svým ponorem může kromě světel předepsaných pro lodi se strojním pohonem v Pravidle 23 vystavovat na nejlépe viditelném místě tři kruhová červená světla umístěná svisle nad sebou nebo válec.

Pravidlo 29

Lodivodská plavidla

a) Plavidlo konající lodivodskou službu musí vystavovat:

i) na nebo v blízkosti vrcholu stožáru dvě kruhová světla umístěná svisle nad sebou, vrchní světlo bílé a spodní světlo červené;

ii) za plavby kromě toho boční světla a záďové světlo;

iii) je-li na kotvě, kromě světel předepsaných v pododstavci i), světlo, světla nebo znak předepsané Pravidlem 30 pro plavidla na kotvě;

b) Lodivodské plavidlo neprovádějící lodivodskou službu musí vystavovat světla nebo znaky předepsané pro podobné plavidlo stejné velikosti.

Pravidlo 30

Zakotvená plavidla a plavidla nasedlá na dno

a) Plavidlo, které je na kotvě musí vystavovat na nejlépe viditelném místě:

i) v přední části lodi kruhové bílé světlo nebo jednu kouli

ii) na, nebo v blízkosti záďě lodi a níže než světlo předepsané pododstavcem i) kruhové bílé světlo

b) Plavidlo kratší než 50 m může vystavovat na nejlépe viditelném místě kruhové bílé světlo namísto světel předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla.

c) Plavidlo, které je na kotvě, může a plavidlo délky 100 a více metrů musí též použít pracovní nebo jiná podobná světla k osvětlení svých palub.

d) Plavidlo nasedlé na dno musí vystavovat světla předepsaná v odstavcích (a) nebo (b) tohoto Pravidla a mimo to na nejlépe viditelném místě.

i) dvě kruhová červená světla umístěná svisle nad sebou

ii) tři koule umístěné svisle nad sebou

e) Plavidlo kratší než 7 m, je-li na kotvě a nenachází se v, nebo poblíž úzkého průlivu, plavební dráhy nebo kotviště a nebo v místech, kde plují obvykle jiné lodě, není povinno vystavovat světla nebo znaky předepsané v odstavcích (a) a (b) tohoto Pravidla.

f) Plavidlo kratší než 12 m, je-li nasedlé na dno, není povinno vystavovat světla nebo znaky předepsané v pododstavcích (d) i) a ii) tohoto Pravidla.

Pravidlo 31

Hydroplány

Nemůže-li hydroplán vystavovat světla nebo znaky charakteristikou nebo umístěním odpovídající požadavkům, která jsou předepsána Pravidly této části, musí vystavovat světla nebo znaky, které by se svou charakteristikou a umístěním přiblížily natolik k těmto požadavkům, nakolik je to možné.

Část D - Zvukové a světelné signály

Pravidlo 32

Definice

a) Slovem "houkačka" se rozumí jakékoliv zvukové signální zařízení, které je schopné vydávat předepsané tóny odpovídající požadavkům Přílohy III těchto Pravidel.

b) Výraz "krátký tón" označuje tón trvajícím asi jednu sekundu.

c) Výraz "prodloužený tón" označuje tón trvajícím od čtyř do šesti sekund.

Pravidlo 33

Zařízení k podávání zvukových signálů

a) Plavidlo délky 12 a více metrů musí být vybaveno houkačkou a zvonem, plavidlo délky 100 a více metrů musí být kromě toho navíc vybaveno gongem, jehož tón a zvuk nemůže být zaměněn za tón a zvuk zvonu. Houkačka, zvon a gong musí plně vyhovovat požadavkům Přílohy III těchto Pravidel. Zvon nebo gong nebo oba mohou být nahrazeny jiným zařízením majícím tytéž odpovídající zvukové charakteristiky za předpokladu, že bude vždy možné podávat předepsané signály ručně.

b) Plavidlo kratší 12 m není povinno nést zvuková signální zařízení předepsaná odstavcem (a) tohoto Pravidla, ale jestliže je nenes, musí být vybaveno jinými prostředky pro podávání účinného zvukového signálu.

Pravidlo 34

Manévrové a výstražné signály

a) Jsou-li plavidla ve vzájemném dohledu, pak loď se strojním pohonem za plavby v případě, že manévruje, jak je dovoleno nebo vyžadováno těmito Pravidly, musí oznámit tento manévr následujícími signály své houkačky:

- jeden krátký tón znamená - "měním svůj kurs vpravo"
- dva krátké tóny znamenají - "měním svůj kurs vlevo"
- tři krátké tóny znamenají - "dávám zadní chod"

b) Jakákoliv loď může doplnit zvukové signály předepsané odstavcem (a) tohoto Pravidla světelnými signály přiměřeně opakovanými po celou dobu prováděného manévru.

i) tyto světelné signály budou mít následující význam:

- jeden záblesk znamená - "měním svůj kurs vpravo"
- dva záblesky znamenají - "měním svůj kurs vlevo"
- tři záblesky znamenají - "dávám zadní chod"

ii) trvání každého záblesku musí být asi jednu sekundu, interval mezi záblesky musí být asi jednu sekundu a interval mezi za sebou jdoucími signály nesmí být menší než deset sekund.

iii) světlo používané pro tento signál musí být, je-li instalováno, kruhové bílé světlo, viditelné na minimální vzdálenost 5 mil a musí zcela vyhovovat požadavkům Přílohy I těchto Pravidel.

c) Jsou-li ve vzájemném dohledu plavidla nacházející se v úzkém průlivu nebo plavební dráze;

i) plavidlo chystající se předjet jiné plavidlo v souladu s Pravidlem 9 e) i) musí oznámit svůj záměr následujícími signály své houkačky:

- dva prodloužené tóny, po kterých následuje jeden krátký tón znamená "zamýšlím vás předjet po vaší pravé straně"

- dva prodloužené tóny, po kterých následují dva krátké tóny znamená "zamýšlím vás předjet po vaší levé straně"

ii) plavidlo, které má být předjeto musí, v souladu s Pravidlem 9 e) i), potvrdit svůj souhlas následujícím signálem své houkačky:

- jeden prodloužený, jeden krátký, jeden prodloužený a jeden krátký tón

d) Přibližují-li se k sobě lodi ve vzájemném dohledu a jedna z nich z jakékoliv příčiny nemůže pochopit záměry nebo činnost druhé lodi, nebo pochybuje o tom, podniká-li druhá loď dostačující akci pro

zabránění srážky, musí tato loď okamžitě oznámit své pochybnosti nejméně pěti, rychle za sebou jdoucími krátkými tóny houkačkou. Takový signál může být doplněn světelným signálem skládajícím se nejméně z pěti krátkých, rychle po sobě jdoucích záblesků.

e) Plavidlo přibližující se k zákrutu nebo k takovému místu průplavu nebo plavební dráhy, kde jiné lodi mohou být skryty za vystupujícími překážkami, musí podat jeden prodloužený tón. Na takový signál musí jakékoliv přibližující se plavidlo skryté za zákrutem nebo vystupující překážkou odpovědět též jedním prodlouženým tónem.

f) Jsou-li na lodi houkačky umístěny ve vzdálenosti větší než 100 m od sebe, musí se k podávání manévrových a výstražných signálů používat pouze jedna houkačka.

Pravidlo 35

Zvukové signály při snížené viditelnosti

V oblasti snížené viditelnosti nebo v její blízkosti, ve dne či v noci, musí být signály předepsané tímto Pravidlem podávány takto:

a) Loď se strojním pohonem pohybující se vzhledem k vodě musí podávat v intervalech kratších než dvě minuty jeden prodloužený tón.

b) Loď se strojním pohonem za plavby, ale zastavená a nepohybující se vzhledem k vodě, musí podávat v intervalech kratších než dvě minuty dva prodloužené tóny, mezi nimiž je interval asi dvě sekundy.

c) Neovladatelné plavidlo, plavidlo s omezenou manévrovací schopností, plavidlo omezené svým ponorem, plachetnice, loď provádějící lov ryb a loď provádějící vlečení nebo tlačení jiné lodi musí místo signálů předepsaných odstavcem (a) nebo (b) tohoto Pravidla podávat v intervalech kratších než dvě minuty, tři po sobě jdoucí tóny - jeden prodloužený tón, po kterém následují dva krátké tóny.

d) Loď provádějící lov ryb, je-li na kotvě a loď s omezenou manévrovací schopností provádějící svoji činnost na kotvě, musí místo signálů předepsaných odstavcem (g) těchto Pravidel, podávat signál předepsaný odstavcem (c) těchto Pravidel.

e) Vlečená loď, nebo je-li vlečeno více než jedno plavidlo, tak poslední loď vleku, má-li posádku, musí podávat v intervalech kratších než dvě minuty čtyři po sobě jdoucí tóny - jeden prodloužený tón, po kterém následují tři krátké tóny. Je-li to proveditelné, musí tento signál následovat ihned po signálu z vlečného plavidla.

f) Jsou-li tlačná a tlačena loď pevně spojeny v jednu tlačnou soupravu musí být tato plavidla pokládána za loď se strojním pohonem a musí podávat signály předepsané odstavcem (a) nebo (b) tohoto Pravidla.

g) Zakotvené plavidlo musí v intervalech kratších než jedna minuta rychle zvonit na zvon po dobu asi pěti sekund. Na lodi délky 100 a více metrů musí být zvoněno na zvon v přední části lodi a okamžitě po tomto zvonění musí následovat rychlé úderý na gong po dobu asi pěti sekund ze zadní části lodi. Zakotvené plavidlo může kromě toho podávat tři po sobě jdoucí tóny - jeden krátký, jeden prodloužený a jeden krátký tón, aby upozornilo na svou polohu a na možnost srážky s přibližující se lodí.

h) Loď nasedlá na dno musí podávat signály zvonem a je-li to požadováno, i signály gongem předepsané odstavcem (g) tohoto Pravidla a musí kromě toho podávat tři oddělené a výrazné úderý na zvon bezprostředně před a po rychlém zvonění. Loď nasedlá na dno může kromě toho podávat odpovídající signál houkačkou.

i) Plavidlo kratší než 12 m nemusí podávat výše uvedené signály, ale jestliže je nepodává, musí podávat nějaký jiný účinný signál v intervalech kratších než dvě minuty.

j) Lodivodské plavidlo, provádí-li lodivodskou službu, může kromě signálů předepsaných odstavci (a), (b) nebo (g) tohoto Pravidla podávat zvukový signál označující jeho totožnost sestávající ze čtyř krátkých tónů.

Pravidlo 36

Signály pro upoutání pozornosti

Jakékoliv plavidlo, chce-li upoutat pozornost jiné lodi, může podávat světelné nebo zvukové signály, které nemohou být chybně považovány za jakýkoliv signál požadovaný těmito Pravidly, nebo může namířit světlo reflektoru směrem k nebezpečí, avšak takovým způsobem, aby to nevadilo ostatním lodím. Jakékoliv světlo sloužící k upoutání pozornosti jiného plavidla, musí být takového druhu, aby je nebylo možno chybně považovat za jakékoliv světlo sloužící k navigaci. Pro účely tohoto Pravidla je nutné se vyhnout použití přerušovaných světél nebo otáčivých světél vysoké intenzity jako jsou stroboskopová světla.

Pravidlo 37

Nouzové signály

Jestliže je plavidlo v nouzi a vyžaduje pomoc, musí použít nebo vystavit signály předepsané Přílohou IV těchto Pravidel.

Část E - Osvobození

Pravidlo 38

Osvobození

Jakákoli loď (nebo třída lodí), jejíž kýl byl položen, nebo která je v odpovídajícím stadiu stavby před vstupem těchto Pravidel v platnost, může být, za předpokladu, že splňuje požadavky Mezinárodních pravidel pro zabránění srážkám na moři, 1960 osvobozena od plnění těchto Pravidel týkajících se:

a) Instalace světél s viditelností předepsanou Pravidlem 22 na dobu čtyř let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

b) Instalace světél se specifikací barev předepsaných bodem 7 Přílohy I těchto Pravidel na dobu čtyř let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

c) Změn v rozmístění světél v souvislosti s přechodem od standardního britského jednotkového systému na metrický a zaokrouhlení měrných veličin - stálé osvobození.

d) i) Změn v rozmístění světél stožárových na lodích kratších než 150 m vyplývajících z požadavku bodu 3 a) Přílohy I k těmto Pravidlům - stálé osvobození;

ii) Změn v rozmístění stožárových světel na lodích s délkou 150 m a více vyplývající z požadavku 3 a) Přílohy I k těmto Pravidlům na dobu devíti let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

e) Změn v rozmístění stožárových světel vyplývajících z požadavku bodu 2 b) Přílohy I k těmto Pravidlům na dobu devíti let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

f) Změn v rozmístění bočních světel vyplývajících z požadavků bodů 2 g) a 3 b) Přílohy I k těmto Pravidlům na dobu devíti let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

g) Požadavků na zvukové signální zařízení předepsaných Přílohou III k těmto Pravidlům na dobu devíti let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

h) Změn v rozmístění kruhových světel vyplývajících z požadavku bodu 9 b), Přílohy I k těmto Pravidlům - stálé osvobození.

PŘÍLOHA 1

Rozmístění a technické charakteristiky světel a znaků

1. Definice

Termín "výška nad tělesem lodi" znamená výšku nad nejvyšší nepřerušovanou palubou. Tato výška musí být měřena svisle dolů od instalovaného světla.

2 Vertikální rozmístění světel a vzdálenosti mezi nimi

a) Na lodi se strojním pohonem, jejíž délka je 20 a více metrů musí být stožárová světla rozmístěna následovně:

i) přední světlo, nebo je-li nesenou pouze jedno světlo, tak toto světlo, ve výšce nejméně 6 m nad tělesem lodi, a jestliže šířka plavidla přesahuje 6 m, tak v takové výšce nad tělesem lodi, která není menší než tato šířka, avšak toto světlo nemusí být umístěno výše než 12 m nad tělesem lodi

ii) jsou-li nesená dvě stožárová světla, pak zadní z nich musí být nejméně 4,5 m výše po vertikále než přední.

b) Vertikální vzdálenost mezi stožárovými světly lodi se strojním pohonem musí být taková, aby při všech normálních podmínkách podélného náklonu lodi bylo zadní světlo vidět výše a odděleně od předního světla ze vzdálenosti 1000 m od předního vazu při pohledu z hladiny moře.

c) Stožárové světlo lodi se strojním pohonem dlouhé 12 m, ale kratší než 20 m, musí být umístěno ve výšce nejméně 2,5 m nad štítnicí

d) Loď se strojním pohonem kratší než 12 m může nést nejvyšší světlo ve výšce menší než 2,5 m nad štítnicí. Avšak, je-li stožárové světlo nesenou spolu s bočními světly a záďovým světlem, nebo bílým kruhovým světlem a bočními světly předepsaných v Pravidle 23 c) i), pak toto stožárové světlo nebo bílé kruhové světlo musí být nesenou nejméně 1 m výše než boční světla.

e) Jedno ze dvou nebo tří stožárových světel předepsaných pro loď se strojním pohonem provádějící vlečení nebo tlačení jiného plavidla musí být umístěno na tom samém místě buď jako přední stožárové světlo nebo jako zadní stožárové světlo; v případě, že je nesenou na zadním stožáru, musí se nejnižší záďové světlo nacházet nejméně 4,5 m nad předním stožárovým světlem.

f) i) Stožárové světlo nebo světla předepsaná Pravidlem 23 a) musí být umístěna tak, aby byla výrazně viditelná nad všemi jinými světly a překážkami s výjimkou jak je uvedeno v pododstavci ii).

ii) Je-li nesení kruhových světel předepsaných Pravidlem 27 b) i) nebo Pravidlem 28 pod stožárovými světly neproveditelné mohou být nesená nad zadním stožárovým světlem (světly) nebo vertikálně mezi předním stožárovým světlem (světly) a zadním stožárovým světlem (světly) za předpokladu, že v druhém případě musí vyhovovat požadavkům bodu 3 c) této Přílohy.

g) Boční světla lodi se strojním pohonem musí být umístěna ve výšce nad tělesem lodi, která není větší než $\frac{3}{4}$ výšky předního stožárového světla. Tato světla nemají být umístěna tak nízko, aby jejich viditelnost byla narušena palubními světly.

h) Jsou-li boční světla spojena v kombinované lampě a nesená na lodi se strojním pohonem, která je kratší než 20 m, musí být umístěna nejméně 1 m pod stožárovým světlem.

i) Předepisují-li Pravidla dvě nebo tři světla nesená ve vertikále, musí být vzdálenost mezi nimi následující:

i) na lodi délky 20 m a více musí být tato světla vzdálena od sebe nejméně 2 m a spodní z těchto světel nesmí být, s výjimkou, kdy je požadováno remorkérové světlo, umístěno níže než 4 m nad tělesem lodi;

ii) na lodi kratší než 20 m musí být tato světla vzdálena od sebe nejméně 1 m a spodní z těchto světel nesmí být, s výjimkou, kdy je požadováno remorkérové světlo, umístěno níže než 2 m nad štitnicí.

iii) jsou-li nesená tři světla musí být vzdálenost mezi nimi stejná

j) Spodní ze dvou kruhových světel předepsaných pro lodi, provádějící lov ryb, musí být umístěno nad bočními světly ve výšce rovné nejméně dvojnásobku vzdálenosti mezi vertikálními světly.

k) Přední kotevní světlo předepsané Pravidlem 30 a) i), jsou-li nesená kotevní světla dvě, musí být nejméně 4,5 m nad zadním kotevním světlem. Na lodi délky 50 m a více musí být toto přední kotevní světlo umístěno nejméně 6 m nad tělesem lodi.

3. Horizontální rozmístění světel a vzdálenosti mezi nimi

a) Jsou-li pro loď se strojním pohonem předepsána dvě stožárová světla nesmí být horizontální vzdálenost mezi nimi menší než polovina délky lodi, ale nemusí být větší než 100 m. Přední světlo musí být umístěno od předního vazu ve vzdálenosti ne delší než $\frac{1}{4}$ délky lodi.

b) Na lodi se strojním pohonem délky 20 m a více nesmí být boční světla umístěna před předním stožárovým světlem. Musí být umístěna na, nebo poblíž boku lodi.

c) Jsou-li světla předepsaná v Pravidle 27 b) i) nebo Pravidle 28 nesená ve vertikále mezi předním stožárovým světlem /světly/ a zadním stožárovým světlem /světly/, potom tato kruhová světla musí být umístěna ve vodorovné vzdálenosti nejméně 2 metry v příčném směru od osy plavidla.

d) Je-li pro loď se strojním pohonem předepsáno pouze jedno stožárové světlo, potom toto světlo musí být umístěno v přední části plavidla; loď kratší než 20 m nemusí toto světlo nést v přední části plavidla, musí je ale nést tak dalece v přední části, jak je to jen možné.

4. Podrobnosti o rozmístění směrových určujících světel na rybářských lodích, bagrech a lodích provádějících práce po hladině moře.

a) Světlo, ukazující směr vypuštěného lovného zařízení z lodi provádějící lov ryb, jak je předepsáno v Pravidle 26 c) ii), musí být umístěno ve vodorovné vzdálenosti nejméně

2 m a nejvíce 6 m od dvou kruhových světel, červeného a bílého. Toto světlo nesmí být umístěno výše než bílé kruhové světlo předepsané Pravidlem 26 c) i) a níže než boční světla.

b) Světla a znaky na lodi provádějící bagrovací nebo podmořské práce, které ukazují stranu výskytu překážky a nebo stranu bezpečného průjezdu, jak je předepsáno Pravidlem 27 d) i) a ii) , musí být umístěna v maximálně prakticky možné vodorovné vzdálenosti od světel nebo znaků předepsaných Pravidlem 27 b) i) a ii), ale ne menší než 2 m. V žádném případě horní z těchto světel nebo znaků nesmí být umístěno výše než nejnižší ze tří světel nebo znaků předepsaných v Pravidle 27 b) i) a ii).

5. Štíty bočních světel

Boční světla na lodích délky 20 m a více musí být vybavena ze stany boku lodi štíty natřenými černou matovou barvou, a musí vyhovovat požadavkům bodu 9 této Přílohy. Na lodích kratších než 20 m musí být boční světla, je-li nutné aby vyhovovala požadavkům bodu 9 této Přílohy, vybavená bočními štíty natřenými černou matovou barvou. Při použití kombinované lampy s jedním vertikálním vláknem žhavení a s velmi úzkou přepážkou mezi zelenou a červenou částí lampy není třeba vnější štíty instalovat.

6. Znaky

a) Znaky musí být černé a následujících rozměrů;

i) koule musí mít průměr nejméně 0,6 m;

ii) kužel musí mít průměr základny nejméně 0,6 m a výšku rovnou jeho průměru;

iii) válec musí mít průměr nejméně 0,6 m a výšku rovnou dvojnásobku jeho průměru;

iv) dvoukuželový znak sestává ze dvou kuželů na společné základně. Rozměry kuželů musí odpovídat požadavkům podbodu ii).

b) Vertikální vzdálenost mezi znaky musí být nejméně 1,5 m.

c) Na lodi kratší než 20 m mohou být použity znaky menších rozměrů, ale poměrných k velikosti lodi a vzdálenost mezi nimi může být přiměřeně zmenšena.

7. Barevné charakteristiky světel

Barevné charakteristiky všech navigačních světel musí odpovídat níže uvedeným standardům, ležícím uvnitř hranic oblastí diagramů, které jsou pro každou barvu vymezeny Mezinárodní komisí světelné techniky (CIE).

Hranice oblasti pro každou barvu jsou dány následujícími souřadnicemi

i) Bílá

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443

y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

ii) Zelená

x 0,028 0,009 0,300 0,203

y 0,385 0,723 0,511 0,356

iii) Červená

x 0,680 0,660 0,735 0,721

y 0,320 0,320 0,265 0,259

iv) Žlutá

x 0,612 0,618 0,575 0,575

y 0,382 0,382 0,425 0,406

8. Svítivost světel

a) Minimální svítivost světel musí být vypočítána podle vzorce:

$$I = 3.43 \times 106 \times T \times D^2 \times K \cdot D$$

kde I je svítivost v kandelách při provozních podmínkách

T je práh intenzity světla 2×10^{-7} lux

D viditelnost (světelný dosah) světla v námořních mílích,

K koeficient propustnosti atmosféry

Pro předepsaná světla musí být hodnota $K = 0,8$, což odpovídá meteorologické viditelnosti přibližně na 13 námořních mil.

b) Vybrané hodnoty propočtené podle uvedeného vzorce jsou v následující tabulce

Viditelnost (světelný dosah) světla Svítivost světla

v námořních mílích v kandelách pro $K = 0,8$

D I

1 0,9

2 4,3

3 12,0

4 27,0

5 52,0

6 94,0

Poznámka: Maximální svítivost navigačních světel musí být omezena, aby se zabránilo nežádoucímu oslňujícímu lesku. Tohoto omezení nesmí být dosaženo pomocí nastavitelného ovládní svítivosti navigačních světel.

9. Horizontální sektory

a) i) Boční světla umístěná na lodi musí zajišťovat ve směru na před minimum požadovanou svítivost. Tato svítivost musí klesat tak, aby v rozmezí 1° až 3° za hranicemi předepsaných sektorů prakticky zanikla..

ii) Minimální požadovaná svítivost záďových a stožárových světel ve směru $22,5$ stupňů za traverz bočních světel, musí být zajištěna po celém úhlu obzoru do 5° uvnitř hranic sektorů předepsaných Pravidlem 21. Od uvedených 5° může svítivost klesat do 50 % směrem k hranicím sektorů a dále postupně klesat tak, aby prakticky zanikla v rozmezí nejvíce 5° za hranici sektoru.

b) i) Kruhová světla musí být umístěna tak, aby nebyla stíněna stožáry, ráhny nebo konstrukcemi v úhlových výsečích větších než 6° s výjimkou kotevních světel předepsaných Pravidlem 30, která není třeba umísťovat příliš vysoko nad tělesem lodi.

ii) Jestliže není možné splnit požadavky bodu b) i) tohoto odstavce umístěním pouze jednoho kruhového světla, musí být použita dvě kruhová světla, která jsou tak umístěna, nebo vzájemně zastíněna, že ze vzdálenosti jedné míle se jeví jako jedno světlo.

10. Vertikální sektory

a) Instalovaná elektrická světla, s výjimkou světel na plachetnicích za plavby, musí zajišťovat ve vertikálních sektorech:

i) minimální požadovanou svítivost v rozmezí od 5° výše do 5° níže horizontály;

ii) 60% požadované svítivosti v rozmezí od $7,5^\circ$ výše do $7,5^\circ$ níže horizontály;

b) Instalovaná elektrická světla používaná na plachetnicích za plavby musí zajišťovat ve vertikálních sektorech;

i) minimální požadovanou svítivost v rozmezí od 5° výše do 5° níže horizontály

ii) 50% požadované svítivosti v rozmezí od 25° výše do 25° níže horizontály

c) U jiných neelektrických světel musí být tyto požadavky plněny natolik, nakolik je to možné

11. Svítivost neelektrických světel

Minimální svítivost neelektrických světel musí odpovídat, nakolik je to možné, svítivosti uvedené v tabulce části 8 této Přílohy.

12. Manévrové světlo

Nezávisle na ustanovení části 2 f) této Přílohy, manévrové světlo popsané v Pravidle 34 b), musí být umístěno v téže podélné vertikální rovině jako stožárové světlo nebo světla, a je-li to prakticky možné, minimálně 2 m nad předním stožárovým světlem, přitom toto světlo musí být nesené nejméně 2 m nad nebo pod zadním stožárovým světlem. Na lodi, která nese pouze jedno stožárové světlo, manévrové světlo musí být nesené na nejlépe viditelném místě, nejméně 2 m nad nebo pod stožárovým světlem.

13. Plavidlo plující vysokou rychlostí

Stožárové světlo plavidla plujícího vysokou rychlostí, jehož poměr délky k šířce je menší než 3,0 může být umístěno ve výšce vztažené k šířce plavidla, která je menší, než předepisuje bod 2 a) i) této Přílohy za předpokladu, že úhel základny rovnostranného trojúhelníku tvořeného bočními světly a stožárovým světlem nebude menší než 27 stupňů.

14. Schválení

Schválení konstrukce světel a znaků, jakož i umístění těchto světel na lodi musí odpovídat požadavkům příslušného odpovědného orgánu země, pod jejíž vlajkou je tato loď oprávněna plout.

PŘÍLOHA II

Dodatečné signály pro rybářské lodi, provádějící lov ryb

v těsné blízkosti vedle sebe

1. Základní ustanovení

Světla zde uvedená, jsou-li vystavována v souladu s Pravidlem 26 d), musí být umístěna na nejlépe viditelném místě ve vzdálenosti nejméně 0,9 m od sebe a níže světel předepsaných Pravidlem 26 b) i) a c) i). Tato světla musí být viditelná po celém obzoru na vzdálenost nejméně jedné míle, přičemž však na vzdálenost menší než světla předepsaná těmito Pravidly pro rybářské lodi.

2. Signály pro rybářské lodi provádějící lov vlečením

a) Lodě délky 20 m a více provádějící lov vlečením, nezávisle na tom, požívají-li lovného zařízení vlečeného po dně nebo mořem, musí vystavovat:

i) vypouští-li sítě: dvě bílá světla svisle nad sebou;

ii) vybírají-li sítě: jedno bílé světlo nad červeným světlem svisle nad sebou;

iii) v případě zachycení sítě za překážku: dvě červená světla svisle nad sebou.

b) Každá loď délky 20 m a více provádějící párové vlečení musí vystavovat:

i) v noci - světlo reflektoru směřované vpřed a ve směru druhé lodi tohoto páru;

ii) vypouští-li nebo vybírají-li sítě, nebo v případě zachycení sítě z překážky - světla předepsaná v bodě 2 a) této Přílohy.

c) Loď o délce menší než 20 m provádějící lov vlečením, používá-li lovného zařízení vlečeného po dně nebo mořem, nebo provádějící párové vlečení může vystavovat odpovídající světla předepsaná v odstavcích 2 a) nebo b).

3. Signály pro rybářské lodi provádějící lov ryb pomocí kruhových sítí.

Lodi provádějící lov ryb pomocí kruhových sítí mohou vystavovat dvě žlutá světla svisle nad sebou. Tato světla musí podávat střídavé záblesky každou sekundu, přičemž intervaly světla a tmy musí být stejné. Tato světla mohou být vystavována pouze tehdy, je-li pohyb lodí ztěžován lovným rybářským zařízením.

PŘÍLOHA III

Technické charakteristiky zařízení k podávání zvukových signálů

1. Houkačky

a) Kmitočet a dosah slyšitelnosti

Základní kmitočet signálu má být v rozmezí 70 - 700 Hz.

Dosah slyšitelnosti signálu z houkačky musí být určován takovými kmitočty, které mohou zahrnovat základní a nebo jeden či více vyšších kmitočtů v rozmezí 180-700 Hz (+ -1%), zabezpečujících hladinu zvukového tlaku uvedeného níže v bodu 1 c).

b) Hranice základních kmitočtů

K zajištění široké rozmanitosti houkačkových charakteristik musí být základní kmitočty houkačky mezi následujícími hranicemi:

i) 70 - 200 Hz, pro lodi délky 200 a více metrů;

ii) 130 - 350 Hz, pro lodi délky 75 a více metrů, ale kratších než 200 m

iii) 250 - 700 Hz, pro lodi kratší než 75 m

c) Síla zvuku a dosah slyšitelnosti signálu

Houkačka umístěná na lodi musí zajišťovat ve směru maximální síly zvuku a na vzdálenosti 1 m od ní takovou hladinu zvukového tlaku, která by nebyla menší než odpovídající hodnoty uvedené v následující tabulce při hladině zvukového tlaku nejméně v jedné třetině oktávového pásma v rozmezí kmitočtů 180 - 700 Hz (+-1%)

Délka lodi Hladina na vzdálenost 1m Dosah slyšitelnosti

v metrech v jedné třetině oktávového v námořních mílich

pásma v decibelech

2 x 10⁻⁵ N/m²

200 a více 143 2

75 a více, ale méně než 200 138 1,5

20 a více, ale méně než 75 130 1

méně než 20 120 0,5

Dosah slyšitelnosti v uvedené tabulce je informativního charakteru a je přibližně dosahem, na který může být slyšet houkačka ve směru maximální síly zvuku s 90% pravděpodobností při dobrých atmosférických podmínkách na lodi při střední hladině hluku v místě poslechu (berouce střední hladinu hluku 68 dB v oktávovém pásmu 250 Hz a 63 dB v oktávovém pásmu 500 Hz).

Prakticky vzdálenost, na kterou je možno slyšet houkačku je proměnlivá a závisí od povětrnostních podmínek, výše uvedené tabulkové hodnoty mohou být brány jako typické, ale při silném větru a vysoké hladině hluku v místě poslechu se může dosah slyšitelnosti značně zmenšit.

d) Směrové vlastnosti

Hladina zvukového tlaku směrové houkačky v libovolném směru ve vodorovné rovině v rozmezí $\pm 45^\circ$ od směru maximální síly zvuku nesmí být nižší než 4 dB od předepsané hladiny v hlavním směru. Ve všech ostatních směrech ve vodorovné rovině nesmí být hladina zvukového tlaku nižší než 10 dB od předepsané hladiny v hlavním směru tak, aby dosah slyšitelnosti v jakémkoli směru byl nejméně poloviční dosahu v hlavním směru. Hladina zvukového tlaku musí být měřena v té třetině oktávového pásma, které určuje dosah slyšitelnosti.

e) Rozmístění houkaček

Je-li směrová houkačka používána jako jediná houkačka na lodi musí být umístěna tak, aby maximální síla zvuku směřovala přímo vpřed.

Houkačka musí být na lodi umístěna tak vysoko, jak je to prakticky možné, aby překážky nebránily v šíření zvuku a zároveň aby bylo na minimum sníženo nebezpečí poškození sluchu posádky. Hladina zvukového tlaku vlastního signálu lodi v místě poslechu nesmí být vyšší než 110 dB (A), a je-li to prakticky možné, nesměla by převyšovat 100 dB (A).

f) Umístění více než jedné houkačky

Jsou-li instalovány houkačky na vzdálenost více než 100 m od sebe, musí být zapojeny tak, aby nehoukaly současně.

g) Kombinované houkačky

Jestliže pro přítomnost překážek zvukové pole jedné houkačky nebo jedné z houkaček uvedených v bodu 1 f) má oblast velmi snížené úrovně signálu, doporučuje se pro odstranění těchto oblastí instalace kombinované soustavy. Pro účel těchto Pravidel kombinovaná houkačková soustava musí být chápána jako jedna houkačka. Houkačky kombinované soustavy musí být umístěny na vzdálenost nejvíce 100 m od sebe a zapojeny tak, aby mohly houkat současně. Rozdíl kmitočtů houkaček musí být nejméně 10 Hz.

2. Zvon nebo gong

a) Síla signálu

Zvon nebo gong nebo jiné odpovídající zařízení s podobnými zvukovými charakteristikami musí vydávat zvukový tlak s hladinou nejméně 110 dB ve vzdálenosti 1 m od zdroje zvuku.

b) Konstrukce

Zvony a gongy musí být vyrobeny z nekorodujícího materiálu a vydávat čistý tón. Průměr spodní části zvonu musí být nejméně 300 mm pro lodi o délce 20 m a více a nejméně 200 mm pro lodi o délce 12 m a více avšak kratší než 20 m. Tam, kde je to prakticky proveditelné se doporučuje pro zajištění stálé síly zvuku používat zvonu s mechanicky poháněným srdcem, ale přítomnost musí být zachována možnost ručního zvonění. Hmotnost srdce musí být nejméně 3% hmotnosti zvonu.

3. Schválení

Konstrukce zařízení pro podávání zvukových signálů, jejich charakteristiky a umístění na lodi musí odpovídat požadavkům příslušného odpovědného orgánu země, pod jejíž vlajkou je tato loď oprávněna plout.

PŘÍLOHA IV
Nouzové signály

1. Následující signály, používané nebo vystavované buď společně nebo odděleně, upozorňují na nouzi a potřebu pomoci:

a) signál dělem nebo jinou výbušninou vypalovaný v intervalech asi jedné minuty

b) trvalý zvuk podávaný jakýmkoliv zařízením pro signály v mlze

c) rakety nebo granáty, vypouštějící červené hvězdy, vypalované jednotlivě v krátkých intervalech

d) signál podávaný radiotelegraficky nebo jiným signalizačním způsobem, skládající se ze skupiny ...---... (SOS) v Morseově abecedě

e) radiofonně vysílaný signál sestávající z mluveného slova "Mayday"

f) mezinárodní kódový signál nouze označený písmeny N.C.

g) signál sestávající se ze čtvercové vlajky, která má nad nebo pod sebou kouli, nebo cokoli kouli podobné

h) plameny na lodi (např. hořící sud s dehtem, olejem atp.)

i) padáková raketa nebo ruční pochodeň dávající červené světlo

j) dýmový signál vydávající oranžově zbarvený dým

k) pomalé a opakované zvedání a spouštění rozpažených paží

l) radiotelegrafní poplachový signál

m) radiofonní poplachový signál

n) signály předávané prostřednictvím nouzových, místo - určujících radiobójí

o) schválené signály přenášené pomocí radiokomunikačních systémů, včetně záchranných lodních radarových systémů.

2. Používání nebo vystavování jakýchkoli výše uvedených signálů pro jiné účely než upozornění na nouzi a potřebu pomoci a taktéž používání jiných signálů, které mohou být zaměněny a jakýmkoliv z výše uvedených signálů se zakazuje.

3. Je třeba též vzít v úvahu odpovídající části Mezinárodního kódu signálů, Příručky pro pátrání a záchranu na moři a možnosti použití následujících signálů:

a) oranžově zbarvená plocha s černým čtvercem a kruhem nebo jiným vhodným symbolem (pro identifikaci ze vzduchu)

b) barevná skvrna na vodě