

**ÚMLUVA O MEZINÁRODNÍCH PRAVIDLECH
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

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 přílohou této Úmluvy.

ČLÁNEK II

Podpis, ratifikace, přijetí, schválení a přistoupení

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

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) přistoupením

3. Ratifikace, přijetí, schválení nebo přistoupení 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

Územní příslušnost

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 tajemníkovi Organizace (dále jen "Generální tajemník"), 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 tajemník 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 dnem 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 dnem 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 přistoupení 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 tajemník vyrozumí vlády států, které podepsaly nebo přistoupily k této Úmluvě o datu jejího vstupu v platnost.

ČLÁNEK V

Revize Úmluvy konferencí

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 Shromážděním Organizace. Jakákoli smluvní strana Úmluvy, která není členem Organizace, má právo být přítomna jednání Shromáždění Organizace, při kterém bude tato změna projednávána.

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

4. Tato změna vstoupí v platnost dnem, který bude určen Shromážděním Organizace při jejím schválení, v případě, že k dřívějšímu datu, které bude také určeno 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 Shromáždění Organizace.

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

6. Generální tajemník 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 uložením výpovědní listiny u Organizace. Generální tajemník 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 tajemník 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 tajemníkem 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.

MEZINÁRODNÍ PRAVIDLA PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

ČÁST A – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Pravidlo 1

Působnost

- (a) Tato Pravidla se vztahují na všechna plavidla na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla.
- (b) Nic z těchto Pravidel nesmí bránit v platnosti zvláštních pravidel vydaných odpovědnými orgány pro plavbu na rejdách, v přístavech, řekách, jezerech nebo na vnitrozemských vodních cestách spojených s volným mořem, po kterých mohou plout námořní lodě. 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 světél, znaků nebo zvukových signálů válečných lodí a lodí v konvojích, nebo týkajících se dodatečných stacionárních nebo signálních světél 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 světél 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 světél nebo znaků a také umístění a charakteristiky zvukových signálních zařízení, aniž by byla narušena speciální funkce plavidla, musí toto plavidlo splňovat ostatní takové požadavky týkající se počtu, umístění, vzdálenosti a úhlu viditelnosti světél nebo znaků a také umístění a charakteristiky zvukových signálních zařízení, které se podle rozhodnutí vlády nejvíce přibližují těmto Pravidlům pro dané plavidlo.

Pravidlo 2

Odpovědnost

- (a) Nic, co je uvedeno v těchto Pravidlech, neosvobozuje plavidlo, 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

Všeobecné definice

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

(a) Slovem "plavidlo" se rozumějí všechny vodní dopravní prostředky, včetně bezvýtlačkových plavidel a hydroplánů, používaná nebo schopná použití jako prostředek dopravy po vodě;

(b) Výraz "plavidlo se strojním pohonem" znamená jakékoli plavidlo poháněné strojním zařízením;

(c) Výraz "plachetnice" znamená jakékoliv plavidlo plující pod plachtami včetně lodi s mechanickým pohonem, jestliže tento není používán;

(d) Výraz "plavidlo provádějící lov ryb" znamená jakékoliv plavidlo provádějící lov ryb sítěmi, udicemi, vlečnými sítěmi nebo jiným rybolovným zařízením, které omezuje jeho manévrovací schopnosti, ale nezahrnuje plavidlo provádějící lovení ryb udicemi 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 je vzhledem k charakteru vykonávané práce omezeno v provádění manévru tak, jak je požadováno těmito Pravidly a proto nemůže uvolnit cestu jiné lodi.

Výraz "plavidlo s omezenou manévrovací schopností" musí zahrnovat následující plavidla:

(i) plavidlo provádějící umístování, obsluhu a odstraňování navigačního znaku, podmořského kabelu nebo potrubí;

(ii) plavidlo provádějící bagrovací, hydrografické nebo podmořské práce;

(iii) plavidlo provádějící za plavby doplňování zásob nebo přemísťování osob, překládku potravin nebo zboží;

(iv) plavidlo zajišťující start nebo vyzvednutí letadla;

(v) plavidlo provádějící odminovací práce;

- (vi) plavidlo 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 plavidlo se strojním pohonem, která vzhledem k malému rozdílu mezi svým ponorem a danou hloubkou splavné vody má podstatně omezenou schopnost měnit svůj směr plavby;
- (i) Slovo "za plavby" znamená, že plavidlo není zakotveno, není vyvázáno ke břehu, nebo není nasedlé na dno;
- (j) Slovo "délka" a "šířka" plavidla znamená jeho celkovou délku a největší šířku;
- (k) Plavidla se považují ve vzájemném dohledu pouze tehdy, může-li být jedno z nich vizuálně pozorováno z druhého;
- (l) Výraz "snížená dohlednost" znamená jakékoliv podmínky, ve kterých je dohlednost snížena mlhou, mlžným oparem, sněžením, silným deštěm, písečnou bouří, nebo jinými podobnými příčinami.

ČÁST B – PRAVIDLA PRO PLAVBU A MANÉVROVÁNÍ

KAPITOLA I – (Chování) Plavba lodí za jakýchkoliv podmínek dohlednosti

Pravidlo 4

Platnost

Pravidla této Kapitoly platí za jakýchkoliv podmínek dohlednosti.

Pravidlo 5

Pozorování

Každé plavidlo 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

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

Při určení bezpečné rychlosti je nutno brát v úvahu následující činitele:

(a) U všech plavidel

- (i) úroveň dohlednosti;
- (ii) hustotu provozu včetně soustředění rybářských či jiných plavidel;
- (iii) manévrovací schopnost plavidla, zvláště s ohledem na vzdálenost potřebnou k úplnému zastavení plavidla a schopnost zatáčení v daných podmínkách;
- (iv) v noci - přítomnost světelného pozadí pobřežních světél a rozptylu vlastních světél;
- (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 rušení na radarové pozorování;
- iv) možnost, že radar neukáže na dostatečnou vzdálenost malá plavidla, led či jiné plovoucí předměty;
- (v) množství, polohu a pohyb plavidel pozorovaných radarem;
- (vi) přesnější odhad viditelnosti, který je možno dostat radarovým určením vzdálenosti plavidel nebo jiných předmětů v blízkosti;

Pravidlo 7

Nebezpečí srážky

- (a) Každé plavidlo 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 plavidle vybaveném fungujícím radarovým vybavením musí toto 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 předmětů.
- (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 velkým plavidlem nebo vlekem nebo při sblížení se s plavidlem na malou vzdálenost.

Pravidlo 8

Činnost pro zabránění srážce

- (a) Jakýkoliv manévr podniknutý pro zabránění srážce, musí být vykonán v souladu s Pravidly této části a dovolují-li to okolnosti, musí být pozitivní, učiněný včas 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 malých změn kursu a/nebo rychlosti.
- (c) Je-li k dispozici dostatečně velká vodní plocha, pouze změna kursu může být nejefektivnějším manévrem pro zabránění přílišnému sblížení, za předpokladu, že byla provedena včas, je dostatečně velká a nevyvolává přílišné sblížení s jinými plavidly.
- (d) Manévr podniknutý pro zabránění srážky s jiným plavidlem musí být takový, aby se plavidla minula v bezpečné vzdálenosti. Efektivnost manévru je třeba pečlivě kontrolovat do té doby, dokud se obě plavidla úplně neminou a druhé plavidlo se nevzdálí.

(e) Je-li nutno zabránit srážce nebo získat více času k vyhodnocení situace, musí plavidlo snížit rychlost nebo zcela zastavit zastavením pohonu nebo použitím zpětného chodu pohonu.

Pravidlo 9

Úzké plavební dráhy

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

(b) Plavidlo o délce menší než 20 m nebo plachetnice nesmí ztěžovat průjezd plavidlu, které může bezpečně plout pouze v hranicích úzkého průlivu nebo plavební dráhy.

(c) Plavidlo provádějící lov ryb nesmí ztěžovat průjezd jakéhokoli plavidla plujícího v hranicích úzkého průlivu nebo plavební dráhy.

(d) Plavidlo nesmí křížovat úzký průliv nebo plavební dráhu, jestliže tím ztěžuje pohyb plavidlu, které může bezpečně plout pouze v hranicích tohoto průlivu nebo plavební dráhy. Toto druhé plavidlo může použít zvukový signál předepsaný Pravidlem 34 (d) pochybuje-li o úmyslech křížujícího plavidla.

(e) (i) Předjíždění v úzkém průlivu nebo plavební dráze může být provedeno za předpokladu, že plavidlo předjížděné provede manévry dovolující bezpečné předjetí, plavidlo chystající se předjet musí oznámit svůj úmysl podáním odpovídajícího zvukového signálu předepsaného Pravidlem 34 (c)i). Předjížděné plavidlo 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 předjížděné plavidlo pochybuje o bezpečném předjetí, může podat signály předepsané Pravidlem 34 d).

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

(f) Plavidlo přibližující se k zákrutu nebo k takovému úseku úzkého průlivu nebo plavební dráhy, kde mohou být jiná plavidla skryta za vystupujícími překážkami, musí plout se zvláštní pozorností a opatrností a podávat odpovídající zvukový signál předepsaný Pravidlem 34 (e).

(g) Jakékoliv plavidlo, dovolují-li to okolnosti, se musí vyhnout kotvení v úzkém průlivu.

Pravidlo 10

Systémy rozdělení plavby

(a) Tohoto Pravidla se používá při plavbě podle systémů rozdělené plavby přijatých Organizací.

(b) Plavidlo využívající systém rozdělené plavby musí:

(i) plout v daném zóně plavby směrem určeným pro danou zónu;

(ii) držet se, jak jen je to prakticky možné, stranou od rozdělující linie nebo středového pásma rozdělujícího zóny stanoveného směru plavby;

(iii) vjíždět nebo opouštět dané zóny směrů plavby v jejich koncových částech; opouští-li ji nebo vplouvá-li do ze strany, musí tak učinit pod co nejmenším úhlem k danému směru plavby, nakolik je to prakticky možné.

(c) Plavidlo se musí, nakolik je to prakticky možné, vyvarovat křížení zón plavby, ale je-li povinno tak učinit, musí to provést pokud možno pod pravým úhlem na směr plavby.

(d) Plavidlo nesmí používat pobřežní plavební zónu, může-li průjezd bezpečně uskutečnit v přilehlé zóně plavby systému rozdělení plavby.

(e) Plavidlo jiné než plavidlo, které křížuje zónu směru plavby, nesmí vplouvat do zóny rozdělujícího směry plavby nebo křížovat linii rozdělující směry plavby kromě:

(i) případu krajní nutnosti pro zabránění okamžitému nebezpečí;

(ii) provozování lovu ryb ve středovém pásmu rozdělujícím zóny stanoveného směru plavby.

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

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

(h) Plavidlo nevyužívající systém rozdělené plavby se musí držet na dostatečně velké vzdálenosti od tohoto systému nakolik je to prakticky možné.

(i) Plavidlo provádějící lov ryb nesmí znesnadňovat pohyb jakékoli lodi plující v zóně stanoveného směru plavby.

(j) Plavidlo kratší než 20 m nebo plachetnice nesmí znesnadňovat pohyb lodí se strojním pohonem plujících v zóně stanoveného směru plavby.

KAPITOLA II - Plavba plavidel ve vzájemném dohledu

Pravidlo 11

Působnost

Pravidla této Kapitoly se vztahují na plavidla ve vzájemném dohledu.

Pravidlo 12

Plachetnice

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

(i) má-li každá z nich vítr z jiné strany, pak plavidlo mající vítr z levé strany musí uvolnit cestu druhému;

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

(iii) jestliže plavidlo mající vítr z levé strany vidí druhé plavidlo z návětrné strany a nemůže přesně určit, z které strany má toto plavidlo vítr, musí mu 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 těchto Pravidlech, každé plavidlo předjíždějící jiné plavidlo se musí držet mimo dráhu plavidla předjížděného.

(b) Plavidlo se bude považovat za předjíždějící, přibližuje-li se k druhému plavidlu z náměru, který je víc než 22,5° za traversem, to je v takové poloze vzhledem k předjížděnému plavidlu, že by v noci mohlo vidět jen jeho záďové světlo a nemohlo by vidět ani jedno z jeho bočních světel.

(c) Jsou-li pochybnosti o tom, zda-li se má plavidlo považovat za plavidlo předjíždějící, musí se za něj považovat a jednat podle toho.

(d) Žádná následující změna náměru u těchto plavidel nemůže být důvodem k tomu, aby plavidlo předjíždějící bylo ve smyslu těchto Pravidel pokládáno za plavidlo křižující směr,

nebo aby bylo zbaveno povinnosti držet se v dostatečné vzdálenosti od předjížděného plavidla, dokud nebude předjížděné plavidlo předjeto a předjížděné plavidlo se od předjížděného bezpečně nevzdálí.

Pravidlo 14

Plavidla plující přímo proti sobě

(a) Přibližují-li se k sobě dvě plavidla se strojním pohonem na vstřícném nebo téměř vstřícném kursu tak, že vzniká nebezpečí srážky, musí každé z nich změnit svůj směr plavby vpravo tak, aby míjelo druhé plavidlo po jeho levé straně.

(b) Taková situace nastává, pokud plavidlo vidí druhé plavidlo přímo nebo téměř přímo před sebou na svém kursu a v noci může vidět stožárová světla druhého plavidla na svislé linii nebo téměř na svislé linii a (nebo) obě boční světla této lodi a ve dne vidí druhé plavidlo z úhlu tomu odpovídajícímu.

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

Pravidlo 15

Křižování

Jestliže se křižují kursy dvou plavidel se strojním pohonem tak, že vzniká nebezpečí srážky, musí plavidlo mající druhé plavidlo po své pravé straně uvolnit cestu tomuto plavidlu a přitom se musí, dovolují-li to okolnosti, vyvarovat křížení kursu před přídím druhého plavidla.

Pravidlo 16

Činnost plavidla uvolňující cestu

Každé plavidlo, které je podle povinnosti uvolnit cestu druhému plavidlu, musí, pokud je to možné, provést včasnou a podstatnou akci k bezpečnému minutí.

Pravidlo 17

Činnost plavidla, kterému je uvolňována cesta

(a) (i) Tam, kde jedno ze dvou plavidel musí uvolnit cestu, musí druhé udržovat svůj kurs a rychlost.

(ii) Avšak, zjistí-li toto druhá plavidlo, že plavidlo, povinné uvolnit cestu, nejedná v souladu s těmito Pravidly, může samo přijmout opatření pro zabránění srážce vlastním vhodným manévrem.

(b) Jestliže se z jakékoliv příčiny ocitne plavidlo, povinné udržovat svůj kurs a rychlost tak blízko druhému plavidlu, že srážce nemůže být zabráněno pouze akcí plavidla uvolňujícího cestu, pak toto plavidlo musí učinit vše pro odvrácení srážky.

(c) Plavidlo se strojním pohonem, které při křižování kursů jedná podle pododstavce (a) (ii) tohoto Pravidla tak, aby zabránilo srážce s jiným plavidlem se strojním pohonem, nemá, dovolují-li to okolnosti případu, měnit svůj kurs vlevo, nachází-li se druhé plavidlo po jeho levé straně.

(d) Toto Pravidlo neosvobozuje plavidlo, které je povinno uvolnit cestu, od plnění této povinnosti.

Pravidlo 18

Vzájemné povinnosti plavidel

Kromě povinností předepsaných Pravidly 9, 10 a 13 je požadováno:

(a) Plavidlo 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 plavidlu, které je omezováno svým ponorem a vystavuje signály podle Pravidla 28.
- (ii) Plavidlo omezované svým ponorem musí plout se zvláštní opatrností, majíc plně na zřeteli své speciální postavení.
- (e) Hydroplán na vodě se musí v zásadě držet stranou od všech plavidel a neztěžovat jejich plavbu. Avšak v případech, hrozí-li nebezpečí srážky, musí plnit Pravidla této části.

KAPITOLA III - Plavba plavidel v podmínkách snížené dohlednosti

Pravidlo 19

Plavba plavidel v podmínkách snížené dohlednosti

- (a) Toto Pravidlo se týká plavidel, která nejsou ve vzájemném dohledu při plavbě v oblasti snížené dohlednosti či v její blízkosti.
- (b) Každé plavidlo musí plout bezpečnou rychlostí přizpůsobenou převažujícím podmínkám a okolnostem snížené dohlednosti. Plavidlo 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 dohlednosti.
- (d) Plavidlo, které zjistí pouze pomocí radaru přítomnost jiného plavidla, musí určit, nevyvíjí-li se situace k přílišnému sblížení a/nebo zda neexistuje 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 zjištěno, 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 snížit svou rychlost na minimální, při které může ještě udržovat svůj kurs. Musí, je-li to nutné, zastavit a v každém případě plout s největší opatrností, dokud nemine nebezpečí srážky.

ČÁST C – SVĚTLA A ZNAKY

Pravidlo 20

Působnost

- (a) Pravidla této části musí být dodržována za každého počasí
- (b) Pravidla týkající se světél 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 náležitého pozorování.
- (c) Světla předepsaná těmito Pravidly, jsou-li nesena na lodi, musí být také vystavována od východu do západu slunce při snížené dohlednosti 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 sektoru o úhlu 225° a nastavené tak, že je viditelné od přímého směru vpřed do $22,5^{\circ}$ za travers na každé straně lodi.
- (b) "Boční světla" znamenají zelené světlo na pravém boku a červené světlo na levém boku; každé z těchto světél je viditelné bez přerušení v sektoru o úhlu $112,5^{\circ}$ a nastavené tak, že je viditelné od přímého směru vpřed do $22,5^{\circ}$ za travers toho kterého boku lodi. Na lodi kratší než 20 m mohou být boční světla zkombinována v jediné lampě umístěné nad podélnou osou lodi.
- (c) "Zádové světlo" znamená bílé světlo umístěné co nejbližší zádí lodi, nakolik je to prakticky možné, viditelné bez přerušení v sektoru o úhlu 135° a nastavené tak, že je viditelné v sektoru $67,5^{\circ}$ stupně od přímého směru vzad na každou stranu lodi.
- (d) "Remorkérové světlo" znamená žluté světlo se stejným rozsahem viditelnosti jako "zádové světlo" popsané v odstavci c) tohoto Pravidla.
- (e) "Kruhové světlo" znamená světlo viditelné bez přerušení po celém obzoru, tj. v úhlu 360° .

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

Pravidlo 22

Dohlednost světel

Světla předepsaná těmito Pravidly musí mít intenzitu stanovenou v části 8 Přílohy I těchto Pravidel takovou, aby byla viditelná do 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 míle;
- záďové světlo 2 míle;
- remorkérové světlo 2 míle;
- bílé, červené, zelené nebo žluté kruhové světlo 2 míle.

Pravidlo 23

Plavidlo se strojním pohonem za plavby

(a) Plavidlo se strojním pohonem za plavby musí vystavovat:

- i) přední stožárové světlo;
- ii) druhé stožárové světlo umístěné za a výš než světlo přední; plavidlo kratší než 50 m nemusí, ale může vystavovat toto světlo;
- iii) boční světla;
- iv) zád'ové světlo.

(b) Plavidlo na vzduchovém polštáři nacházející se v nevýtlačném modu musí kromě světél předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla vystavovat žluté zábleskové světlo.

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

Pravidlo 24

Vlečení a tlačení

(a) Plavidlo se strojním pohonem provádějící vlečení, musí vystavovat:

- (i) místo světla předepsaného Pravidlem 23 (a) i) dvě stožárová světla umístěná svisle nad sebou. Je-li délka vleku měřená od zádě vlekoucího plavidla k zadnímu konci vleku větší než 200 m, tři taková světla svisle nad sebou;
- (ii) boční světla;
- (iii) zád'ové světlo;
- (iv) remorkérové světlo umístěné svisle nad zád'ovým světlem;
- (v) pokud přesahuje délka vleku 200 m, dvoukuželový znak na nejlépe viditelném místě.

(b) Jsou-li tlačné a tlačené plavidlo pevně spojeny v jednu pevně spojenou tlačnou soupravu, musí být tato plavidla pokládána za jediné plavidlo se strojním pohonem a musí vystavovat světla předepsaná Pravidlem 23.

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

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

(ii) boční světla;

(iii) zád'ové světlo.

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

(e) Plavidlo nebo objekt, který je vlečen, musí vystavovat:

(i) boční světla;

(ii) zád'ové světlo;

(iii) dvoukružový znak na nejlépe viditelném místě, přesahuje-li délka vleku 200 m.

(f) Za předpokladu, že libovolné množství bočně vlečených nebo tlačенých plavidel tvořících soupravu bude osvětleno jako jedno plavidlo,

(i) plavidlo tlačенé vpředu, které není součástí pevně spojené soupravy, musí vystavovat ve své přední části boční světla;

(ii) plavidlo vlečené při boku musí vystavovat zád'ové světlo a ve své přední části boční světla.

(g) Nemůže-li vlečené plavidlo nebo předmět z jakékoliv vážné příčiny vystavovat světla nebo znaky předepsané odstavcem (e) tohoto Pravidla, musí být přijata veškerá opatření k osvětlení vlečeného plavidla nebo předmětu nebo alespoň upozornit na přítomnost takového plavidla nebo předmětu.

Pravidlo 25

Plachetnice a veslice za plavby

(a) Plachetnice za plavby musí vystavovat:

(i) boční světla;

(ii) zád'ové světlo.

(b) Na plachetnici kratší než 12 m světla předepsaná odstavcem (a) tohoto Pravidla mohou být zkombinována v jediné 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 přípravu 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 přípravu k použití elektrickou svítilnu nebo rozsvícenou lampu s bílým světlem, která musí být vystavena v době dostatečné k zabránění srážky.

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

Pravidlo 26

Rybářské lodě

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

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

(i) dvě kruhová světla umístěná svisle nad sebou, z nichž vrchní světlo je zelené a spodní bílé, nebo znak sestávající z dvou kuželů, které jsou položeny svisle nad sebou vrcholy k sobě; plavidlo kratší než 20 m může místo tohoto znaku vystavovat koš;

(ii) stožárové světlo za a výše zeleného kruhového světla; plavidlo 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) Plavidlo 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 vrcholy k sobě; loď kratší než 20 m mohou místo tohoto znaku vystavovat koš;

(ii) rozprostírá-li se vypuštěné lovné zařízení na více než 150 m vodorovně od plavidla - kruhové bílé světlo nebo kuželový znak vrcholem nahoru ve směru lovného zařízení;

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

(d) Plavidlo provádějící lov ryb v blízkosti jiných plavidel provádějících rovněž lov ryb, může vystavovat dodatečné signály popsané v Příloze II těchto Pravidel.

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

Pravidlo 27

Neovladatelné lodě nebo lodě s omezenou manévrovací schopností

(a) Neovladatelné plavidlo musí vystavovat:

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

(ii) dva kulové znaky 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 záďové světlo.

(b) Plavidlo 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 dvoukuželového tvaru;

(iii) pohybuje-li se vzhledem k vodě, kromě světél předepsaných pododstavcem (i) stožárová světla, boční světla a záďové světlo;

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

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

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

(i) dvě kruhová červená světla nebo dva kulové znaky umístěné svisle nad sebou k určení strany výskytu překážky;

(ii) dvě kruhová zelená světla nebo dva dvoukuželové znaky umístěné svisle nad sebou k určení strany po které může plout jiná plavidlo.

(iii) pohybuje-li se vůči vodě, musí v doplnění ke světlům předepsaným tímto odstavcem vystavovat stožárová světla, boční světla a záďové světlo;

(iv) plavidlo na něž se vztahuje tento odstavec. je-li na kotvě, musí vystavovat světla nebo znaky předepsané v pododstavci (i) a (ii) místo 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 pevný štít představující vlajku "A" Mezinárodního kódu signálů o výšce nejméně 1 m. Musí být provedena opatření zabezpečující kruhovou viditelnost tohoto signálu.

(f) Plavidlo provádějící odminovací práce musí, kromě světél předepsaných pro plavidlo se strojním pohonem v Pravidle 23 nebo kromě světél nebo znaků předepsaných pro plavidlo na kotvě v Pravidle 30, vystavovat tři kruhová zelená světla nebo tři kulové znaky. Jedno z těchto světél 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 menší než 1000 m za záď nebo menší než 500 m po bocích k plavidlu provádějícímu odminovací práce.

(g) Plavidla kratší než 7 m, nejsou povinna vystavovat světla a znaky předepsané tímto Pravidlem.

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

Pravidlo 28

Plavidla omezovaná svým ponorem

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

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 zád'ové světlo;
- (iii) je-li na kotvě, kromě světél předepsaných v pododstavci i), kotevní světlo, světla nebo znak.

(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 jeden kulový znak;
- (ii) na, nebo v blízkosti zádě 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 světél předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla.

(c) Plavidlo, které je na kotvě, může a plavidlo délky 100 m a delší 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 kulové znaky umístěné svisle nad sebou.

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

Pravidlo 31

Hydroplány

Nemůže-li hydroplán vystavovat světla nebo znaky svojí 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 "siréna" se rozumí jakékoliv zvukové signální zařízení, které je schopné vydávat předepsané tóny odpovídající požadavkům Přílohy III těchto Pravidel.
- (b) Výraz "krátký tón" označuje tón trvající asi jednu vteřinu.
- (c) Výraz "prodloužený tón" označuje tón trvající od čtyř do šesti vteřin.

Pravidlo 33

Zařízení k podávání zvukových signálů

- (a) Plavidlo délky 12 m a delší musí být vybaveno sirénou a zvonem, plavidlo délky 100 m a delší musí být kromě toho navíc vybaveno gongem, jehož tón a zvuk nemůže být zaměněn za tón a zvuk zvonu. Siréna, 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 než 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 plavidlo se strojním pohonem za plavby

v případě, že manévruje, jak je dovoleno nebo vyžadováno těmito Pravidly, musí oznámit tento manévr následujícími signály své sirény:

- jeden krátký tón znamená - "měním svůj kurs vpravo";
- dva krátké tóny znamenají - "měním svůj kurs vlevo";
- tři krátké tóny znamenají - "moje stroje pracují na zpětný chod".

(b) Jakákoliv plavidlo 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 - "moje stroje pracují na zpětný 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 sirény:

- 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 sirény:

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

(d) Přibližují-li se k sobě plavidla ve vzájemném dohledu a jedno z nich z jakékoliv příčiny nemůže pochopit záměry nebo činnost druhého plavidla, nebo pochybuje o tom, podniká-li druhá plavidlo dostačující akci pro zabránění srážky, musí toto plavidlo okamžitě oznámit své

pochybnosti nejméně pěti, rychle za sebou jdoucími krátkými tóny sirénou. 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 průlivu nebo plavební dráhy, kde jiná plavidla mohou být skryta 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 sirény umístěny ve vzdálenosti větší než 100 m od sebe, musí se k podávání manévrových a výstražných signálů používat pouze jedna siréna.

Pravidlo 35

Zvukové signály při omezené dohlednosti

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

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

(b) Plavidlo se strojním pohonem za plavby, ale zastavené 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 omezované svým ponorem, plachetnice, plavidlo provádějící lov ryb a plavidlo 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) Vlečené plavidlo, nebo je-li vlečeno více než jedno plavidlo, tak poslední plavidlo 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.

(e) Jsou-li tlačná a tlačená plavidla pevně spojena v jednu tlačnou soupravu musí být tato plavidla pokládána za plavidlo se strojním pohonem a musí podávat signály předepsané odstavcem (a) nebo (b) tohoto Pravidla.

(f) Zakotvené plavidlo musí v intervalech kratších než jedna minuta rychle zvonit na zvon po dobu asi pěti sekund. Na lodi délky 100 m a delší musí být zvoněno na zvon v přední části lodi a okamžitě po tomto zvonění musí následovat rychlé údery na gong po dobu asi 5 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 přibližující se plavidlo.

(g) Plavidlo nasedlé 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 údery na zvon bezprostředně před a po rychlém zvonění. Plavidlo nasedlé na dno může kromě toho podávat odpovídající signál sirénou.

(h) Plavidlo o délce větší než 12 m avšak kratší než 20 m nemusí podávat signály zvonem, jak je předepisují odstavce (g) a (h) tohoto Pravidla. Avšak jestliže je nepodává, musí podávat nějaký jiný účinný signál v intervalech ne delších než 2 minuty.

(i) Lodivodské plavidlo, provádí-li lodivodskou službu, na doplnění signálů předepsaných odstavci (a), (b) nebo (f) 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 jiného plavidla, může podávat světelné nebo zvukové signály takové, které nemohou být omylem považovány za jakýkoliv signál požadovaný těmito Pravidly, nebo může namířit světlo reflektoru směrem k nebezpečí, avšak takovým způsobem, aby to nevadilo ostatním lodím.

Pravidlo 37

Tísňové signály

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

ČÁST E - VÝJIMKY

Pravidlo 38

Výjimky

Jakékoli plavidlo (nebo třída lodi), jehož kýl byl položen, nebo které 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, osvobozeno od plnění těchto Pravidel týkajících se:

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

(b) Instalace světel 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 světel v souvislosti s přechodem od standardního britského jednotkového systému na metrický a zaokrouhlení měrných veličin - stálé osvobození.

(d) (i) Změn v rozmístění stožárových světel 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 delší vyplývajících z požadavku 3 a) Přílohy I na dobu devíti let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

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

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

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

PŘÍLOHA I

ROZMÍSTĚNÍ A TECHNICKÉ CHARAKTERISTIKY SVĚTEL A ZNAKŮ

1. Definice

Termín "výška nad trupem lodi" znamená výšku nad nejvyšší nepřerušovanou palubou.

2. Vertikální rozmístění světel a vzdálenosti mezi nimi

(a) Na plavidle strojním pohonem, jehož délka je 20 a více metrů musí být stožárová světla rozmístěna následovně:

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

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

(b) Vertikální vzdálenost mezi stožárovými světly plavidla se strojním pohonem musí být taková, aby při všech normálních podmínkách trimu (podélného sklonu) 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 plavidla se strojním pohonem dlouhého 12 m, ale kratšího než 20 m, musí být umístěno ve výšce nejméně 2,5 m nad pažením.

(d) Plavidlo se strojním pohonem kratší než 12 m může nést nejvyšší světlo ve výšce menší než 2,5 m nad pažením. Avšak, je-li stožárové světlo neseno spolu s bočními světly a záďovým světlem, nebo bílým kruhovým světlem a bočními světly, pak toto stožárové světlo musí být neseno nejméně o 1 m výše než boční světla.

(e) Jedno ze dvou nebo tří stožárových světel předepsaných pro plavidlo se strojním pohonem provádějící vlečení nebo tlačení jiného plavidla musí být umístěno na tom samém místě jako přední stožárové světlo plavidla s mechanickým pohonem.

(f) Za všech okolností musí být stožárové světlo nebo světla nad všemi jinými světly a překážkami.

(g) Boční světla lodi se strojním pohonem musí být umístěna ve výšce nad trupem 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 nesena na plavidle se strojním pohonem, které je kratší než 20 m, musí být umístěna ne níže než 1 m pod stožárovým světlem.

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

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

(ii) na plavidle kratším než 20 m musí být tato světla vzdálena od sebe nejméně 1 m a spodní z těchto světél nesmí být, s výjimkou, kdy je požadováno remorkérové světlo, umístěno níže než 2 m nad pažením;

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

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

(k) Přední kotevní světlo, jsou-li nesená dvě, musí být nejméně 4,5 m nad zadním kotevním světlem. Na plavidle délky 50 m a delším musí být toto přední kotevní světlo umístěno nejméně 6 m nad trupem lodi.

3. Horizontální rozmístění světél a vzdálenosti mezi nimi

(a) Jsou-li pro plavidlo 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 větším než 1/4 délky lodi.

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

4. Podrobnosti o rozmístění světél určujících směr na rybářských plavidlech, bagrech a plavidlech provádějících práce pod hladinou moře.

(a) Světlo, ukazující směr vypuštěného lovného zařízení z plavidla provádějícího 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 světél, 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 plavidle 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 světél nebo znaků předepsaných Pravidlem 27 (b) (i) a (ii), ale ne menší než 2 m. V žádném případě horní z těchto světél nebo znaků nesmí být umístěno výše než nejnižší ze tří světél nebo znaků předepsaných v Pravidle 27 (b) (i) a (ii).

5. Štíty bočních světél

Boční světla musí být vybavena z vnitřní strany boku štíty natřenými černou matovou barvou, a musí vyhovovat požadavkům části 9 této Přílohy. Při použití kombinované lampy s jedním vertikálním vláknem a s velmi úzkou přepážkou mezi zelenou a červenou částí lampy není třeba vnější štíty instalovat.

6. Znaký

(a) Znaký musí být černé a musí mít následující rozměry:

- (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 pododstavce ii).

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

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

7. Barevné charakteristiký světél

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

Hranice oblastí 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 světél

(a) Minimální svítivost světél musí být vypočítána podle vzorce:

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

kde I je svítivost v kandelách za provozních podmínek

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

D dohlednost (světelný dosah) světla v námořních mílích,

K koeficient propustnosti atmosféry

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

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

Dohlednost (světelný dosah) světla v námořních mílích <i>D</i>	Svítivost světla v kandelách pro $K = 0,8$ <i>I</i>
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Poznámka: Maximální svítivost navigačních světel musí být omezena, aby se zabránilo nežádoucímu oslňujícímu lesku.

9. Horizontální sektory

- (a) (i) Boční světla umístěná na plavidle musí zajišťovat ve směru vpřed minimální 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 $22,5^\circ$ za traverz bočních světel, musí být zajištěna po celém úhlu obzoru do 5° uvnitř hranic 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 předepsanou hranicí.
- (b) Kruhová světla musí být umístěna tak, aby nebyla stíněna stožáry, ráhny nebo konstrukcemi v úhlových výsečích větších než 6° s výjimkou kotevních světel, která není třeba umisťovat příliš vysoko nad trupem lodi.

10. Vertikální sektory

- (a) Elektrická světla, s výjimkou světel na plachetnicích, musí zajišťovat ve vertikálních sektorech:
- (i) minimální požadovanou svítivost v rozmezí od 5° nad do 5° pod horizontálu;
- (ii) 60% požadované svítivosti v rozmezí od $7,5^\circ$ nad do $7,5^\circ$ pod horizontálu.
- (b) Na plachetnicích musí elektrická světla zajišťovat ve vertikálních sektorech:

- (i) minimální požadovanou svítivost v rozmezí od 5° nad do 5° pod horizontálu;
 - (ii) 50% požadované svítivosti v rozmezí od 25° nad do 25° pod horizontálu.
- (c) U jiných neelektrických světél musí být tyto požadavky plněny natolik, nakolik je to možné.

11. Svítivost neelektrických světél

Minimální svítivost neelektrických světél 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. Schválení

Konstrukce lamp a znaků, a umístění světél na lodi musí odpovídat požadavkům příslušného orgánu státu, pod jehož vlajkou je toto plavidlo registrováno.

PŘÍLOHA II

DODATEČNÉ SIGNÁLY PRO RABÁŘSKÁ PRAVIDLA PROVÁDĚJÍCÍ LOV V TĚSNÉ BLÍZKOSTI OD 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 světél 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 rybářská plavidla.

2. Signály pro rybářská plavidla provádějící lov vlečením

(a) Plavidla provádějící lov vlečením, nezávisle na tom, požívají-li lovného zařízení vlečené po dně nebo mořem, musí vystavovat:

- (i) vypouští-li síť: dvě bílá světla svisle nad sebou;
- (ii) vybírají-li síť: jedno bílé světlo nad červeným světlem svisle nad sebou;
- (iii) v případě zachycení sítě za překážku: dvě červená světla svisle nad sebou.

(b) Každé plavidlo 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 síť, nebo v případě zachycení sítě o překážku - světla předepsaná v bodě 2 (a) této Přílohy.

3. Signály pro rybářská plavidla provádějící lov ryb pomocí kruhových sítí.

Plavidla 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. Sirény

(a) Kmitočet a dosah slyšitelnosti

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

Dosah slyšitelnosti signálu sirény 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 charakteristik sirén musí být základní kmitočty sirény mezi následujícími hranicemi:

- (i) 70 - 200 Hz, pro lodi délky 200 m a delší;
- (ii) 130 - 350 Hz, pro lodi délky 75 m a delší ale kratší než 200 m;
- (iii) 250 - 700 Hz, pro lodi kratší než 75 m.

(c) Síla zvuku a dosah slyšitelnosti signálu

Siréna umístěná na plavidle musí zajišťovat ve směru maximální síly zvuku a na vzdálenosti 1 m od ní hladinu zvukového tlaku na úrovni nejméně 1/3 rozsahu oktávového pásma pro frekvence 180 – 700 Hz (+ - 1%) nikoliv nižší než jsou hodnoty uvedené v tabulce.

Délka plavidla v metrech	1/3 oktávového rozsahu ve vzdálenosti 1 m vztaženo na $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	Dosah slyšitelnosti v námořních mílech
200 a delší	143	2
75 avšak kratší než 200	138	1,5
20 avšak kratší než 75	130	1
kratší než 20	120	0,5

Dosah slyšitelnosti v uvedené tabulce je informativního charakteru a je přibližně dosahem, na který může být slyšet siréna 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 sirénu je proměnlivá a závisí na povětrnostních podmínkách, 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 sirény 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 1/3 oktávového pásma, které určuje dosah slyšitelnosti.

(e) Rozmístění sirén

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

Siréna 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, neměla by převyšovat 100 dB (A).

(f) Umístění více než jedné sirény

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

g) Kombinace sirén

Jestliže pro přítomnost překážek zvukové pole jedné sirény nebo jedné ze sirén uvedených v bodu 1 f) způsobuje oblast velmi snížené úrovně signálu, doporučuje se pro odstranění těchto oblastí instalace kombinované sady sirén. Pro účel těchto Pravidel kombinovaná sada sirén musí být chápána jako jedna siréna. Siréna kombinované sady musí být umístěny na vzdálenost nejvíce 100 m od sebe a zapojeny tak, aby mohly houkat současně. Rozdíl kmitočtů sirén 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.

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 od 12 m do 20 m. Tam, kde je to prakticky proveditelné se doporučuje pro zajištění stálé síly zvuku používat zvonu s mechanicky poháněným srdcem, ale přitom musí být zachována možnost ručního zvonění. Hmoty srdce musí být nejméně 3% hmoty zvonu.

3. Schválení

Konstrukce zařízení pro podávání zvukových signálů, jejich charakteristiky a umístění na lodi musí odpovídat požadavkům příslušného odpovědného orgánu státu, pod jehož vlajkou je plavidlo registrováno.

PŘÍLOHA IV

TÍŠŇOVÉ SIGNÁLY

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

- (a) signál dělem nebo jinou výbušninou odpalovaný v intervalech asi jedné minuty;
- (b) trvalý zvuk podávaný jakýmkoliv zařízením pro signály v mlze;
- (c) rakety nebo granáty, vypouštějící červené hvězdy, odpalované jednotlivě v krátkých intervalech;
- (d) signál podávaný jakýmkoliv způsobem signalizace, skládající se ze skupiny ...---... (SOS) v Morseově abecedě;
- (e) radiotelefonně vysílaný signál sestávající z mluveného slova "Mayday";
- (f) mezinárodní vlajkový signál tísně písmena N.C.;
- (g) signál sestávající se ze čtvercové vlajky, která má nad nebo pod sebou kulový znak, nebo cokoli kouli podobné;
- (h) plameny na lodi (např. hořící sud s dehtem, olejem atp.);
- (i) padáková raketa nebo ruční pochodeň vydávající červené světlo;
- (j) kouřový signál vydávající oranžově zbarvený dým;
- (k) pomalé a opakované zvedání a spouštění rozpažených paží;
- (l) radiotelegrafický tíšňový signál;
- (m) radiotelefonní tíšňový signál;
- (n) signály předávané prostřednictvím tíšňových, místo - určujících radiobójí;
- (o) schválené signály přenášené pomocí radiokomunikačních systémů, včetně radarových odpovídačů záchranných prostředků (člunů).

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

3. Je třeba též vzít v úvahu odpovídající části Mezinárodního signálního kódu, Mezinárodní letecké a námořní příručky pro pátrání a záchranu, Svazek III 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.

Ověřená kopie Úmluvy o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, sjednané v Londýně 20. října 1972, jejíž originál je uložen u Mezivládní námořní konzultativní organizace

Jménem generálního tajemníka
Mezivládní námořní konzultativní organizace

V Londýně 1. X. 73

A handwritten signature in black ink, reading "Thomas S. Busha". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the left.