

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA PRO PARLAMENT ČR

k Návrhu na ratifikaci Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972 (COLREG), ve znění pozdějších rezolucí

I. Přijetí a význam Úmluvy COLREG z roku 1972

Úmluva o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972 (dále také jen „COLREG“, „Úmluva“ nebo „Úmluva COLREG“), je jednou z mezinárodních úmluv přijatých Mezinárodní námořní organizací (dále také jen „IMO“) a je jednou z nejdůležitějších mezinárodních námořních úmluv týkajících se provozu plavidel na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla. Hlavním cílem této Úmluvy je zajištění jednotných pravidel provozu na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla, kdy se nadnárodním sjednocením těchto pravidel v důsledku zvýší jejich bezpečnost.

Ratifikace Úmluvy je nezbytná z důvodu naplnění závazků České republiky, které jí plynou z členství v Evropské unii a zároveň v IMO. Mezinárodní smlouvy, u nichž je Česká republika smluvní stranou, se stanou součástí právního řádu ČR až po procesech ratifikace a vyhlášení ve Sbírce mezinárodních smluv. Poté u nich nastanou právní účinky i vůči fyzickým a právnickým osobám (článek 10 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky). Materie obsažená v Úmluvě je úzce spjata s unijní právní úpravou ve směrnici EP a Rady 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky. Tato směrnice v článku 7 stanoví pro členské státy povinnost podrobit se alespoň jednou za sedm let auditu IMO za účelem prohloubení a harmonizování jednotného prosazování práva v mezinárodní námořní dopravě. Konečným výsledkem auditu má být správné nastavení vnitřních právních nástrojů a mechanismů vedoucích k zlepšení implementace IMO úmluv, lepšímu vyšetřování námořních nehod, delegování pravomocí na uznané organizace, lepšímu dohledu nad výcvikem a certifikací námořníků, lepší komunikaci mezi státy vlajky, státy přístavu, zlepšení výkonu státní správy v dozoru nad bezpečností a k většímu povědomí o potřebě ochrany pobřežních vod a mořských zdrojů.

IMO pro účely auditu přijalo v této oblasti vícero předpisů např.: program auditů státních správ odpovědných za implementaci a vymáhání klíčových mezinárodně platných instrumentů. Rezolucí IMO A.1067(28) a následně rezolucí IMO A.1105(29) se stanovily konkrétní mezinárodně platné úmluvy IMO, jejichž implementace bude přímo předmětem auditu. Podle výše uvedených rezolucí mezi ně patří rovněž i Úmluva COLREG. Je proto nutné zajistit, aby se Úmluva COLREG stala součástí právního řádu České republiky a byla zajištěna její publikace ve Sbírce mezinárodních smluv. Jelikož k původní Úmluvě COLREG bylo pouze přistoupeno jako ke smlouvě vládní, aniž byla později ratifikována, je nutno tento nedostatek zhojit.

Mezinárodní Pravidla tvořící přílohu Úmluvy COLREG z roku 1972 (dále jen „Pravidla“) nahradila s účinností od 15. července 1977 Pravidla z roku 1960. Listina o přistoupení tehdejší Československé socialistické republiky k Úmluvě COLREG byla

uložena u generálního tajemníka IMO, depozitáře, dne 7. dubna 1977.

Úmluva vstoupila v platnost na základě svého článku IV odst. 1 dnem 15. července 1977 a tímto dnem podle ustanovení téhož článku odst. 2 vstoupila v platnost i pro tehdejší Československou socialistickou republiku.

Dne 19. října 1993 Česká republika oznámila generálnímu tajemníkovi IMO, že v souladu s platnými zásadami mezinárodního práva se jako nástupnický stát České a Slovenské Federativní Republiky považuje za vázanou Úmluvou o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři (COLREG), 1972, ze dne 20. října 1972, ve znění pozdějších změn a doplňků včetně prohlášení s účinností od 1. ledna 1993. Prohlášení k článku II odst. 2 a článku III Česká republika odvolala svým oznámením generálnímu tajemníkovi IMO organizace dne 6. července 1995 (sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 263/1995 Sb.).

Úmluva COLREG je předkládána včetně sedmi pozměňovacích rezolucí, které upravily určitá pravidla v Příloze původní Úmluvy COLREG z roku 1972. *Rezoluce A.464(XII)* z listopadu 1981 provedla rozšíření Pravidel COLREG o některé zvláštní znaky a světla, navíc k základním předepsaným znakům a světlům, zpřesnilo definice a pravidla pro plavidla s omezenou schopností manévrování a plavidla provádějící odminování. *Rezoluce A.626(15)* z listopadu 1987 přeformulovala požadavky na navigační světla a znaky u speciálních plavidel a doplnilo seznam schválených tísňových signálů. *Rezoluce A.678(16)* z října 1989 doplnila pravidla pro pohyb plavidel v zónách rozděleného pohybu. *Rezoluce A.736(18)* z listopadu 1993 zrušila alternativní denní znak pro plavidla provádějící lov ryb o délce kratší než 20m, zpřesnila technické požadavky na světla u malých lodí, zavedla nové požadavky na speciální světla vysokorychlostních lodí a doplnila seznam schválených tísňových radiosignálů v souladu s technickým vývojem. *Rezoluce A.910(22)* z listopadu 2001 vložila do Pravidel definici nového plavidla – tzv. ekranoplánu (letadlo využívající přízemního efektu) včetně následných požadavků na jím nesená navigační světla za různých situací, doplnila požadavky na manévr zabraňující srážce, doplnila a zpřesnila požadavky na zvukové signály. *Rezoluce A.1004(25)* z listopadu 2007 kompletně upravila seznam schválených tísňových signálů s ohledem na technický vývoj (zavedení systémů GMDSS, AIS aj.). *Rezoluce A.1085(28)* z listopadu 2013 doplnila Přílohu Úmluvy COLREG o články ustanovující systém povinných auditů členských států IMO.

Pravidla formulovaná v Úmluvě COLREG se bez rozdílu vztahují na každé plavidlo, bez ohledu na jeho druh, které se nachází v námořních vodách. Pro bezpečnost námořní plavby je velmi důležité, aby se jakákoliv plavidla na moři chovala a vzájemně manévrovala celosvětově jednotným a předvídatelným způsobem. Přestože v současné době nevyužívá žádná námořní obchodní loď možnost registrace nebo plavby pod vlajkou ČR, je ratifikace úmluvy významná také pro plavbu námořních jachet zapsaných v Námořním rejstříku ČR a rekreačních plavidel plujících na moři pod vlajkou ČR. Ratifikace Úmluvy COLREG včetně jejích Příloh je tedy nezbytná z důvodu zajištění obecné bezpečnosti námořní plavby, které se v současné době účastní stále rostoucí počty českých, převážně rekreačních plavidel různého druhu a též k naplnění závazků České republiky, které jí plynou z členství v Evropské unii. Materie obsažená v Úmluvě je úzce spjata s unijní právní úpravou ve směrnici EP a Rady 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky.

Účel a obsah Úmluvy COLREG

Úmluva COLREG, přijatá 20. října 1972 v Londýně, v sobě zahrnuje jako hlavní závazek pro smluvní strany, řídit se Pravidly a dalšími Přílohami Úmluvy.

Úmluva COLREG, konkrétně její Pravidla a Přílohy jsou, řečeno jinými slovy, ve své podstatě „pravidla silničního provozu na moři“ pro námořní plavidla plující na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla. S ohledem na to, že 80-90% veškerého dopravovaného zboží na světě je přepravováno po vodě, kdy roste počet námořních plavidel, vyvolala tato vzrůstající tendence požadavek na jednotnost mezinárodních pravidel a používání mezinárodních signálů proto, aby se sjednotil systém pravidel vzájemného chování lodí, a tím se zvýšila bezpečnost námořní plavby.

Sjednacení těchto dopravně-provozních pravidel, znaků a signálů, je důvodné a nezbytné pro bezpečnost v námořní dopravě. Námořní plavidla jsou plovoucí tělesa, která v případě námořní havárie mohou způsobit vážné až velmi vážné škody na životním prostředí, majetku a mohou být doprovázeny početnými ztrátami na lidských životech.

Samotná Úmluva COLREG obsahuje celkem 9 článků textu na 4 stranách. Obsahuje obecný závazek zúčastněných stran řídit se Pravidly a Přílohami a dále upravuje možnosti ratifikace, přistoupení, přijetí, územní příslušnost, vstup v platnost, revizi Úmluvy konferencí, změny Pravidel a Příloh, výpověď Úmluvy, uložení Úmluvy a jazykové znění, ve kterých byla Úmluva vyhotovena. Pravidla jsou tvořena pěti samostatnými částmi A, B, C, D a E, které dále podrobně rozepisují jednotlivé požadavky pro zabránění srážkám na moři.

Česká republika je státem vlajky, nikoli státem pobřežním a přístavním. Rovněž vodní toky, které Českou republikou protékají, tak bezprostředně nenavazují na volné moře. Česká republika tudíž samostatně nad rámec této Úmluvy problematiku pobřežních vod neupravuje. Česká republika jako stát vlajky upřesňuje určitá ustanovení a Námořní úřad má pravomoc podle zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů, vydávat rozhodnutí k zajištění bezpečnosti plavby a posádky.

V případě plavby námořního plavidla pod vlajkou ČR by tak námořní plavidla byla povinna dodržovat Úmluvu COLREG a právní režimy pobřežních států, ve kterých by se plavidlo v daný okamžik nacházelo. Následně je na odpovědnosti velitele námořního plavidla, aby se v předstihu seznámil s místní úpravou, která by eventuálně odlišně než Úmluva COLREG upravovala pohyb námořních plavidel v pobřežních vodách konkrétního státu.

Příloha Úmluvy COLREG, které je tvořena Mezinárodními pravidly pro zabránění srážkám na moři, 1972

Část – A – všeobecná ustanovení

Pravidlo 1 - použitelnost

Pravidlo 1 upravuje druhy plavidel, na které se Pravidla vztahují. Dále stanoví, že nesmí bránit v platnosti zvláštním pravidlům určujícím plavbu na kotvištích, v přístavech, řekách, jezerech nebo vnitrozemských vodách spojených s volným mořem, po kterých mohou plout námořní plavidla. Pravidla 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. Rozhodne-li vláda zainteresované země, že plavidlo má po technické stránce speciální konstrukci nebo účel, musí se co nejvíce těmto Pravidlům přiblížit.

Pravidlo 2 – odpovědnost

Určuje, že nic nezbavuje majitele plavidla, velitele plavidla nebo posádku odpovědnosti za následky vzniklé neplněním Pravidel nebo zanedbáním bezpečnostních opatření a dobré námořní praxe.

Pravidlo 3 – definice pojmů

Pravidlo 3 určuje, co je plavidlo, plavidlo se strojním pohonem, plachetnice, plavidlo provádějící lov ryb sítěmi, hydroplán, neovladatelné plavidlo, plavidlo s omezenou manévrovací schopností, plavidlo s omezeným ponorem, pojem „za plavby“, délku a šířku plavidel, snížená viditelnost, vzájemný dohled, ekranoplán (ledadlo využívající přízemního efektu).

Část – B

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

Pravidlo 4

Určuje, že zde uvedená Pravidla platí za jakýchkoli podmínek viditelnosti.

Pravidlo 5 - pozorování

Pravidlo 5 stanoví, že každé plavidlo musí vést nepřetržitě a zodpovědně vizuální a sluchové pozorování tak, aby bylo možno zhodnotit situaci.

Pravidlo 6 – bezpečná rychlost

Pravidlo 6 stanoví, že plavidla 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, a to s ohledem na úroveň viditelnosti, hustotu provozu, manévrovací schopnosti, povětrnostní podmínky, ponor lodě. Další specifika a upřesnění pro lodě používající radar.

Pravidlo 7 – nebezpečí srážky

Pravidlo 7 určuje, že každé plavidlo musí použít dostupné prostředky k zabránění srážkám plavidel a v případě pochybností počítat s tím, že nebezpečí srážky existuje. Stanoví využití radarových vybavení a kompasového náměru.

Pravidlo 8 – činnost pro zabránění srážce

Pravidlo 8 stanoví, že jakýkoliv manévr, změna kursu či rychlosti 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. Manévr podniknutý pro zabránění srážky s jiným plavidlem musí být takový, aby se plavidla minula v bezpečné vzdálenosti. Je-li nutno zabránit srážce nebo získat více času k vyhodnocení situace, musí plavidlo snížit rychlost nebo přerušit plavbu zastavením hlavních strojů nebo použitím zpětného chodu hlavních strojů. Rovněž stanoví povinnost neztěžovat průjezd.

Pravidlo 9 – úzké plavební dráhy

Pravidlo 9 stanoví bližší podmínky při průjezdu plavidel úzkou plavební dráhou, držet se co nejbližší vnější strany dráhy po svém pravoboku. Stanoví pokyn pro rybářské lodě neztěžovat průjezd plavidlům, pokyn nekřížovat plavební dráhu plavidlu plující při vnější dráze úzké plavební dráhy.

Pravidlo 10 - systémy rozdělené plavby

Pravidlo 10 stanoví pokyny pro plavbu v plavebních zónách, kdy se loď nesmí odchylovat od daného kursu anebo křížovat jiné plavební zóny a linie. Plavidlo nesmí používat pobřežní vody, může-li použít vody volné plavební zóny. Pobřežní vody však může používat plachetnice a loď kratší 20 metrů. Plavidla se musí vyhnout kotvení v oblasti systému rozdělených plaveb nebo v prostoru jejich koncových částí. Plavidla kratší 20 metrů nesmí znesnadňovat pohyb lodí se strojním pohonem. Plavidlo s omezenou manévrovací schopností nebo udržující podmořský kabel je osvobozeno v nezbytné míře od dodržování tohoto Pravidla.

KAPITOLA II - Plavba plavidel ve vzájemném dohledu

Pravidlo 11 - použitelnost

Pravidla této Kapitoly se vztahují na plavidla ve vzájemném dohledu.

Pravidlo 12 - plachetnice

Pravidlo 12 určuje plavbu plachetnic v závislosti na tom, jsou-li na závětrné, návětrné straně nebo mají-li vítr ze stejné strany.

Pravidlo 13 – předjíždění

Je zde stanoveno pravidlo, podle kterého se plavidlo předjíždějící jiné plavidlo musí držet mimo dráhu lodi předjížděné. Plavidlo se bude považovat za předjíždějící, přiblíží-li se k druhému plavidlu z náměru, který je více než $22,5^\circ$ za traversem, 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.

Pravidlo 14 - plavidla plující přímo proti sobě

Zakotvuje Pravidlo změny směru plavby vpravo tak, aby míjelo druhé plavidlo po jeho levé straně. 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 odpovídajícím.

Pravidlo 15 – křižování

Je zde stanoveno, že plavidlo mající druhé plavidlo po své pravé straně musí 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 těchto Pravidel povinno uvolnit cestu druhému plavidlu, musí, pokud je to možné, provést včasnou a rozhodnou akci k bezpečnému minutí.

Pravidlo 17 - činnost plavidla, kterému je uvolňována cesta

V uvedeném Pravidle 17 je stanovena činnost plavidla, kterému je uvolňována plavební cesta.

Pravidlo 18 - vzájemné povinnosti plavidel

V Pravidle 18 jsou doplňovány obecné povinnosti vyplývající z těchto pravidel pro plavidla podle jejich typu. Jsou zde blíže určena pravidla pro plavidla se strojním pohonem, pro plachetnice, pro rybářské lodě, plavidla s omezenou manévrovací schopností, plavidla s omezeným ponorem, hydroplány tak, aby byly dodrženy zásady bezpečné plavby.

KAPITOLA III - Plavba plavidel v podmínkách snížené dohlednosti

Pravidlo 19 - plavba plavidel v podmínkách snížené dohlednosti

Toto Pravidlo 19 se týká plavidel, která nejsou ve vzájemném dohledu při plavbě v oblasti snížené dohlednosti či v její blízkosti. Plavidlo musí plout bezpečnou rychlostí stanovenou přiměřeně k převažujícím podmínkám a okolnostem snížené dohlednosti.

ČÁST C – SVĚTLA A ZNAKY

Pravidlo 20 – použití

V Pravidle 20 této části je stanoveno, že musí být dodržována za každého počasí. Pravidla týkající se světla 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. Dále je stanoveno, že Pravidla týkající se znaků musí být dodržována během dne, a že světla a znaky předepsané těmito Pravidly musí odpovídat požadavkům Přílohy I těchto Pravidel.

Pravidlo 21 – definice

V Pravidle 21 jsou rozpracovány technické definice světla umístěných na lodi. Stožárová světla, boční světla, záďová světla, remorkérová světla, kruhová světla, záblesková světla, jejich umístění a možné kombinace.

Pravidlo 22 - viditelnost světla

Pravidlo 22 stanoví minimální viditelnost světla na lodích podle délky lodí, a to pro lodě nad 50 metrů délky, pro lodě o délce 12 metrů - 50 metrů, pro lodě kratší 12 metrů, pro plavidla a zanořené objekty, jejichž pozorování je znesnadněno.

Pravidlo 23 - plavidlo se strojním pohonem za plavby

Toto Pravidlo 23 určuje, jaký typ světla má být za plavby vystaven na plavidle se strojním pohonem, na plavidle na vzduchovém polštáři, jaký musí mít ekranoplán během startu, přistání a za letu nízko nad povrchem, kdy ekranoplán musí dodatečně ke světlům předepsaným v těchto Pravidlech vystavit kruhové zábleskové světlo o vysoké intenzitě červené barvy. Pravidlo dále upřesňuje používání světla za plavby u plavidel o délce kratší 12 metrů.

Pravidlo 24 - vlečení a tlačení

Pravidlo 24 upravuje podmínky používání světla při vlečení a tlačení plavidlem se strojním pohonem. Upravuje jaká světla a znaky mají být použity.

Pravidlo 25 - plachetnice a veslice za plavby

Pravidlo 25 upravuje používání světél u veslic a plachetnic za plavby. U plachetnic o délce do 7m a do 20 metrů.

Pravidlo 26 - rybářské lodě

Pravidlo provádějící lov ryb musí, ať za plavby nebo na kotvě, vystavovat pouze světla a znaky předepsané tímto Pravidlem. Dále určuje, jaká světla používají rybářské lodě při vlečení sítě nebo jiného lovného zařízení.

Pravidlo 27 - neovladatelné lodě nebo lodě s omezenou manévrovací schopností

Pravidlo 27 určuje plavidlům s omezenou manévrovací schopností, plavidlu se strojním pohonem provádějící vlečení, plavidlu provádějící bagrování nebo podmořské práce, plavidlu zajišťující potápěčské práce, jaká světla a znaky má při této činnosti nebo plavbě používat. Pravidlo podrobněji než u ostatních pravidel určuje používání světél a znaků u Plavidel provádějící odminovací práce.

Pravidlo 28 - plavidla omezovaná svým ponorem

Pravidlo 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

Pravidlo 29 stanoví, jaká světla má Plavidlo konající lodivodskou službu vystavovat v době, kdy službu vykonává a v době kdy službu nevykoná.

Pravidlo 30 - zakotvená plavidla a plavidla nasedlá na dno

Pravidlo 30 stanoví pro zakotvená plavidla kratší 7 metrů a pro plavidla sedlá na dno, jaké druhy světél používat.

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

Slovem "siréna" se rozumí jakékoliv zvukové signální zařízení, které je schopné

vydávat předepsané tóny, dlouhé i krátké, odpovídající požadavkům Přílohy III těchto Pravidel. Výraz "krátký tón" označuje tón trvající asi jednu vteřinu, a výraz "prodloužený tón" označuje tón trvající od čtyř do šesti vteřin.

Pravidlo 33 - Zařízení k podávání zvukových signálů

Plavidlo délky 12 a více metrů musí být vybaveno sirénou 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. Siréna, zvon a gong musí plně vyhovovat požadavkům Přílohy III těchto Pravidel.

Pravidlo 34 - Manévrové a výstražné signály

Pravidlo 34 stanoví výstražné signály pro plavidla se strojním pohonem za plavby v případě, že manévruje. Dále pro plavidla ve vzájemném dohledu nacházející se v úzkém průlivu nebo plavební dráze. Rovněž jsou zde stanoveny signály v situaci, kdy jedno plavidlo nerozumí manévru druhého plavidla. 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, kdy plavidlo v skrytu nebo za vystupující překážkou je povinno rovněž odpovědět prodlouženým tónem. V případě vícero sirén na jedné lodi ve vzdálenosti delší než 100 metrů používá plavidlo pouze jednu sirénu.

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 35. Uvedené platí pro plavidla se strojním pohonem, neovladatelné plavidlo, plavidlo s omezenou manévrovací schopností, plavidlo omezované svým ponorem, plachetnice, plavidlo provádějící lov ryb a plavidlo provádějící vlečení nebo tlačení jiné lodi. Vlečené plavidlo, nebo je-li vlečeno více než jedno plavidlo, tak pokyny pro poslední plavidlo vleku, jaké má dávat signály. Dále jsou zde určeny signály pro zakotvená plavidla, plavidla sedlá na dno a lodivodská plavidla.

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.

Pravidlo 37 – Tísňové signály

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

ČÁST E - VÝJIMKY

Pravidlo 38 – Výjimky

Stanoví u lodí nesplňujících požadavky těchto Pravidel přechodné časové období do čtyř a do devíti let, ve kterém jsou osvobozeny od povinnosti podrobit se těmto Pravidlům. To ale pouze za situace, že technicky splňují požadavky mezinárodních Pravidel pro zabránění srážkám na moři, 1960.

PŘÍLOHA I

Rozmístění a technické charakteristiky světél 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 světél 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 stožárové světlo, nebo je-li neseno pouze stožárové 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 nesena 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) Plavidlo 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 neseno 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 neseno nejméně o 1 m výše než boční světla.

e) Jedno ze dvou nebo tří stožárových světél předepsaných pro plavidlo 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 nesen 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 štítnicí;

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 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 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 vazy ve vzdálenosti ne delší než $\frac{1}{4}$ délky lodi.

b) Na lodi se strojím pohonem délky 20 m a delší 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 plavidlo se strojním pohonem předepsáno pouze jedno stožárové světlo, potom toto světlo musí být umístěno v přední části plavidla; plavidlo kratší než 20 m nemusí toto světlo nést v přední části plavidla, musí je ale nést tak dalece vpředu, jak je to jen možné.

4. Podrobnosti o rozmístění světél určujících směry na rybářských lodích, bagrech a lodích provádějících práce pod hladinou 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 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 lodi provádějící bagrovací nebo podmořské práce, které ukazují stranu výskytu překážky anebo 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 nesmí být umístěno horní z těchto světél nebo znaků výše než nejnižší ze tří světél nebo znaků předepsaných v Pravidle 27 b) i) a ii).

5. Štíty bočních světél

Boční světla na lodích délky 20 m a více musí být vybavena ze strany 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 a s velmi úzkou přepážkou mezi zelenou a červenou částí lampy není třeba vnější štíty instalovat.

6. Znaky

a) Znaky 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 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 světél

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

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

9. Horizontální sektory

a) i) Boční světla umístěná na lodi 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

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 se ze vzdálenosti jedné míle 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° nad do 5° pod horizontálu;
- ii) 60% požadované svítivosti v rozmezí od 7,5° nad do 7,5° pod horizontálu.

b) Instalovaná elektrická světla používaná na plachetnicích za plavby musí 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 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. Vysokorychlostní plavidlo *

a) Stožárové světlo vysokorychlostního plavidla může být umístěno ve výšce vztažené k šířce plavidla nižší, než předepisuje bod 2 a) i) této Přílohy za předpokladu, že úhel základny rovnoramenného trojúhelníku tvořeného bočními světly a stožárovým světlem nebude menší než 27 stupňů.

b) Na vysokorychlostním plavidle o délce 50 m a delším, svislý rozestup mezi předním stožárovým světlem a světlem na hlavním stožáru 4,5 m, jak požaduje bod 2 a) ii) této přílohy, může být změněn, za podmínky, že tento rozestup nebude menší než hodnota vypočítaná podle následujícího vzorce:

$$y = \frac{(a + 17\psi)C}{1000} + 2$$

kde: y je výška světla na hlavním stožáru nad výškou předního stožárového světla v metrech;

a je výška předního stožárového světla nad vodní hladinou za provozních podmínek v metrech;

ψ je trim za provozních podmínek ve stupních;

C je horizontální rozestup stožárových světel v metrech.

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 toto plavidlo oprávněno plout.

- Dle Mezinárodního předpisu o bezpečnosti vysokorychlostních plavidel, 1994 a Mezinárodního předpisu o bezpečnosti vysokorychlostních plavidel, 2000.

PŘÍLOHA II

Dodatečné signály pro rybářská plavidla provádějící lov ryb 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

světla 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 lodě.

2. Signály pro rybářská plavidla provádějící lov vlečením

a) Plavidla délky 20 m a delší 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 délky 20 m a delší 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.

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

3. Signály pro rybářská plavidla 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. Sirény

a) Kmitočet a dosah slyšitelnosti

Základní kmitočet signálu má být v rozmezí 70 - 700 Hz. Dosah slyšitelnosti signálu ze sirény musí být určován takovými kmitočty, které mohou zahrnovat základní anebo jeden či více vyšších kmitočtů v rozmezí 180-700 Hz (+ -1%) pro plavidla o délce 20 m a delší, nebo 180 – 2100 Hz (+ - 1%) pro plavidla o délce menší 20 m, 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 kratších než 200 m;
- iii) 250 - 700 Hz, pro lodi kratší než 75 m.

c) Síla zvuku a dosah slyšitelnosti signálu

Siréna umístěná na lodi musí zajišťovat ve směru maximální síly zvuku a na vzdálenosti 1 m od ní hladinu zvukového tlaku na úrovni nejméně 1/3 rozsahu oktavového pásma pro frekvence 180 – 700 Hz (+ - 1%) pro plavidlo o délce 20 m a delší, nebo 180 – 2100 Hz (+ - 1%) pro plavidlo o délce menší než 20 m, nikoliv nižší než jsou hodnoty uvedené v tabulce.

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 oktavovém pásmu 250 Hz a 63 dB v oktavovém pásmu 500 Hz).

Délka plavidla v metrech	1/3 oktavového rozsahu ve vzdálenosti 1 m vztaženo na $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	Dosah slyšitelnosti v námořních mílích
200 a delší	143	2
75 avšak kratší než 200	138	1,5
20 avšak kratší než 75	130	1
kratší než 20	120* 115** 111***	0,5

* Pokud měřená frekvence leží v pásmu 180 – 450 Hz

** Pokud měřená frekvence leží v pásmu 450 – 800 Hz

*** Pokud měřená frekvence leží v pásmu 800 – 2100 Hz

Prakticky vzdálenost, na kterou je možno slyšet sirénu, 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 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 polovičního dosahu v hlavním směru. Hladina zvukového tlaku musí být měřena v té třetině 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, nesměla by převyšovat 100 dB (A).

f) Umístění více než jedné sirény

Jsou-li instalovány sirény na vzdálenost více než 100 m 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. Sirény 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 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 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 země, pod jejíž vlajkou je toto plavidlo oprávněno plout.

PŘÍLOHA IV

Tísňové signály

1. Následující signály, používané nebo vystavované buď společně, nebo odděleně, upozorňují na tísni 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) tísňový poplachový signál podávaný pomocí selektivního digitálního volání (DSC) vysílaného na:

- (i) VHF kanálu 70, nebo
- (ii) MF/HF frekvencích 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz nebo 16084,5 kHz.

m) tísňový poplachový signál ve směru loď–břeh vysílaný lodní stanicí Inmarsat nebo lodní stanicí jiného provozovatele pohyblivé družicové námořní služby;

n) signály předávané prostřednictvím tísňových, 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 tiseň 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

Soulad Úmluvy COLREG s vnitrostátní úpravou a dopad na státní rozpočet.

Úmluva COLREG - Úmluva o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, je jednou z mezinárodních úmluv přijatých IMO a je jednou z nejdůležitějších mezinárodních námořních úmluv týkajících se provozu plavidel na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla. Ustanovení Úmluvy COLREG a problematika plavby v pobřežních vodách není samostatně Českou republikou nad rámec Úmluvy COLREG upravována, neboť jak je již uvedeno výše, Česká republika je státem registrace vlajky, nikoli pobřežním státem.

Ustanovení Úmluvy COLREG včetně Pravidel, Příloh a všech pozměňovacích rezolucí jsou v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu České republiky. Jsou rovněž v souladu se závazky vyplývající z členství České republiky v Evropské unii a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Úmluva COLREG je projednávána jako smlouva prezidentská, podle článku 49 písm. a) a e) ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, protože upravuje práva a povinnosti osob a věci, jejichž úprava je vyhrazena zákonu.

Jakákoli změna Pravidel předložená smluvní stranou bude projednána v Organizaci na základě žádosti této strany. Bude-li tato změna přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících ve Výboru pro námořní bezpečnost Organizace, musí být rozeslána Organizaci 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. Změna, která byla přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících na Shromáždění Organizace, musí být rozeslána Generálním tajemníkem všem smluvním stranám k přijetí.

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-li 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.

V případě, že by budoucí změny Úmluvy a Přílohy obsahující Pravidla znamenaly dílčí úpravy zcela nepřijatelné pro ČR, gestor by inicioval zaslání případné výhrady proti konkrétnímu novelizovanému ustanovení Úmluvy, aby byl naplněn článek VI Úmluvy, zejména jeho odstavce 4 a odstavec 5.

Ratifikací Úmluvy COLREG bude vyjádřen souhlas Parlamentu České republiky a prezidenta republiky s touto procedurou předvídanou v Úmluvě COLREG. Následné případné změny Úmluvy, Pravidel a Příloh budou znovu podléhat projednání Parlamentem a vyslovení souhlasu obou komor Parlamentu a následné ratifikaci prezidentem republiky. Změny proběhlé touto procedurou budou následně vyhlášeny ve Sbírce mezinárodních smluv. Tím bude zajištěn požadavek na jejich náležitou publikaci.

Po procesu ratifikace se Úmluva COLREG včetně Pravidel, Příloh a všech pozměňovacích rezolucí stane součástí právního řádu ČR.

V případě odmítnutí ratifikace Úmluvy prezidentem republiky by bylo nutné podniknout další potřebné právní kroky k vysvětlení potřeby plné akceptace Úmluvy, ke které ČSSR přistoupila již v roce 1977 a následně ČR sukcesí v roce 1993. Případné odmítnutí ratifikace Úmluvy a její vypovězení by mohlo znamenat celosvětový zákaz plavby jakýkoliv plavidel plujících na mořích pod vlajkou ČR, neboť nepředvídatelnost jejich manévrování by představovala ohrožení globální bezpečnosti námořní plavby. ČR by se také dostala do rozporu se směrnicí EP a Rady 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky, kterou je ČR vázaná.

Tato Úmluva může být kdykoli vypovězena kteroukoli smluvní stranou po uplynutí lhůty pěti let ode dne, kdy Úmluva vstoupila v platnost pro tuto stranu.

Výpověď se provádí uložením výpovědní listiny u Organizace. Generální tajemník informuje všechny smluvní stany o příjmu takovéto listiny s uvedením data jejího doručení.

Výpověď nabývá účinnosti po roce, kdy oznámení o výpovědi bylo doručeno nebo po uplynutí delší doby, která může být uvedena v listině o výpovědi.

Dodatečná ratifikace Úmluvy COLREG včetně Pravidel a Příloh je tak formálním krokem, kterým se zhojí vnitrostátní legislativní nedostatek vzniklý v minulosti.

Dodatečná ratifikace Úmluvy COLREG nemá vliv na výdaje státního rozpočtu.

Dodatečná ratifikace Úmluvy COLREG nemá vliv na rovnost mužů a žen.

Vláda České republiky odsouhlasila návrh na ratifikaci Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972 (COLREG), a to svým usnesením č. 825 dne 18. 11. 2019.

V Praze dne 3. ledna 2020

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v. r.