




Број: 17-14-1-3455-2/18
Сарајево, 13. септембар 2018. године

 BOSNA I HERCEGOVINA PARLAMENTARNA SKUPSTINA BOSNE I HERCEGOVINE SARAJEVO			
PRIMLJENO: 14-09-2018			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj priloga
0102	05-2	2086	18

ПАРЛАМЕНТАРНА СКУПШТИНА
БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

- ПРЕДСТАВНИЧКИ ДОМ
- ДОМ НАРОДА

Предмет. Сагласност за ратификацију конвенције, тражи се

У складу са чланом 16. Закона о поступку закључивања и извршавања међународних уговора ("Сл. гласник БиХ", бр 29/00 и 32/13), достављамо вам ради давања сагласности за ратификацију:

Конвенција о међународним правилима за спречавање судара на мору 1972 (COLREGs).

Будући да је Министарство комуникација и транспорта БиХ надлежно за провођење поступка за приступање Босне и Херцеговине овој конвенцији, молимо вас да на састанке ваших комисија, односно сједнице Дома, поред представника Предсједништва БиХ, као предлагача, позовете и представника Министарства који посланицима, односно делегатима може дати све потребне информације.

С поштовањем,



ГЕНЕРАЛНИ СЕКРЕТАР

Борис Буха



MFA-BA-MPP

Broj: 08/1-23-05-5-18452-3/17

Datum: 06.09.2018.godine

12-09-2018

17 171 3455-1

PREDSJEDNIŠTVO BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO

PREDMET: Prijedlog odluke o ratifikaciji Konvencije o međunarodnim pravilima za sprečavanje sudara na moru 1972 (COLREGs), dostavlja se

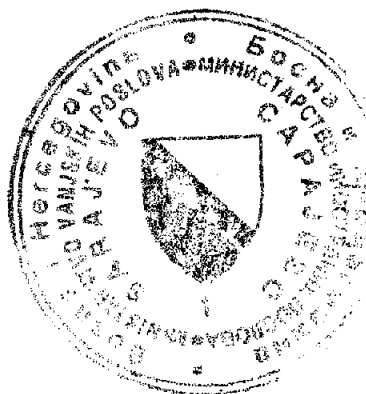
U prilogu akta dostavljamo prijedlog odluke o ratifikaciji Konvencije o međunarodnim pravilima za sprečavanje sudara na moru 1972 (COLREGs).

Predsjedništvo Bosne i Hercegovine je na 35. redovnoj sjednici, održanoj 10. maja 2017. godine, donijelo Odluku o pristupanju Bosne i Hercegovine Konvenciji o međunarodnim pravilima za sprečavanje sudara na moru 1972 (COLREGs).

Vijeće ministara Bosne i Hercegovine je na svojoj 151. sjednici, održanoj 1. augusta 2018. godine, utvrdilo Prijedlog odluke o ratifikaciji navedene Konvencije.

Molimo da Predsjedništvo Bosne i Hercegovine, u skladu sa odgovarajućim odredbama Zakona o postupku zaključivanja i izvršavanja međunarodnih ugovora ("Službeni glasnik BiH" broj 29/00 i 32/13), provede postupak ratifikacije navedene Konvencije.

S poštovanjem,



MINISTAR

Igor Crnadak

Prilog: kao u tekstu

Konvencija o međunarodnim pravilima za sprječavanje sudara na moru, 1972 (COLREGs)

Datum usvajanja: 20. listopada 1972; datum stupanja na snagu : 15. srpanj 1977.

Konvencija iz 1972. god. je sačinjena kako bi se ažurirao i zamijenio Pravilnik o sprječavanju sudara iz 1960 koji je usvojen u isto vrijeme kada i SOLAS Konvencija 1960.

Jedna od najznačajnijih novina u COLREGs-u je priznavanje shema razdvajanja prometa – Pravilo 10 pruža smjernice za utvrđivanje sigurne brzine, rizika od sudara i ponašanja brodova koji plove u ili blizu shema razdvajanja prometa.

Prva takva shema razdvajanja prometa je uspostavljena u Doverskom tjesnacu 1967. godine. Isprva je funkcionirala na dobrovoljnoj osnovi, ali je 1971. godine IMO Skupština usvojila rezoluciju u kojoj se navodi da pridržavanje svih shema razdvajanja prometa treba da bude obvezno – i u COLREGs-u se jasno navodi ova obveza.

Tehničke odredbe

COLREGs obuhvaća 38 pravila podijeljenih u pet dijelova: Dio A – Opće odredbe; Dio B - Upravljanje i plovidba; Dio C - Svjetla i znakovi; Dio D - Zvučni i svjetlosni signali; i Dio E - Izuzeci. Također postoje i četiri Priloga koji sadrže tehničke uvjete vezano za svjetla i znakove i njihovo pozicioniranje; uređaje za davanje zvučne signalizacije; dodane signale za ribarske brodove kada plove u međusobnoj blizini i međunarodne signale opasnosti.

Dio A – Opće odredbe (Pravila 1-3)

Pravilo 1 navodi pravila koja važe za sve brodove koji plove na otvorenom moru i svim vodama spojenim sa njim i plovim za pomorske brodove.

Pravilo 2 pokriva odgovornost zapovjednika, vlasnika i posade da poštuju ova Pravila

Pravilo 3 obuhvaća definicije.

Dio B- Upravljanje i plovidba (Pravila 4-19)

„Odjeljak 1 – Upravljanje brodovima u svim uvjetima vidljivosti (Pravila 4-10)

U Pravilu 4 se navodi da se ovaj odjeljak primjenjuje u svim uvjetima vidljivosti

Pravilu 5 nalaže da "na svakom brodu se u svako vrijeme mora obavljati propisno izviđanje posmatranjem i slušanjem kao i svim drugim sredstvima raspoloživim u danim okolnostima kako bi se izvršila potpuna procjena situacije i/ili rizika od sudara“.

Pravilo 6 tretira sigurnu brzinu. Ovo pravilo nalaže da: " svaki brod se u svako vrijeme mora kretati sigurnom brzinom...". Ovo pravilo opisuje faktore koje treba uzeti u obzir prilikom određivanja sigurne brzine. Nekoliko njih se konkretno odnose na brodove opremljene radarom. Značaj korištenja "svih raspoloživih sredstava" se daljnje naglašava u Pravilu 7 koje pokriva rizik od sudara i koje upozorava da " pretpostavke se ne smiju donositi na temelju oskudnih informacija, a posebno na temelju oskudnih radarskih informacija"

Pravilo 8 obuhvaća radnje koje treba poduzeti kako bi se izbjegao sudar.

U Pravilu 9 se navodi da brod koji plovi u uskom kanalu ili plovnom putu mora se držati „ koliko god je to sigurno i izvodivo, bliže vanjskom rubu kanala ili plovnog puta koji se nalazi s njegove desne strane.“ isto pravilo nalaže da brod kraći od 20 metara ili jedrenjak ne smiju ometati prolaz broda "koji može sigurno ploviti jedino unutar uskog kanala ili plovnog puta."

Ovim Pravilom se također zabranjuje brodovima da prijelaze uski kanal ili plovni put "ukoliko takav prijelazak ometa prolaz broda koji može sigurno ploviti jedino unutar takvog kanala ili plovnog puta." Značenje izraza "ne ometati" je sistematizirano izmjenom i dopunom Pravila 8 1987. godine. Dodan je novi stavak (f), kojim se naglašava da brod koji je obavezan da ne ometa prolaz drugog broda treba poduzeti pravodobne radnje da omogući dovoljno prostora na moru za siguran prolaz drugog broda. Od takvog broda se zahtijeva da ispuni ovu obvezu i kada poduzima manevar izbjegavanja sukladno pravilima upravljanja i plovidbe kada postoji opasnost od sudara

Pravilo 10. Pravilnika o sprječavanju sudara tretira ponašanje brodova u ili blizu shema razdvajanja prometa koje je usvojila ova Organizacija. Pravilom 8 Poglavlja V (Sigurnost plovidbe) SOLAS-a, IMO je priznata kao jedina organizacija nadležna da se bavi međunarodnim mjerama koje se tiču usmjeravanja brodova.

O učinkovitosti shema razdvajanja prometa se može suditi na temelju istraživanja koje je sproveo Međunarodno udruženje instituta plovidbu (IAIN) 1981. godine. Rezultati ovog

istraživanja su pokazali da je u razdoblju između 1956. i 1960. godine bilo 60 sudara u Doverskom tjesnacu (Strait of Dover); dvadeset godina kasnije, nakon uvođenja shema razdvajanja prometa, taj ukupan broj sudara je sveden na tek 16.

U drugim područjima gdje takve sheme nisu postojale broj sudara je naglo porastao. Nove sheme razdvajanja prometa se redovito uvode, a postojeće se mijenjaju kada je nužno reagirati na izmijenjene uvjete prometa. Kako bi se omogućilo da se to uradi u što kraćem vremenskom razdoblju MCS je ovlašten da usvaja i vrši izmjene shema razdvajanja prometa u ime Organizacije.

U Pravilu 10 se navodi da brodovi koji prijelaze plovidbeni put to moraju uraditi "što je praktično više moguće pod pravim kutom u odnosu na opći smjer tijeka plovidbe." Na taj način se smanjuje mogućnost zabune drugih brodova glede namjera broda koji prijelazi plovidbeni put, a u isto vrijeme se omogućuje brodu koji prijelazi plovidbeni put da to uradi u što kraćem vremenskom razdoblju.

Brod koji je angažiran u ribolovu "neće ometati prolaz bilo kojeg broda koji slijedi tijekom plovidbenog puta", ali mu se ne zabranjuje ribolov. Pomenuto je sukladno Pravilu 9 koje navodi da "brod angažiran u ribolovu ne smije ometati prolaz bilo kojeg drugog broda koji plovi unutar uskog kanala ili plovnog puta." Ovo pravilo je izmijenjeno i dopunjeno 1981. godine. Dva nova stavka su dodana Pravilu 10 kako bi se od istog izuzeli brodovi koji su ograničene manevarske sposobnosti "kada su angažirani u operaciji održavanja sigurnosti plovidbe unutar sheme razdvajanja prometa" ili kada su angažirani na polaganju morskog kabla.

Ovo pravilo je ponovo izmijenjeno i dopunjeno 1987. godine. Naglašeno je da se Pravilo 10 primjenjuje na sheme razdvajanja prometa usvojene od strane Organizacije (IMO) i ne oslobađa niti jedan brod obveze koju taj brod ima prema bilo kojem drugom pravilu. Također, izmjenom se pojašnjava da ukoliko je brod obavezan da presiječe plovidbeni put to mora uraditi što je praktično više moguće pod pravim kutom u odnosu na opći smjer tijeka plovidbe. Pravilo 10 je dodano izmijenjeno 1989. godine kako bi se pojasnilo koji su to brodovi koji mogu koristiti "priobalne prometne zone".

Odjeljak II – Upravljanje brodovima koji su u vidokrugu jedan drugom (Pravila 11-18)

Pravilo 11 navodi da se ovaj odjeljak primjenjuje na brodove koji se nalaze jedan drugom u vidokrugu.

Pravilo 12 navodi radnje koje treba poduzeti kada se dva jedrenjaka približavaju jedan drugom.

Pravilo 13 se bavi pitanjem pretjecanja – brod koji vrši pretjecanje se treba skloniti s puta broda koja se pretjče.

Pravilo 14 se bavi situacijama čeonog susreta. Situacije križanja kurseva su obuhvaćene Pravilom 15, a radnje koje treba da poduzme brod koji ustupa prvenstvo prolaza su definirane u Pravilu 16.

Pravilo 17 se bavi radnjama broda koje ima prvenstvo prolaza, uključujući i odredbu da brod koji ima prvenstvo prolaza može “vlastitim manevriranjem poduzeti mjere u cilju izbjegavanja sudara ukoliko postane očigledno da brod koji je dužan da se ukloni sa puta ne poduzima odgovarajuće radnje.

Pravilo 18 se bavi pitanjem međusobne odgovornosti brodova i obuhvaća uvjete koje mora ispuniti brod koji je dužan ukloniti se s puta ostalim brodovima.

Odjeljak III – upravljanje brodovima u uvjetima smanjene vidljivosti (Pravilo 19)

Pravilo 19 navodi da svaki brod treba da plovi pri sigurnoj brzini koja je prilagođena datim okolnostima i uvjetima ograničene vidljivosti. Brod koji pomoću radara uoči drugi brod utvrđuje da li postoji rizik od sudara i ukoliko isti postoji poduzima radnje izbjegavanja. Brod koji čuje signal za maglu drugog broda treba da smanji svoju brzinu na minimum.

Dio C Svjetla i znakovi (Pravila 20-31)

U Pravilu 20 se navodi da se pravila o svjetlima moraju poštivati od sumraka do svitanja. U Pravilu 21 se daju definicije.

Pravilom 22 je obuhvaćena vidljivost svjetala – navodeći da svjetla moraju biti vidljiva na minimalnim rastojanjima (u nautičkim miljama) utvrđenim u ovisnosti od tipa broda.

Pravilom 23 su obuhvaćena svjetla koja mora imati brod koji plovi na motorni pogon .

Pravilom 24 su obuhvaćena svjetla za brodove gurače ili tegljače.

Pravilom 25 su obuhvaćeni uvjeti glede svjetala za jedrenjaka kada plove i brodova na vesla.

Pravilom 26 su obuhvaćeni uvjeti glede svjetala za ribarske brodove .

Pravilom 27 su obuhvaćeni uvjeti glede svjetala za brodove koji ne mogu manevrirati ili koji su ograničenih manevarskih.

Pravilom 28 su obuhvaćeni uvjeti glede svjetala za brodove ograničene svojim gazom.

Pravilom 29 su obuhvaćeni uvjeti glede svjetala za pilot brodove.

Pravilom 30 su obuhvaćeni uvjeti glede svjetala za usidrene ili nasukane brodove. Pravilom 31 su obuhvaćeni uvjeti glede svjetala za hidrozrakoplove.

Dio D - Zvučni i svjetlosni signali (Pravila 32-37)

U Pravilu 32 se daju definicije sirene, kratkog zvuka i dugog zvuka.

Pravilo 33 kaže da brodovi duljine 12 metara ili više mora imati sirenu i zvono, a brodovi duljine 100 metara ili više moraju uz to imati i gong.

Pravilom 34 su obuhvaćeni signali za manevar i signali upozorenja, koristeći sirenu ili svjetla

Pravilom 35 su obuhvaćeni zvučni signali koji se koriste u uvjetima ograničene vidljivosti.

Pravilom 36 su obuhvaćeni signali koji se koriste za privlačenje pažnje.

Pravilom 37 su obuhvaćeni signali u slučaju opasnosti.

Dio E - Izuzeci (Pravilo 38)

Pravilo 38 kaže da brodovi koji zadovoljavaju odredbe Pravilnika o sprječavanju sudara iz 1960. god. i koji su napravljeni ili je njihova izgradnja već započela kada je Pravilnik o sprječavanju sudara iz 1972. god stupio na snagu, izuzimaju se na određena vremenska razdoblja od nekih uvjeta glede svjetlosnih i zvučnih signala.

Međunarodni pravilnik o sprječavanju sudara na moru 1972
DIO A. OPĆA PRAVILA
sa izmjenama usvojenim od studenog 1995.god.

Pravilo 1

Primjena

- (a) Ova Pravila se primjenjuju na sva plovila koja plovo na otvorenom moru i u svim vodama spojenim sa njim a koje su plovne za pomorske brodove.
- (b) Ništa što je propisano ovim Pravilnikom ne sprječava primjenu posebnih pravila donešenih od strane nadležnih tijela za sidrišta, luke, rijeke, jezera ili unutarnje plovne putove koji su spojeni sa otvorenim morem i plovni za pomorske brodove. Takva posebna pravila moraju biti, što je više moguće, sukladna ovom Pravilniku.
- (c) Ništa što je propisano ovim Pravilnikom ne sprječava primjenu posebnih pravila donesenih od strane vlade bilo koje države vezano za dodana poziciona ili signalna svjetla, znakove ili zvučne signale za ratne brodove i plovila koja plovo u konvoju, ili glede dodanih pozicionih ili signalnih svjetala ili znakova za ribarska plovila koja su angažirana u ribolovu u sklopu flote. Ova dodana poziciona ili signalna svjetla, znakovi ili zvučni signali moraju, koliko god je to moguće, biti takvi da se ne mogu zamijeniti sa bilo kakvim drugim svjetlima, znakovima ili signalima utvrđenim ovim Pravilnikom.
- (d) U svrhu ovog Pravilnika, određena Organizacija može usvojiti sheme razdvajanja prometa.
- (e) Kad god vlasti interesne države utvrde da plovilo posebne konstrukcije ili namjene ne može zadovoljiti u cjelosti odredbe bilo kojeg od ovih pravila glede broja, položaja, dometa ili sektora vidljivosti svjetala ili znakova, kao i glede rasporeda i karakteristika uređaja za zvučnu signalizaciju a da se pri tom ne utječe na posebne funkcije plovila, takvo plovilo mora zadovoljiti one odredbe glede broja, položaja, dometa ili sektora vidljivosti svjetala ili znakova, kao i glede rasporeda i karakteristika uređaja za zvučnu signalizaciju za koje vlasti države tog plovila odluče da su u najvećoj mogućoj mjeri sukladne ovom Pravilniku.

Pravilo 2

Odgovornost

- (a) Ništa u ovom Pravilniku ne oslobađa bilo koje plovilo, ili vlasnika, zapovjednika ili posadu istog od posljedica propusta u poštivanju ovih pravila ili propusta u poduzimanju mjera opreza koje zahtijeva uobičajena praksa pomoraca ili posebne okolnosti slučaja.
- (b) Pri tumačenju i poštivanju ovih pravila dužna pažnja se daje svim opasnostima plovidbe i sudara kao i svim posebnim okolnostima, uključujući i ograničene mogućnosti dotičnih

brodova, zbog kojih odstupanja od ovih pravila mogu biti nužna kako bi se izbjegla neposredna opasnost.

Pravilo 3

Opće definicije

(a) riječ „brod“ obuhvaća svako plovilo, uključujući plovila koja plove bez istisnine i hidrozrakoplovi, koji se koriste ili se mogu koristiti kao prijevozna sredstva na vodi.

(b) izraz „brod na motorni pogon“ označava svaki brod kojeg pokreće motor.

(c) izraz „jedrenjak“ označava svaki brod sa jedrima pod uvjetom da se pogonski motor, ukoliko je na njemu montiran, ne koristi.

(d) izraz „brod angažiran u ribolovu“ označava svaki brod opremljen mrežama, povrazima, kočama ili nekim drugim ribarskim priborom koji ograničava njegovu sposobnost manevriranja, ali ne uključuje brod koji ribari sa povlačnim povrazima ili nekim drugim ribarskim priborom koji ne ograničava njegovu sposobnost manevriranja.

(e) izraz „hidrozrakoplov“ uključuje svaku letjelicu dizajniranu da vrši manevre na vodi.

(f) izraz „brod koji ne može manevrirati“ označava brod koji zbog nekih izvanrednih okolnosti nije u mogućnosti manevrirati kako se zahtijeva ovim Pravilnikom i zbog toga se ne može skloniti sa puta nekom drugom brodu.

(g) izraz „brod sa ograničenom sposobnošću manevriranja“ označava brod koji zbog svoje namjene ima ograničenu sposobnost manevriranja kako se zahtijeva ovim Pravilnikom i zbog toga se ne može skloniti sa puta nekom drugom brodu.

Izraz „brod sa ograničenom sposobnošću manevriranja“ uključuje ali nije ograničen na sljedeće brodove:

- (i) brod angažiran na postavljanju, servisiranju ili podizanju navigacijskih oznaka, podvodnih kablova ili cjevovoda;
- (ii) brod koji obavlja jaružanje, istraživanje ili podvodne operacije;
- (iii) brod angažiran na opskrbi ili prebacivanju osoba, zaliha ili tereta dok plovi;
- (iv) brod angažiran za polijetanje ili slijetanje zrakoplova;
- (v) brod angažiran u operacijama razminiranja;
- (vi) brod angažiran u operaciji tegljenja što ozbiljno ograničava vučni brod i plovilo koje taj brod tegli u njihovoj sposobnosti da odstupe od svog kursa.

(h) izraz „brod ograničen svojim gazom“ označava brod na motorni pogon koji je zbog svog gaza u odnosu na dubinu vode ozbiljno ograničen u svojoj sposobnosti da odstupi od kursa koji slijedi.

(i) izraz „plovi“ označava da brod nije usidren, niti da je osiguran uz obalu niti da je nasukan.

(j) riječi „duljina“ i „širina“ broda označavaju njegovu ukupnu duljinu i najveću širinu.

(k) Smatra se da je jedan brod u vidokrugu drugog samo onda kada se jedan od njih može vizualno opaziti sa drugog.

(l) izraz „ograničena vidljivost“ označava sve uvjete kada je vidljivost ograničena maglom, sumaglicom, snijegom, jakim kišnim olujama, pješčanim olujama ili zbog bilo kojeg drugog sličnog razloga.

DIO B. PRAVILA UPRAVLJANJA/KORMILARENJA I PLOVIDBE

Odjeljak 1. Upravljanje brodovima u svim uvjetima vidljivosti.

Pravilo 4

Primjena

Pravila iz ovoga Odjeljka se primjenjuju u svim uvjetima vidljivosti.

Pravilo 5

Izviđanje

Na svakom brodu se u svako vrijeme mora obavljati propisno izviđanje posmatranjem i slušanjem kao i svim drugim sredstvima raspoloživim u danim okolnostima kako bi se izvršila potpuna procjena situacije i/ili rizika od sudara.

Pravilo 6

Sigurna brzina

Svaki brod se u svako vrijeme mora kretati sigurnom brzinom tako da se mogu poduzeti odgovarajuće i učinkovite radnje u cilju izbjegavanja sudara i zaustavljanja na odstojanju koje odgovara danim okolnostima i uvjetima.

Prilikom određivanja sigurne brzine treba uzeti u obzir sljedeće faktore:

(a) Za sve brodove.

- (i) stanje vidljivosti;

- (ii) gustinu prometa uključujući koncentraciju ribarskih brodova ili bilo kojih drugih brodova;
- (iii) manevarsku sposobnost broda sa posebnim osvrtom na zaustavni put i sposobnost okretanja u danim okolnostima;
- (iv) prisustvo pozadinskih svjetala noću kao što su svjetla sa obale ili reflektivno raspršivanje vlastitih svjetala;
- (v) stanje vjetra, mora i struja, kao i blizina navigacijskih opasnosti;
- (vi) gaz broda u odnosu na raspoloživu dubinu vode.

(b) Pored navedenog, za brodove sa operativnim radarom:

- (i) karakteristike, učinkovitost i ograničenja radarske opreme;
- (ii) sva ograničenja koja nameće ljestvica dometa radara koji je u uporabi;
- (iii) učinak stanja mora, vremena i drugih izvora smetnji na detekciju radara;
- (iv) mogućnost da mali brodovi, led i druge plutajuće objekte radar ne detektira na adekvatnom dometu;
- (v) precizniju procjenu vidljivosti koja je moguća kada se radar koristi za utvrđivanje udaljenosti brodova ili drugih objekata u blizini.

Pravilo 7

Rizik od sudara

(a) Svaki brod koristi sva raspoloživa sredstva koja odgovaraju trenutačnim okolnostima i uvjetima kako bi se utvrdilo da li postoji rizik od sudara. Ukoliko postoji bilo kakva sumnja smatra se da takav rizik postoji.

(b) Radarsku opremu, ukoliko je ugrađena i u funkciji, treba pravilno koristiti uključujući i dalekometno skeniranje u cilju dobivanja ranih upozorenja o riziku od sudara i radarsko ucrtavanje (plotting) ili slično sistematično posmatranje detektiranih objekata.

(c) Pretpostavke se ne smiju donositi na temelju oskudnih informacija, a posebno na temelju oskudnih radarskih informacija.

(d) Prilikom odlučivanja da li postoji rizik od sudara, između ostalog, u obzir treba uzeti sljedeće.

- (i) smatra se da takav rizik postoji ukoliko se ne mijenja kompasni smjer broda koji se približava.
- (ii) ponekad takav rizik postoji čak i kada je evidentna značajna promjena kompasnog smjera, posebno kada se približava veoma velik brod ili tegljač ili kada je brod koji se približava na veoma maloj udaljenosti.

Pravilo 8

Radnje za izbjegavanje sudara

- (a) Svaka radnja poduzeta u cilju izbjegavanja sudara mora, ukoliko to dopuštaju okolnosti slučaja, biti odlučna, pravodobna i uz puno poštivanje načela dobrog pomorstva.
- (b) Svaka promjena kursa i/ili brzine u cilju izbjegavanja sudara mora, ukoliko to dopuštaju okolnosti slučaja, biti dovoljno velika da bude vidljiva za drugi brod koji vizualno promatra ili putem radara; treba izbjegavati uzastopne manje promjene kursa i/ili brzine.
- (c) Kada ima dovoljno prostora, sama promjena kursa može biti najučinkovitija radnja da se izjigne položaj opasne blizine pod uvjetom da je urađena pravodobno, da je izrazita i da ne dovede brod u položaj opasne blizine u odnosu na druge brodove.
- (d) Radnja poduzeta da se izbjegne sudar sa drugim brodom mora biti takva da omogući mimoilaženje brodova na sigurnoj udaljenosti. Učinkovitost takve radnje se pažljivo prati sve dok drugi brod u cjelosti ne prođe i bezopasno se udalji.
- (e) Ukoliko je potrebno više vremena za procjenu situacije u cilju izbjegavanja sudara, brod mora smanjiti brzinu ili se potpuno zaustaviti zaustavljanjem motora ili stavljanjem motora u položaj vožnje unatrag/unazad.
- (f)
 - (i) Brod koji je obvezan prema bilo kojoj odredbi ovog Pravilnika da ne ometa prolaz ili siguran prolaz drugog broda mora, kada tako zahtijevaju okolnosti slučaja, pravodobno poduzeti radnju da omogući dovoljno prostora za siguran prolazak drugog broda.
 - (ii) Brod koji je obvezan da ne ometa prolaz ili siguran prolaz drugog broda ne oslobađa se ove obveze kada približavanje drugom brodu uključuje rizik od sudara i mora, kada poduzima radnju, voditi računa o radnji koja bi se zahtijevala pravilima iz ovog dijela.
 - (iii) Brod čiji se prolaz ne smije ometati ostaje u obvezi da u cjelosti poštuje pravila iz ovog dijela kada se dva broda približavaju jedan drugom tako da postoji opasnost od sudara.

Pravilo 9

Uski kanali

- (a) Brod koji plovi u uskom kanalu ili plovnom putu mora se, koliko god je to sigurno i izvodivo, držati bliže vanjskom rubu kanala ili plovnog puta koji se nalazi s njegove desne strane.
- (b) Brod kraći od 20 metara ili jedrenjak ne smiju ometati prolaz broda koji može sigurno ploviti jedino unutar uskog kanala ili plovnog puta.
- (c) Brod angažiran za ribolov ne smije ometati prolaz bilo kojeg broda koji plavi unutar uskog kanala ili plovnog puta.
- (d) Brod ne smije prelaziti uzak kanal ili plovni put ukoliko takav prijelazak ometa prolaz broda koji može sigurno ploviti jedino unutar takvog kanala ili plovnog puta. Ovaj posljednji može koristiti zvučni signal utvrđen Pravilom 34 (d), ukoliko namjere broda koji vrši prijelazak nisu jasne.
- (e)
 - (i) U slučaju kada se u uskom kanalu ili plovnom putu pretjecanje može obaviti samo pod uvjetom da brod koji se pretječe mora poduzeti radnju kako bi omogućio sigurno pretjecanje, brod koji namjerava da obavi pretjecanje mora naznačiti svoju namjeru tako što će oglasiti odgovarajući zvučni signal propisan Pravilom 34 (c). Brod koji se pretječe, ukoliko ne postoje bilo kakve sumnje, oglašava odgovarajući signal propisan Pravilom 34 (c) (ii) i poduzima korake za omogućavanje sigurnog prolaza. Ukoliko postoje bilo kakve sumnje isti brod može oglasiti signale propisane Pravilom 34 (d).
 - (ii) Ovo pravilo ne oslobađa brod koji vrši pretjecanje obveza prema Pravilu 13.
- (f) Brod koji se približava zavoju ili području uskog kanala ili plovnog puta gdje se drugi brodovi ne mogu vidjeti zbog neke nastale zapreke, plovi sa posebnim oprezom i budnošću i oglašava odgovarajući signal propisan Pravilom 34 (e).
- (g) Svaki brod, ukoliko okolnosti slučaja dozvoljavaju, izbjegava sidrenje u uskom kanalu.

Pravilo 10

Sheme razdvajanja prometa

- (a) Ovo pravilo se primjenjuje na sheme razdvajanja prometa koje je usvojila organizacija i ne oslobađa bilo koji brod od obveza koje ima prema bilo kojem drugom pravilu:
- (b) Brod koji koristi shemu razdvajanja prometa mora se:
 - (i) kretati po odgovarajućem plovidbenom putu i u općem smjeru tijeka plovidbe koji važi za taj plovidbeni put;
 - (ii) koliko je to izvodljivo, držati podalje od crte razdvajanja prometa ili zone razdvajanja;

- (iii) u normalnim okolnostima uključivati ili isključivati iz plovidbenog puta na mjestu prestanka tog puta, ali pri uključivanju ili isključivanju sa bilo koje strane to mora uraditi pri što je moguće manjem kutu u odnosu na opći smjer tijeka plovidbe.

(c) Brod, koliko je to praktično izvodivo, izbjegava presijecanje plovidbenih puteva, ali ukoliko je primoran za tako nešto, tu radnju izvodi što je praktično više moguće pod pravim kutom u odnosu na opći smjer tijeka plovidbe.

(d)

- (i) Brod ne smije koristiti priobalnom prometnom zonom kad može sigurno ploviti odgovarajućim plovidbenim putom unutar susjedne sheme razdvajanja prometa. Međutim, brodovi kraći od 20 metara, jedrenjaci kao i brodovi angažirani u ribolovu mogu u svim slučajevima koristiti priobalne prometne zone.

- (ii) Bez obzira na odredbe stavka (d) (i), brod može koristiti priobalnu prometnu zonu kada je na putu prema ili od luke, instalacije ili strukture na obali, pilotske postaje ili nekog drugog mjesta koje se nalazi unutar priobalne prometne zone, ili u cilju izbjegavanja neposredne opasnosti.

(e) Brod, osim broda koji vrši prijelazak ili broda koji se uključuje ili isključuje iz plovidbenog puta, u normalnim okolnostima ne smije ući u zonu razdvajanja ili preći crtu razdvajanja osim:

- (i) u žurnim slučajevima, a u cilju izbjegavanja neposredne opasnosti.

- (ii) da bi se angažirao u ribolovu unutar zone razdvajanja.

(f) Brod koji plovi u područjima u blizini završetka shema razdvajanja prometa mora to raditi uz poseban oprez.

(g) Brod koliko je to praktično moguće izbjegava sidrenje unutar sheme razdvajanja prometa ili u područjima blizu završetka istih.

(h) Brod koji ne koristi shemu razdvajanja prometa istu mora izbjegava što je šire moguće.

(i) Brod angažiran u ribolovu ne smije ometati prolaz bilo kojeg broda koji slijedi tok plovidbenog puta.

(k) Brod ograničene sposobnosti manevriranja kada je angažiran u operaciji održavanja sigurnosti plovidbe unutar sheme razdvajanja prometa izuzima se od obveze da se pridržava ovoga pravila u mjeri u kojoj je to potrebno da bi se pomenuta operacije obavila.

(l) Brod ograničene sposobnosti manevriranja kada je angažiran u operaciji polaganja, servisiranja ili podizanju podmorskog kabla, unutar sheme razdvajanja prometa, izuzima se od obveze da se pridržava ovoga pravila u mjeri u kojoj je to potrebno da bi se pomenuta operacije obavila.

Odjeljak II. Upravljanje brodovima koji su u vidokrugu jedan drugom

Pravilo 11

Primjena

Pravila iz ovog dijela se primjenjuju na brodove koji su u vidokrugu jedan drugom.

Pravilo 12

Jedrenjaci

(a) Kada se dva jedrenjaka približavaju jedan drugom tako da postoji rizik od sudara, jedan od njih se mora skloniti sa puta drugom na sljedeći način:

- (i) kada svaki od njih ima vjetar sa različitih strana, brod koji ima vjetar sa lijeve strane se sklanja sa puta brodu koji ima vjetar sa desne strane;
- (ii) kada oba broda imaju vjetar sa iste strane, brod koji plovi uz vjetar (u privjetrini) sklanja se sa puta brodu koji plovi niz vjetar (u zavjetrini).
- (iii) ukoliko brod koji ima vjetar sa lijeve strane uoči brod koji plovi u privjetrini a ne može sa sigurnošću utvrditi da li taj brod ima vjetar sa lijeve ili desne strane, prvi brod se sklanja sa puta drugom brodu.

(b) U svrhu ovog pravila, stranom u privjetrini se smatra strana suprotna strani na kojoj je nalazi glavno jedro ili u slučaju broda sa križnim jedrima, strana nasuprot one na kojoj se nalazi najveće ljetno jedro.

Pravilo 13

Pretjecanje

(a) Bez obzira na bilo šta što je sadržano u pravilima dijela B, Dio I i II, svaki brod koji pretječe bilo koji drugi brod se sklanja sa puta brodu koji se pretječe.

(b) Smatra se da brod pretječe kada prilazi drugom brodu iz smjera većeg od 22.5 stupnjeva iza subočice prema krmi tog broda, to jest, da je u takvom položaju u odnosu na brod koji pretječe da bi mu noću mogao vidjeti samo krmeno svjetlo a da mu ne vidi niti jedno od bočnih svjetala.

(c) Ako postoji bilo kakva sumnja o tome da li jedan brod pretječe drugi brod onda se smatra da je to slučaj i postupa se shodno tomu.

(d) Svaka naredna promjena kursa između dva broda ne može dovesti do toga da brod koji pretječe bude brod koji presjeca put onom drugom unutar značenja ovih pravila niti ga osloboditi obveze da ne blokira put brodu kojeg je pretjekao sve dok ga ne pređe i sigurno se ne udalji.

Pravilo 14

▪ Situacija čeonog susreta

(a) Kada se dva broda na motorni pogon približavaju jedan drugom na recipročnim ili skoro recipročnim kursovima tako da postoji rizik od sudara, svaki od njih mijenja svoj kurs udesno tako da jedan drugog prođu sa lijeve strane.

(b) Smatra se da takav položaj postoji i kada jedan brod vidi drugi ravno po pramcu ili skoro ravno po pramcu a noću kada može vidjeti jarbolna svjetla drugog broda u liniji ili skoro u liniji i/ili oba bočna svjetla a danju se posmatra odgovarajući aspekt drugog broda.

(c) Ako postoji bilo kakva sumnja o tome da li takva situacija postoji onda se smatra da postoji i postupa se shodno tomu.

Pravilo 15

Situacija križanja kurseva

Kada se kursevi dvaju brodova na motorni pogon križaju tako da postoji rizik od sudara, brod kojem je drugi brod sa desne strane se sklanja sa puta tom brodu i, ukoliko to okolnosti dozvoljavaju, izbjegava presijecanje kursa tom brodu ispred njegovog pramca.

Pravilo 16

Radnje broda koji ustupa prolaz

Svaki brod koji je dužan da se ukloni sa puta drugom brodu poduzima, koliko je to moguće, pravodobne i potpune radnje da bi se uklonio na pravi način.

Pravilo 17

Radnje broda sa prvenstvom prolaza

(a)

▪ (i) Kada je jedan brod dužan da se ukloni sa puta, drugi brod nastavlja svojim kursom i brzinom.

▪ (ii) Brod koji nastavlja svojim kursom i brzinom može vlastitim manevriranjem poduzeti mjere u cilju izbjegavanja sudara ukoliko postane očigledno da brod koji je dužan da se ukloni sa puta ne poduzima odgovarajuće radnje sukladno ovom Pravilniku.

(b) Kada se, iz bilo kojeg razloga, brod koji je dužan da održava svoj kurs i brzinu nađe tako blizu da se sudar ne može izbjeći samo manevriranjem broda koji ustupa prolaz, isti poduzima radnju za koju smatra da će najbolje pridonijeti izbjegavanju sudara.

(c) Brod na motorni pogon koji poduzima radnje u situaciji križanja kurseva sukladno podstavku (a) (ii) ovoga pravila a u cilju izbjegavanja sudara sa drugim brodom na motorni

pogon koji mu dolazi sa lijeve strane, ne mijenja kurs ulijevo, ukoliko to okolnosti slučaja dozvoljavaju.

(d) Ovo pravilo ne oslobađa brod koji ustupa prolaz dužnosti da se ukloni sa puta.

Pravilo 18

Međusobne odgovornosti brodova

Osim ako pravilima 9, 10 i 13 nije drugačije određeno:

(a) Brod na motorni pogon koji plovi dužan je ukloniti se sa puta:

- (i) brodu koji ne može manevrirati.
- (ii) brodu sa ograničenom sposobnošću manevriranja.
- (iii) brodu angažiranom u ribolovu.
- (iv) jedrenjaku.

(b) Jedrenjak koji plovi dužan je ukloniti se sa puta:

- (i) brodu koji ne može manevrirati.
- (ii) brodu sa ograničenom sposobnošću manevriranja.
- (iii) brodu angažiranom u ribolovu.

(c) Brod angažiran u ribolovu koji kada plovi dužan je, koliko je to moguće, ukloniti se sa puta:

- (i) brodu koji ne može manevrirati.
- (ii) brodu sa ograničenom sposobnošću manevriranja.

(d)

▪ (i) Svaki brod osim broda koji ne može manevrirati ili broda sa ograničenom sposobnošću manevriranja, ukoliko to okolnosti slučaja dozvoljavaju, izbjegava ometanje sigurnog prolaza brodova ograničenih njihovim gazom koji oglašavaju signale utvrđene u Pravilu 28.

▪ (ii) Brod ograničen svojim gazom plovi uz poseban oprez u cjelosti vodeći računa o svom posebnom stanju.

(e) Hidrozrakoplov na vodi se u principu sklanja sa puta svim brodovima i izbjegava ometanje njihove plovidbe. Međutim i okolnostima kada postoji rizik od sudara hidrozrakoplov se pridržava pravila iz ovog dijela Pravilnika.

Odjeljak III. Upravljanje brodovima u uvjetima smanjene vidljivosti

Pravilo 19

Upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti

- (a) Ovo pravilo se primjenjuje na brodove koji se međusobno ne vide pri plovidbi u ili blizu područja sa smanjenom vidljivošću.
- (b) Svaki brod plovi sigurnom brzinom prilagođenom datim okolnostima i uvjetima smanjene vidljivosti. Brodovi na motorni pogon moraju motore držati spremnim za trenutačni manevar.
- (c) Svaki brod mora voditi računa o datim okolnostima i uvjetima smanjene vidljivosti prilikom zadovoljavanja pravila iz Odjeljka I ovoga dijela Pravilnika.
- (d) Brod koji samo pomoću radara detektira prisustvo drugog broda odlučuje da li se razvija situacija opasne blizine i/ili rizik od sudara. Ukoliko je to slučaj, prvi brod blagodobno poduzima radnju izbjegavanja, pod uvjetom da kada ta radnja uključuje promjenu kursa, sljedeće se, u mjeri u kojoj je to moguće, mora izbjegavati:
- (i) promjena kursa na lijevo ako je drugi brod ispred subočice vlastitog broda, osim u slučaju broda koji se pretječe.
 - (ii) promjena kursa prema brodu koji mu je subočice ili prema krmi.
- e) Osim kada je utvrđeno da ne postoji rizik od sudara, svaki brod koji čuje signal za maglu drugog broda, iz smjera za koji smatra da je ispred subočice, ili brod koji ne može izbjeći situaciju opasne blizine sa drugim brodom koji mu je ispred subočice, mora smanjiti svoju brzinu na minimum pri kojem može ostati na svom kursu. Ukoliko je potrebno mora se potpuno zaustaviti, a u svakom slučaju ploviti veoma oprezno dok opasnost od sudara ne prođe.

DIO C. SVJETLA I ZNAKOVI

Pravilo 20

Primjena

- (a) Pravila iz ovoga Dijela se moraju poštivati u svim vremenskim uvjetima.
- (b) Pravila o svjetlima se moraju poštivati od zalaska do izlaska sunca, i tijekom tog razdoblja nikakva druga svjetla ne smiju biti u uporabi, osim onih koja se ne mogu zamijeniti sa svjetlima utvrđenim u ovom Pravilniku ili onih koja ne utječu na njihovu vidljivost ili prepoznatljiv karakter, ili onih koja neće ometati pravilno izviđanje.

- (c) Svjetla utvrđena ovim Pravilnikom, ukoliko su postavljena, se također koriste od izlaska do zalaska sunca pri smanjenoj vidljivosti i mogu se koristiti u svim drugim okolnostima kada se smatra da je to potrebno.

(d) Pravila o znakovima se moraju poštivati tijekom dana.

(e) Svjetla i znakovi utvrđeni u ovom Pravilniku moraju biti sukladna odredbama Aneksa 1 ovoga Pravilnika.

Pravila 21

Definicije

(a) „Jarbolno svjetlo“ označava bijelo svijetlo koje neprekidno svijetli u luku horizonta od 225 stupnjeva, postavljeno u uzdužnice broda i tako učvršćeno da se svjetlost vidi od linije pramca do 22,5 stupnja iza subočice na obje strane broda.

(b) „Bočna svjetla“ označava jasno zeleno svjetlo na desnoj strani i jasno crveno svjetlo na lijevoj strani broda. Svako od ovih svjetala neprekidno svijetli po cijeloj površini luka horizonta od 112,5 stupnjeva i tako su postavljena da se svjetlost vidi od crte pramca do 22,5 stupnjeva iza subočice na odgovarajućem boku broda. Brodovi kraći od 20 metara mogu nositi bočna svjetla u jednoj kombiniranoj svjetiljci postavljenoj u ravni uzdužnice broda.

(c) „Krmeno svjetlo“ označava bijelo svjetlo koje neprekidno svijetli u luku horizonta od 135 stupnja, postavljeno što je moguće bliže krmi, i tako učvršćeno da se svjetlo vidi u luku horizonta od 67,5 stupnjeva gledano od crte krme na svaku stranu.

(d) „Svjetlo za tegljenje“ označava žuto svjetlo koje ima iste karakteristike kao „krmeno svjetlo“ određeno u stavku (c) ovoga pravila.

(e) „Kružno svjetlo“ označava svjetlo koje neprekidno svijetli u luku horizonta od 360 stupnjeva.

(f) „Bljeskajuće svjetlo“ označava svjetlo koje bljeska u redovitim intervalima pri frekvenciji od 120 bljesaka ili više po minuti.

Pravilo 22

Vidljivost svjetala

Svjetla propisana u ovom Pravilniku moraju imati intenzitet kako je utvrđeno u Odjeljku 8 Aneksa I ovoga Pravilnika kako bi bila vidljiva na sljedećim minimalnim rastojanjima.

- (a) Na brodovima od 50 metara duljine ili više:
- jarbolno svjetlo, 6 milja;
 - bočna svjetla, 3 milje;
 - krmeno svjetlo, 3 milje;

svjetlo za tegljenje; 3 milje;
bijelo, crveno, zeleno ili žuto kružno svjetlo, 3 milje.

(b) na brodovima od 12 metara duljine ili više ali manje od 50 metara:
jarbolno svjetlo, 5 milja; osim kada je duljina broda manja od 20 metara, 3 milje.
bočno svjetlo, 2 milje;
krmeno svjetlo, 2 milje;
svjetlo za tegljenje, 2 milje
bijelo, crveno, zeleno ili žuto kružno svjetlo, 2 milje.

(c) na brodovima od manje od 12 metara duljine:
Jarbolno svjetlo, 2 milje;
Bočno svjetlo, 1 milja;
Krmeno svjetlo, 2 milje;
Svjetlo za tegljenje, 2 milje;
Bijelo, crveno, zeleno ili žuto kružno svjetlo, 2 milje.

(d) na neuočljivim, djelimice uronjenim brodovima ili objektima koji se tegle:
jarbolno svjetlo, 3 milje.

Pravilo 23

Brodovi na motorni pogon kada plove

(a) Brod na motorni pogon kada plovi mora pokazivati;

- (i) jarbolno svjetlo na prednjem dijelu broda;
- (ii) drugo jarbolno svjetlo pozadi i iznad prvog; ako brod ima manje od 50 metara duljine nije obavezan da pokazuje ovo svjetlo, mada može to da učini;
- (iii) bočna svjetla;
- (iv) krmeno svjetlo.

(b) Brod na zračnom jastuku kada plovi bez istisnine, uz svjetla određena u stavku (a) ovoga pravila, pokazuje i kružno bljeskajuće žuto svjetlo.

(c)

- (i) Brod na motorni pogon duljine manje od 12 metara umjesto svjetala propisanih u stavku (a) ovoga pravila pokazuje kružno bijelo svjetlo i bočna svjetla;
- (ii) brod na motorni pogon duljine manje od 7 metara čija najveća brzina ne prelazi 7 čvorova može umjesto svjetala propisanih u stavku (a) ovoga pravila prikazivati kružno bijelo svjetlo i, ukoliko je izvodivo, bočna svjetla;

- (iii) Jarbolno svjetlo ili kružno bijelo svjetlo na brodu na motorni pogon duljine manje od 12 metara može se postaviti izvan uzdužnice broda ukoliko postavljanje na uzdužnicu broda nije izvodivo, pod uvjetom da su bočna svjetla u jednoj kombiniranoj svjetiljci postavljenoj u uzdužnicu broda ili postavljena, koliko je to bliže moguće, uzdužnici broda na koju je postavljeno jarbolno svjetlo ili kružno bijelo svjetlo.

Pravilo 24

Tegljenje i guranje

(a) Brod na motorni pogon kada tegli mora pokazivati;

- (i) umjesto svjetala propisanih u pravilu 23 (a) (i) ili (a) (ii), jarbolna svjetla u vertikalnoj crti. Kada duljina teglja, mjereno od krme broda koji tegli do posljednje točke teglja prelazi 200 metara - tri takva svjetla u vertikalnoj liniji;
- (ii) bočna svjetla;
- (iii) krmena svjetla;
- (iv) svjetlo za tegljenje u vertikalnoj liniji iznad krmenog svjetla;
- (v) kada duljina teglja prelazi 200 metara – signalno tijelo oblika dvostrukog čunja na mjestu gdje se najbolje vidi.

(b) Kada su brod gurač i brod koji se gura čvrsto povezani tako da čine jednu složenu jedinicu isti se smatraju brodom na motorni pogon i pokazuju svjetla propisana u pravilu 23.

(c) Brod na motorni pogon kada gura naprijed ili tegli bočno, osim u slučaju složene jedinice mora pokazivati;

- (i) umjesto svjetla propisanog u pravilu 23 (a) (i) ili (a) (ii), dva jarbolna svjetla u vertikalnoj liniji;
- (ii) bočna svjetla;
- (iii) krmeno svjetlo.

(d) Brod na motorni pogon na koji se primjenjuje stavak (a) ili (c) ovoga Pravilnika mora da zadovoljava i pravilo 23 (a) (ii).

(e) Brod ili objekat koji se tegli, osim onih pomenutih u stavku (g) ovoga pravila, moraju pokazivati:

- (i) bočna svjetla;
- (ii) krmeno svjetlo;

▪ (iii) kada duljina teglja prelazi 200 metara – signalno tijelo oblika dvostrukog čunja na mjestu gdje se najbolje vidi.

(f) Ukoliko se bilo koji broj brodova tegli bočno ili gura u skupini moraju biti osvijetljeni kao jedan brod,

▪ (i) brod koji se gura naprijed, a koji nije dio složene jedinice, mora na prednjem kraju da istakne bočna svjetla

▪ (ii) brod koji se tegli bočno mora da istakne krmeno svjetlo i na prednjem kraju bočna svjetla.

(g) Neuočljiv, djelimice uronjen brod ili objekat koji se tegle ili kombinacija takvih brodova ili objekata mora pokazivati:

▪ (i) ukoliko je uža od 25 metara širine – jedno kružno bijelo svjetlo na prednjem kraju ili u njegovoj blizini i jedno na zadnjem kraju ili u njegovoj blizini osim što drakoni ne moraju pokazivati svjetlo na prednjem kraju ili u njegovoj blizini.

▪ (ii) ukoliko je široka 25 metara ili više – dva dodana kružna bijela svjetla na najširim bočnim točkama ili blizu njih.

▪ (iii) ukoliko je dulja od 100 metara – dodana kružna bijela svjetla između svjetala propisanih u podstavu (i) i (ii) tako da rastojanje između svjetala ne bude veće od 100 metara.

▪ (iv) signalno tijelo u obliku dvostrukog čunja na krajnjem zadnjem dijelu posljednjeg broda ili objekta koji se tegli ili u njegovoj blizini, a ako duljina teglja prelazi 200 metara dodano signalno tijelo u obliku dvostrukog čunja na mjestu gdje se može najbolje vidjeti i što je moguće bliže prednjem kraju teglja.

(h) Kada je iz bilo kojeg opravdanog razloga neizvodivo za brod ili objekat koji se tegli da prikaže svjetla ili znakove propisane u stavku (e) ili (g) ovoga pravila, poduzimaju se sve moguće mjere da se osvijetli brod ili objekat koji se tegli ili da se barem ukaže na prisustvo takvog broda ili objekta.

(i) Kada je iz bilo kojeg opravdanog razloga neizvodivo za brod koji obično nije angažiran u operacijama tegljenja da prikaže svjetla propisana u stavku (a) ili (c) ovoga pravila, od takvog broda se ne zahtijeva da prikaže pomenuta svjetla kada je angažiran u tegljenju drugog broda koji je u opasnosti ili nekoj drugoj nuždi. Treba poduzeti sve moguće manevre kako bi se označila veza između broda koji tegli i broda koji se tegli, kako je to dopušteno pravilom 36, a posebno osvijetljavanjem teglja.

Pravilo 25

Jedrenjaci kada plove i brodovi na vesla

(a) Jedrenjak kada plovi prikazuje:

- (i) bočna svjetla;
- (ii) krmeno svjetlo.

(b) Na jedrenjaku kraćem od 20 metara svjetla propisana u stavku (a) ovoga pravila mogu se kombinirati u jednoj svjetiljci postavljenoj na vrhu ili blizu vrha jarbola gdje se može najbolje vidjeti.

(c) Jedrenjak kada plovi može, pored svjetala propisanih u stavku (a) ovoga pravila, prikazivati na vrhu ili blizu vrha jarbola, gdje se može najbolje vidjeti, dva kružna svjetla u vertikalnoj liniji, od kojih je gornje crvene boje a donje zelene boje, ali ova svjetla se ne smiju prikazivati zajedno sa kombiniranom svjetiljkom dozvoljenom prema stavku (b) ovoga pravila.

(d)

- (i) Jedrenjak kraći od 7 metara prikazuje, ukoliko je to izvodljivo, svjetla propisana u stavku (a) ili (b) ovoga pravila, ali ukoliko to ne uradi, mora imati spremnu električnu svjetiljku ili upaljenu svjetiljku koja svijetli bijelom svjetlošću i koja se mora istaći na vrijeme da bi se spriječio sudar.

- (ii) Brod na veslima može prikazivati svjetla propisana u ovom pravilu za jedrenjake, ali ukoliko to ne uradi, mora imati spremnu električnu svjetiljku ili upaljenu svjetiljku koja svijetli bijelom svjetlošću i koja se mora istaći na vrijeme da bi se spriječio sudar.

(e) Brod koji plovi na jedra a u isto vrijeme ga pokreće motor na svom prednjem dijelu na mjestu gdje se najbolje vidi, mora istaći znak u obliku kupe s vrhom okrenutim prema dolje.

Pravilo 26

Ribarski brodovi

(a) Brod angažiran u ribolovu, bilo da plovi ili je usidren, mora da prikazuje samo svjetla i znakove propisane ovim pravilom.

(b) Brod koji je angažiran u kočarenju, a pod tim se podrazumjeva vučenje povlačne mreže kroz vodu ili drugog aparata koji se koristi kao pribor za ribolov, mora prikazivati:

- (i) dva kružna svjetla postavljena vertikalno, gornje zelene boje a donje bijele boje, ili znak koji se sastoji od dvije kupe postavljene jedna iznad druge tako da im se vrhovi spajaju;

- (ii) jarbolno svjetlo prema krmi i iznad kružnog zelenog svjetla; brod manji od 50 metara nije obavezan da prikazuje ovo svjetlo ali to može uraditi;

- (iii) kada se kreće kroz vodu, uz svjetla propisana u ovom stavku, bočna svjetla i krmeno svjetlo.

(c) Brod angažiran u ribolovu, osim kočarenja, mora prikazivati:

- (i) dva kružna svjetla postavljena u vertikalnoj liniji, gornje je crvene boje a donje bijele boje, ili znak koji se sastoji od dvije kupe postavljene jedna iznad druge tako da im se vrhovi spajaju; brod kraći od 20 metara može umjesto ovog znaka istaći korpu;
 - (ii) ako se ispuštena naprava proteže više od 150 metara horizontalno od broda, jedno kružno svjetlo ili kupu okrenutu vrhom prema gore u pravcu naprave;
 - (iii) kada se kreće kroz vodu, uz svjetla propisana u ovom stavku, bočna svjetla i krmeno svjetlo.
- (d) Brod angažiran u ribolovu kada se nađe u blizini drugog broda angažiranog u ribolovu može prikazivati dodane signale opisane u Aneksu II ovoga Pravilnika.
- (e) Brod koji nije angažiran u ribolovu ne prikazuje svjetla ili znakove propisane ovim pravilom, već samo one propisane za brod njegove duljine.

Pravilo 27

Brodovi koji ne mogu manevrirati ili koji su ograničenih sposobnosti manevriranja

(a) Brod koji ne može manevrirati mora prikazivati:

- (i) dva kružna crvena svjetla u vertikalnoj liniji na mjestu gdje se najbolje vide;
- (ii) dvije kugle ili sličan znak u vertikalnoj liniji na mjestu gdje se najbolje vide;
- (iii) kada se kreće kroz vodu, uz svjetla propisana u ovom stavku, bočna svjetla i krmeno svjetlo.

(b) Brod sa ograničenom sposobnošću manevriranja, osim broda angažiranog na razminiranju, mora prikazivati:

- (i) tri kružna svjetla u vertikalnoj liniji na mjestu gdje se najbolje vide. Gornje i donje od tih svjetala mora biti crvene boje a srednje mora biti bijele boje.
- (ii) tri znaka u vertikalnoj liniji na mjestu gdje se najbolje vide. Gornji i donji od tih znakova moraju biti oblika kugle a srednji mora biti oblika dvostruke kupe.
- (iii) kada se kreće kroz vodu, uz svjetla propisana u podstavku (i), jarbolno svjetlo ili svjetla, bočna svjetla i krmeno svjetlo.
- (iv) kada je usidren, uz svjetla ili znakove propisane u podstavku (i) i (ii), svjetlo, svjetla ili znakove propisane u pravilu 30.

(c) Brod na motorni pogon koji je angažiran u operaciji tegljenja koja ozbiljno ograničava sposobnost odstupanja sa kursa i broda koji tegli i njegovog teglja, mora, pored svjetala i znakova propisanih u pravilu 24 (a), prikazivati svjetla i znakove propisane u podstavku (b) (i) i (ii) ovoga pravila.

(d) Brod angažiran na jaružanju ili podvodnim operacijama, kada je ograničenih sposobnosti manevriranja, mora prikazivati svjetla i znakove propisane u podstavku (b) (i),(ii) i (iii) ovog pravila i pored toga, kada postoji prepreka, prikazivati;

- (i) dva kružna crvena svjetla ili dvije kugle u vertikalnoj liniji da se označi strana na kojoj postoji prepreka;
- (ii) dva kružna zelena svjetla ili dvije kupe u vertikalnoj liniji da se označi strana na kojoj brod može proći;
- (iii) kada je usidren svjetla i znakovi propisani u ovom stavku umjesto svjetala ili znakova propisanih u pravilu 30.

(e) Kad brod koji je angažiran u ronilačkim operacijama zbog veličine ne može da prikazuje svjetla i znakove propisane u stavku (d) ovoga pravila, isti mora da prikazuje:

- (i) tri kružna svjetla u vertikalnoj liniji na mjestu gdje se najbolje vide. Gornje i donje od tih svjetala mora biti crvene boje a srednje mora biti bijele boje.
- (ii) krutu repliku zastave sa međunarodnim kodom „A“ visine od najmanje 1 metra. Mora se osigurati da se zastava vidi sa svih strana.

(f) Brod angažiran u operacijama razminiranja mora pored svjetala propisanih u pravilu 23 za brod na motorni pogon ili svjetala i znakova propisanih u pravilu 30 za brod koji je usidren, mora prikazivati tri kružna zelena svjetla ili tri kugle. Jedno od ovih svjetala ili znakova se prikazuje blizu vrha prednjeg jarbola a po jedno na krajevima donjeg križa prednjeg jarbola. Ova svjetla ili znakovi pokazuju da je za drugi brod opasno da prilazi bliže od 1000 metara brodu koji vrši razminiranje.

(g) Brodovi kraći od 12 metara, osim onih angažiranih u ronilačkim operacijama, ne moraju prikazivati svjetla i znakove propisane u ovom pravilu.

(h) Signali propisani u ovom pravilu nisu signali brodova u opasnosti kojima je potrebna pomoć. Takvi signali su sadržani u Aneksu IV ovoga Pravilnika.

Pravilo 28

Brodovi ograničeni svojim gazom

Brod ograničen svojim gazom može, uz svjetla propisana u pravilu 23 za brodove na motorni pogon, prikazivati na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti, tri kružna crvena svjetla u vertikalnoj crti ili znak u obliku cilindra.

Pravilo 29

Pilot brodovi

(a) Brod angažiran na pilotaži mora prikazivati

- (i) na vrhu ili blizu vrha jarbola, dva kružna svjetla u vertikalnoj crti, od kojih je gornje bijelo a donje crveno;
- (ii) kada plovi, pored gorepomenutih svjetala, bočna svjetla i krmeno svjetlo;
- (iii) kada je usidren, uz svjetla propisana u podstavku (i), svjetlo, svjetla ili znak propisan u pravilu 30 za brodove koji su usidreni.

(b) Pilot brod kada nije angažiran na pilotaži mora prikazivati svjetla ili znakove propisane za slične brodove svoje duljine.

Pravilo 30

Usidreni i nasukani brodovi

(a) Usidreni brod prikazuje na mjestu gdje se najbolje vide:

- (i) na pramčanom dijelu, kružno bijelo svjetlo ili kuglu;
- (ii) na ili blizu krme i niže od svjetala propisanih u stavku (i), kružno bijelo svjetlo.

(b) Brod kraći od 50 metara može prikazivati kružno bijelo svjetlo na mjestu gdje se najbolje vidi umjesto svjetala propisanih u stavku (a) ovoga pravila.

(c) Usidreni brod može, a ako je duži od 100 metara mora također koristiti raspoloživa radna ili ekvivalentna svjetla da osvijetli svoje palube.

(d) Nasukani brod mora prikazivati svjetla propisana u stavku (a) ili (b) ovoga pravila i, uz njih, na mjestu gdje se najbolje vide:

- (i) dva kružna crvena svjetla u vertikalnoj liniji;
- (ii) tri kugle u vertikalnoj liniji.

(e) Brod kraći od 7 metara, kada je usidren, a da to nije u ili blizu uskog kanala, plovnog puta ili sidrišta ili blizu mjesta gdje drugi brodovi obično plove, nije obvezan prikazivati svjetla ili znakove propisane u stavku (a) i (b) ovoga pravila.

(f) Brod kraći od 12 metara, kada je nasukan, nije obvezan da prikazuje svjetla ili znakove propisane u podstavku (d) (i) i (ii) ovoga pravila.

Pravilo 31

Hidrozrakoplovi

Kada nije izvodivo da hidrozrakoplo prikazuje svjetla i znakove čije su karakteristike i položaj propisani ovim Pravilnikom, isti mora da prikazuje svjetla i znakove koji su po karakteristikama i položaju najbliži.

Pravilo 35

Zvučni signali pri smanjenoj vidljivosti

U području smanjene vidljivosti ili blizu njega, bilo danju ili noću, signali propisani ovim Pravilnikom se koriste kako slijedi:

(a) Brod na motorni pogon dok plovi oglašava jedan duži zvižduk u vremenskim intervalima od najviše dva minuta.

(b) Brod na motorni pogon koji plovi, ali koji se zaustavio i ne kreće se kroz vodu, oglašava u vremenskim razmacima od najviše dvije minute dva duža zvižduka jedan za drugim odvojena intervalom od oko 2 sekunde.

(c) Brod koji ne može manevrirati, brod ograničenih sposobnosti manevriranja, brod ograničen svojim gazom, jedrenjak, brod angažiran u ribolovu i brod angažiran na tegljenju ili guranju drugog broda mora, umjesto signala propisanih u stavku (a) ili (b), oglašavati u razmacima od najviše dva minuta tri uzastopna zvižduka, i to jedan dulji nakon kojeg slijede dva kratka zvižduka.

(d) Brod angažiran u ribolovu, kada je usidren, i brod ograničenih sposobnosti manevriranja kada obavlja svoje dužnosti usidren, mora umjesto signala propisanih u stavku (g) ovoga pravila oglašavati signal propisan u stavku (c) ovoga pravila.

(e) Brod koji se tegli ili ako se više brodova tegli onda posljednji brod u teglju, ako su sa posadom, mora u razmacima od najviše 2 minuta oglašavati četiri uzastopna zvižduka, i to jedan duži nakon kojeg slijede tri kratka. Kada je to izvodivo, ovaj signal se daje odmah nakon signala koji daje brod tegljač.

(f) Kada su brod koji gura drugi brod i brod koji se gura čvrsto povezani u jednu složenu jedinicu isti se smatraju brodom na motorni pogon i oglašavaju se signalima propisanim u stavku (a) ili (b) ovoga pravila.

(g) Brod koji je usidren mora u razmacima od najviše jednog minuta brzo zvoniti zvonom oko pet sekundi. Brod duljine 100 metara ili više oglašava se zvonom na prednjem dijelu broda a odmah nakon zvonjave oglašava se gongom na krmenom dijelu broda brzim udaranjem u gong oko 5 sekundi. Pored ovoga usidreni brod može da daje tri uzastopna zvižduka, i to jedan kratki, jedan dulji i jedan kratki, kako bi upozorio na svoj položaj i mogućnost sudara sa brodom koji mu se približava.

(h) Nasukani brod mora dati signal zvonom i ako je potrebno i gongom kao što je propisano u stavku (f) ovog pravila i neposredno prije i nakon brzog zvonjenja u zvono dati još tri odvojena i jasna udarca u zvono. Nasukani brod može pored toga dati odgovarajući signal zviždaljkom/sirenom.

(i) Brod kraći od 12 metara nije obavezan da daje gore pomenute signale ali, ukoliko to ne uradi, mora oglašavati neke druge učinkovite zvučne signale u razmacima ne duljim od dvije minute.

- (j) Kada pilotski brod vrši poslove pilotaže pored signala propisanih u stavku (a), (b) ili (f) ovoga pravila, može oglasiti signal za raspoznavanje koji se sastoji od četiri kratka zvižduka.

Pravilo 36

Signali za privlačenje pažnje

Ukoliko je potrebno da se privuče pažnja drugog broda, svaki brod može dati svjetlosne ili zvučne signale koje nije moguće pogreškom zamijeniti za bilo koje druge signale koji su propisani ovim Pravilnikom, ili može upraviti svjetlosni snop reflektora u pravcu opasnosti, tako da ne ometa druge brodove. Svako svjetlo za privlačenje pažnje drugog broda mora biti takvo da se ne može pogreškom zamijeniti za navigacijsku oznaku. U svrhu ovoga pravila treba izbjegavati uporabu svjetala na prekide ili rotirajućih svjetala sa sjajem velike jačine osvjetljenja.

Pravilo 37

Signali opasnosti

Kada je brod u opasnosti i traži pomoć, isti koristi ili prikazuje signale opisane u Aneksu IV ovoga Pravilnika.

DIO E. IZUZECI

Pravilo 38

Izuzeci

Svaki brod (ili klasa brodova) pod uvjetom da zadovoljava uvjete Međunarodnog pravilnika za sprječavanje sudara na moru iz 1960. god., čija je kobilica položena ili je u odgovarajućoj fazi izgradnje prije stupanja na snagu ovoga Pravilnika, može biti izuzet od pridržavanja odredbi istog kako slijedi:

(a) Ugradnja svjetala sa dometom propisanim u Pravilu 22, do četiri godine nakon datuma stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(b) Ugradnja svjetala sa specifikacijama boja kako je propisano u Odjeljku 7 Aneksa I ovoga Pravilnika do četiri godine nakon stupanja na snagu ovoga Pravilnika.

(c) Repozicioniranje svjetala zbog konverzije iz anglosaksonskih u metričke jedinice i zaokruživanja mjernih cifara, trajno izuzimanje.

(d)

▪ (i) repozicioniranje jarbolnih svjetala na brodovima kraćim od 150 metara koje proizilazi iz odredbi propisanih u Odjeljku 3 (a) Aneksa I ovom Pravilniku, trajno izuzimanje.

- (ii) repozicioniranje jarbolnih svjetala na brodovima duljine 150 metara i više koje proizilazi iz odredbi propisanih u Odjeljku 3 (a) Aneksa I ovom Pravilniku, do 9 godina nakon datuma stupanja na snagu ovoga Pravilnika.

(e) Repozicioniranje jarbolnih svjetala koje proizilazi iz odredbi Odjeljka 2 (b) Aneksa I ovoga Pravilnika, do 9 godina nakon datuma stupanja na snagu ovoga Pravilnika.

(f) Repozicioniranje bočnih svjetala koje proizilazi iz odredbi Odjeljka 2 (g) i 3 (b) Aneksa I ovoga Pravilnika, do 9 godina nakon datuma stupanja na snagu ovoga Pravilnika.

(g) Uvjeti koje moraju zadovoljiti uređaji za zvučnu signalizaciju propisani u Aneksu II ovoga Pravilnika do 9 godina nakon datuma stupanja na snagu ovoga Pravilnika.

(h) Repozicioniranje kružnih svjetala koje proizilazi iz odredbi Odjeljka 9 (b) Aneksa I ovoga Pravilnika, trajno izuzimanje.

Privitci

COLREG s obuhvaća četiri privitka:

Privitak I – Pozicioniranje i tehnički detalji svjetala i znakova

Privitak II – Dopunski signali za ribarske brodove koji se nalaze blizu drugih brodova

Privitak III – Tehničke pojedinosti o napravama za davanje zvučnih signala

Privitak IV – Signali pogibelji, gdje se navode signali koji ukazuju na opasnost i potrebu za pomoći.

PRIVITAK I – Pozicioniranje i tehnički detalji svjetala i znakova

1. Definicije

Izraz “visina iznad trupa” znači visinu iznad najgornje neprekinute palube. Ova se visina mora mjeriti okomito od točke ispod svjetla.

2. Raspored svjetala po visini i njihov razmak

a) Na brodu na mehanički pogon, koji je dug 20m ili više, jarbolna se svjetla moraju postaviti ovako:

I. prednje jarbolno svjetlo, ili ako se postavlja samo jedno takvo svjetlo, na visinu iznad trupa od barem 6m, a ako je širina broda veća od 6m, onda na visinu iznad trupa koja nije manja od te širine, ali ipak to svjetlo ne treba postaviti na veću visinu iznad trupa od 12m;

II. ako se na brodu postavljaju dva jarbolna svjetla, stražnje se mora nalaziti barem 4,5m iznad prednjega.

b) Razmak po visini jarbolnih svjetala na brodovima na mehanički pogon mora biti takav da se u svim normalnim stanjima trima stražnje svjetlo vidi odvojeno i iznad prednjeg s udaljenosti od 1000 m od pramčane statve, gledano s morske razine.

c) Jarbolno svjetlo na brodu na mehanički pogon dugome od 12 do 20 m mora se postaviti na visinu od barem 2,5 m iznad razme.

d) Brod na mehanički pogon kraći od 12 m može najviše svjetlo nositi na visini manjoj od 2,5 m iznad razme. Međutim, ako je uz bočna svjetla i krmeno svjetlo postavljeno i kružno svjetlo, propisano u

Pravilu 23 c) (I), to jarbolno svjetlo ili kružno svjetlo mora biti postavljeno najmanje 1 m iznad bočnih svjetala.

e) Jedno od dvaju ili triju jarbolnih svjetala što su propisana za brodove na mehanički pogon kada su zauzeti tegljenjem ili potiskivanjem drugoga broda treba postaviti u isti položaj kao prednje jarbolno svjetlo ili stražnje jarbolno svjetlo s tim da, ako je svjetlo postavljeno na stražnjem jarbolu, to svjetlo treba biti najmanje 4,5 m iznad prednjeg jarbolnog svjetla.

f) I. Jarbolno svjetlo ili svjetla propisana u Pravilu 23 a) moraju se postaviti tako da budu iznad svih ostalih svjetala i zapreka, te da budu jasno vidljiva, osim u slučaju opisanom u podstavku (II).

II. Kada postavljanje svjetala vidljivih sa svih strana obzorja propisanih pravilom 27 b) (I) ili Pravilom 28 ispod jarbolnih svjetala nije izvodivo, ona se mogu postaviti iznad stražnjega jarbolnoga svjetla ili između prednjega jarbolnoga svjetla, uz uvjet da se u ovom posljednjem slučaju poštiva uvjet iz točke 3 c) ovoga Privitka.

g) Bočna svjetla broda na mehanički pogon moraju se postaviti na visinu iznad trupa ne veću od $\frac{3}{4}$ visine prednjeg jarbolnog svjetla. Ne smiju se postaviti toliko nisko da se miješaju s palubnim svjetlima.

h) Bočna svjetla, kad su u obliku jedne kombinirane svjetiljke, smještene na brodu na mehanički pogon kraćem od 20 m, moraju se postaviti ne manje od 1 m ispod jarbolnog svjetla.

i) Kad ova pravila propisuju da dva ili tri svjetla moraju biti postavljena u okomici jedno iznad drugoga, moraju imati ove razmake:

I. na brodu dugome 20 m ili više, ta se svjetla moraju postaviti s najmanjim razmakom od 2 m, a najniže od tih svjetala mora biti postavljeno na visini ne manjoj od 4 m iznad trupa, osim ako je potrebno postaviti svjetlo za tegljenje;

II. na brodu kraćem od 20 m razmak između tih svjetala mora biti najmanje 1 m, a najniže od tih svjetala, osim ako se zahtijeva svjetlo za tegljenje, mora biti postavljeno na visini od najmanje 2 m iznad razme,

III. kad brod ima tri svjetla, ona moraju biti jednako razmaknuta jedno od drugoga.

j) Donje svjetlo od dvaju svjetala vidljivih sa svih strana propisanih za brodove kad ribare, mora se postaviti iznad bočnih svjetala barem za dvostruki razmak između tih dvaju okomitih svjetala.

k) Prednje sidreno svjetlo propisano u Pravilu 30 a) (i), ako se postavljaju dva sidrena svjetla, mora biti iznad stražnjega barem 4,5 m. Prednje sidreno svjetlo na brodu dugome 50 m ili više mora se postaviti na visini ne manjoj od 6 m iznad trupa.

3. Vodoravni raspored i razmak svjetala

a) Ako su za brod na mehanički pogon propisana dva jarbolna svjetla, vodoravna udaljenost između njih mora iznositi najmanje polovicu duljine broda, ali ne treba biti veća od 100 m. Prednje se svjetlo mora postaviti najviše za $\frac{1}{4}$ duljine broda daleko od pramčane statve.

b) Na brodu na mehanički pogon dugome 20 m ili više, bočna svjetla se ne smiju postaviti ispred prednjih jarbolnih svjetala. Bočna svjetla se moraju postaviti na bok ili blizu boka broda.

c) Kada su svjetla propisana u Pravilu 27 b) (I) ili u Pravilu 28 postavljena okomito između prednjeg jarbolnog svjetla i stražnjeg jarbolnog svjetla, svjetla vidljiva sa svih strana, moraju se postaviti na vodoravnoj udaljenosti ne manjoj od 2 m od uzdužnice broda i okomito na nju.

d) Kada je za brod na mehanički pogon propisano jedno jarbolno svjetlo, to svjetlo se treba postaviti na pramčanom dijelu broda; osim u slučaju ako je brod kraći od 20 m gdje je potrebno postaviti svjetlo prema pramcu koliko je god to moguće.

4. Detalji o lokaciji svjetala za pokazivanje smjera na ribarskim brodovima, jaružalima i brodovima koji obavljaju podvodne radove

a) Svjetlo koje pokazuje smjer pružanja ispuštenih naprava s broda koji ribari, kako je propisano Pravilom 26 c) pod (II), mora se postaviti na vodoravnoj udaljenosti barem od 2 m, ali ne veću od 6 m, od dvaju svjetala, crvenoga i bijeloga, vidljivih sa svih strana. To se svjetlo ne smije postaviti na veću visinu od bijeloga svjetla vidljivog sa svih strana, propisanog Pravilom 26 c) pod (I), niti na manju visinu od bočnih svjetala.

b) Svjetla i znakovi na brodu koji je na jaružanju ili obavljanju podvodnih radova, za pokazivanje strana na kojoj se nalazi zapreka i/ili strane s koje se sigurno može proći, kako je propisano u Pravilu 27 d) pod (I) i (II), mora se postaviti na najveću moguću vodoravnu udaljenost, koja ni u kojem slučaju ne smije biti manja od 2 m, od svjetala i znakova propisanih u Pravilu 27 b) pod (I) i (II). Gornje od tih svjetala ne smije nikad biti na većoj visini nego što je donje od triju svjetala i znakova propisanih u Pravilu 27 b) pod (I) i (II).

5. Zaslone za bočna svjetla

Bočna se svjetla na brodovima duljine 20 m ili više moraju opremiti zaslonima obojenim crnom ne reflektirajućom bojom i koji udovoljavaju zahtjevima točke 9 ovoga Priritka. Na brodovima kraćim od 20 m bočna svjetla, ako trebaju udovoljiti zahtjevima iz točke 9. ovoga Priritka, moraju imati postavljene crne ne reflektirajuće zaslone. Kod kombinirane svjetiljke, koja ima samo jednu okomitu nit (filament) i vrlo tanku pregradu između crvenoga i zelenog dijela, nije potrebno postaviti vanjske zaslone

6. Znakovi

a) Znakovi moraju biti crne boje i ovih veličina:

I. kugla mora imati promjer barem 0,60 m,

II. stožac mora imati promjer osnovice barem 0,60 m, a visinu jednaku promjeru,

III. valjak mora imati promjer osnovice barem 0,60 m, a visinu jednaku dvostrukom promjeru,

IV. znak u obliku romba sastoji se od dva stošca, kako je navedeno u odredbi pod (II) ove točke i zajedničke osnovice

b) Okomiti razmak između znakova mora biti barem 1,5 m.

c) Na brodu kraćem od 20 m smiju se upotrebljavati znakovi manjih dimenzija, razmjerno veličini broda, a može se u odgovarajućoj mjeri smanjiti i razmak između njih.

7. Specifikacija boje svjetala

Kromatičnost svih navigacijskih svjetala mora udovoljavati standardima koji su unutar područja dijagrama što ga je utvrdila Međunarodna komisija za rasvjetu (CIE), za svaku boju. Granice područja za svaku boju određene su kutnim koordinatama, koje su:

I. Bijelo

X 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443

Y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,83 0,382

II. Zeleno

X 0,028 0,009 0,300 0,203

Y 0,385 0,723 0,511 0,356

III. Crveno

X 0,680 0,660 0,735 0,721

Y 0,320 0,320 0,265 0,259

IV. Žuto

X 0,612 0,618 0,575 0,575

Y 0,382 0,382 0,425 0,406

8. Intenzitet svjetala

a) Najmanji intenzitet svjetlosti svjetla mora se utvrditi primjenom formule:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K - D$$

Gdje je:

I = intenzitet svjetla u kandelama, pri uvjetima eksploatacije,

T = početni faktor (svjetlosni prag) 2×10^{-7} , u luksima,

D = domet vidljivosti svjetla u nautičkim miljama,

K = koeficijent propuštanja atmosfere.

Za propisana svjetla vrijednost K mora biti 0,8, što odgovara meteorološkoj vidljivosti od otprilike 18 nautičkih milja.

b) Izbor brojeva dobivenih tom formulom jest:

Domet vidljivosti (domet svjetlosti) svjetla u nautičkim miljama	Intenzitet svjetlosti svjetla, u kandelama, za K = 0,8
[D]	[I]
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

NAPOMENA: Najveći intenzitet svjetlosti navigacijskih svjetala trebao bi se ograničiti, da bi se izbjeglo neprikladno blještanje. To ne treba činiti mijenjanjem intenziteta svjetlosti.

9. Vodoravni sektori

a) I. Bočna svjetla, kako su postavljena na brodu, moraju u smjeru prema pramcu pokazivati najmanji traženi intenzitet. Intenzitet se mora smanjivati da bi došlo do gubitka svjetla između 1° i 3° izvan propisanih sektora.

II. Za krmena i jarbolna svjetla, te na $22,5^\circ$ iza subočice za bočna svjetla, najmanji propisani intenzitet se mora održati u luku obzorja sve do 5° unutar granica sektora propisanih u Pravilu 21. Od 5° unutar propisane granice sektora, bočni se intenzitet može smanjiti za 50% od propisane granice; mora se, nadalje, smanjivati jednakomjerno da dođe do gubitka svjetla na najviše 5° izvan propisanih sektora.

- b) I. Svjetla vidljiva sa svih strana moraju se tako postaviti da ih ne zaklanjaju jarboli, nastavci jarbola ili struktura unutar kutnih sektora od više od 6°, osim sidrenih svjetala propisanih u Pravilu 30, koja se ne trebaju postaviti nepraktično na nekoj visini iznad trupa.

II. Ako je nepraktično udovoljiti zahtjevima točke b) I. ovog dijela dodatka pri pokazivanju jednog svjetla vidljivog sa svih strana, dva svjetla vidljiva sa svih strana se trebaju koristiti i to tako postavljeni da se sa udaljenosti od 1 milje čine kao jedno svjetlo.

10. Okomiti sektori

a) Okomiti sektori električnih svjetala tako podešenih, osim svjetala na jedrenjacima u plovidbi, moraju osigurati da se :

I. barem najmanji propisani intenzitet zadrži u svim kutovima od 5° iznad i ispod vodoravne ravnine,

II. najmanje 60% najmanjeg propisanog intenziteta zadrži od 7,5° iznad i ispod vodoravne ravnine.

b) Na jedrenjacima u plovidbi, okomiti sektori električnih svjetala tako podešenih, moraju osigurati da se:

I. barem najmanji propisani intenzitet zadrži u svim kutovima od 5° iznad i ispod vodoravne ravnine,

II. barem 50% najmanjeg propisanog intenziteta održi od 25° iznad i ispod vodoravne ravnine.

c) Ako svjetiljke nisu električne tim specifikacijama treba udovoljiti što je moguće više.

11. Intenzitet neelektričnih svjetala

Neelektrična svjetla moraju, koliko je god to moguće, udovoljavati najmanjim intenzitetima koji su navedeni u tablici u točki 8. ovoga Privitka.

12. Manevarsko svjetlo

Bez obzira na odredbe točke 2 f) ovoga Privitka, manevarsko svjetlo opisano u Pravilu 34 b) mora se postaviti u istoj prednjoj i stražnjoj okomitoj ravnini kao i jarbolno svjetlo ili jarbolna svjetla, i gdje je to moguće na visini od barem 2 metra okomito iznad prednjega jarbolnoga svjetla uz uvjet da se nalazi barem 2 metra okomito iznad ili okomito ispod stražnjega jarbolnoga svjetla. Ako je na brodu na kojemu je postavljeno samo jedno jarbolno svjetlo instalirano i manevarsko svjetlo, ono se mora nalaziti na mjestu odakle se najbolje vidi i barem 2 metra okomito udaljeno od jarbolnoga svjetla.

13. Vrlo brza plovila

a) Jarbolno svjetlo vrlo brzog plovila može se postaviti na visinu manju od širine broda, kako je opisano u točki 2. a) (I) ovoga Dodatka, pod uvjetom da osnovni kut jednokrakog trokuta kojeg čine bočna svjetla i jarbolno svjetlo nije manje od 27°.

b) Na vrlo brzom plovilu duljem od 50 m, okomita udaljenost između prednjeg i stražnjeg jarbolnog svjetla od 4,5 m koju zahtjeva točka 2. a) (II) ovoga Dodatka može se izmijeniti tako da ta okomita udaljenost ne bude manja od vrijednosti iz izraza:

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

gdje je:

y – visina krmenog jarbolnog svjetla iznad pramčanog jarbolnog svjetla,

a – visina pramčanog jarbolnog svjetla iznad razine mora u vožnji, u metrima

Ψ – trim broda u vožnji, u stupnjevima,

C – horizontalna udaljenost između jarbolnih svjetala.

14. Odobrenje

- Konstrukcija svjetala i znakova, a i instaliranje svjetala na brodu, mora odgovarati zahtjevima nadležnog tijela države pod čijom zastavom brod plovi.

PRIVITAK II - Dopunski signali za ribarske brodove koji se nalaze blizu drugih brodova

1. Općenito

Svjetla koja se spominju u ovome Privitku, ako se pokazuju sukladno Pravilu 26 d), moraju se postaviti na mjesto odakle se mogu najbolje vidjeti; moraju biti udaljena barem 0,9 metara od svjetala propisanih u Pravilu 26 b) pod (I) i c) pod (I), ali na nižoj razini; moraju biti vidljiva sa svih strana obzorja, na manjoj udaljenosti nego svjetla propisana u ovim pravilima za ribarske brodove, ali barem na udaljenostima od 1 milje.

2. Signali za kočare

a) Kad su brodovi na kočarenju bilo da koriste pridnenu ili lebdeću opremu, mogu istjecati:

I. kad spuštaju mreže:

- dva bijela svjetla u okomitoj crti,

II. kad vuku mrežu:

- jedno bijelo svjetlo okomito poviše crvenoga,

III. kada je mreža zapela o neku zapreku:

- dva crvena svjetla u okomitoj crti.

b) Svaki brod koji je na kočarenju u paru može istjecati:

I. noću – reflektor upravljen naprijed i u smjeru drugoga broda u paru,

II. kad spušta ili vuče mreže ili su mreže zapele na neku zapreku – svjetla propisana u točki 2 a) ovoga Privitka.

c) Plovilo kraće od 20 m koji kočari, bilo da koristi pridnenu ili lebdeću opremu ili kočari u paru, može po potrebi pokazivati svjetla propisana u točkama a) i b) ovog dijela.

3. Signali za plivarice

Brodovi koji ribare plivaricom mogu istjecati dva žuta svjetla okomito jedno iznad drugoga. Ta svjetla moraju naizmjence bljeskati svake sekunde s jednakim trajanjem svjetla i tame; mogu se pokazivati samo kad je brod zapriječen svojom ribolovnom opremom.

PRIVITAK III - Tehničke pojedinosti o napravama za davanje zvučnih signala

1. Zviždaljke

a) Frekvencija i domet čujnosti:

Temeljna frekvencija zvuka signala mora biti u granicama od 70 do 700 Hz. Domet čujnosti signala proizvedenoga zviždaljkom mora se odrediti tim frekvencijama, koje mogu uključiti temeljnu i/ili jednu ili - više viših frekvencija koje su unutar granica 180 do 700 Hz $\pm 1\%$ za brodove dulje 20 m i više, ili 180 - 2100 Hz ($\pm 1\%$) za brodove kraće od 20 m i koje osiguravaju razine zvučnoga tlaka navedenoga u točki 1. c) ovoga Privitka.

¹ b) Granice temeljnih frekvencija

Da bi se osigurao širok spektar osobine zviždaljke, temeljna frekvencija zvuka mora biti u ovim granicama:

- I. 70 do 200 Hz, za brod dug 200m ili više,
- II. 130 do 350 Hz, za brod dug od 75 do 200m,
- III. 250 do 700 Hz, za brod kraći od 75m.

c) Intenzitet zvučnog signala i domet čujnosti;

Zviždaljka koja je postavljena na brodu mora osigurati, u smjeru najvećeg intenziteta zviždaljke i na udaljenosti od 1m od nje, razinu zvučnog tlaka barem 1/3 oktave vala unutar frekvencijskog područja 180 do 700 Hz ($\pm 1\%$) za brodove duljine 20 m i više ili 180 – 2100 Hz ($\pm 1\%$) za brodove kraće od 20 m, i ne manjih brojeva nego što su odgovarajući u ovoj tabeli:

Duljina broda u metrima	Razina 1/3 oktave vala na 1 metar u dB koja se odnosi na 2×10^{-5} N/m ²	Domet čujnosti u nautičkim miljama
200 ili više	143	2
75 do 200	138	1,5
20 do 78	130	1
manje od 20	120*	0,5
	115**	
	111***	

*Kada je izmjerena frekvencija između 180 – 450 Hz

** Kada je izmjerena frekvencija između 450 – 800 Hz

***Kada je izmjerena frekvencija između 800 – 2100 Hz

Na brodu koji na mjestima slušanja ima prosječnu razinu buke (koja se uzima da je 68 dB na skali oktave ustaljena na 250 Hz, te 63 dB na skali oktave ustaljena na 500 Hz), domet čujnosti u tablici služi radi obavijesti i otprilike je to domet na kojemu se zviždaljka može čuti po uzdužnoj osi, prema naprijed sa 90% vjerojatnosti u uvjetima mirnog zraka.

U praksi domet na kojemu se zviždaljka može čuti veoma varira i ovisi najviše o vremenskim prilikama. Navedene vrijednosti mogu se smatrati tipičnima, ali u uvjetima jakoga vjetera ili visoke razine buke na mjestu slušanja domet može biti jako smanjen.

d) Osobine usmjeravanja

Razina zvučnoga tlaka na osi u bilo kojemu smjeru po vodoravnoj ravnini unutar $\pm 45^\circ$ od osi. U svakome drugom smjeru, po vodoravnoj ravnini razina zvučnoga tlaka ne smije biti viša od 10 dB ispod razine zvučnoga tlaka na osi, tako da će domet u bilo kojemu smjeru iznositi najmanje polovicu dometa koji je prema naprijed po osi. Razinu zvučnoga tlaka treba mjeriti na istoj 1/3 – oktavnoj skali, koja određuje domet čujnosti.

e) Smještaj zviždaljke

Kad je usmjerena zviždaljka jedina za upotrebu na brodu, mora se postaviti tako da joj je najveći intenzitet usmjeren ravno naprijed.

Zviždaljku treba na brodu postaviti što je najviše moguće, da bi se smanjilo presijecanje

- emitiranoga zvuka zbog zapreka, te da bi se svela na najmanju mjeru opasnost oštećenja sluha posade. Razina zvučnog tlaka vlastitog signala na mjestima slušanja po mogućnosti ne bi
- trebala prijeći 100 dB (A), a ne biti veća od 110 dB (A).

f) Postavljanje više od jedne zviždaljke

Ako su zviždaljke postavljene na međusobnoj udaljenosti većoj od 100 metara treba ih podesiti da se ne oglašavaju istodobno.

g) Kombinirani sustav zviždaljki

Ako postoji mogućnost da zbog postojećih zapreka zvučno polje jedne zviždaljke, ili jedne od zviždaljki spomenutih u točki 1 f) ovoga Privitka, ima zonu veoma smanjene razine signala, preporučava se, da bi se izbjeglo to smanjenje, uspostava kombiniranog sustava zviždaljki. Kombinirani sustav zviždaljki, u svrhu ovih pravila smatra se jednom zviždaljkom. Zviždaljke kombiniranog sustava moraju se nalaziti na međusobnoj udaljenosti ne većoj od 100 metara i moraju biti podešene da se oglašavaju istodobno. Frekvencija bilo koje zviždaljke mora se razlikovati od frekvencije drugih zviždaljki barem 10 Hz.

2. Zvono ili gong

a) Intenzitet signala

Zvono ili gong, ili druga naprava sličnih zvučnih osobina, mora proizvesti razinu zvučnog tlaka od najmanje 110 dB na udaljenosti od 1 metra od njega.

b) Konstrukcija

Zvono ili gong moraju biti napravljeni od nehrđajućeg materijala i takve izrade da daju jasan ton. Promjer otvora zvona ne smije biti manji od 300 mm za brodove duge 20 ili više, a za brodove duge 12m ili više, ali kraće od 20m ne smije biti manji od 200 mm. Ondje gdje je to moguće, preporučuje se izrada zvona s batićem na mehanički pogon da bi se osigurala jednakomjerna sila udarca, s mogućnošću ručnoga rukovanja. Masa batića ne smije biti manja od 3% od mase zvona.

3. Odobrenja

Konstrukcije naprava za davanje zvučnih signala, te njihove značajke i postavljanje na brod, moraju biti na zadovoljstvo nadležnog tijela države pod čijom zastavom brod plovi.

PRIVITAK IV - Signali pogibelji

1. Signali pogibelji, bilo da su upotrijebljeni ili istaknuti odvojeno ili skupno, pokazuju pogibelj i potrebu za pomoći:

- a) pucanj ili koji drugi eksplozivni signal ispaljen u razmacima od oko jedne minute,
- b) neprekidan zvuk bilo kojom spravom za davanje signala u magli,
- c) rakete ili prskalice koje bacaju zvjezdice crvene boje ispaljivane jedna za drugom u kratkim vremenskim razmacima,
- d) signal radio-telefonijom ili bilo kakvim signalnim sustavom koji se sastoji od skupine . . . - - . . . (SOS) Morseovim znacima,
- e) signal radio-telefonijom koji se sastoji od izgovarane riječi »MAYDAY«,
- f) signal opasnosti N. C. predviđen Međunarodnim signalnim kodeksom,

- g) signal koji se sastoji od četverokutne zastave iznad ili ispod koje stoji kugla ili predmet sličan kugli,
 - h) paljenje vatre na brodu (npr. gorenjem bačava katrana, ulja itd.),
 - i) raketa s padobranom ili ručna baklja koja daje crveno svjetlo,
 - j) dimni signal koji je narančaste boje,
 - k) ponavljanje polaganog dizanja i spuštanja raširenih ruku,
 - l) dojava opasnosti putem digitalnog selektivnog poziva (DSC) odaslanog na:
 - VHF kanalu 70, ili
 - MF/HF na frekvencijama 2187.5 kHz, 8414.5 kHz, 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz ili 16804.5 kHz,
 - m) dojava opasnosti odaslana putem Inmarsat ili brodske zemaljske stanice drugog pružaoca mobilne satelitske usluge,
 - n) signali odaslani putem radiofarova za označavanje položaja u nuždi,
 - o) odobreni signali odaslani radio-komunikacioni sistemima, uključujući radarske transpondere na plovnim objektima za spašavanje.
2. Primjena ili istjecanje bilo kojega od tih signala, osim u svrhu označavanja opasnosti i potrebe za pomoći te upotreba drugih signala koji bi se mogli zabunom zamijeniti za neki od tih signala, zabranjeno je.
3. Skreće se pažnja na odgovarajuća poglavlja Međunarodnog signalnog kodeksa i Priručnika za traganje i spašavanje trgovačkih brodova te na ove signale:
- a) komad jedrenine obojane narančasto, s crnim četvorougloj ili krugom, ili drugim odgovarajućim znakom radi identifikacije iz zraka,
 - b) obojenih mrlja vode.