1. Kto komu ustępuje?

Najpierw: obserwacja i ryzyko → rodzaj akwenu → status i wyprzedzanie → działanie i kontrola skutku. Malejąca odległość przy stałym namiarze kompasowym to alarm. Wątpliwość traktuj jako ryzyko.

Schematy dotyczą jednostek wzajemnie widocznych. Gdy we mgle lub podobnych warunkach nie widać drugiego statku, stosuje się prawidło 19. Noc sama w sobie nie oznacza ograniczonej widzialności.

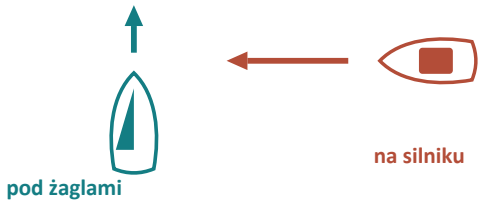
Twój status w drodze	Ustępujesz według prawidła 18
Zwykły statek mechaniczny	Nieodpowiadającemu za ruchy; o ograniczonej zdolności manewrowej; zajętemu połowem; żaglowemu.
Statek żaglowy	Nieodpowiadającemu za ruchy; o ograniczonej zdolności manewrowej; zajętemu połowem.
Zajęty połowem	W miarę możliwości: nieodpowiadającemu za ruchy i o ograniczonej zdolności manewrowej.

Najpierw uwzględnij prawidła 9, 10 i 13. Tabela nie ustala kolejności między statkiem nieodpowiadającym za swoje ruchy a statkiem o ograniczonej zdolności manewrowej. Wobec statku ograniczonego zanurzeniem, pokazującego sygnały z prawidła 28, unikaj przeszkadzania, jeśli okoliczności pozwalają. Wyjątki od tego obowiązku: statek nieodpowiadający za swoje ruchy oraz statek o ograniczonej zdolności manewrowej.

SPOTKANIA PRZY WZAJEMNEJ WIDOCZNOŚCI

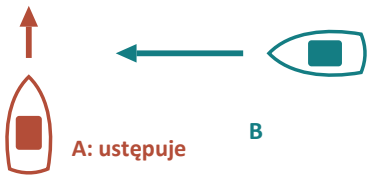
Przykłady poza szczególnymi przypadkami toru, TSS i statusów. Bez skali.

ŻAGLE I NAPĘD MECHANICZNY



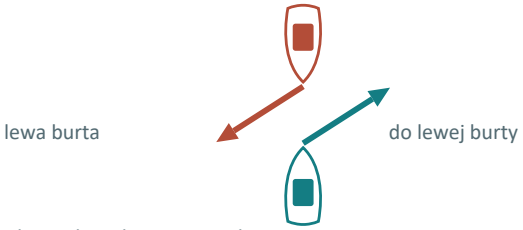
Zwykły statek na silniku ustępuje żaglowemu.

PRZECINANIE KURSÓW NA SILNIKU



A ma B po prawej burcie: A ustępuje.

KURSY PRZECIWNE NA SILNIKU



Obie jednostki zmieniają kurs w prawo.

WYPRZEDZANIE



Wyprzedzający ustępuje do oddalenia się.

Czerwony opis: obowiązek ustąpienia. Strzałki pokazują kierunki; nie wyznaczają odległości.

Dwa jachty pod żaglami - prawidło 12

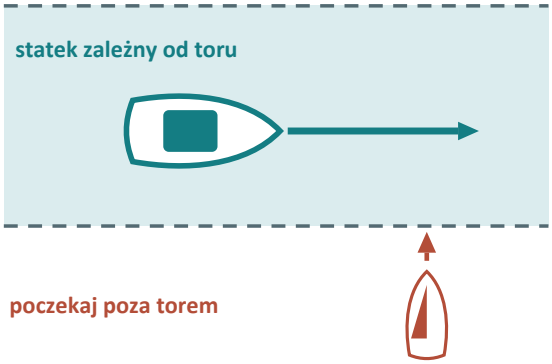
Różne halsy: lewy ustępuje prawemu. Ten sam hals: nawietrzny ustępuje zawietrznemu. Lewy hals, drugi po nawietrznej i jego hals niepewny: ustąp. Wyprzedzający ustępuje także przy prawym halsie.

Żagle + napęd silnikiem = jednostka mechaniczna. Wyprzedzanie: dochodzenie więcej niż 22,5° za trawersem; wątpliwość traktuj jako wyprzedzanie.

2. Tor, TSS i reakcja

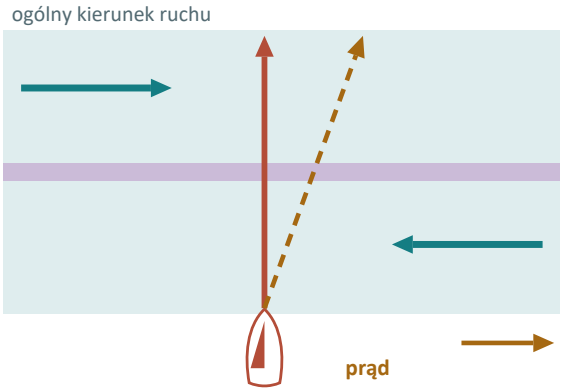
WĄSKI TOR I TSS: DWIE RÓŻNE SYTUACJE

PRAWIDŁO 9: WĄSKI TOR



Nie przeszkadzaj statkowi, który może bezpiecznie płynąć tylko w tym torze.
Prawidło 9 nie narzuca ogólnego kąta 90°.
Sprawdź przepisy miejscowe.

PRAWIDŁO 10: PASY TSS



czerwony: kierunek dziobu ~90°
złoty: możliwy ślad nad dnem

Nie przeszkadzaj jednostce mechanicznej podążającej pasem ruchu.
Przed wejściem znajdź bezpieczną lukę.

Obowiązek jachtu <20 m lub żaglowego dowolnej długości. Duży statek nadal zapobiega zderzeniu.

Wąski tor - 9: jednostka <20 m lub żaglowa dowolnej długości nie przeszkadza statkowi, który może bezpiecznie nawigować tylko w tym torze. Płynąc torem, trzymaj się jego zewnętrznej granicy po prawej, jak jest bezpiecznie i wykonalnie.

TSS - 10: jednostka <20 m lub żaglowa dowolnej długości nie przeszkadza bezpiecznemu przejściu mechanicznego podążającego pasem. Przecinaj kierunkiem dziobu możliwie prostopadłym do ruchu; ślad nad dnem może być inny.

Nie przeszkadzać: zostaw miejsce wcześnie. Gdy powstaje ryzyko, drugi statek nadal ma obowiązek zapobiegać zderzeniu - 8(f). Przepisy miejscowe mogą rozszerzać obowiązki.

STATEK ZACHOWUJĄCY KURS I PRĘDKOŚĆ | PRAWIDŁO 17

1. ZACHOWUJ
kurs i prędkość

Bądź przewidywalny.
Obserwuj drugi statek.

2. MOŻESZ DZIAŁAĆ
gdy drugi nie ustępuje

Staje się oczywiste, że statek ustępujący działa niewłaściwie.

3. MUSISZ DZIAŁAĆ
gdy jego manewr nie wystarczy

Zrób to, co najlepiej pomoże uniknąć zderzenia.

Nie czekaj na etap 3, aby skorzystać z możliwości działania na etapie 2.

Nie ma uniwersalnej liczby minut ani mil. Właściwy manewr zależy od sytuacji.

Dźwięki przy wzajemnej widoczności - 34

1 krótki: zmieniam kurs w prawo. 2 krótkie: w lewo. 3 krótkie: pracuję napędem wstecz - nie znaczy, że już płynę wstecz. Co najmniej 5 krótkich, szybkich: wątpliwość co do zamiarów lub działania drugiego statku.

Krótki: ok. 1 s; długi: 4-6 s. Pierwsze trzy sygnały dotyczą manewrującej jednostki mechanicznej w drodze. Przed zasłoniętym zakrętem wąskiego toru: 1 długi; odpowiedź zza zakrętu: 1 długi.

Radio: identyfikuj adresata i siebie; mów zwięźle. DSC na MMSI wymaga czasu i znajomości radia. Kanał 70 jest cyfrowy. Nie czekaj na odpowiedź kosztem manewru. DISTRESS nie służy do zwykłego wywołania.

3. Światła i znaki

Zestawy rozpoznawcze, nie komplet świateł statku. Na rysunku światła są dookolne, stałe, czytane od góry; czarne znaki są dzienne. Rysunek porównuje dzień i noc, nie pokazuje wspólnego montażu.

ŚWIATŁA SZCZEGÓLNE I ZNAKI DZIENNE

Zestawy rozpoznawcze, NIE komplet świateł. Światła dookolne; czytaj od góry.

NIE ODPOWIADA ZA RUCHY

prawidło 27(a)

NOC

- czerwone
- czerwone

DZIEŃ



Wyjątkowa okoliczność.

OGRANICZONA MANEWROWOŚĆ

prawidło 27(b)

NOC

- czerwone
- białe
- czerwone

DZIEŃ



Wynika z wykonywanej pracy.

OGRANICZONY ZANURZENIEM

prawidło 28

NOC

- czerwone
- czerwone
- czerwone

DZIEŃ



Sygnały dodatkowe, fakultatywne.

TRAŁUJE

prawidło 26(b)

NOC

- zielone
- białe

DZIEŃ



Połów ograniczający manewrowanie.

INNY POŁÓW

prawidło 26(c)

NOC

- czerwone
- białe

DZIEŃ



Uważaj na wystawiony sprzęt.

PILOTOWY W SŁUŻBIE

prawidło 29

NOC

- białe
- czerwone

DZIEŃ

brak znaku

Brak ogólnego pierwszeństwa.

NA KOTWICY, <50 m

prawidło 30

NOC

- białe

DZIEŃ



Wariant jednego światła.

ŻAGLE + NAPĘD SILNIKIEM

prawidło 25(e), 23

NOC

światła jednostki mechanicznej

DZIEŃ



Nocą: światła mechaniczne.

Dodaj właściwe światła zależne od ruchu, długości i statusu. Szczegóły w tabeli ściągi.

Co trzeba dodać do rozpoznania?

Nieodpowiadający za ruchy: przy posuwaniu się po wodzie także burtowe i rufowe. Ograniczony manewrowo: przy posuwaniu się po wodzie także masztowe, burtowe i rufowe; na kotwicy odpowiednie sygnały kotwiczne (wyjątki: 27).

Trałujący: od 50 m także masztowe za i nad zielonym; krótszy może je pokazywać. Oba rodzaje połowu: przy posuwaniu się po wodzie także burtowe i rufowe. Inny połów, sprzęt >150 m poziomo: dodatkowe białe lub stożek w górę w kierunku sprzętu.

Ograniczony zanurzeniem: pozostają światła mechaniczne. Pilotowy w służbie: w drodze także burtowe i rufowe; na kotwicy sygnały kotwiczne. Na kotwicy: od 50 m dwa białe kotwiczne. Sam rozmiar lub funkcja statku nie rozstrzygają prawa drogi.

Światła: od zachodu do wschodu słońca, a wymagane także w ograniczonej widzialności za dnia. Znaki: za dnia. Pozostałe wymagania - prawidła 20-30 i załącznik I.

4. Długości i zapas wiedzy

Próg długości	Co się zmienia
Poniżej 7 m	Wyjątki świateł żaglowych; na silniku dodatkowo maksymalna prędkość do 7 węzłów. Wyjątek kotwiczny tylko w miejscach z prawidła 30(e).
Poniżej / od 12 m	Poniżej: określone uproszczenia świateł i inny skuteczny środek dźwiękowy. Od 12 m: gwizdek zgodny z COLREG.
Poniżej / od 20 m	Poniżej: obowiązki z 9 i 10 również na silniku; żaglowy podlega im niezależnie od długości. Trójsektorowa latarnia żaglowa tylko poniżej 20 m. Od 20 m: także dzwon.
24 m	Nie jest granicą prawa drogi w COLREG. Ma znaczenie w polskich przepisach wyposażenia.
Poniżej / od 50 m	Na silniku od 50 m drugie masztowe z tyłu i wyżej; na kotwicy dwa białe. Wpływa też na światła trałujących i zasięgi.
Od 100 m	Oprócz gwizdka i dzwonu także gong; na kotwicy także oświetlenie pokładów.

COLREG używa długości całkowitej - 3(j). Polskie rozporządzenie używa długości kadłuba. Dokładnie 20 m nie jest „poniżej 20 m”. To nie jest pełna lista wyposażenia.

Zwykłe światła i szczególne zagrożenia

Żagle: burtowe i rufowe; poniżej 20 m możliwa trójsektorowa na szczycie. Opcjonalne czerwone nad zielonym dookolne nie mogą być używane razem z trójsektorową. Silnik: masztowe, burtowe i rufowe; poniżej 12 m możliwy wariant białe dookolne + burtowe. Sektory: masztowe 225°, burtowe po 112,5°, rufowe 135°.

Pogłębiarka z przeszkodą: przy sygnałach RAM czerwone/kule po stronie przeszkody, zielone/romby po stronie przejścia. Mielizna: kotwiczne + dwa czerwone, za dnia trzy kule; wyjątek dodatkowych sygnałów dla <12 m. Holowanie: nie przecinaj holu; oznaczenia zależą od rodzaju i długości zespołu - 24.

MPZZM na polskim jachcie

Załączniki 1 i 2 rozporządzenia przewidują egzemplarz MPZZM-COLREG. § 2 wyłącza jednak § 8-15 m.in. dla jachtów rekreacyjnych do 15 m bez dobrowolnej inspekcji. Są inne ściśle określone wyłączenia. Nie zwalnia to ze stosowania COLREG. Ściąga nie zastępuje aktualnej publikacji przepisów.

Źródła i rozwinięcie

IMO: COLREG · Pełny tekst międzynarodowy w Schedule 1 (pomijaj modyfikacje kanadyjskie) · Polskie rozporządzenie, Dz.U. 2016 poz. 1557. Rozwinięcie świateł, mgły, sygnałów i łączności: sciaga.html; omówienie sytuacji: artykul.html.

Przed rejsem sprawdź aktualne przepisy miejscowe i ostrzeżenia. Działaj wcześnie i sprawdzaj skutek manewru.

5. Sygnały mgłowe w praktyce

Nie ma osobnego sygnału jachtu rekreacyjnego: decydują napęd, sytuacja i długość. W ograniczonej widzialności lub w jej pobliżu sygnały stosuje się za dnia i nocą. Krótki: około 1 s. Długi: 4-6 s.

Jednostka i sytuacja	Sygnał; maksymalny odstęp między sekwencjami
Jacht wyłącznie pod żaglami	Jeden długi + dwa krótkie; 2 minuty.
Zwykły mechaniczny posuwający się po wodzie, także jacht	Jeden długi; 2 minuty.
Mechaniczny w drodze, zatrzymany i bez ruchu po wodzie	Dwa długie rozdzielone około 2 s; 2 minuty.
Nieodpowiadający za ruchy, ograniczony manewrowo, ograniczony zanurzeniem, zajęty połowem, holujący lub pchający	Jeden długi + dwa krótkie; 2 minuty.
Obsadzony załogą holowany; przy kilku: ostatni, jeśli obsadzony	Jeden długi + trzy krótkie; 2 minuty. W miarę możliwości po sygnale holującego.
Na kotwicy	Szybkie bicie w dzwon około 5 s; 1 minuta. Od 100 m: dzwon na dziobie, zaraz potem gong na rufie około 5 s.
Na mieliźnie	Dzwon i wymagany gong jak na kotwicy; dodatkowo po trzy oddzielne uderzenia dzwonu przed i po szybkim biciu.

Poniżej 12 m: zamiast powyższych sygnałów można nadawać inny skuteczny sygnał dźwiękowy co najwyżej co 2 minuty. Od 12 do poniżej 20 m: alternatywa dotyczy sygnałów dzwonowych na kotwicy lub mieliźnie; w drodze obowiązuje właściwa sekwencja. Milczenie nie jest alternatywą.

Połów na kotwicy i statek ograniczony manewrowo wykonujący pracę na kotwicy: długi + dwa krótkie. Pilotowy w służbie może dodać cztery krótkie. Sztywny zestaw pchający: sygnały mechanicznego. Na kotwicy dodatkowo można ostrzec: krótki-długi-krótki.

Długi i dwa krótkie jest wspólny dla kilku kategorii. Brak radaru nie zwalnia z prawidła 19. Sygnał przed trawersem przy niewykluczonym ryzyku: zwolnij do minimum pozwalającego utrzymać kurs, w razie potrzeby zatrzymaj ruch względem wody; zachowaj najwyższą ostrożność do ustąpienia niebezpieczeństwa.

Czytelny manewr i ograniczenia elektroniki

Gdy masz ustąpić, wcześnie planuj przejście za rufą, jeżeli pozwalają na to warunki i przepisy. Czytelna zmiana kursu lub prędkości powinna pokazać zamiar także bez VHF. Zostaw zapas odległości; sprawdź inne statki i hol. Obowiązki statku zachowującego kurs nadal wynikają z prawidła 17.

Wiele jachtów nie ma radaru lub AIS. Sam odbiornik AIS nie nadaje twojej pozycji. Zakłócenia GNSS/GPS i fałszowanie danych AIS mogą zniekształcić obraz ruchu oraz CPA/TCPA. Sprawdzaj wskazania kompasem, rozpoznanymi obiektami, głębokością i dostępnym radarem. Dwa ekrany ze wspólnym źródłem nie są niezależną kontrolą.

Szybki prom: zaplanuj wyjście z portu

Sama prędkość nie rozstrzyga prawa drogi w COLREG. Prom nadal ma obowiązek obserwacji, bezpiecznej prędkości i właściwego działania. Przy 40 kn pokonuje 3 Mm w 4 min 30 s; jacht przy 6 kn w tym czasie tylko 0,45 Mm. Włącz właściwy nasłuch VHF przed odejściem; wykorzystaj zapowiedź promu do wyboru momentu wyjścia. Czekaj w bezpiecznym miejscu poza jego drogą. Brak komunikatu nie potwierdza wolnego wejścia.

Po zderzeniu oceniane mogą być uchybienia obu stron; współwina nie jest automatyczna. Korzystne ustalenie odpowiedzialności nie cofnie skutków. Nie przechodź tuż przed dziobem i ucz tego załogę. Szczegóły Visby i Rønne oraz źródła prawne: artykuł i ściąga HTML.

COLREG: prawidła 19, 32-35 · UKHO: zakłócenia GNSS i AIS. Pełne rozwinięcie i pozostałe źródła: artykuł oraz ściąga HTML.