

## Spis treści

Słowo wstępne

<b>Rozdział 1 – Wiadomości ogólne</b>	<b>13</b>
1.1 Pojęcie prawa drogi morskiej	13
1.2 Zakres przedmiotowy mpdm	14
1.3 Cel i znaczenie mpdm	14
1.4 Kolizje, ich przyczyny i skutki	16
1.5 Konwencja STCW a problematyka antykolizyjna	18
1.5.1. Konwencja STCW – standardy pełnienia wacht morskich	19
1.5.1.1. Problemy przemęczenia marynarzy	19
1.5.1.2. Ogólne zasady dotyczące pełnienia wachty	20
1.5.1.3. Obowiązki kapitana dotyczące ustalania składu osobowego wachty nawigacyjnej	20
1.5.1.4. Jednoosobowa wachta nawigacyjna	21
1.5.1.5. Przejmowanie wachty	22
<b>Rozdział 2 – KONWENCJA w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972</b>	<b>23</b>
2.1 Znaczenie konwencji	23
2.2 Obowiązki Stron Konwencji	24
2.3 Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie	25
2.4 Zastosowanie terytorialne	25
2.5 Wejście w życie konwencji	26
2.6 Konferencja rewizyjna	26
2.7 Poprawki do przepisów	27
2.8 Wypowiedzenie	28
2.9 Złożenie i rejestracja	29
2.10 Języki w jakich sporządzono konwencję	29
2.11 Języki konwencji COLREGS 1972 i związane z tym skutki prawne i znaczenie praktyczne	29
<b>Rozdział 3 – Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku</b>	<b>30</b>
3.1 Postanowienia ogólne	30
3.1.1 Status prawny przepisów	30
3.1.2 Układ i struktura	31
3.1.3 Zakres stosowania	31
3.1.3.1 Przepisy miejscowe	33
3.1.3.2 Obowiązek znajomości przepisów miejscowych	34
3.1.3.3 Inne odstępstwa od prawideł MPZZM 1972	35
3.1.3.4 Postanowienia ogólne dotyczące systemów rozgraniczenia ruchu	35
3.1.4 Odpowiedzialność	36
3.1.4.1 Zasady zwykłej praktyki morskiej	36
3.1.4.2 Kotwiczenie	39
3.1.4.3 Stosowanie prawideł wymijania w szczególnych sytuacjach	39
3.1.4.4 Pozostawanie w drodze	40
3.1.4.5 Niebezpieczeństwa związane ze stosowaniem łączności UKF do zapobiegania zderzeniom statków	40
3.1.5 Definicje	43
3.1.5.1 Statek	44

3.1.5.2	Statek o napędzie mechanicznym	45
3.1.5.3	Statek żaglowy	45
3.1.5.4	Statek zajęty połowem	45
3.1.5.5	Statek nie odpowiadający za swoje ruchy	46
3.1.5.6	Statek o ograniczonej zdolności manewrowej	47
3.1.5.7	Statek ograniczony swym zanurzeniem	48
3.1.5.8	Statek w drodze	49
3.1.5.9	Statki wzajemnie widoczne	49
3.1.5.10	Widzialność ograniczona	49
<b>Rozdział 4 – Prawidła wymijania</b>		<b>51</b>
4.1	Zasady zachowania się statków we wszelkich warunkach widzialności	51
4.1.1	Zakres stosowania	51
4.1.2.	Obserwacja	52
4.1.2.1	Zakres przedmiotowy prawidła 5	52
4.1.2.2	Obserwacja – „służba na oku”	53
4.1.2.3.	Obserwacja wzrokowa	54
4.1.2.4.	Nasłuch	55
4.1.2.5.	Obserwacja z wykorzystaniem środków technicznych	55
4.1.2.6.	Obserwacja radarowa	61
4.1.2.7.	Rodzaj przedstawienia ruchu na ekranie radaru	63
4.1.2.8.	Organizacja obserwacji radarowej	63
4.1.2.9.	Wykorzystanie automatycznych systemów identyfikacji – AIS	64
4.1.2.10.	ECDIS a problematyka antykolizyjna	66
4.1.3.	Szybkość bezpieczna	66
4.1.3.1.	Zakres przedmiotowy prawidła 6	68
4.1.3.2.	Wpływ widzialności	71
4.1.3.3.	Wpływ natężenia ruchu	72
4.1.3.4.	Uwzględnianie zdolności manewrowej statku	73
4.1.3.5.	Tło świetlne	74
4.1.3.6.	Wpływ stanu morza, wiatru, prądu i występujących w pobliżu niebezpieczeństw nawigacyjnych	75
4.1.3.7.	Zanurzenie własnego statku w stosunku do otaczającej głębokości wody	75
4.1.3.8.	Wpływ radaru na szybkość bezpieczną	75
4.1.4.	Ryzyko zderzenia	77
4.1.4.1.	Pojęcie ryzyka zderzenia	77
4.1.4.2.	Ocena czy istnieje ryzyko zderzenia	79
4.1.4.3.	Obserwacja namiaru	80
4.1.4.4.	Wątpliwość czy ryzyko zderzenia istnieje	80
4.1.4.5.	Wyraźna zmiana namiaru	83
4.1.4.6.	Obowiązek użycia radaru i wykonywania nakresów*	85
4.1.4.7.	Rozpoznanie ryzyka zderzenia na podstawie świateł	86
4.1.4.8.	Stwierdzenie ryzyka zderzenia na podstawie informacji otrzymanych przez UKF	86
4.1.5.	Działanie w celu uniknięcia zderzenia	89
4.1.5.1.	Zakres przedmiotowy prawidła 8	89
4.1.5.2.	Działanie zdecydowane	90
4.1.5.3.	Działanie wykonane wystarczająco wcześnie	91
4.1.5.4.	Zmiana kursu i zmniejszenie szybkości	92
4.1.5.5.	Sprawdzanie skuteczności podjętego działania	92
4.1.5.6.	Nie przeszkadzać	93

4.1.6.	Wąskie przejścia	94
4.1.6.1	Pojęcie wąskiego przejścia i toru wodnego	94
4.1.6.2	Zakres stosowania	96
4.1.6.3	Zakres przedmiotowy	96
4.1.6.4	Trzymanie się prawej strony przejścia	97
4.1.6.5	Stosowanie prawideł wymijania w wąskim przejściu	97
4.1.6.6	Zakaz przeszkadzania statkom idącym wzdłuż wąskiego przejścia	98
4.1.6.7	Sygnaly wątpliwości, manewrowe i ostrzegawcze w wąskim przejściu	98
4.1.6.8	Zakręty	99
4.1.6.9	Kotwiczenie w wąskim przejściu	100
4.1.7	Systemy rozgraniczenia ruchu	100
4.1.7.1	Geneza rozgraniczenia ruchu	100
4.1.7.2	Ogólne zasady rozgraniczania ruchu	103
4.1.7.3	Rola IMO w ustanawianiu systemów rozgraniczania ruchu	103
4.1.7.4	Prawa i obowiązki państw w zakresie ustanawiania systemów rozgraniczania ruchu	104
4.1.7.5	Korzystanie z systemów rozgraniczenia ruchu	106
4.1.7.6	Obowiązek przestrzegania zasad ruchu w systemach rozgraniczenia	106
4.1.7.7	Stosowanie prawideł wymijania	107
4.1.7.8	Szczególność ostrożność	107
4.1.7.9	Unikanie przekraczania granicy strefy rozgraniczającej	108
4.2	Zachowanie się statków wzajemnie widocznych	109
4.2.1	Zakres stosowania	110
4.2.2	Statki żaglowe	110
4.2.2.1	Uproszczona reguła stosowania prawidła 12	112
4.2.3	Wyprzedzanie	112
4.2.3.1	Pojęcie wyprzedzania	112
4.2.3.2	Wyprzedzanie na kursach równoległych	114
4.2.3.3	Działanie statku wyprzedzającego	115
4.2.3.4	Wątpliwość	115
4.2.3.5	Odległość między statkami w momencie wyprzedzania	116
4.2.4	Statki idące wprost lub prawie wprost na siebie	117
4.2.4.1	Zastosowanie oraz obowiązek działania	117
4.2.4.2	Kwalifikacja spotkań statków	119
4.2.5	Wymijanie się statków na kursach przecinających się	120
4.2.5.1	Zastosowanie	120
4.2.5.2	Kursy przecinające się	120
4.2.5.3	Obowiązek ustąpienia z drogi	121
4.2.5.4	Sposób ustąpienia z drogi	121
4.2.6	Działanie statku ustępującego z drogi	121
4.2.6.1	Odpowiednie działanie podjęte „zawczasu”	122
4.2.7	Działanie statku mającego pierwszeństwo drogi	122
4.2.7.1	Zastosowanie	123
4.2.7.2	Obowiązki i prawa wynikające z prawidła 17	124
4.2.7.3	Trzy etapy procesu zbliżania się statków	125
4.2.8	Wzajemne obowiązki statków	129
4.2.8.1	Komu przysługuje pierwszeństwo drogi	130
4.2.8.2	Uproszczona „hierarchia uprzywilejowania”	130
4.2.8.3	Statki ograniczone swym zanurzeniem	131
4.2.8.4	Informowanie o swojej sytuacji	132
4.2.8.5	Sposób ustępowania z drogi statków uprzywilejowanych	133

4.3	Zachowanie się statków podczas ograniczonej widzialności	133
4.3.1	Podstawowe zasady zachowania się statków podczas ograniczonej widzialności	133
4.3.1.1	Zakres stosowania prawidła	135
4.3.1.2	Ogólne zasady zachowania się statków	136
4.3.1.3	Posługiwanie się radarem	137
4.3.1.4	Sytuacja nadmiernego zbliżenia	138
4.3.1.5	Obowiązek działania	139
4.3.1.6	Kierunek zmiany kursu	139
4.3.1.7	Zachowanie się statku po usłyszeniu sygnału mgłowego	140
<b>Rozdział 5 – Światła i znaki</b>		<b>143</b>
5.1	Ogólne wiadomości o światłach	143
5.1.1	Podział światel	143
5.1.2	Znaczenie światel	143
5.2	Stosowanie prawideł normujących wymagania dotyczące światel i znaków	144
5.2.1	Obowiązek pokazywania odpowiednich światel i znaków	145
5.2.2	Ogólne wymagania techniczne dotyczące światel	146
5.2.2.1	Barwy światel.	146
5.2.2.2	Konstrukcje latarni	146
5.3	Definicje światel przepisanych	147
5.3.1	Stosowanie i znaczenie definicji	148
5.4	Widzialność światel	149
5.4.1	Natężenie światel oraz zasięg ich widzialności	150
5.5	Światła statków o napędzie mechanicznym w drodze	151
5.5.1	Poduszkowiec	152
5.5.2	Statek szybkobieżny ( <i>High speed craft</i> )	152
5.5.3	Statki o napędzie mechanicznym o długości $L \geq 50$ m	154
5.5.4	Statki o napędzie mechanicznym o długości $L < 50$ m	156
5.5.5	Statki małe	158
5.6	Światła i znaki statków o napędzie mechanicznym podczas holowania i pchania	160
5.6.1	Zastosowanie	161
5.6.2	Światło holowania	162
5.6.3	Jednostka zespolona	162
5.6.4	Statki lub obiekty holowane	162
5.6.5	Znaczenie światel i znaków statku holującego i pchającego	162
5.7	Światła i znaki statków żaglowych i wiosłowych	170
5.7.1	Noszenie latarni kombinowanej i światła dodatkowe	171
5.8	Światła i znaki statków zajętych połowem	173
5.8.1	Zastosowanie	174
5.8.2	Podział statków zajętych połowem	174
5.8.3	Trałowanie	175
5.8.4	Półw sieciami pławnicowymi	175
5.8.5	Okrężnice	176
5.8.6	Statek poławiający na kotwicy	176
5.8.7	Pokazywanie światła masztowego	176
5.9	Światła i znaki statków nie odpowiadających za swoje ruchy i statków o ograniczonej zdolności manewrowej	184
5.9.1	Zakres stosowania	186
5.9.2	Światła i znaki statków zajętych pracami pogłębiarskimi	186
5.10	Światła i znaki statków ograniczonych swym zanurzeniem	192

5.10.1	Stosowanie	192
5.11	Światła i znaki statków pilotowych	193
5.11.1	Zastosowanie	193
5.12	Światła i znaki statków zakotwiczonych i statków na mieliźnie	194
5.12.1	Statek na kotwicy	196
5.12.2	Światła robocze	196
5.13	Światła i znaki wodnosamolotów i ekranoplanów	198
<b>Rozdział 6 - Sygnały dźwiękowe i świetlne</b>		<b>199</b>
6.1	Znaczenie sygnałów dźwiękowych	199
6.2	Definicje	199
6.3	Wyposażenie statków w środki do sygnalizacji dźwiękowej	200
6.4	Zakres stosowania	200
6.5	Sygnały manewrowe i ostrzegawcze	201
6.5.1	Zakres stosowania	202
6.5.2	Zmiana kursu wymagana lub dozwolona	204
6.6	Sygnały dźwiękowe podczas ograniczonej widzialności	206
6.6.1	Obowiązek nadawania sygnałów dźwiękowych podczas ograniczonej widzialności	206
6.6.2	Sygnały mgłowe statków w drodze	206
6.6.3	Sygnały statku na kotwicy lub na mieliźnie	208
6.7	Sygnały zwrócenia uwagi	208
6.7.1	Stosowanie	209
6.8	Sygnały wzywania pomocy	209
<b>Rozdział 7 – Zwolnienia</b>		<b>210</b>
7.1	Zakres i realizacja wymagań prawidła 38	211
<b>Rozdział 8 – Wymagania dotyczące szczegółów technicznych i rozmieszczenia światel, znaków i środków sygnalizacji dźwiękowej i wzywania pomocy</b>		<b>212</b>
8.1	Rozmieszczenie oraz szczegóły techniczne światel i znaków - <i>Załącznik I</i>	212
8.1.1	Wysokość nad pokładem	212
8.1.2	Pionowe rozmieszczenie światel i odległość między nimi	212
8.1.3	Poziome rozmieszczenie światel i odległość między nimi	214
8.1.4	Rozmieszczenie światel kierunkowych na statkach rybackich i pogłębiarkach	214
8.1.5	Oslony światel burtowych	215
8.1.6	Znaki	215
8.1.7	Specyfikacja barwy światel	216
8.1.8	Natężenie światel	217
8.1.9	Sektory poziome	219
8.1.10	Sektory pionowe	219
8.1.11	Natężenie światel nieelektrycznych	220
8.1.12	Światło manewrowe	220
8.1.13	Statek szybkobieżny	220
8.1.14	Zatwierdzenie	221
8.2	Dodatkowe sygnały statków rybackich łowiących blisko siebie – <i>Załącznik II</i>	221
8.2.1	Postanowienia ogólne	222
8.2.2	Sygnały trawlerów	222
8.2.3	Sygnały świetlne sejnierów	222
8.3	Szczegóły techniczne środków do sygnalizacji dźwiękowej – <i>Załącznik III</i>	222
8.3.1	Gwizdki	223

8.3.2	Dzwon i gong	225
8.3.3	Zatwierdzenie	225
8.4	Sygnaly wzywania pomocy -- <i>Załącznik IV</i>	226
8.4.1.	Punkt 1 – Rodzaje sygnałów z komentarzem rysunkowym	226
<b>Załączniki</b>		<b>231</b>
Załącznik 1	Raporty z postępowań powypadkowych	231
Załącznik 2	Tekst angielski, oryginalny (angielski) przepisów MPZZM według Konwencji COLREG 1972 ze zmianami	278
Załącznik 3	Wymagania konwencji STCW 1978/95/10 w zakresie norm i obowiązków związanych z pełnieniem wachty (fragmenty)	301
Załącznik 4	Określenie minimalnego standardu kompetencji (nawigacja) dla oficerów wachtowych na statkach o pojemności brutto 500 lub większej – poziom operacyjny	312
Załącznik 6	Wykaz skrótów i akronimów użytych w tekście	315
Bibliografia		317
Skorowidz prawideł i załączników do MPZZM 1972		319

## Słowo wstępne do wydania I

Przedstawiając Czytelnikowi „Międzynarodowe prawo drogi morskiej – w zarysie”, pragnę wyjaśnić, że praca ta jest w znacznym stopniu oparta na moim *Podręczniku międzynarodowego prawa drogi morskiej*, wydanym przez Wydawnictwo Trademar w 1995 roku i stanowi jego kontynuację. Praca zawiera jednak istotne zmiany i uzupełnienia oraz uaktualnienie tekstu z uwzględnieniem stanu prawnego na dzień 29 listopada 2003 roku, rozszerzone o nowe komentarze tekstowe i rysunkowe a ponadto zawiera uaktualniony tekst międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu. Może nasuwać się pytanie, jakie racjonalne przyczyny uzasadniają celowość wydania tej książki? Najpierw pragnę zwrócić uwagę Czytelników na samą nazwę książki i jej zakres przedmiotowy. Międzynarodowe prawo drogi morskiej, w skrócie powszechnie znane jako mpdm, jest często utożsamiane z międzynarodowymi przepisami o zapobieganiu zderzeniom na morzu. Jest to pogląd w uproszczeniu swym mylący. Wprawdzie mpdm w zdecydowanej większości oparte jest na wspomnianych wyżej przepisach, zawartych w konwencji o takiej samej nazwie i powszechnie znanej jako COLREGS 1972\*, to jednak nie tylko one tworzą międzynarodowe prawo drogi morskiej.

Istotne znaczenie dla mpdm ma także inna konwencja, a mianowicie międzynarodowa konwencja w sprawie wymagań dla marynarzy w zakresie szkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht 1978 z dalszymi poprawkami, powszechnie znana w środowisku morskim jako konwencja STCW\*\* Konwencja ta ma wprawdzie zakres przedmiotowy znacznie szerszy, a jedynie Rozdział VIII zatytułowany „Pełnienie wacht” oraz sekcja A-VIII Kodeksu STCW zatytułowana „Standardy dot. pełnienia wacht” mają bezpośredni związek z prawem drogi morskiej, a ściślej mówiąc ustalają

\* COLREGS 1972 to skrótowa nazwa w języku angielskim „Collision Regulations” pochodząca od pełnej nazwy *The International Regulations for Preventing Collisions at Sea*

\*\* Wykaz i znaczenie wszystkich skrótów i akronimów znajduje się w załącznikach str 315