

**BỘ GIAO THÔNG
VẬN TẢI**

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 49/2005/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 04 tháng 10 năm 2005

QUYẾT ĐỊNH
Về áp dụng Quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va
tàu thuyền trên biển

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 2003 của Chính phủ quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải và Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Áp dụng Quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển năm 1972 (International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 - Colregs 72), được sửa đổi bổ sung vào các năm 1981, 1987, 1989, 1993 và 2001 (gọi chung là Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền) kèm theo Quyết định này.

Điều 2. Tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa và thủy phi cơ Việt Nam hoạt động trong

vùng nước cảng biển, trên các vùng biển Việt Nam và biển cả phải chấp hành nghiêm chỉnh Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền.

Tàu biển nước ngoài hoạt động trong vùng nước cảng biển, trên các vùng biển Việt Nam phải chấp hành nghiêm chỉnh Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2006 và thay thế Quyết định số 1533/QĐ-VT ngày 06 tháng 8 năm 1991 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và bưu điện về việc áp dụng Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển.

Điều 4. Chánh Văn phòng Bộ, Vụ trưởng các Vụ thuộc Bộ, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

BỘ TRƯỞNG

Đào Đình Bình

QUY TẮC PHÒNG NGỪA ĐÊM VÀ TÀU THUYỀN TRÊN BIỂN

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 49/2005/QĐ-GTVT
ngày 04 tháng 10 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

Phần A QUY TẮC CHUNG

Điều 1. Phạm vi áp dụng

a) Bản Quy tắc này áp dụng đối với tàu thuyền trên biển cả và trong các vùng nước nối liền với biển cả mà tàu biển có thể qua lại.

b) Không một quy định nào trong Quy tắc này cản trở việc thi hành những quy tắc đặc biệt do các chính quyền địa phương quy định đối với vùng neo tàu, bến cảng, sông hồ hay các vùng nước nối liền với biển cả mà tàu biển có thể qua lại. Tuy nhiên, những quy tắc đặc biệt nói trên càng phù hợp với Quy tắc này càng tốt.

c) Không một quy định nào trong Quy tắc này cản trở việc thi hành những quy tắc đặc biệt do Chính phủ của bất kỳ một Quốc gia nào ban hành liên quan đến việc tăng thêm trạm đèn hoặc đèn hiệu, dấu hiệu hoặc tín hiệu còi dùng cho tàu quân sự và tàu thuyền đi theo hàng dọc hoặc liên quan đến trạm đèn hoặc đèn hiệu hay dấu hiệu dùng cho tàu thuyền đang đánh cá theo đoàn, đội tàu. Trong chừng mực có thể được, vị trí của đèn,

đèn hiệu, dấu hiệu hoặc tín hiệu còi tăng thêm đó không thể bị nhầm lẫn với bất kỳ một đèn, dấu hiệu hay tín hiệu nào được quy định trong Quy tắc này.

d) Để áp dụng các quy định trong Quy tắc này, các hệ thống phân luồng có thể được Tổ chức hàng hải quốc tế chấp nhận.

e) Một khi Chính phủ có liên quan xét thấy do cấu trúc hoặc do mục đích đặc biệt của một tàu thuyền không thể tuân thủ đầy đủ một quy định nào đó trong Quy tắc này về số lượng, vị trí, tầm xa hoặc cung chiếu sáng của các đèn hay dấu hiệu cũng như sự bố trí và đặc tính của các thiết bị phát âm hiệu, thì loại tàu thuyền này phải tuân thủ quy định do Chính phủ mình ban hành sát với những quy định trong Quy tắc này về số lượng, vị trí, tầm xa hoặc cung chiếu sáng của các đèn hay dấu hiệu cũng như sự bố trí và đặc tính của các thiết bị phát âm hiệu.

Điều 2. Trách nhiệm

a) Không một quy định nào trong Quy tắc này miễn trừ trách nhiệm của tàu hay chủ tàu, thuyền trưởng hay thuyền bộ đối với các hậu quả do không nghiêm chỉnh thực hiện các quy định trong Quy tắc này hoặc do việc xem nhẹ sự phòng ngừa nào đó mà thực tế thông thường

của người đi biển hoặc hoàn cảnh đặc biệt đòi hỏi.

b) Khi phân tích và vận dụng những quy định trong Quy tắc này, cần phải hết sức lưu ý đến mọi nguy hiểm đối với hành hải, đâm va, đồng thời phải lưu ý tới mọi hoàn cảnh đặc biệt bao gồm cả những hạn chế của tàu thuyền có liên quan bắt buộc phải làm trái với những quy định trong Quy tắc này để tránh một nguy cơ trước mắt.

Điều 3. Định nghĩa

Trong Quy tắc này các từ ngữ sau đây được hiểu như sau:

a) “Tàu thuyền” bao gồm các loại phương tiện dùng hoặc có thể dùng làm phương tiện giao thông, vận tải trên mặt nước, kể cả các loại tàu thuyền không có lượng chiếm nước, tàu đệm khí có cánh - WIG craft và thủy phi cơ;

b) “Tàu thuyền máy” là tàu thuyền chạy bằng động cơ;

c) “Tàu thuyền buồm” là tàu thuyền chạy bằng buồm, kể cả tàu thuyền máy nhưng không dùng động cơ để chạy;

d) “Tàu thuyền đang đánh cá” là tàu thuyền đang đánh cá bằng lưới, dây câu, lưới vét hay các dụng cụ đánh cá khác làm hạn chế khả năng điều động của tàu thuyền đó, nhưng không bao gồm tàu thuyền đang đánh cá bằng dây câu thả dòng hoặc bằng các loại dụng cụ đánh bắt cá khác mà không làm hạn chế khả năng điều động của tàu thuyền ấy;

e) “Thủy phi cơ” là tàu bay có thể điều động trên mặt nước;

f) “Tàu thuyền mất khả năng điều động” là tàu thuyền vì hoàn cảnh đặc biệt nào đó không có khả năng điều động theo yêu cầu của Quy tắc này và vì thế không thể tránh đường cho tàu thuyền khác;

g) “Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động” là tàu thuyền do tính chất công việc bị hạn chế khả năng điều động của mình theo yêu cầu của Quy tắc này và vì thế không thể tránh đường cho tàu thuyền khác. “Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động” nhưng không hạn chế các tàu thuyền, cụ thể như sau:

i. Tàu thuyền đang đặt, trục vớt hoặc tiến hành bảo quản phao tiêu, cáp hay ống ngầm dưới nước;

ii. Tàu thuyền đang làm công tác nạo vét luồng lạch, khảo sát hải dương, thủy văn hoặc các công việc ngầm dưới nước;

iii. Tàu thuyền vừa hành trình vừa tiến hành nhiệm vụ tiếp tế, chuyển tải người, lương thực, thực phẩm hoặc hàng hóa;

iv. Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ phục vụ cho tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh;

v. Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ rà phá bom mìn;

vi. Tàu thuyền đang tiến hành công việc lai dắt không thể điều chỉnh hướng đi của mình;

h) “Tàu thuyền bị mớn nước khống chế” là tàu thuyền máy do sự tương quan giữa mớn nước của tàu với độ sâu và bề rộng có thể có được của vùng nước nên bị hạn chế một cách nghiêm ngặt khả năng đi chệch khỏi hướng đang đi của nó;

i) “Tàu thuyền đang chạy” là tàu thuyền không thả neo hoặc không buộc vào bờ, hoặc không bị mắc cạn;

j) “Chiều dài” và “chiều rộng” của tàu là chiều dài, chiều rộng lớn nhất của tàu đó;

k) Tàu thuyền chỉ được coi là trông thấy nhau khi tàu này quan sát được tàu kia bằng mắt thường;

l) “Tầm nhìn xa bị hạn chế” là trạng thái tầm nhìn xa bị giảm sút do sương mù, mưa phùn, mưa tuyết, mưa rào hay bão cát hoặc tất cả các nguyên nhân khác tương tự;

m) “Tàu đệm khí có cánh - WIG craft” là tàu di chuyển bằng nhiều phương thức mà khi ở phương thức vận hành chính, tàu di chuyển sát mặt nước nhờ tác động hiệu ứng bề mặt.

Phần B

QUY TẮC HÀNH TRÌNH VÀ ĐIỀU ĐỘNG

Chương 1

HÀNH TRÌNH TRONG MỌI ĐIỀU KIỆN TẦM NHÌN XA

Điều 4. Phạm vi áp dụng

Những quy định của Chương này áp dụng trong mọi điều kiện tầm nhìn xa.

Điều 5. Cảnh giới

Mọi tàu thuyền phải thường xuyên duy trì công tác cảnh giới bằng mắt nhìn và tai nghe một cách thích đáng, đồng thời phải sử dụng tất cả các thiết bị sẵn có phù hợp với hoàn cảnh và điều kiện hiện tại để đánh giá đầy đủ tình huống và nguy cơ đâm va.

Điều 6. Tốc độ an toàn

Mọi tàu thuyền phải luôn luôn giữ một tốc độ an toàn để có thể chủ động xử lý có hiệu quả khi tránh va và có thể dừng hẳn lại ở khoảng cách giới hạn cần thiết trong những hoàn cảnh và điều kiện cho phép. Để xác định được tốc độ an toàn, cần phải tính đến các yếu tố dưới đây:

a) Đối với mọi tàu thuyền:

i. Trạng thái tầm nhìn xa;

ii. Mật độ giao thông, kể cả mức độ tập trung của các tàu thuyền đánh cá hay bất kỳ các loại tàu thuyền nào khác;

iii. Khả năng điều động và đặc biệt là khoảng cách cần thiết để tàu thuyền dừng hẳn lại và khả năng quay trở trong những điều kiện hiện có;

iv. Ban đêm có vầng ánh sáng của các đèn trên bờ hoặc sự khuếch tán ánh sáng của bản thân các đèn trên tàu thuyền;

v. Trạng thái gió, sóng biển, hải lưu và trạng thái gần các chướng ngại hàng hải;

vi. Sự tương quan giữa mớn nước và độ sâu sẵn có.

b) Ngoài ra, đối với các tàu thuyền có sử dụng radar còn phải tính đến:

i. Các đặc tính, hiệu quả và những mặt hạn chế của thiết bị radar;

ii. Những mặt hạn chế trong việc sử dụng các thang khoảng cách của radar;

iii. Trạng thái của biển, các yếu tố khí tượng và các nguồn nhiễu xạ khác ảnh hưởng đến sự phát hiện mục tiêu của radar;

iv. Khả năng radar không phát hiện được những tàu thuyền nhỏ, các tảng băng và các vật nổi khác ở khoảng cách thích hợp;

v. Khả năng phát hiện của radar về số lượng, vị trí và sự di chuyển của các tàu thuyền;

vi. Khả năng đánh giá thật chính xác tầm nhìn xa khi sử dụng radar để đo khoảng cách đến các tàu thuyền hoặc đến các mục tiêu lân cận.

Điều 7. Nguy cơ đâm va

a) Mọi tàu thuyền phải sử dụng tất cả các thiết bị sẵn có thích hợp với hoàn cảnh và điều kiện hiện tại để xác định có nguy cơ đâm va hay không. Nếu chưa khẳng định được điều đó thì phải coi như đang tồn tại nguy cơ đâm va.

b) Nếu thiết bị radar của tàu đang ở trạng thái làm việc thì phải sử dụng nó

một cách triệt để, thích hợp quan sát ở thang tầm xa lớn và sớm phát hiện nguy cơ đâm va và tiến hành đồ giải tránh và radar hoặc theo dõi một cách có hệ thống các mục tiêu đã được phát hiện.

c) Tránh việc đưa ra những kết luận dựa trên cơ sở những thông tin chưa đầy đủ, đặc biệt đối với những thông tin do radar cung cấp.

d) Trong việc xác định có nguy cơ đâm va hay không phải tính đến các yếu tố sau:

i. Có nguy cơ đâm va, khi phương vị la bàn của tàu thuyền đang đến gần không thay đổi rõ rệt;

ii. Đôi khi nguy cơ đâm va vẫn có thể xảy ra ngay cả khi quan sát thấy phương vị thay đổi rõ rệt, đặc biệt là khi đến gần một tàu rất lớn hoặc một đoàn tàu lai hay một tàu thuyền khác ở khoảng cách ngắn.

Điều 8. Điều động tránh va

a) Bất cứ một điều động nào để tránh va theo quy định tại Phần này, nếu hoàn cảnh cho phép phải được tiến hành một cách dứt khoát, kịp thời và phù hợp với kinh nghiệm của người đi biển lành nghề.

b) Mọi thay đổi về hướng đi hay tốc độ hoặc cả hai cùng một lúc để tránh va, nếu hoàn cảnh cho phép, phải thay đổi đủ lớn để tàu thuyền khác có thể nhận biết dễ dàng bằng mắt thường hay bằng radar; phải tránh thay đổi hướng đi hay

tốc độ hoặc cả hai cùng một lúc một cách lắt nhắt từng tý một.

c) Nếu có vùng nước đủ rộng, thì chỉ cần thay đổi hướng đi đơn thuần đã có thể coi là hành động có hiệu quả nhất để tránh rơi vào tình trạng quá gần tàu thuyền kia, với điều kiện là việc điều động đó phải tiến hành kịp thời, có hiệu quả và không dẫn tới một tình huống quá gần khác.

d) Hành động tránh va với tàu thuyền khác là hành động dẫn đến việc tàu thuyền đi qua nhau ở khoảng cách an toàn. Hiệu quả của hành động tránh va phải được kiểm tra thận trọng cho đến khi tàu thuyền kia đã hoàn toàn đi qua và ở xa tàu thuyền mình.

e) Nếu cần thiết để tránh va hay để có thêm thời gian nhận định hết các tình huống, tàu thuyền phải giảm bớt tốc độ hay phải phá trốn tới bằng cách ngừng máy hoặc cho máy chạy lùi.

f) i. Tàu thuyền mà theo các quy định trong Quy tắc này không được cản trở sự đi qua hoặc đi qua an toàn của tàu thuyền khác, khi hoàn cảnh bắt buộc thì phải điều động sớm để có đủ khoảng cách cho việc đi qua an toàn của tàu thuyền kia;

ii. Tàu thuyền không được cản trở sự đi qua hoặc đi qua an toàn của tàu thuyền khác, không được miễn giảm trách nhiệm nếu tiếp cận một tàu thuyền khác đến mức dẫn đến nguy cơ đâm va

và khi điều động phải có sự quan tâm đầy đủ đến các quy định tại Phần này;

iii. Tàu thuyền được ưu tiên, không bị các tàu khác cản trở sự đi qua, vẫn phải có nghĩa vụ chấp hành đầy đủ các quy định tại Phần này, khi hai tàu tiến đến gần nhau mà có nguy cơ đâm va.

Điều 9. Hành trình trong luồng hẹp

a) Tàu thuyền đi trong luồng hẹp hay kênh đào, nếu điều kiện thực tế cho phép và đảm bảo an toàn, phải bám càng sát càng tốt mép bên phải của luồng hay kênh.

b) Tàu thuyền có chiều dài nhỏ hơn 20m hoặc tàu thuyền buồm không được gây trở ngại cho tàu thuyền chỉ có thể hành trình an toàn trong phạm vi giới hạn của luồng hẹp.

c) Tàu thuyền đang đánh cá không được gây trở ngại cho những tàu thuyền khác đang hành trình trong phạm vi giới hạn của luồng hẹp.

d) Tàu thuyền không được cắt ngang qua luồng hẹp, nếu việc đó gây trở ngại cho tàu thuyền chỉ có thể hành trình an toàn trong phạm vi giới hạn của luồng hẹp đó. Tàu thuyền bị cắt hướng có thể sử dụng âm hiệu nêu ở Điều 34(d) nếu nghi ngờ tàu thuyền kia có ý định chạy cắt ngang qua hướng tàu mình.

e) i. Trong luồng hay luồng hẹp chỉ được phép vượt khi tàu thuyền bị vượt đã điều động để cho phép vượt an toàn, tàu thuyền có ý định vượt phải báo bằng

âm hiệu thích hợp với ý định của mình như đã quy định tại Điều 34(c) (i). Tàu thuyền bị vượt nếu đồng ý phải phát âm hiệu thích hợp quy định tại Điều 34(c) (ii) và phải điều động để cho tàu thuyền kia vượt đảm bảo an toàn. Nếu còn thấy nghi ngờ có thể phát âm hiệu quy định tại Điều 34(d);

ii. Điều này không miễn trừ cho tàu thuyền vượt phải tuân theo các yêu cầu tại Điều 13.

f) Tàu thuyền đi đến gần khúc ngoặt hoặc đi đến gần đoạn luồng hẹp tương tự mà tàu thuyền khác có thể không nhìn thấy do chướng ngại vật che khuất, thì phải hành trình đặc biệt thận trọng và tăng cường cảnh giới, đồng thời phải phát âm hiệu thích hợp quy định tại Điều 34(e).

g) Nếu hoàn cảnh cho phép, mọi tàu thuyền phải tránh thả neo trong luồng hẹp.

Điều 10. Hành trình trên các hệ thống phân luồng

a) Điều khoản này áp dụng đối với hệ thống phân luồng đã được Tổ chức Hàng hải quốc tế chấp nhận và nó không giảm nhẹ nghĩa vụ cho bất kỳ tàu thuyền nào đối với quy định tại bất kỳ Điều khoản nào khác.

b) Tàu thuyền hành trình trong hệ thống phân luồng phải:

i. Đi theo đúng tuyến đường giao thông

đã quy định và theo đúng hướng đi chung quy định ở tuyến đường đó;

ii. Trong chừng mực có thể được, giữ hướng đi cách xa đường phân cách hoặc dải phân cách của hệ thống phân luồng;

iii. Theo quy định chung, phải đi vào hoặc rời hệ thống phân luồng ở hai đầu hệ thống phân luồng, nhưng khi tàu thuyền phải đi vào hoặc rời từ mỗi phía trong giới hạn của hệ thống phân luồng, thì phải đi theo hướng tạo với hướng đi chung một góc càng bé càng tốt.

c) Nếu thực tế cho phép, tàu thuyền phải hết sức tránh đi cắt ngang hệ thống phân luồng, nhưng nếu bắt buộc phải cắt ngang hệ thống phân luồng thì phải đi theo hướng mũi tàu tạo với hướng chính của luồng một góc càng gần 90° càng tốt.

d) i. Một tàu thuyền không được sử dụng vùng nước phía bờ để qua lại khi tàu thuyền đó có thể đi lại an toàn trong tuyến giao thông thích hợp liền kề hệ thống phân luồng. Tuy nhiên, tàu thuyền có chiều dài dưới 20m, tàu thuyền buồm và tàu thuyền đang đánh cá có thể sử dụng vùng nước phía bờ;

ii. Bất kể quy định tại điểm (i) Khoản này, một tàu thuyền có thể sử dụng vùng nước phía bờ khi tàu thuyền đó đang trên đường vào hoặc rời cảng, cầu trúc hoặc thiết bị xa bờ, trạm hoa tiêu hoặc bất kỳ địa điểm khác trong vùng nước phía bờ hoặc để tránh một nguy cơ trước mắt.

e) Thông thường, tàu thuyền không phải là tàu thuyền vào, rời hoặc cắt ngang hệ thống phân luồng thì không được đi vào hoặc cắt ngang đường phân cách hoặc dải phân cách của hệ thống phân luồng, trừ:

i. Trường hợp khẩn nguy để tránh một nguy cơ trước mắt;

ii. Trường hợp đánh cá ở trong vùng phân chia luồng.

f) Tàu thuyền hành trình trong những khu vực gần đoạn cuối của hệ thống phân luồng phải hết sức thận trọng.

g) Trong chừng mực có thể được, tàu thuyền tránh thả neo trong phạm vi hệ thống phân luồng hoặc trong các vùng gần hai đầu hệ thống phân luồng.

h) Tàu thuyền không sử dụng hệ thống phân luồng phải hành trình cách xa hệ thống đó một khoảng cách tương đối lớn.

i) Tàu thuyền đang đánh cá không được cản trở đường đi của bất kỳ tàu thuyền nào đang hành trình trong hệ thống luồng.

j) Tàu thuyền có chiều dài dưới 20m hoặc tàu thuyền buồm không được cản trở đường đi của các tàu thuyền máy đang hành trình trong hệ thống luồng.

k) Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động khi làm nhiệm vụ bảo đảm an toàn hàng hải trong hệ thống phân luồng được miễn trừ việc thực hiện các

yêu cầu quy định tại Điều này đến chừng mực cần thiết để thực hiện công việc đó.

l) Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động khi tiến hành công việc đặt, bảo dưỡng hoặc thu hồi cáp ngầm trong phạm vi hệ thống phân luồng được miễn trừ việc thực hiện các yêu cầu quy định tại Điều này đến chừng mực cần thiết để thực hiện những công việc đó.

Chương 2

ĐIỀU ĐỘNG TÀU THUYỀN KHI NHÌN THẤY NHAU BẰNG MẮT THƯỜNG

Điều 11. Phạm vi áp dụng

Các quy định tại Chương này áp dụng cho tàu thuyền khi nhìn thấy nhau bằng mắt thường.

Điều 12. Tàu thuyền buồm

a) Khi hai tàu thuyền buồm đi đến gần nhau có nguy cơ đâm va xảy ra thì một trong hai tàu thuyền này phải nhường đường chiếc kia theo những quy định sau đây:

i. Khi hai tàu thuyền ăn gió ở hai mạn khác nhau thì tàu thuyền ăn gió ở mạn trái phải tránh đường cho tàu thuyền ăn gió ở mạn phải;

ii. Khi cả hai tàu thuyền ăn gió cùng một mạn thì tàu thuyền đi trên gió phải tránh đường cho tàu thuyền đi dưới gió;

iii. Nếu tàu thuyền ăn gió mạn trái nhìn thấy một tàu thuyền khác ở phía trên gió nhưng không thể xác định được chính xác tàu thuyền ấy ăn gió mạn trái hay mạn phải thì phải nhường đường cho tàu thuyền đó.

b) Để áp dụng các quy định tại Điều này, mạn ăn gió của tàu thuyền là mạn đối hướng với mạn có cánh buồm chính bị thổi sang hoặc trong trường hợp tàu có buồm ngang thì là mạn đối hướng với mạn có cánh buồm dọc lớn bị thổi sang.

Điều 13. Tàu thuyền vượt

a) Không phụ thuộc bất kỳ những quy định tại Chương 1 và Chương 2 Phần B, mọi tàu thuyền vượt tàu thuyền khác phải có trách nhiệm nhường đường cho tàu thuyền bị vượt.

b) Tàu thuyền được coi là tàu thuyền vượt khi nó đến gần tàu thuyền khác từ một hướng lớn hơn $22,5^\circ$ sau trục ngang của tàu thuyền đó, nghĩa là ban đêm tàu thuyền vượt ở vị trí vượt chỉ có thể nhìn thấy đèn lái của tàu thuyền bị vượt mà không thể nhìn thấy một đèn mạn nào của nó.

c) Nếu còn nghi ngờ tàu thuyền mình có phải là tàu thuyền vượt hay không thì phải coi như mình là tàu thuyền vượt và phải điều động thích hợp.

d) Bất kỳ sự thay đổi tiếp theo về vị trí tương quan của hai tàu thuyền như thế nào thì cũng không thể coi tàu thuyền vượt là tàu thuyền đi cắt hướng theo

nghĩa của Quy tắc này hoặc miễn trừ trách nhiệm của tàu thuyền vượt phải nhường đường cho tàu thuyền bị vượt cho đến khi nào tàu thuyền vượt đi xa và để tàu thuyền bị vượt ở phía sau lái.

Điều 14. Tàu thuyền đi đối hướng nhau

a) Khi hai tàu thuyền máy đi đối hướng hoặc gần như đối hướng nhau dẫn đến nguy cơ đâm va thì mỗi tàu thuyền phải chuyển hướng đi về phía bên phải của mình để cả hai tàu thuyền đi qua nhau về phía bên trái.

b) Tàu thuyền được coi là đối hướng nhau khi một tàu thuyền đi ngược hướng với một tàu thuyền khác hay nhìn thấy một tàu thuyền khác thẳng ngay hướng trước mũi hoặc gần ngay hướng trước mũi tàu mình. Nói cách khác, ban đêm tàu thuyền này nhìn thấy các đèn cột của tàu thuyền kia cùng hay gần cùng nằm trên một đường thẳng và (hay) nhìn thấy cả hai đèn mạn của nó, còn ban ngày quan sát tàu thuyền kia dưới một góc tương ứng với hướng đi của tàu mình.

c) Nếu một tàu thuyền chưa có thể khẳng định được mình có đi đối hướng với một tàu thuyền khác hay không thì phải coi như đang đi đối hướng và phải tiến hành điều động thích hợp.

Điều 15. Tàu thuyền đi cắt hướng nhau

Khi hai tàu thuyền máy đi cắt hướng nhau đến mức có nguy cơ đâm va thì tàu

thuyền nào nhìn thấy tàu thuyền kia ở bên mạn phải của mình thì phải nhường đường cho tàu thuyền đó và nếu hoàn cảnh cho phép phải tránh đi qua phía trước mũi của tàu thuyền đó.

Điều 16. Hành động của tàu thuyền phải nhường đường

Bất cứ tàu thuyền nào có trách nhiệm phải nhường đường cho tàu khác, thì với mức độ có thể được phải điều động kịp thời và dứt khoát để tránh xa hẳn tàu thuyền kia.

Điều 17. Hành động của tàu thuyền được nhường đường

a) i. Khi một tàu thuyền được một tàu thuyền khác nhường đường cho mình, phải giữ nguyên hướng đi và tốc độ;

ii. Tuy nhiên khi xét thấy tàu thuyền phải nhường đường đã không hành động phù hợp với yêu cầu của Quy tắc này, thì tàu thuyền được nhường đường có thể tự mình điều động để tránh đâm va.

b) Vì một lý do nào đó, khi tàu thuyền có trách nhiệm giữ nguyên hướng đi và tốc độ nhận thấy đang ở rất gần tàu thuyền kia và không thể tránh khỏi nguy cơ đâm va nếu chỉ dựa vào sự điều động của tàu thuyền kia, thì tàu thuyền được nhường đường cũng phải có biện pháp tốt nhất để điều động tàu mình tránh sự đâm va.

c) Một tàu thuyền máy đang điều động để tránh va với một tàu thuyền máy khác

đang cất hướng đi của mình như đã nêu ở khoản (a) (ii) của Điều này, nếu hoàn cảnh cho phép, không được đổi hướng đi về phía bên trái nếu tàu thuyền kia đang ở bên mạn trái của mình.

d) Điều khoản này không miễn trừ trách nhiệm cho tàu thuyền có nhiệm vụ nhường đường cho tàu thuyền khác.

Điều 18. Trách nhiệm tương quan giữa các tàu thuyền

Loại trừ các trường hợp đã nêu ở các Điều 9, Điều 10 và Điều 13 của Quy tắc này:

a) Tàu thuyền máy đang hành trình phải nhường đường cho:

- i. Tàu thuyền mất khả năng điều động;
- ii. Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động;
- iii. Tàu thuyền đang đánh cá;
- iv. Tàu thuyền buồm.

b) Tàu thuyền buồm đang hành trình phải nhường đường cho:

- i. Tàu thuyền mất khả năng điều động;
- ii. Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động;
- iii. Tàu thuyền đang đánh cá.

c) Tàu thuyền đang đánh cá và hành trình, với mức độ có thể được phải nhường đường cho:

- i. Tàu thuyền mất khả năng điều động;

ii. Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động.

d) i. Bất kỳ tàu thuyền nào, trừ tàu thuyền mất khả năng điều động hoặc tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động, nếu hoàn cảnh cho phép không được làm trở ngại đường đi an toàn của tàu bị môn nước không chế đang trưng các tín hiệu quy định tại Điều 28;

ii. Tàu bị môn nước không chế phải hành động hết sức thận trọng và phải chú ý đặc biệt đến tình trạng đặc biệt của mình.

e) Thủy phi cơ trên mặt nước, theo quy định chung phải tránh xa các tàu thuyền và không được làm trở ngại cho việc đi lại của chúng. Tuy nhiên khi có khả năng xảy ra nguy cơ đâm va thì thủy phi cơ cũng phải tuân theo các quy định tại các Điều của Phần này.

f) i. Tàu đệm khí có cánh khi cất cánh, hạ cánh hoặc khi bay sát mặt nước phải tránh xa các tàu thuyền khác và tránh gây cản trở cho hoạt động của các tàu thuyền đó;

ii. Tàu đệm khí có cánh khi di chuyển trên mặt nước phải tuân thủ các quy định tại Phần này như tàu thuyền máy.

Chương 3

HÀNH TRÌNH CỦA TÀU THUYỀN KHI TẦM NHÌN XA BỊ HẠN CHẾ

Điều 19. Hành trình của tàu thuyền khi tầm nhìn xa bị hạn chế

a) Điều này áp dụng đối với các tàu thuyền không nhìn thấy nhau bằng mắt thường khi hành trình trong hay gần những vùng mà tầm nhìn xa bị hạn chế.

b) Mọi tàu thuyền phải hành trình với tốc độ an toàn phù hợp với hoàn cảnh thực tế xảy ra và điều kiện tầm nhìn xa bị hạn chế. Tàu thuyền máy phải chuẩn bị máy sẵn sàng để có thể điều động được ngay tức khắc khi cần thiết.

c) Khi áp dụng các quy định tại Chương 1 Phần này, mọi tàu thuyền phải hết sức thận trọng, cân nhắc hành động cho phù hợp với hoàn cảnh thực tế và điều kiện tầm nhìn xa bị hạn chế.

d) Tàu thuyền chỉ phát hiện được một tàu thuyền khác bằng radar phải xác định xem tình huống có dẫn tới quá gần nhau và (hoặc) có xảy ra đâm va không, nếu có tình trạng đó xảy ra thì phải có những biện pháp xử lý kịp thời, nếu biện pháp sẽ chọn là thay đổi hướng đi thì trong chừng mực có thể được, tránh:

i. Thay đổi hướng đi về phía bên trái, nếu tàu thuyền khác đang ở trước trực ngang và không phải là tàu thuyền đang bị vượt;

ii. Thay đổi hướng đi về phía tàu thuyền đang ở vị trí chính ngang hoặc ở phía sau hướng chính ngang của tàu mình.

e) Trừ khi đã khẳng định được là không có nguy cơ đâm va, mọi tàu thuyền khi nghe được âm hiệu sa mù của một tàu

thuyền khác ước chừng ở phía trước trực ngang của mình hay khi không thể tránh được tình huống quá gần tàu thuyền khác đang ở phía trước trực ngang thì phải giảm tốc độ đến mức thấp nhất, đủ để cho tàu ăn lái. Nếu xét thấy cần thiết phải phá trốn và trong mọi tình huống phải hết sức thận trọng cho đến khi không có nguy cơ đâm va nữa.

Phần C

ĐÈN VÀ DẤU HIỆU

Điều 20. Phạm vi áp dụng

a) Các quy định tại Phần này phải được áp dụng trong mọi điều kiện thời tiết.

b) Các Điều quy định về đèn phải được áp dụng từ khi mặt trời lặn đến khi mặt trời mọc và trong suốt khoảng thời gian này tàu thuyền không được trưng những đèn khác có thể gây nhầm lẫn với các đèn quy định tại các Điều này hoặc làm giảm tầm nhìn xa hoặc gây ảnh hưởng đến đặc tính riêng biệt hoặc gây trở ngại cho việc cảnh giới thích đáng.

c) Những đèn quy định trong Quy tắc này cũng có thể được trưng từ lúc mặt trời mọc đến lúc mặt trời lặn khi tầm nhìn xa bị hạn chế hoặc trong các trường hợp khác xét thấy cần thiết.

d) Các Điều liên quan đến dấu hiệu phải được áp dụng vào ban ngày.

e) Các đèn và dấu hiệu quy định tại các Điều này phải tuân thủ các yêu cầu của Phụ lục I Quy tắc này.

Điều 21. Định nghĩa

a) “Đèn cột” là một đèn trắng đặt trên mặt phẳng trực dọc của tàu thuyền, chiếu sáng liên tục trong phạm vi một cung chân trời 225° và bố trí sao cho chiếu sáng thẳng từ hướng phía trước mũi tàu đến $22,5^{\circ}$ sau đường trực ngang của mỗi mạn.

b) “Đèn mạn” là một đèn xanh lục đặt ở mạn phải và một đèn đỏ đặt ở mạn trái, mỗi đèn chiếu sáng liên tục trong phạm vi một cung chân trời $112,5^{\circ}$ và bố trí sao cho chiếu sáng thẳng từ hướng phía trước mũi tàu đến $22,5^{\circ}$ sau đường trực ngang của mỗi mạn tương ứng.

Trên các tàu thuyền có chiều dài nhỏ hơn 20m, các đèn mạn có thể kết hợp thành một đèn kép hai màu đặt ở mặt phẳng trực dọc của tàu thuyền ấy.

c) “Đèn lái” là một đèn màu trắng đặt càng gần phía lái tàu thuyền càng tốt, chiếu sáng liên tục trong phạm vi một cung chân trời là 135° và bố trí sao cho chiếu sáng từ hướng thẳng góc với lái sang mỗi mạn là $67,5^{\circ}$.

d) “Đèn lai dất” là một đèn vàng, có những đặc tính như đèn lái đã quy định tại khoản (c) Điều này.

e) “Đèn chiếu sáng khắp bốn phía” là một đèn chiếu sáng liên tục khắp vòng cung chân trời 360° .

f) “Đèn chớp” chỉ một đèn có chớp đều theo chu kỳ 120 chớp hoặc nhiều hơn trong một phút.

Điều 22. Tâm nhìn xa của các đèn

Các đèn được mô tả tại các Điều này phải có đủ cường độ ánh sáng ghi ở điểm 8 của Phụ lục I Quy tắc này để các đèn ấy có thể nhìn thấy ở những khoảng cách tối thiểu sau:

a) Trên các tàu thuyền có chiều dài từ 50m trở lên:

Đèn cột 6 hải lý;

Đèn mạn 3 hải lý;

Đèn lái 3 hải lý;

Đèn lai dất 3 hải lý;

Đèn trắng, đỏ, xanh lục;

hoặc đèn vàng chiếu sáng khắp bốn phía 3 hải lý.

b) Trên các tàu thuyền có chiều dài từ 12m trở lên nhưng nhỏ hơn 50m:

Đèn cột 5 hải lý, nếu chiều dài của tàu thuyền nhỏ hơn 20m thì 3 hải lý

Đèn mạn 2 hải lý;

Đèn lái 2 hải lý;

Đèn lai dất 2 hải lý;

Đèn trắng, đỏ, xanh lục;

hoặc đèn vàng chiếu sáng khắp bốn phía 2 hải lý.

c) Trên các tàu thuyền có chiều dài dưới 12m:

Đèn cột 2 hải lý;

Đèn mạn 1 hải lý;

Đèn lái 2 hải lý;

Đèn lai dất 2 hải lý;

Đèn trắng, đỏ, xanh lục;

hoặc đèn vàng chiếu sáng khắp bốn phía 2 hải lý.

d) Trên các tàu thuyền loại nhỏ khó phát hiện hoặc trên các vật bị lai:

Đèn trắng, chiếu sáng khắp bốn phía 3 hải lý.

Điều 23. Tàu thuyền máy đang hành trình

a) Tàu thuyền máy đang hành trình phải trưng:

i. Đèn cột trước;

ii. Đèn cột thứ hai ở phía sau cao hơn đèn cột phía trước. Tuy nhiên, tàu thuyền có chiều dài dưới 50m không nhất thiết phải mang đèn cột thứ hai nhưng nếu thấp cũng được;

iii. Các đèn mạn;

iv. Đèn lái.

b) Tàu thuyền chạy trên đệm không khí ở trạng thái không có lượng chiếm nước, đang hành trình, ngoài những đèn đã quy định tại khoản (a) Điều này còn phải trưng một đèn chớp vàng chiếu sáng khắp bốn phía.

c) Tàu đệm khí có cánh khi cất cánh, hạ cánh hoặc khi bay sát mặt nước, ngoài các quy định tại khoản (a) Điều này, phải trưng một đèn chớp đỏ có cường độ ánh sáng cao, chiếu sáng khắp bốn phía.

d) i. Tàu thuyền máy có chiều dài dưới 12m có thể thay thế các đèn được quy định tại khoản (a) Điều này bằng một đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía và các đèn mạn;

ii. Tàu thuyền máy có chiều dài dưới 7m và tốc độ của nó không quá 7 hải lý một giờ có thể thay thế các đèn được quy định tại khoản (a) Điều này bằng một đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía. Tàu thuyền loại này, nếu có thể được trưng thêm các đèn mạn;

iii. Tàu thuyền máy có chiều dài dưới 12m, nếu trong thực tế không cho phép lắp đặt đèn cột hoặc đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía ở mặt phẳng trục dọc của tàu, thì các đèn này có thể lắp đặt ở mặt phẳng tương đương với mặt phẳng trục dọc, miễn là các đèn mạn được kết hợp thành một đèn lắp đặt ở mặt phẳng trục dọc hoặc thực tế cho phép thì đặt cùng mặt phẳng của đèn cột hoặc đèn chiếu sáng khắp bốn phía.

Điều 24. Tàu thuyền lai kéo và lai đẩy

a) Tàu thuyền máy đang lai kéo phải trưng:

i. Thay thế đèn được quy định tại Điều 23(a) (i) hoặc (a) (ii) bằng hai đèn cột trước đặt trên một đường thẳng đứng. Nếu chiều dài đoàn lai tính từ lái tàu thuyền lai đến điểm cuối cùng của đoàn lai vượt quá 200m thì phải trưng ba đèn như thế;

ii. Các đèn mạn;

iii. Đèn lái;

iv. Đèn lai dặt theo một đường thẳng đứng với đèn lái và trên đèn lái;

v. Một dấu hiệu hình thoi treo nơi dễ nhìn thấy nhất nếu chiều dài của đoàn lai dài hơn 200m.

b) Khi tàu thuyền lai đẩy tàu thuyền khác phía trước mà chúng được phép nối với tàu thuyền lai thành một khối vững chắc thì được xem như một tàu thuyền máy và phải trưng các đèn quy định tại Điều 23.

c) Tàu thuyền máy khi lai đẩy phía trước hoặc lai áp mạn tàu thuyền khác mà chúng không thành một đơn vị hỗn hợp vững chắc thì phải trưng:

i. Hai đèn cột trên một đường thẳng đứng thay cho các đèn quy định tại Điều 23(a) (i) hoặc (a) (ii);

ii. Các đèn mạn;

iii. Đèn lái.

d) Tàu thuyền máy phải áp dụng các quy định tại khoản (a) hoặc khoản (c) Điều này cũng phải tuân thủ các quy định tại Điều 23 (a) (ii).

e) Tàu thuyền hoặc vật bị lai, trừ các tàu thuyền quy định tại khoản (g) Điều này, phải trưng:

i. Các đèn mạn;

ii. Đèn lái;

iii. Một dấu hiệu hình thoi treo ở nơi dễ nhìn thấy nhất nếu chiều dài của đoàn lai dài quá 200m.

f) Không kể số lượng tàu thuyền bị lai áp mạn hoặc bị lai đẩy là bao nhiêu trong một nhóm đều phải trưng đèn như một tàu thuyền:

i. Tàu thuyền bị lai đẩy phía trước, phải trưng các đèn mạn ở phía trước nếu không phải là một bộ phận của một đơn vị hỗn hợp vững chắc;

ii. Tàu thuyền bị lai áp mạn phải mang đèn lái và các đèn mạn ở phía mũi.

g) Tàu thuyền nhỏ khó phát hiện hoặc vật bị lai hoặc sự kết hợp của các tàu thuyền như vậy, hoặc vật bị lai phải trưng:

i. Nếu chiều rộng của chúng dưới 25m, một đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía đặt ở phần sát phía trước thân tàu hoặc ở phần phía đó và một đèn trắng như vậy đặt ở sát phía lái tàu hoặc ở gần phía đó trừ loại túi chất lỏng "Dracones" không thể đặt đèn ở phần phía trước hoặc ở gần phía đó;

ii. Nếu chiều rộng của chúng từ 25m trở lên hai đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía đặt sát mạn của tàu thuyền hoặc gần ở vị trí đó;

iii. Nếu chiều dài của chúng lớn hơn 100m, thì phải thêm các đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía như quy định tại

điểm (i) và (ii), nhưng khoảng cách giữa các đèn này không được vượt quá 100m;

iv. Một dấu hiệu hình thoi treo phía tận cùng phía lái tàu hoặc vật bị lai cuối cùng hay đặt ở gần phía đó, và nếu chiều dài của đoàn lai lớn hơn 200m thì thêm một dấu hiệu hình thoi treo ở vị trí dễ trông thấy nhất.

h) Nếu vì một lý do nào đó, tàu thuyền hoặc vật bị lai không thể trưng các đèn hoặc các dấu hiệu quy định tại khoản (e) hoặc (g) Điều này thì phải dùng mọi biện pháp có thể được để chiếu sáng tàu thuyền hay vật bị lai hoặc ít nhất cũng phải báo hiệu được sự có mặt của tàu thuyền hoặc vật bị lai đó.

i) Nếu vì một lý do nào đó tàu thuyền bình thường làm nhiệm vụ lai dất nếu không có thể mang các đèn quy định tại khoản (a) hoặc (c) Điều này như khi tiến hành lai kéo tàu thuyền gặp nạn hoặc lai kéo tàu thuyền yêu cầu cứu trợ thì tàu thuyền lai không nhất thiết phải trưng các đèn này. Nhưng phải áp dụng tất cả các biện pháp có thể thực hiện được để thể hiện mối liên hệ giữa tàu thuyền lai và tàu thuyền bị lai như đã quy định tại Điều 36, mà chủ yếu là chiếu sáng dây lai.

Điều 25. Tàu thuyền buồm đang hành trình và thuyền chèo bằng tay

a) Tàu thuyền buồm đang hành trình phải trưng:

i. Các đèn mạn;

ii. Đèn lái.

b) Tàu thuyền buồm chiều dài dưới 20m thì các đèn quy định tại khoản (a) Điều này có thể ghép lại thành một đèn ba màu đặt ở đỉnh cột hay gần cột buồm, nơi có thể nhìn thấy rõ nhất.

c) Tàu thuyền buồm đang hành trình ngoài những đèn quy định tại khoản (a) Điều này, có thể trưng ở đỉnh cột hoặc gần đỉnh cột buồm, nơi nhìn thấy rõ nhất hai đèn chiếu sáng khắp bốn phía trên một đường thẳng đứng: Đèn đỏ trên, đèn xanh lục ở dưới. Nhưng những đèn này không được trưng ra cùng với đèn ghép nêu tại khoản (b) Điều này.

d) i. Tàu thuyền buồm có chiều dài dưới 7m, nếu có thể được phải trưng những đèn đã quy định tại khoản (a) hay khoản (b) Điều này. Nếu không thể trưng các đèn như thế thì phải chuẩn bị sẵn sàng một đèn pin hoặc thắp sẵn một đèn xách tay phát ra ánh sáng màu trắng để đưa ra kịp thời tránh nguy cơ đâm va;

ii. Tàu thuyền chèo bằng tay có thể trưng những đèn như quy định đối với tàu thuyền buồm, nhưng nếu không trưng được những đèn như thế thì phải chuẩn bị sẵn sàng một đèn pin hoặc thắp sẵn một đèn xách tay phát ra ánh sáng màu trắng để đưa ra kịp thời tránh nguy cơ đâm va.

e) Tàu thuyền vừa chạy buồm vừa chạy máy phải trưng ở phía trước nơi thấy rõ nhất một dấu hiệu hình nón đỉnh chúc xuống dưới.

Điều 26. Tàu thuyền đánh cá

a) Tàu thuyền đang đánh cá khi hành trình hoặc đang thả neo chỉ phải trưng các đèn và dấu hiệu được quy định tại Điều này.

b) Tàu thuyền đang đánh cá bằng lưới vét hoặc một dụng cụ đánh cá khác kéo lê chìm dưới nước phải trưng:

i. Hai đèn chiếu sáng khắp bốn phía đặt trên một đường thẳng đứng, đèn trên màu xanh lục, đèn dưới màu trắng, hoặc một dấu hiệu gồm hai hình nón châu đỉnh chóp vào nhau, cái nọ đặt cách cái kia trên một đường thẳng đứng;

ii. Một đèn cột đặt cao hơn và ở phía sau đèn có màu xanh lục chiếu sáng khắp bốn phía. Tàu thuyền có chiều dài dưới 50m không nhất thiết phải trưng đèn này, nhưng nếu trưng cũng được;

iii. Khi tàu thuyền còn trốn thì ngoài những đèn quy định tại Khoản này còn phải trưng các đèn mạn và đèn lái.

c) Tàu thuyền đang đánh cá mà dụng cụ đánh cá không phải là lưới vét hoặc một dụng cụ đánh cá kéo lê chìm dưới nước phải trưng:

i. Hai đèn chiếu sáng khắp bốn phía đặt trên một đường thẳng đứng, đèn trên màu đỏ, đèn dưới màu trắng hoặc một dấu hiệu gồm hai hình nón châu đỉnh chóp vào nhau, cái nọ đặt cách cái kia trên một đường thẳng đứng;

ii. Nếu dụng cụ đánh cá trải trên biển

cách xa tàu thuyền trên 150m theo mặt phẳng ngang thì phải trưng một đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía hoặc treo một dấu hiệu hình nón đỉnh chóp lên trên đặt ở phía có dụng cụ đánh cá;

iii. Khi tàu thuyền còn trốn thì ngoài những đèn quy định tại Khoản này còn phải trưng các đèn mạn và đèn lái.

d) Những tín hiệu quy định tại Phụ lục II bản Quy tắc này áp dụng cho các tàu thuyền đang đánh cá gần nhau.

e) Tàu thuyền đánh cá, khi không làm nhiệm vụ đánh cá thì không được trưng các đèn hay dấu hiệu quy định tại Điều này mà chỉ trưng những đèn hoặc dấu hiệu quy định cho tàu thuyền có cùng chiều dài.

Điều 27. Tàu thuyền mất khả năng điều động và tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động.

a) Tàu thuyền mất khả năng điều động phải trưng:

i. Hai đèn đỏ chiếu sáng khắp bốn phía, đặt theo chiều thẳng đứng ở nơi có thể nhìn thấy rõ nhất;

ii. Hai hình cầu hoặc hai dấu hiệu tương tự đặt theo chiều thẳng đứng ở nơi có thể nhìn thấy rõ nhất;

iii. Khi tàu thuyền còn trốn, ngoài các đèn quy định tại khoản này còn phải trưng các đèn mạn và đèn lái.

b) Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động, không kể đến tàu thuyền

đang tiến hành công việc rà phá bom mìn, phải trưng:

i. Ba đèn chiếu sáng khắp bốn phía đặt theo chiều thẳng đứng ở nơi có thể nhìn thấy rõ nhất, đèn trên và đèn dưới màu đỏ, đèn giữa màu trắng;

ii. Ba dấu hiệu đặt theo chiều thẳng đứng ở nơi có thể nhìn thấy rõ nhất, ở trên và ở dưới là dấu hiệu hình cầu, ở giữa là dấu hiệu hình thoi;

iii. Khi tàu thuyền còn trốn, ngoài những đèn quy định tại điểm (i) khoản (b) còn phải trưng đèn cột hoặc các đèn cột, các đèn mạn và đèn lái;

iv. Khi tàu thuyền neo, ngoài những đèn hay dấu hiệu được quy định tại điểm (i) và (ii) khoản (b) Điều này còn phải trưng các đèn hay dấu hiệu như quy định tại Điều 30.

c) Tàu thuyền máy đang tiến hành công việc lai dắt mà bị hạn chế đến khả năng của tàu lai và tàu bị lai không thể đi chệch hướng của mình thì ngoài những đèn hay dấu hiệu đã quy định ở điểm (i) và (ii) khoản (b) của Điều này còn phải trưng thêm các đèn hay dấu hiệu quy định ở Điều 24 (a).

d) Tàu thuyền đang làm công tác nạo vét hay tiến hành những công việc ngầm dưới nước, bị hạn chế khả năng điều động thì phải trưng các đèn và dấu hiệu được quy định tại điểm (i) (ii) và (iii) khoản (b) Điều này và nếu làm trở ngại việc đi lại cho tàu thuyền khác thì phải trưng thêm:

i. Hai đèn đỏ chiếu sáng khắp bốn phía hoặc treo hai hình cầu theo chiều thẳng đứng ở phía có trở ngại;

ii. Hai đèn xanh lục chiếu sáng khắp bốn phía hoặc treo hai hình thoi theo chiều thẳng đứng ở phía an toàn mà tàu thuyền khác có thể qua lại;

iii. Khi tàu thuyền neo phải trưng các đèn hay dấu hiệu đã quy định tại điểm (i) và (ii) khoản này thay cho các đèn hay dấu hiệu quy định tại Điều 30.

e) Nếu kích thước của tàu thuyền làm công tác ngầm dưới nước mà thực tế không cho phép trưng tất cả các đèn và dấu hiệu như quy định tại khoản (d) Điều này thì tàu thuyền đó phải trưng:

i. Ba đèn chiếu sáng khắp bốn phía treo theo chiều thẳng đứng ở nơi dễ trông thấy nhất. Đèn trên và đèn dưới màu đỏ, đèn giữa màu trắng;

ii. Cờ hiệu chữ "A" theo luật tín hiệu quốc tế làm bằng tấm cứng cao ít nhất 1m. Cần phải áp dụng các biện pháp để bảo đảm nhìn thấy cờ này từ bốn phía.

f) Tàu thuyền đang tiến hành công việc rà phá bom mìn, ngoài những đèn được quy định tại Điều 23 đối với tàu thuyền máy hoặc ngoài những đèn hay dấu hiệu quy định tại Điều 30 đối với tàu thuyền neo, còn phải trưng ba đèn xanh lục chiếu sáng khắp bốn phía hoặc ba hình cầu phải đặt ở đỉnh cột trước, hai đèn còn lại hay hai hình cầu còn lại đặt ở đầu xà ngang của cột trước mỗi bên một chiếc.

Các đèn hay dấu hiệu này biểu thị cho tàu thuyền khác biết sự nguy hiểm nếu gần tàu đang rà phá bom mìn ở khoảng cách dưới 1000m.

g) Tàu thuyền có chiều dài dưới 12m trừ các tàu thuyền đang tiến hành công tác ngầm dưới nước, không nhất thiết phải trưng các đèn và dấu hiệu quy định tại Điều này.

h) Những tín hiệu quy định ở Điều này không phải là những tín hiệu của tàu thuyền bị nạn và yêu cầu giúp đỡ. Những tín hiệu gặp nạn xin cấp cứu được quy định tại Phụ lục IV Quy tắc này.

Điều 28. Tàu thuyền bị mớn nước không chế

Tàu thuyền bị mớn nước không chế, ngoài các đèn quy định tại Điều 23 cho tàu thuyền này, có thể trưng thêm ở nơi dễ nhìn thấy nhất ba đèn đỏ chiếu sáng khắp bốn phía đặt theo hình thẳng đứng hay một dấu hiệu hình trụ.

Điều 29. Tàu thuyền hoa tiêu

a) Tàu thuyền hoa tiêu đang làm nhiệm vụ hoa tiêu phải trưng:

i. Trên đỉnh hay gần đỉnh cột buồm hai đèn chiếu sáng khắp bốn phía, đặt theo chiều thẳng đứng, đèn trên màu trắng, đèn dưới màu đỏ;

ii. Khi đang hành trình, ngoài những đèn nói trên còn phải trưng các đèn mạn và đèn lái;

iii. Khi neo, ngoài những đèn được quy định tại khoản (a) (i) còn phải trưng đèn, các dấu hiệu được quy định tại Điều 30 cho tàu thuyền neo.

b) Tàu thuyền hoa tiêu khi không làm nhiệm vụ hoa tiêu phải trưng những đèn hay dấu hiệu được quy định phù hợp với chiều dài của loại tàu thuyền đó.

Điều 30. Tàu thuyền neo và tàu thuyền bị mắc cạn

a) Tàu thuyền neo phải trưng ở nơi dễ nhìn thấy nhất:

i. Ở phía mũi, một đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía hay một quả cầu;

ii. Ở phía lái hay gần lái tàu thuyền, một đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía, đặt thấp hơn đèn trắng nêu tại điểm (i).

b) Tàu thuyền có chiều dài dưới 50m, có thể trưng một đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía, đặt ở nơi dễ nhìn thấy nhất để thay cho các đèn đã quy định tại khoản (a) Điều này.

c) Tàu thuyền neo cũng có thể sử dụng những đèn làm việc sẵn có hoặc các đèn tương đương để chiếu sáng boong tàu. Đối với tàu thuyền có chiều dài bằng hoặc lớn hơn 100m thì điều quy định này là bắt buộc.

d) Tàu thuyền bị mắc cạn phải trưng các đèn quy định tại khoản (a) hoặc (b) Điều này và còn phải treo ở nơi dễ nhìn thấy nhất:

i. Hai đèn đỏ chiếu sáng khắp bốn phía, đặt theo chiều thẳng đứng;

ii. Ba quả cầu đặt theo chiều thẳng đứng.

e) Tàu thuyền có chiều dài dưới 7m, lúc neo hay khi bị mắc cạn mà không nằm trong hay gần luồng hoặc tuyến giao thông, vùng neo tàu và những khu vực tàu thuyền thường xuyên qua lại thì không nhất thiết phải trưng những đèn hay dấu hiệu quy định tại các khoản (a), (b) hay (d) Điều này.

f) Tàu thuyền có chiều dài dưới 12m, khi bị mắc cạn không nhất thiết phải trưng những đèn hay dấu hiệu quy định tại các điểm (i), (ii) khoản (d) Điều này.

Điều 31. Thủy phi cơ

Trường hợp thủy phi cơ, tàu đệm khí có cánh không thể trưng các đèn hay dấu hiệu có đặc tính và vị trí đáp ứng các quy định tại các Điều của Phần này, thì với mức độ có thể phải trưng các đèn và dấu hiệu có đặc tính và vị trí càng gần đúng với quy định của Quy tắc này càng tốt.

Phần D

TÍN HIỆU ÂM THANH VÀ TÍN HIỆU ÁNH SÁNG

Điều 32. Định nghĩa

a) “Còi” có nghĩa chỉ mọi thiết bị có thể phát ra âm thanh phù hợp với những yêu cầu quy định tại Phụ lục III của bản Quy tắc này.

b) “Tiếng còi ngắn” là tiếng còi kéo dài khoảng một giây.

c) “Tiếng còi dài” là tiếng còi kéo dài khoảng thời gian từ 4 đến 6 giây.

Điều 33. Thiết bị phát tín hiệu âm thanh

a) Tàu thuyền có chiều dài từ 12m trở lên phải trang bị một còi; tàu thuyền có chiều dài từ 20m trở lên, ngoài còi, phải trang bị thêm một chuông; tàu thuyền có chiều dài từ 100m trở lên ngoài còi và chuông ra phải trang bị thêm một cái công mà âm thanh của nó không thể nhầm lẫn với âm thanh của chuông. Còi, chuông và công phải thỏa mãn những yêu cầu quy định tại Phụ lục III của bản Quy tắc này. Chuông hay công hoặc cả hai có thể thay thế bằng thiết bị khác có những đặc tính âm thanh tương tự với điều kiện phải luôn luôn có khả năng phát bằng tay những tín hiệu âm thanh theo lệnh.

b) Tàu thuyền có chiều dài dưới 12m không nhất thiết phải có những thiết bị phát tín hiệu âm thanh như quy định tại khoản (a) Điều này và nếu không trang bị những thiết bị đó thì tàu thuyền này phải trang bị các dụng cụ khác để phát tín hiệu, âm thanh có hiệu quả.

Điều 34. Tín hiệu điều động và tín hiệu cảnh báo

a) Khi tàu thuyền nhìn thấy nhau bằng mắt thường, tàu thuyền máy đang chạy mà muốn tiến hành điều động tàu thuyền mình phải báo bằng còi những

tín hiệu điều động được quy định trong bản Quy tắc này:

Một tiếng còi ngắn có nghĩa là: “Tôi đổi hướng đi của tôi sang phải”;

Hai tiếng còi ngắn có nghĩa là: “Tôi đổi hướng đi của tôi sang trái”;

Ba tiếng còi ngắn có nghĩa là: “Máy của tôi đang chạy lùi”.

b) Mọi tàu thuyền ngoài những tín hiệu còi như quy định tại khoản (a) Điều này, có thể phát kèm thêm những tín hiệu ánh sáng lặp đi lặp lại, tùy theo sự cần thiết trong suốt thời gian điều động:

i. Tín hiệu ánh sáng này có nghĩa như sau:

Một chớp có nghĩa là: “Tôi đổi hướng đi của tôi sang phải”;

Hai chớp có nghĩa là: “Tôi đổi hướng đi của tôi sang trái”;

Ba chớp có nghĩa là: “Máy của tôi đang chạy lùi”.

ii. Mỗi 1 chớp phải kéo dài khoảng 1 giây, khoảng cách giữa các chớp khoảng 1 giây, còn khoảng cách giữa các tín hiệu kế tiếp nhau phải ít nhất là 10 giây;

iii. Đèn sử dụng để phát tín hiệu này, nếu có, phải là đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía, nhìn thấy ở khoảng cách ít nhất là 5 hải lý và đèn này phải phù hợp với những yêu cầu ở Phụ lục I của bản Quy tắc này.

c) Khi tàu thuyền nhìn thấy nhau bằng

mắt thường trong luồng hẹp hoặc kênh đào thì:

i. Tàu thuyền có ý định vượt tàu thuyền khác như đã quy định tại Điều 9 (c) (i) phải báo ý định của mình bằng còi theo các tín hiệu sau:

Hai tiếng còi dài và tiếp theo là một tiếng còi ngắn (-.-) có nghĩa là: “Tôi có ý định vượt về bên mạn phải của tàu thuyền anh”;

Hai tiếng còi dài và tiếp theo là hai tiếng còi ngắn (-.-) có nghĩa là: “Tôi có ý định vượt về bên mạn trái của tàu thuyền anh”.

ii. Tàu thuyền sắp bị vượt phải điều động đúng theo quy định tại Điều 9 (c) (i) và phải báo sự đồng ý cho tàu thuyền vượt bằng tín hiệu gồm 4 tiếng còi: 1 dài, 1 ngắn, 1 dài, 1 ngắn (-.-).

d) Khi tàu thuyền nhìn thấy nhau bằng mắt thường và đang tiến lại gần nhau, vì một lý do nào đó mà tàu thuyền không hiểu ý định hoặc hành động của tàu thuyền kia, hoặc nghi ngờ tàu thuyền kia có biện pháp điều động đủ để tránh đâm va hay không, thì tàu thuyền đó phải tức khắc biểu thị sự nghi ngờ bằng cách phát ít nhất 5 tiếng còi ngắn nhanh, liên tiếp. Cùng với tín hiệu này có thể phát kèm thêm tín hiệu đèn, ít nhất là 5 chớp ngắn, nhanh, liên tục.

e) Tàu thuyền đi đến gần chỗ ngoặt hoặc một khúc sông hoặc một đoạn luồng mà ở đó tàu thuyền khác có thể bị các vật chướng ngại che khuất, phải phát một

tiếng còi dài. Tàu thuyền ở bên kia chỗ ngoặt hay ở phía sau chướng ngại đang che khuất nghe thấy âm hiệu phải đáp cùng một tiếng còi dài như thế.

f) Nếu tàu thuyền có trang bị nhiều còi, bố trí cái nọ cách cái kia trên 100m, thì chỉ cần sử dụng một còi khi phát những tín hiệu điều động và tín hiệu cảnh báo.

Điều 35. Tín hiệu âm thanh khi tầm nhìn xa bị hạn chế

Khi ở trong hoặc gần khu vực tầm nhìn xa bị hạn chế, ban ngày cũng như ban đêm, các tín hiệu quy định tại Điều này phải được sử dụng như sau:

a) Tàu thuyền máy đang còn trốn, cứ cách không quá 2 phút phải phát một tiếng còi dài.

b) Tàu thuyền máy đang hành trình, nhưng đã dừng máy và hết trốn, cứ không quá 2 phút phải phát hai tiếng còi dài liên tiếp, tiếng này cách tiếng kia chừng 2 giây.

c) Tàu thuyền mất khả năng điều động, tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động, tàu thuyền bị mớn nước không chế, tàu thuyền buồm, tàu thuyền đang đánh cá và tàu thuyền đang lai kéo hoặc đẩy một tàu thuyền khác, cứ cách không quá hai phút phải phát ba tiếng còi liên tiếp gồm 1 tiếng còi dài tiếp theo là 2 tiếng còi ngắn, thay cho những tín hiệu quy định tại khoản (a) hoặc (b) Điều này.

0269814

d) Tàu thuyền đánh cá khi neo và tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động đang làm nhiệm vụ của mình khi neo, phải phát tín hiệu quy định tại khoản (c) Điều này thay cho tín hiệu quy định tại khoản (g) Điều này.

e) Tàu thuyền bị lai, nếu số lượng nhiều hơn 1 thì tàu thuyền bị lai cuối cùng của đoàn lai nếu có thuyền viên ở trên đó thì cứ cách không quá 2 phút phải phát 4 tiếng còi liên tiếp gồm 1 tiếng dài tiếp theo là 3 tiếng còi ngắn (-...). Nếu có thể được, tín hiệu này phải được phát tiếp ngay sau tín hiệu của tàu thuyền lai.

f) Tàu thuyền đang lai đẩy và tàu thuyền bị đẩy phía trước liên kết vững chắc thành một khối thì được coi như tàu thuyền máy và phải phát các tín hiệu như quy định tại khoản (a) hoặc (b) Điều này.

g) Tàu thuyền neo cứ cách không quá 1 phút phải khua nhanh một hồi chuông trong khoảng thời gian chừng 5 giây. tàu thuyền có chiều dài từ 100 mét trở lên tín hiệu chuông nói trên phải được phát ra ở phía mũi tàu và tiếp ngay sau đó phải gõ nhanh một hồi cồng khoảng 5 giây ở phía lái. Tàu thuyền neo có thể phát thêm tín hiệu gồm ba tiếng còi liên tiếp: 1 tiếng ngắn, 1 tiếng dài và 1 tiếng ngắn (-.) để báo vị trí của tàu thuyền mình và khả năng xảy ra nguy cơ đâm va cho những tàu thuyền khác đang đến gần biết.

h) Tàu thuyền bị mắc cạn, ngoài việc phát tín hiệu bằng chuông và nếu được

yêu cầu, phải đánh cồng theo quy định tại khoản (g) Điều này, còn phải đánh thêm 3 tiếng chuông riêng biệt ngay trước và sau mỗi hồi chuông. Tàu thuyền bị mắc cạn còn có thể phát thêm tín hiệu thích hợp bằng còi.

i) Tàu thuyền có chiều dài từ 12m đến dưới 20 m không bắt buộc phải phát các tín hiệu chuông như quy định tại các khoản (g) và (h) Điều này. Tuy nhiên, nếu không phát tín hiệu chuông thì phải phát các tín hiệu âm thanh khác thích hợp trong khoảng thời gian không quá 2 giây.

j) Tàu thuyền có chiều dài dưới 12m không bắt buộc phải phát những tín hiệu âm thanh nói trên, nhưng nếu không phát các tín hiệu đó thì cứ cách không quá 2 phút phải phát 1 tín hiệu âm thanh khác có hiệu quả.

k) Tàu thuyền hoa tiêu đang làm nhiệm vụ hoa tiêu, ngoài những tín hiệu quy định tại các khoản (a), (b) hoặc (g) Điều này, còn có thể phát thêm tín hiệu để nhận dạng gồm 4 tiếng còi ngắn.

Điều 36. Tín hiệu kêu gọi sự chú ý

Bất cứ tàu thuyền nào, nếu xét thấy cần phải kêu gọi sự chú ý của tàu thuyền khác, thì có thể phát những tín hiệu âm thanh hoặc tín hiệu ánh sáng không lẫn với bất kỳ một tín hiệu nào đã quy định tại các Điều của bản Quy tắc này, hoặc có thể chiếu đèn pha về phía có nguy cơ đe dọa, nhưng không được gây trở ngại cho các tàu thuyền khác. Bất kỳ đèn nào sử dụng để kêu gọi sự chú ý của tàu

thuyền khác đều không được gây nhầm lẫn với bất kỳ thiết bị trợ giúp hành hải nào. Với mục đích của Điều này cần phải tránh sử dụng đèn chiếu sáng gián đoạn hoặc đèn chiếu sáng quay vòng với cường độ ánh sáng cực mạnh (như các đèn xung lượng).

Điều 37. Tín hiệu cấp cứu

Tàu thuyền bị tai nạn và yêu cầu sự giúp đỡ phải sử dụng hoặc phát ra những tín hiệu quy định tại Phụ lục IV bản Quy tắc này.

Phần E MIỄN TRỪ

Điều 38. Miễn trừ

Mọi tàu thuyền (hoặc loại tàu thuyền) đã đáp ứng đầy đủ các quy định của Quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va trên biển năm 1960 mà sống đáy của nó đã đặt hoặc đang ở trong quá trình thi công trước ngày bản Quy tắc này có hiệu lực thì có thể miễn trừ thi hành bản Quy tắc này ở những điểm dưới đây:

a) Cách bố trí các đèn hiệu với độ chiếu sáng được quy định tại Điều 22, thời hạn là 4 năm kể từ ngày bản Quy tắc có hiệu lực.

b) Cách bố trí các đèn hiệu với những đặc tính về màu sắc được quy định tại điểm 7 Phụ lục 1 bản Quy tắc này, thời hạn 4 năm kể từ ngày bản Quy tắc này có hiệu lực.

c) Thay đổi cách bố trí có liên quan đến việc chuyển các đơn vị đo lường của ánh sáng hệ đơn vị tính bằng mét và quy tròn các số đó, được miễn trừ vĩnh viễn.

d) i. Thay đổi cách bố trí các đèn cột trên những tàu thuyền có chiều dài dưới 150m được quy định tại điểm 3 (a) Phụ lục I bản Quy tắc này, được miễn trừ vĩnh viễn;

ii. Thay đổi cách bố trí các đèn cột trên những tàu thuyền có chiều dài từ 150m trở lên cho phù hợp với các quy định tại điểm 3 (a) Phụ lục 1, thời hạn là 9 năm kể từ ngày bản Quy tắc này có hiệu lực.

e) Thay đổi cách bố trí các đèn cột cho phù hợp với những quy định tại điểm 2 (b) Phụ lục 1 bản Quy tắc này, thời hạn là 9 năm kể từ ngày bản Quy tắc này có hiệu lực.

f) Thay đổi cách bố trí các đèn mạn cho phù hợp với những quy định tại điểm 2 (g) và 3 (b) Phụ lục 1 bản Quy tắc này, thời hạn là 9 năm kể từ ngày bản Quy tắc này có hiệu lực.

g) Những yêu cầu đối với các thiết bị phát tín hiệu âm thanh đã quy định tại Phụ lục III bản Quy tắc này, thời hạn là 9 năm kể từ ngày bản Quy tắc này có hiệu lực.

h) Sự chuyển chỗ các đèn chiếu sáng khắp bốn phía theo quy định tại điểm 9 (b) Phụ lục 1 bản Quy tắc này được miễn trừ vĩnh viễn.

Phụ lục I

VỊ TRÍ VÀ ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CỦA CÁC ĐÈN VÀ DẤU HIỆU

1. Định nghĩa

“Độ cao trên thân tàu” là chiều cao trên mặt boong cao nhất chạy liên tục từ mũi đến lái. Chiều cao này cần phải tính từ điểm đặt các đèn theo chiều thẳng đứng.

2. Vị trí và khoảng cách của các đèn theo mặt phẳng thẳng đứng

a) Trên tàu thuyền máy có chiều dài từ 20m trở lên các đèn cột phải được bố trí như sau:

i. Đèn cột phía trước hoặc đối với tàu thuyền chỉ có duy nhất một đèn cột, thì đèn này phải đặt ở độ cao trên thân tàu ít nhất là 6m và nếu chiều rộng của tàu thuyền quá 6m thì đèn phải đặt ở độ cao trên thân tàu tối thiểu bằng chiều rộng, nhưng không nhất thiết phải đặt đèn ở độ cao quá 12m trên thân tàu;

ii. Nếu tàu thuyền có hai đèn cột thì phải đặt đèn phía sau cao hơn đèn phía trước ít nhất là 4,5m.

b) Khoảng cách theo chiều thẳng đứng giữa các đèn cột của tàu thuyền máy, phải sao cho trong mọi điều kiện bình thường của độ chênh mớn nước đèn sau luôn luôn phải được nhìn thấy cao hơn và phân biệt được với đèn trước ở khoảng cách 1000m tính từ mũi tàu đến mực nước biển.

c) Đèn cột của tàu thuyền máy có chiều dài từ 12m trở lên nhưng không quá 20m phải đặt ở độ cao trên thân tàu ít nhất là 2,5m.

d) Tàu thuyền máy có chiều dài dưới 12m có thể bố trí đèn cao nhất không quá 2,5m trên mép mạn. Nhưng nếu tàu thuyền này trưng đèn cột, các đèn mạn và đèn lái hoặc đèn chiếu sáng khắp bốn phía được quy định tại Điều 23 (c), (i) thì đèn cột hoặc đèn chiếu sáng khắp bốn phía phải được bố trí cao hơn các đèn mạn ít nhất là 1m.

e) Một trong số 2 hoặc 3 đèn cột quy định cho tàu thuyền máy đang làm nhiệm vụ lai kéo hoặc lai đẩy một tàu thuyền khác phải bố trí ở cùng một nơi đặt đèn cột trước hoặc đèn cột sau của tàu thuyền máy. Trong trường hợp nếu tàu thuyền lai dắt bố trí ở đèn cột sau thì đèn thấp nhất trong các đèn cột sau phải bố trí cao hơn 4,5m theo chiều thẳng đứng so với đèn cột trước.

f) i. Đèn cột hoặc đèn quy định tại khoản (a) Điều 23 cần phải bố trí sao cho ở trên và cách xa các đèn khác và vật cản, trừ trường hợp nêu tại điểm (ii) dưới đây:

ii. Khi các đèn chiếu sáng khắp bốn phía quy định tại Điều 27 (b) (i) hoặc tại Điều 28 thực tế không thể bố trí ở dưới

các cột đèn cột, thì có thể đặt chúng trên các đèn cột (các đèn) hoặc đặt ở vị trí giữa đèn/các đèn cột trước và đèn/các đèn cột sau theo chiều thẳng đứng. Trong trường hợp này cần phải bảo đảm việc thực hiện các yêu cầu tại điểm (3) (c) Phụ lục này.

g) Các đèn mạn của một tàu thuyền máy phải được đặt ở độ cao trên thân tàu không vượt quá $\frac{3}{4}$ chiều cao của cột đèn trước. Các đèn này không được đặt quá thấp để tránh nhầm lẫn với ánh sáng của các đèn trên boong.

h) Các đèn mạn, nếu được ghép thành một đèn hai mấu và trên thuyền máy có chiều dài dưới 20m thì phải được bố trí thấp hơn đèn cột ít nhất là 1m.

i) Khi chấp hành các điều khoản quy định phải trưng 2 hoặc 3 đèn trên một đường thẳng đứng thì khoảng cách giữa các đèn đó phải được bố trí như sau:

i. Tàu thuyền có chiều dài từ 20m trở lên các đèn phải đặt cách nhau ít nhất là 2m và thấp nhất trong số các đèn ở đó phải đặt ở độ cao ít nhất là 4m trên sàn tàu, trừ đèn lai dất và tàu thuyền phải trưng;

ii. Tàu thuyền có chiều dài dưới 20m các đèn phải đặt cách nhau ít nhất là 1m và đèn thấp nhất trong số các đèn đó phải đặt ở độ cao ít nhất là 2m trên mép mạn, trừ đèn lai dất theo quy định;

iii. Nếu tàu thuyền phải trưng 3 đèn thì các đèn đó phải được đặt cách đều nhau;

j) Đèn thấp nhất trong số hai đèn chiếu sáng khắp bốn phía quy định cho tàu thuyền đang đánh cá phải đặt cao hơn các đèn mạn ít nhất bằng 2 lần khoảng cách giữa 2 đèn đó theo chiều thẳng đứng.

k) Khi tàu thuyền trưng 2 đèn neo thì đèn neo phía mũi như quy định tại Điều 30 (a) (1) phải đặt cao hơn đèn neo phía lái ít nhất là 4,5m. Tàu thuyền có chiều dài từ 50m trở lên, đèn neo phía mũi đặt ở độ cao trên thân tàu tối thiểu là 6m.

3. Vị trí và khoảng cách giữa các đèn theo mặt phẳng nằm ngang

a) Đối với tàu thuyền máy theo quy định phải trưng 2 đèn cột thì khoảng cách theo mặt phẳng nằm ngang giữa 2 đèn ít nhất bằng một nửa chiều dài của tàu thuyền đó nhưng không nhất thiết phải lớn hơn 100m. Đèn cột trước không được đặt cách xa sống mũi tàu quá $\frac{1}{4}$ chiều dài của tàu thuyền đó.

b) Tàu thuyền máy có chiều dài từ 20m trở lên, các đèn mạn không được đặt phía trước đèn cột trước mà phải bố trí ở hai bên mạn hoặc gần hai bên mạn của tàu thuyền.

c) Khi các đèn quy định tại Điều 27 (b) (i) hoặc tại Điều 28 đặt ở giữa đèn cột trước/các đèn cột trước và đèn cột sau/các đèn cột sau thì những đèn chiếu sáng khắp bốn phía cần phải đặt theo chiều ngang cách đường mũi lái của tàu không quá 2m.

d) Khi chỉ một đèn cột được quy định cho tàu thuyền máy, thì đèn này phải được trưng phía trước sườn giữa của tàu, trừ trường hợp tàu có chiều dài nhỏ hơn 20m không nhất thiết phải trưng đèn này ở phía trước sườn giữa của tàu, nhưng phải trưng nó càng xa về phía trước sườn giữa của tàu càng tốt.

4. Những chi tiết liên quan đến các đèn chỉ hướng trên tàu thuyền đánh cá, tàu thuyền làm công tác nạo vét luồng lạch và tàu thuyền làm công việc ngầm dưới nước.

a) Đèn chỉ hướng dụng cụ đánh cá quy định tại Điều 26 (c) (ii) cho tàu thuyền đang đánh cá, theo phương ngang phải đặt cách xa đèn đỏ và đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía ít nhất là 2m và nhiều nhất là 6m. Đèn chỉ hướng này phải ở vị trí sao cho không cao hơn đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía như quy định tại Điều 26 (c) (i) mà cũng không được thấp hơn các đèn mạn.

b) Các đèn và dấu hiệu của tàu thuyền đang làm công tác nạo vét luồng lạch hoặc đang tiến hành các công việc ngầm dưới nước chỉ phía có chướng ngại và (hoặc) chỉ phía để tàu thuyền qua lại an toàn như quy định tại Điều 27 (d) (i) và (ii) phải được đặt ở khoảng cách tối đa theo phương ngang và trong mọi trường hợp, không được nhỏ hơn 2m tính từ đèn hoặc dấu hiệu quy định tại Điều 27 (b) (i) và (ii). Trong mọi trường hợp, đèn hoặc dấu hiệu trên cùng của các đèn hoặc dấu

hiệu này không được đặt cao hơn đèn hay dấu hiệu thấp nhất trong 3 đèn hoặc dấu hiệu quy định tại Điều 27 (b) (i) và (ii).

5. Tắm chắn của các đèn mạn

Những đèn mạn trên tàu thuyền có chiều dài từ 20m trở lên phải có những tắm chắn sơn màu đen nhạt và thỏa mãn những quy định tại điểm 9 của Phụ lục này. Trên các tàu thuyền có chiều dài dưới 20m, các đèn mạn cần phải có những tắm chắn sơn màu đen nhạt ngăn cách với phía mặt phẳng trục dọc tàu để phù hợp với quy định tại điểm 9 của Phụ lục này. Trường hợp sử dụng đèn kép hai màu có một vách ngăn rất hẹp giữa cùng ánh sáng màu xanh lục và màu đỏ thì không cần thiết phải bố trí tắm chắn bên ngoài.

6. Các dấu hiệu

a) Các dấu hiệu phải là màu đen và có kích thước như sau:

i. Đường kính tối thiểu của dấu hiệu hình cầu là 0,6m;

ii. Đường kính đáy của dấu hiệu hình chóp nón tối thiểu là 0,6m và có chiều cao bằng đường kính đáy;

iii. Đường kính của dấu hiệu hình trụ tối thiểu là 0,6m và có chiều cao bằng 2 lần đường kính;

iv. Dấu hiệu hình thoi phải gồm 2 hình nón đã định nghĩa tại điểm (2) trên đây và có chung một đáy.

b) Khoảng cách thẳng đứng giữa các dấu hiệu tối thiểu là 1,5m.

c) Tàu thuyền có chiều dài dưới 20m, kích thước của các dấu hiệu có thể nhỏ hơn, nhưng phải cân đối với kích thước của tàu thuyền và khoảng cách giữa các dấu hiệu cũng có thể giảm bớt cho thích hợp.

7. Đặc tính màu sắc của các đèn

Đặc tính màu sắc của tất cả các đèn hành trình phải phù hợp với các tiêu chuẩn sau đây nằm trong phạm vi giới hạn của biểu đồ được quy định cho từng loại màu sắc do Ủy ban quốc tế về chiếu sáng đã thông qua.

Vùng giới hạn của màu sắc khác nhau được xác định bằng những tọa độ góc:

i- Màu trắng:

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

Y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

ii- Màu xanh lục:

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

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

iii- Màu đỏ:

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

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

iv- Màu vàng:

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

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

8. Cường độ ánh sáng của các đèn.

a) Cường độ ánh sáng tối thiểu của các đèn phải được tính toán theo công thức:

$$I = 3,43.106.T.Đ2.K-D$$

Trong đó:

I: Cường độ ánh sáng tính bằng Can-de-la trong điều kiện làm việc

T: Ngưỡng chiếu sáng 2.107 lux (Đơn vị độ rọi)

D: Tâm nhìn thấy đèn (Tâm chiếu sáng) tính bằng hải lý

K: Hệ số truyền qua khí quyển. Đối với các đèn quy định hệ số K bằng 0,8 là trị số tương ứng với tầm xa khí tượng khoảng 13 hải lý.

b) Bảng sau đây giới thiệu một vài trị số đã tính toán theo công thức trên:

Tâm chiếu sáng của đèn tính bằng hải lý (D)	Cường độ ánh sáng của đèn tính bằng Can-de-la (I)
1	0,9
2	3,4
3	12,0
4	27,0
5	52,0
6	94,0

GHI CHÚ: Cường độ ánh sáng tối đa của các đèn hành trình phải được giới hạn để tránh những phản chiếu gây trở ngại. Việc này không nhất thiết phải lắp đặt các thiết bị để điều chỉnh cường độ ánh sáng.

9. Cung theo mặt phẳng ngang

a) i. Các đèn mạn được bố trí trên tàu thuyền phải đảm bảo yêu cầu cường độ ánh sáng tối thiểu ở hướng mũi tàu. Cường độ ánh sáng phải giảm dần trong phạm vi từ 1° đến 3° ngoài cung chiếu sáng theo quy định thì không thể nhìn thấy ánh sáng nữa;

ii. Đối với đèn lái và các đèn cột và ở $22,5^{\circ}$ sau trục ngang đối với các đèn mạn, cường độ ánh sáng yêu cầu tối thiểu phải được duy trì cho tới 5° bên trong phạm vi cung chiếu sáng quy định ở Điều 21. Từ 5° bên trong phạm vi cung chiếu sáng cho đến giới hạn của cung chiếu sáng quy định cường độ ánh sáng có thể giảm đi 50%. Sau đó cường độ ánh sáng phải giảm dần cho đến 5° bên ngoài giới hạn của cung chiếu sáng quy định thì không còn ánh sáng nữa.

b) i. Loại trừ các đèn neo không cần thiết phải đặt quá cao bên trên thân tàu ra, các đèn chiếu sáng khắp bốn phía phải bố trí ở vị trí sao cho không bị các cột buồm, xà ngang cột buồm hoặc các cấu trúc khác che khuất trong phạm vi một cung lớn hơn 6° ;

ii. Trường hợp không thể tuân thủ quy

định tại điểm (i) Mục này bằng cách chỉ trưng một đèn chiếu sáng khắp bốn phía, thì phải sử dụng hai đèn chiếu sáng khắp bốn phía bố trí và che chắn một cách phù hợp để chúng có thể nhìn thấy như là một đèn ở khoảng cách 01 hải lý.

10. Cung theo mặt phẳng thẳng đứng

a) Cung theo mặt phẳng thẳng đứng của các đèn điện đã quy định, trừ các đèn trên tàu thuyền buồm đang chạy phải bảo đảm:

i. Duy trì được cường độ ánh sáng yêu cầu tối thiểu trong phạm vi nhỏ nhất là 5° bên trên đến 5° bên dưới của mặt phẳng ngang ở tất cả các góc;

ii. Duy trì ít nhất 60% cường độ ánh sáng yêu cầu tối thiểu trong phạm vi từ $7,5^{\circ}$ bên trên đến $7,5^{\circ}$ bên dưới mặt phẳng ngang ở tất cả các góc.

b) Trường hợp tàu thuyền buồm đang chạy, cung thẳng đứng của các đèn điện quy định phải bảo đảm:

i. Duy trì cường độ ánh sáng yêu cầu tối thiểu trong phạm vi từ 5° bên trên đến 5° bên dưới mặt phẳng ngang;

ii. Duy trì ít nhất 50% cường độ ánh sáng yêu cầu tối thiểu trong phạm vi từ 25° bên trên đến 25° bên dưới mặt phẳng nằm ngang.

c) Đối với các loại đèn không phải là đèn điện thì những chi tiết về đặc tính kỹ thuật càng gần với quy định trên càng tốt.

11. Cường độ ánh sáng của các đèn không phải là đèn điện

Cường độ ánh sáng của đèn không phải là đèn điện trong chùng mực có thể được phải phù hợp với những hệ số đã ghi rõ trong bảng nêu ở điểm 3 của Phụ lục này.

12. Đèn điều động

Không phụ thuộc vào những quy định tại điểm (2) (j) của bản Phụ lục này, tín hiệu đèn điều động nêu tại Điều 34 (b) phải được đặt trong cùng mặt phẳng dọc như đèn cột hoặc các đèn cột và nếu thực tế cho phép đèn điều động này phải đặt cao hơn đèn cột trước ít nhất là 2m theo chiều thẳng đứng. Trường hợp tàu thuyền chỉ phải mang một đèn cột thì đèn điều động nếu có phải đặt ở nơi có thể nhìn thấy rõ nhất cách đèn cột theo chiều thẳng đứng một khoảng ít nhất là 2m.

13. Tàu cao tốc

a) Đèn cột của tàu cao tốc, trong mối tương quan với chiều rộng tàu, có thể bố trí ở độ cao thấp hơn quy định tại mục 2 (a) (i) Phụ lục này, miễn rằng góc đáy của tam giác cân được hình thành bởi

các đèn mạn và đèn cột không nhỏ hơn 27° khi nhìn từ đỉnh.

b) Trên tàu cao tốc có chiều dài từ 50 m trở lên, khoảng cách thẳng đứng giữa đèn cột trước và đèn cột chính (đèn cột sau) là 4,5 m như quy định tại điểm 2 (a) (ii) Phụ lục này có thể được thay đổi miễn rằng, khoảng cách đó không nhỏ hơn giá trị được tính theo công thức sau:

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

Ở đây:

y - Độ cao của đèn cột chính so với đèn cột trước, mét

a - Độ cao của đèn cột trước so với đường nước đầy tải, mét

Ψ - Độ chúi tại mớn nước đầy tải, độ

C - Khoảng cách ngang giữa các đèn cột, mét.

14. Sự chấp thuận

Cấu tạo các đèn và các dấu hiệu cũng như sự bố trí các đèn trên tàu thuyền phải thỏa mãn yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia mà tàu thuyền mang cờ quốc tịch.

Phụ lục II

NHỮNG TÍN HIỆU BỔ SUNG CHO TÀU THUYỀN ĐÁNH CÁ ĐANG ĐÁNH CÁ Ở GẦN NHAU

1. Tổng quát

Các đèn hiệu nêu trong Phụ lục này, nếu được áp dụng theo quy định tại Điều 26 (d) phải được đặt ở nơi nhìn thấy rõ nhất. Các đèn này phải thấp hơn các đèn quy định tại Điều 26 (b) (i) và (c) (i) và cách các đèn ấy ít nhất là 0,9m. Các đèn này phải được nhìn thấy từ khắp bốn phía và có tầm chiếu sáng ít nhất là 1 hải lý, nhưng phải nhỏ hơn tầm xa của các đèn quy định trong Quy tắc này cho tàu thuyền đánh cá.

2. Tín hiệu cho tàu thuyền đánh cá bằng lưới vét

a) Tàu thuyền đang đánh cá bằng lưới vét có chiều dài từ 20m trở lên, dù sử dụng hay không sử dụng dụng cụ đánh cá chìm dưới đáy hoặc dụng cụ đánh cá voi phải trưng:

i. Khi thả lưới mang hai đèn trắng đặt trên dưới theo chiều thẳng đứng;

ii. Khi kéo lưới mang đèn trắng trên, đèn đỏ dưới theo chiều thẳng đứng;

iii. Khi lưới bị vướng mắc vào chướng ngại vật mang hai đèn đỏ đặt trên dưới theo chiều thẳng đứng.

b) Mỗi tàu thuyền đang rà kéo lưới đôi có chiều dài từ 20m trở lên phải trưng:

i. Ban đêm, dọi đèn pha về phía trước và hướng về tàu thuyền kia đang cùng rà kéo lưới đôi với mình;

ii. Khi thả lưới, kéo lưới bị vướng chướng ngại vật, mang các đèn quy định tại điểm (2) (a) nói trên đây.

c) Tàu thuyền đang đánh cá bằng lưới vét có chiều dài nhỏ hơn 20m, dù sử dụng hay không sử dụng dụng cụ đánh cá chìm dưới đáy hoặc dụng cụ đánh cá voi hoặc đang rà kéo lưới đôi có thể trưng các đèn quy định tại (a) hoặc (b) tương ứng của Mục này.

3. Tín hiệu cho tàu thuyền đang đánh cá bằng lưới nổi.

Tàu thuyền đang đánh cá bằng lưới nổi có thể trưng hai đèn vàng đặt trên dưới theo chiều thẳng đứng. Những đèn này mỗi giây phải luân phiên nhau chớp, khoảng thời gian sáng, tối bằng nhau và có thể chỉ mang những đèn kể trên khi tàu thuyền di chuyển khó khăn do các dụng cụ đánh cá gây nên.

Phụ lục III

ĐẶC TÍNH KỸ THUẬT CỦA CÁC THIẾT BỊ PHÁT ÂM HIỆU

1. Còi:

a) Tần số và cự ly nghe rõ:

Tần số cơ bản của tín hiệu phải nằm trong dải tần 70 - 700Hz. Cự ly nghe rõ tín hiệu của các còi được xác định bởi các tần số bao gồm tần số cơ bản và hoặc một hay nhiều tần số cao hơn nằm trong dải tần 180 - 700Hz (+1%) đối với tàu thuyền có chiều dài từ 20m trở lên hoặc trong dải tần 180 - 2100Hz (+1%) đối với tàu thuyền có chiều dài dưới 20m và đảm bảo mức độ áp lực âm thanh quy định tại điểm (1) (c) dưới đây của Phụ lục này.

b) Giới hạn của tần số cơ bản: Để bảo đảm còi trên tàu thuyền có đặc tính đa dạng, tần số cơ bản của các tín hiệu còi phải ở trong các giới hạn sau đây:

70 - 200Hz đối với tàu thuyền có chiều dài từ 200m trở lên

130 - 350Hz đối với tàu thuyền có chiều dài từ 75m trở lên nhưng nhỏ hơn 200m.

250 - 700Hz đối với tàu thuyền có chiều dài nhỏ hơn 75m.

c) Cường độ âm thanh và cự ly nghe rõ tín hiệu:

Còi lắp đặt trên tàu thuyền phải đảm bảo ở trên hướng phát ra cường độ âm thanh cực đại và ở cách còi 1m thì mức độ áp lực âm thanh phát ra trong một dải tần số tối thiểu 1/3 ốc-ta-vơ trong dải tần số 180 - 700Hz (+1%) đối với tàu thuyền có chiều dài từ 20m trở lên hoặc trong phạm vi 180 - 2100Hz (+1%) đối với tàu thuyền có chiều dài dưới 20m, không được nhỏ hơn trị số quy định, tương ứng trong bảng dưới đây:

Chiều dài tàu thuyền tính bằng mét	Mức độ áp lực âm thanh ở cự ly 1 mét trong dải 1/3 ốc-ta-vơ tính bằng đề xi ben tương đương với 2.10^5 N/m^2	Cự ly nghe rõ tính bằng hải lý
Từ 200m trở lên	143	2,0
Từ 75m trở lên nhưng dưới 200m	138	1,5
Từ 20m trở lên nhưng dưới 75m	130	1,0
Dưới 20m	120*	0,5
	115**	
	111***	

* Khi tần số đo được nằm trong khoảng 180 - 450Hz

** Khi tần số đo được nằm trong khoảng 450 - 800Hz

*** Khi tần số đo được nằm trong khoảng 800 - 2100Hz.

d) Đặc tính định hướng:

Ở tất cả các hướng của mặt phẳng ngang, trong phạm vi hình quạt $+45^{\circ}$ so với hướng trục còi, mức độ áp lực âm thanh của một còi định hướng không được thấp hơn 4dB so với mức độ áp lực âm thanh quy định trên hướng trục. Ở những hướng khác còn lại trong mặt phẳng ngang mức độ áp lực âm thanh không được thấp quá 10dB so với mức độ áp lực âm thanh quy định trên hướng trục, sao cho cự ly nghe rõ ở bất kỳ hướng nào cũng không được nhỏ hơn 1/2 cự ly nghe rõ trên hướng trục. Mức độ áp lực âm thanh phải được đo trong dải 1/3 ốc-ta-vơ để xác định cự ly nghe rõ của còi.

e) Vị trí lắp đặt còi:

Khi trên tàu thuyền chỉ sử dụng duy nhất một còi định hướng, còi này phải được bố trí sao cho cường độ âm thanh tối đa hướng về phía trước mũi tàu.

Còi trên tàu thuyền phải đặt càng cao càng tốt để hạn chế các chướng vật chắn âm thanh phát ra và để hạn chế tới mức thấp nhất nguy cơ làm giảm thính giác của thuyền viên. Mức độ áp lực âm thanh của tín hiệu do chính bản thân tàu phát ra không được vượt quá 110dB(A) tại các vị trí nghe và nếu có thể không vượt qua 100dB(A).

f) Bố trí nhiều còi:

Nếu trên tàu thuyền các còi bố trí cách nhau trên 100m thì phải có biện pháp xử lý sao cho các còi không được hoạt động đồng thời.

g) Hệ thống còi kết hợp:

Nếu do có những chướng ngại vật mà trường âm thanh của một còi duy nhất hoặc của một trong các còi nêu ở điểm (f) trên đây có một vùng mà mức độ âm thanh giảm đi rõ rệt thì cần phải sử dụng một hệ thống còi kết hợp để khắc phục tình trạng đó. Vận dụng cho mục đích của Quy tắc này, hệ thống còi kết hợp phải coi như một còi duy nhất. Những còi trong hệ thống kết hợp không được bố trí cách nhau quá 100m và phải sao cho có thể hoạt động đồng thời. Tần số của các còi này phải khác nhau ít nhất là 10Hz.

2. Chuông hoặc công.

a) Cường độ của tín hiệu:

Chuông hoặc công hoặc bất cứ thiết bị nào khác có những đặc tính âm thanh tương tự, phải đảm bảo mức độ áp lực âm thanh ít nhất là 110dB ở khoảng cách 1m tính từ chuông hoặc công.

b) Cấu tạo:

Chuông và công phải được chế tạo bằng vật liệu chống ăn mòn và phát ra một âm thanh trong trẻo. Đường kính miệng chuông không được nhỏ hơn 300mm đối với tàu thuyền có chiều dài từ 20m trở lên. Nếu thực tế cho phép có thể

bố trí đánh chuông bằng máy để đảm bảo cường độ âm thanh không thay đổi, nhưng vẫn phải đảm bảo được cho trường hợp đánh chuông bằng tay. Khối lượng dùi đánh chuông không nhỏ hơn 3% khối lượng của chuông.

3. Sự chấp thuận:

Cấu tạo của những thiết bị phát âm hiệu, đặc tính và cách bố trí chúng trên tàu thuyền phải thỏa mãn yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia mà tàu thuyền mang cờ quốc tịch.

Phụ lục IV

NHỮNG TÍN HIỆU CẤP CỨU

1. Những tín hiệu sau đây sử dụng hoặc trưng ra cùng một lúc hay riêng rẽ, báo hiệu tàu thuyền bị nạn và cần trợ giúp.

a) Cứ cách khoảng 1 phút cho nổ một phát súng hoặc tiếng nổ nào khác.

b) Dùng bất kỳ một thiết bị phát tín hiệu sa mù nào đó để phát ra âm thanh liên tục.

c) Từng thời gian ngắn bắn một pháo hoa hoặc bắn đạn có tín hiệu hình sao màu đỏ.

d) Dùng vô tuyến điện báo hoặc phương tiện thông tin khác phát ra tín hiệu moóc sơ.....(SOS).

e) Dùng vô tuyến điện thoại phát ra tiếng MAYDAY.

f) Tín hiệu cấp cứu NC theo luật tín hiệu quốc tế.

g) Treo một tín hiệu gồm 1 cờ hình vuông ở bên trên hay bên dưới một quả cầu hoặc một vật có dạng hình cầu.

h) Đốt lửa trên tàu thuyền (như đốt thùng nhựa, thùng dầu...)

i) Pháo sáng có dù hay pháo cầm tay phát ra ánh sáng màu đỏ.

j) Phát tín hiệu có các đám khói màu da cam.

k) Dang hai cánh tay ra và từ từ giơ lên hạ xuống nhiều lần.

l) Phát tín hiệu báo động bằng vô tuyến điện báo.

m) Phát tín hiệu báo động bằng vô tuyến điện thoại.

n) Phát tín hiệu bằng vô tuyến điện định vị chỉ báo vị trí tàu bị nạn (EPIRB).

o) Phát tín hiệu đã được chấp thuận bằng hệ thống thông tin liên lạc vô tuyến điện, kể cả bằng thiết bị phát báo radar của phương tiện cứu sinh.

2. Cấm sử dụng hoặc trưng ra một trong số các tín hiệu trên vào mục đích khác, ngoài trường hợp bị nạn xin cấp cứu. Cấm sử dụng những tín hiệu khác có thể nhầm lẫn với những tín hiệu kể trên.

3. Cần lưu ý đến những Chương có liên quan trong Bộ luật về tín hiệu quốc tế, Sổ tay về tìm kiếm và cứu nạn dùng cho các thương thuyền và sử dụng các tín hiệu sau đây.

a) Giơ ra một mảnh vải màu da cam với hoặc một hình vuông và một hình tròn màu đen hoặc một dấu hiệu tượng trưng khác thích hợp (để dễ nhận biết được từ trên không).

b) Tạo ra vết màu trên mặt nước./.