

Milletlerarası Andlaşma

Karar Sayısı : 7/14561

22/9/1965 tarih ve 6/5243 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü yerine kaim olmak üzere, Hükümetlerarası İstisnâ Denizcilik Teşkilâtı (IMGO)'nun 4-20 Ekim 1972 tarihleri arasında Londra'da düzenlediği Konferansta kabul edilen 1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin uygulanmasıyla ilgili ilişik Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün 15 Temmuz 1977 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere, onaylanması; Ulaştırma Bakanlığının uygun görüşüne dayanan, Dışişleri Bakanlığının 19/8/1977 tarih ve ÇSUD : 1128 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü ve 5 inci maddelerine göre, Bakanlar Kurulunca 12/12/1977 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI
FAHRİ S. KORUTÜRK

Başbakan S. DEMİREL	Devlet Bakanı Başbakan Yardımcısı Prof. Dr. N. ERBAKAN	Devlet Bakanı Başbakan Yardımcısı A. TÜRKES	Devlet Bakanı S. ÖZTÜRK
Devlet Bakanı S. A. EMRE	Devlet Bakanı S. SOMUNCUOĞLU	Devlet Bakanı E. CEYHUN	Adalet Bakanı N. CEVHERİ
Millî Savunma Bakanı T. KAPANLI	İçişleri Bakanı Prof. K. OZAL	Dışişleri Bakanı V. S. ÖZTÜRK	Maliye Bakanı C. BİLGEHAN
Millî Eğitim Bakanı N. MENTEŞE	Bayındırlık Bakanı S. KILIÇ	Ticaret Bakanı Dr. A. O. GÜNER	Sağ. ve Sos. Yar. Bakanı C. GÖKÇEK
Güm. ve Tekel Bakanı G. SAZAK	Gıda-Tar. ve Hay. Bakanı F. ADAK	Ulaştırma Bakanı Doç. Dr. Y. ERGENEKON	Çalışma Bakanı Dr. İ. F. CUMALIOĞLU
Sanayi ve Tek. Bakanı O. ASILTÜRK	En. ve Tabii Kay. Bakanı K. İNAN	Turizm ve Tan. Bakanı İ. C. EGE	İmar ve İskân Bakanı M. R. KUTAN
Köyşleri ve Koop. Bakanı T. YÜCEL	Orman Bakanı S. SAVCI	Gençlik ve Spor Bakanı A. Ş. EREK	
Kültür Bakanı A. AKYOL		Sosyal Güvenlik Bakanı İ. ERTEM	

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü BÖLÜM A — GENEL

KURAL : 1

Uygulama

(a) Bu kurallar, açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan ve açık deniz gemilerinin seyredebileceği sularda bulunan gemilerin tümüne uygulanacaktır.

(b) Bu kurallarda bulunan hiçbir hüküm, açık denizlerle bağlantılı olan ve açık deniz gemilerinin seyrettiği demir yerleri, limanlar, göller, iç su yolları için yetkili makamlarca yapılan özel kuralların çalışması ile çelişki halinde bulunmayacaktır. Bu gibi özel kurallar, olanağı nisbetinde, bu Kurallara uyacaktır.

(c) Bu kurallarda bulunan hiçbir hüküm, herhangi bir Devletin Hükümeti tarafından konulacak olan Savaş gemilerine veya konvoy halinde seyreden gemilere özgü ek ışıklı işaret veya düdükle verilen işaret veya filo halinde balıkçılıkla uğraşan balıkçı teknelerine özgü ek istasyon veya ışıklı işaret kuralları ile çelişki halinde bulunmayacaktır. Bu ek istasyon veya ışıklı işaretler veya düdükle verilen işaretler, olanağı kadar, bu kurallar gereğince başka yerlere konulmasına yetki verilen herhangi bir ışık veya işaretle karıştırılmayacak şekilde olacaktır.

(d) Bu kuralların amacının gerçekleşmesi için Teşkilât tarafından trafik ayırma düzenleri benimsenebilir.

(e) Özel bir şekilde veya özel bir amaç için inşa edilmiş olan bir teknenin fenelerinin sayısı, yeri, kapasitesi veya görünüş açıları veya şekilleri ile sesli işaret aletlerinin yeri veya nitelikleri bakımından bu kuralların hükümlerine uymadığının ilgili hükümetçe saptanmış olması halinde, teknenin özel faaliyetine müdahale etmeden, böyle bir teknenin fenelerinin sayısı, yeri, kapasitesi, görünüş mesafe veya açıları ile sesli işaret aletlerinin yerleri ve nitelikleri bakımından o tekne için Hükümeti bu Kurallara mümkün olduğu kadar yakın olanını saptayacaktır.

KURAL : 2

Sorumluluk

(a) Bu kurallardaki hükümlerden hiçbirini, herhangi bir tekneyi veya sahibini, Kaptanı veya gemi adamlarını, bu Kurallara uyma veya gemicilerin her zamanki görevlerinin veya özel durum ve koşullarının gerektirdiği herhangi bir tedbirin alınması hususundaki ihmallerinin sonuçlarından kurtaramaz.

(b) Bu kuralları yorumlarken ve uygularken ilgili teknelerin sınırlı oluşları hususu da dahil, âmi bir tehlikeden kaçınırken bu kuralların hükümlerinden ayrılmayı gerektirebilecek olan hususlar dahil seyir ve çatışmanın ve herhangi bir özel şartın tüm tehlikeleri gözönünde tutulacaktır.

KURAL : 3

Genel Tanımlamalar

Bu Metin içinde aksine bir hüküm bulunmadıkça, bu Kuralların amacı için :

(a) «Tekne» sözcüğü : Su üstünde kalkarak seyreden ve deniz uçakları dahil, su üzerinde taşıma aracı olarak kullanılmakta olan veya kullanılmaya elverişli bulunan her türlü deniz aracını içine alır.

(b) «Kuvvetle yürütülen tekne» deyimini : Makine ile yürütülen herhangi bir tekne anlamına gelecektir.

(c) «Yelkenli tekne deyimini» : Var olsa bile yürüten makinesinin kullanılması şartıyla, yelken ile seyreden bir tekne anlamına gelecektir.

(d) «Balıkçılık yapan tekne» deyimini : Manevra kabiliyetini sınırlayan, ağlar, oltalar, troller veya diğer avlanma araçları ile balık avlayan bir tekne anlamına gelecek fakat manevra kabiliyetini kısıtlamayacak olan oltalar veya diğer avlanma araçları ile balık avlayan bir tekneyi kapsamıyacaktır.

(e) «Deniz uçağı» sözcüğü : Su üstünde manevra yapmak üzere inşa edilmiş her türlü hava aracını kapsar.

(f) «Kumanda altında bulunmayan tekne» deyimini : Bazı istisnai şartlar sebebi ile bu kuralların gereğine uygun olarak manevra yapma gücü olmayan ve bu yüzden diğer bir teknenin yolundan çıkma yeteneği bulunmayan bir tekne anlamına gelecektir.

(g) «Manevra kabiliyeti sınırlı tekne» deyimini : Yaptığı iş nedeniyle bu Kuralların gereğine uygun olarak manevra yapma gücü sınırlanan ve bu yüzden diğer bir teknenin yolundan çıkma yeteneği olmayan bir tekne anlamına gelecektir.

Aşağıda yazılı olan tekneler manevra kabiliyetleri sınırlı olan tekneler olarak kabul edilecektir.

(i) Bir seyir işareti, denizaltı kablosu veya boru hattının döşenmesi, çalışması veya toplanmasında bulunan bir tekne,

(ii) Tarama, sörvey veya sualtı çalışmaları yapan bir tekne,

(iii) Üzerinde yol bulunduğu halde ikmal yapan veya insan, kumanya ve yük aktaran bir tekne,

(iv) Bir hava aracını denize indirme veya denizden alma işi ile uğraşan bir tekne,

(v) Mayın tarama işleri yapan bir tekne,

(vi) Gerek yedekleyen ve gerekse yedeklenenin rotalarından ayrılma yeteneklerini önemli bir şekilde kısıtlayan, yedekleme işiyle uğraşan bir tekne,

(h) «Su çekimi nedeniyle kısıtlı tekne» deyimi : Mevcut su derinliğinin kendi çektiği su ile ilişkisi nedeniyle izlediği rotadan ayrılma gücü önemli bir şekilde kısıtlanan, kuvvetle yürütülen bir tekne anlamına gelecektir.

(i) «Üzerinde yol bulunan» deyimi : Bir teknenin demirli olmadığı veya karaya bağlı bulunmadığı veya karaya oturmadağı anlamına gelecektir.

(j) Bir teknenin «boyu» ve «eni» sözcükleri : O teknenin tam boyu ve en geniş eni anlamlarına gelecektir.

(k) Teknelerden birinin diğeri tarafından gözle görülmesi halinde, teknelerin birbirlerini gördükleri varsayılacaktır.

(l) «Kısıtlı görüş» deyimi : Görüşün sis, pus, kar yağışı, şiddetli yağmur fırtınası, kum fırtınası veya herhangi diğeri benzeri bir sebeple kısıtlı oluşu anlamına gelecektir.

BÖLÜM B — MANEVRA VE SEYİR KURALLARI

KISIM 1 — HERTÜRLÜ GÖRÜŞ KOŞULLARINDA TEKNELEİN YÖNETİMİ

KURAL : 4

Uygulama

Bu kısımdaki Kurallar hertürlü görüş koşulunda uygulanır.

KURAL : 5

Gözcülük

İçinde bulunulan durum ve koşullarda, durumun ve çatışma tehlikesinin tamamen değerlendirilmesini sağlamak üzere, elde mevcut tüm uygun araçların yanı sıra her tekne her zaman tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yapacaktır.

KURAL : 6

Emniyetli Hız

Çatışmayı önlemek üzere, uygun ve etkili harekete geçebilmek ve içinde bulunulan durum ve koşulların gerektirdiği bir mesafede durdurulabilmesi için, her tekne her zaman emniyetli bir hızla ilerleyecektir.

Emniyetli hız saptanırken aşağıda yazılı faktörler dikkate alınacaktır.

(a) Tüm tekneler tarafından :

(i) Görüş durumu,

(ii) Balıkçı tekneleri veya diğeri teknelerin bir araya toplanmış durumu dahil trafik yoğunluğu,

(iii) Teknenin durdurulma mesafesine ve içinde bulunduğu koşullarda dönme kabiliyetine özel surette dikkat edilerek teknenin manevra yapabilme yeteneği,

(iv) Sahil ışıkları ve kendi ışıklarının geceleyin geriye doğru yayılması gibi arka cephe ışıklarının varlığı,

(v) Rüzgâr, deniz ve akıntının durumu ve seyir tehlikelerinin yakınlığı,

(vi) O yerde var olan su derinliği ile tekne su çekiminin ilişkisi,

(b) Çahşır radarı olan tekneler için ek olarak :

(i) Radar cihazının karakteri, yeterlilik ve sınırlılığı,

(ii) Kullanılmakta olan radar mesafe ayarının zorunlu kıldığı kısıtlamalar,

(iii) Denizin durumu, hava ve diğeri müdahale kaynaklarının radar, alıcılığı üzerindeki etkisi,

(iv) Küçük tekneler buz ve diğeri yüzer maddelerin yeterli bir radar mesafesinde, radar tarafından alınamaması durumu,

(v) Radarda görülen teknelerin sayısı, buldukları yer ve hareketleri,

(vi) Yakın çevrede bulunan tekneler ve diğeri maddelerin radar kullanılarak mesafesi saptanırken görüşün daha kesin olarak saptanmasına olanak bulunacağı,

KURAL : 7**Çatışma Tehlikesi**

(a) Her tekne çatışma tehlikesi olup olmadığını saptamak için içinde bulunduğu durum ve koşullara uygun olan elde mevcut araçların tümünü kullanacaktır. Herhangi bir tereddüt mevcut olduğu takdirde, böyle bir tehlike varsayılacaktır.

(b) Radar varsa ve çalışıyorsa, çatışma tehlikesini önceden saptamak ve radarla ardarda mevki koymak veya buna benzer radar ekranında görülen cisimlerin usulüne uygun gözlemlerini yapmak üzere uzak mesafe taramalar da dahil radar cihazından gerekli şekilde faydalanılacaktır.

(c) Varsayımlar, yetersiz bilgi, özellikle yetersiz radar bilgisi üzerine oturtulmayacaktır.

(d) Çatışma tehlikesinin mevcut olup olmadığı saptanırken aşağıda yazılı hususlar dikkate alınacaktır :

(i) Yaklaşan bir teknenin pusula kerterizinin farkedilir derecede değişmemesi halinde tehlike var sayılacaktır.

(ii) Özellikle çok büyük bir tekneye veya yedek çekene veya yakın mesafede olan bir tekneye yaklaşırken farkedilir derecede kerteriz değişmesi görüldüğü durumlarda da çatışma tehlikesi bazen mevcut olabilir.

KURAL : 8**Çatışmayı Önleme Hareketi**

(a) Olayın koşulları elverişli olduğu ve iyi gemicilik kurallarına uyularak yeterli bir süre içinde yapıldığı takdirde çatışmayı önlemek için girişilecek herhangi bir hareket olumlu olacaktır.

(b) Olayın koşulları elverişli olduğu takdirde çatışmayı önlemek üzere yapılacak her rota ve/veya hız değişimi gözle veya radarla diğer bir teknenin çabucak görebileceği kadar büyük olacak ve birbirini ardından yapılacak küçük rota ve/veya hız değişimlerinden kaçınılacaktır.

(c) Eğer manevra sahası varsa, yakın düşme durumundan sakınmak için sadece zamanında yapılmış rota değişikliği, oldukça önemli ve diğer yakın düşmelere sebep olmayan en etkili bir hareket olabilir.

(d) Diğer bir tekne ile çatışmayı önlemek üzere girişilecek hareket, bu teknenin emniyetli bir mesafeden geçmesi ile sonuçlanacak harekettir. Hareketin etkili olup olmadığı diğer tekne tam olarak geçilinceye ve nete oluncaya kadar dikkatle kontrol edilecektir.

(e) Çatışmayı önlemek veya durumu değerlendirmek için biraz daha zaman kazanmak üzere, bir tekne gerekiyorsa yürütücü kuvvetlerini durdurarak veya geri çalıştırarak hızını azaltacak veya ilerleyişini durduracaktır.

KURAL : 9**Dar Kanallar**

(a) Dar bir kanal veya geçit boyunca ilerleyen bir tekne geçit veya kanalın emniyetli ve uygulayabildiği kadar, kendi sancak tarafındaki dış sınırına yakın seyredecektir.

(b) Boyu 20 metreden az olan bir tekne veya yelkenli bir tekne dar bir kanal veya geçitte emniyetle seyreden bir teknenin geçişine engel olmayacaktır.

(c) Balıkçılıkla uğraşan bir tekne dar bir kanal veya geçitte seyreden bir teknenin geçişine engel olmayacaktır.

(d) Bir dar kanal veya geçitte karşıdan karşıya geçen bir tekne, sadece böyle bir kanalın veya geçidin içinde emniyetle seyredebilecek bir teknenin geçişine engel olamazsa, bu geçişi yapmayacaktır. Karşıdan karşıya geçen teknenin niyetinden şüphe eden bir tekne Kural 34 (d) de belirlenen ses işaretini kullanabilir.

(e)

(i) Dar bir kanal veya geçitte, yetişen gemi, yetişilen gemiyi geçme niyetini 34 (c) (i) sayılı Kuralda belirtilen uygun ses işaretini vererek gösterirse yetişilen gemi emniyetle geçişe izin veren tedbirleri alırsa ancak o zaman geçiş yapılabilir. Mutabakata varıldığı takdirde, yetişilen gemi 34 (c) (ii) sayılı Kuralda belirtilen uygun ses işaretini verecek, emniyetli geçişe izin vermek üzere harekete geçecektir. Şüpheli durumda, yetişilen gemi 34 (d) sayılı Kuralda belirtilen ses işaretini verebilir.

(ii) Bu kural yetişen teknenin 13. ncü Kuralda belirtilen yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.

(f) Araya giren bir engel sebebiyle diğer teknelerin görülmesinin engellendiği dar bir kanal veya bir geçitin bir dönüm yerine veya bir alanına yaklaşan bir tekne özel tedbir ve dikkatle seyredecek, 34 (e) sayılı kuralda belirtilen uygun ses işaretini verecektir.

(g) Olayın koşulları elverdiği takdirde, hiçbir tekne dar bir kanalda demirlemeyecektir.

KURAL : 10**Trafik Ayırım Düzenleri**

(a) Bu kural Teşkilâtın kabul ettiği trafik ayırım düzenlerine uygulanacaktır.

(b) Trafik ayırım düzenlerini kullanan bir tekne :

(i) O şeridin genel trafik akımı yönündeki uygun trafik şeridinde ilerleyecektir.

(ii) Uygulanabildiği kadar trafik ayırım hattı veya ayırım bölgesinden açık bulunacaktır.

(iii) Normal olarak, şeridin bitiminde trafik şeridine girecek veya çıkacaktır. Fakat yan taraftan girer veya çıkarken genel trafik akım yönüne, uygulanabildiği kadar, küçük bir açı ile girip çıkacaktır.

(c) Bir tekne mümkün olduğu kadar, trafik şeritlerinde karşıdan karşıya geçmekten kaçınacaktır. Fakat böyle bir geçiş zorunluluğunda olduğu zaman, geçişi kolayabileceği kadar genel trafik akımı yönüne dik açıya en yakın bir açı ile yapacaktır.

(d) Bitişik ayırım düzenindeki uygun trafik şeridini emniyetle kullanabilecek olan akan trafik, normal olarak kıyıya yakın trafik bölgelerini kullanmayacaktır.

(e) (i) Acil durumlarda, âni bir tehlikeden kaçınmak ve

(ii) Bir ayırım bölgesi içinde balıkçılıkla uğraşmak hariç, karşıdan karşıya geçen tekne dışında bir tekne; normal olarak, ayırım bölgesine girmeyecek ve ayırım hattını geçmeyecektir.

(f) Trafik ayırım düzeni sonlarına yakın alanlarda seyreden bir tekne özel bir dikkat gösterecektir.

(g) Bir tekne bir trafik ayırım düzeni içinde veya bu düzenin sonlarına yakın alanlarda demirlemekten mümkün olduğu kadar kaçınacaktır.

(h) Bir trafik ayırım düzenini kullanmayan bir tekne mümkün olduğu kadar, uzak geçerek bu düzenden kaçınacaktır.

(i) Balıkçılıkla uğraşan bir tekne bir trafik şeridini takibeden herhangi bir teknenin geçişini engellemeyecektir.

(j) Boyu 20 metreden az olan bir tekne veya yelkenli bir tekne bir trafik şeridini takibeden herhangi bir kuvvetle yürütülen teknenin emniyetle geçişini engellemeyecektir.

KISIM II — BİRBİRİNİ GÖREN TEKNELERİN DAVRANIŞLARI**KURAL : 11**

Bu kısımda mevcut kurallar birbirini gören tekneler için uygulanır.

KURAL : 12

Yelkenli Tekneler

(a) Çatışma tehlikesi mevcut olacak şekilde iki yelkenli tekne birbirine yaklaşırken bu teknelerden biri aşağıda yazılı olan şekilde diğerinin yolundan çıkacaktır.

(i) Rüzgârı farklı bordalardan kullanan teknelerden rüzgârı iskeleden kullanan tekne diğerinin yolundan çıkacaktır.

(ii) Her iki tekne de rüzgârı aynı taraftan kullanıyorsa rüzgâr üstünde olan tekne rüzgâr altında olan teknenin yolundan çıkacaktır.

(iii) Rüzgârı iskeleden kullanan bir tekne rüzgâr üzerinde bir tekne görür ve bu gördüğü teknenin rüzgârı iskele tarafından mı yahut sancak tarafından mı kullandığını saptayamazsa gördüğü diğer teknenin yolundan çıkacaktır.

(b) Bu kuralın amaçları için, ana yelkenin şiştiği taraf veya seren yelkenli bir teknede baştan kıça doğru olan en büyük yan yelkenin şiştiği tarafın aksi tarafı rüzgâr üstü sayılacaktır.

KURAL : 13

Yetişme

(a) Bir tekneye yetişen diğer bir tekne bu Bölümün kurallarında mevcut hükümlere bakılmaksızın yetişilen teknenin yolundan çıkacaktır.

(b) Herhangi bir tekneye, kemeresinin 22.5 derece (2 kerte) den daha fazla gerisindeki herhangi bir yönden yaklaşan bir tekne, yani yetişmekte olduğu tekneye göre, geceleyin o teknenin sadece pupa fenerini görüp borda fenerlerinden hiçbirini göremeyecek mevkide bulunan tekne «yetişen bir tekne» sayılacaktır.

(c) Bir tekne diğer bir tekneyi yetişip geçtiği hususunda herhangi bir tereddüde düştüğü takdirde, kendini yetişen tekne sayarak buna göre hareket edecektir.

(d) İki tekne arasındaki kerterizlerde sonraki herhangi bir değişim, yetişen tekneyi bu Kurallara göre, aykırı geçen bir tekne yapmayacak veya yetişilen tekne tam olarak geçilinceye ve neta oluncaya kadar, yetişen teknenin yükümlülüğünü kaldırmayacaktır.

KURAL : 14

Pruva Pruvaya Geliş Durumu

(a) Kuvvetle yürütülen iki teknenin, çatışma tehlikesi söz konusu edilecek surette, birbirlerine karşı veya karşıya yakın birer rota ile yaklaşımları halinde, bu teknelerden herbiri diğerinin iskelesinden geçmek üzere, rotasını sancağa değiştirecektir.

(b) Bir teknenin diğerini pruvasında veya pruvasına yakın ve gece silyon fenerlerini bir doğru üzerinde veya doğruya yakın bir halde ve/veya her iki borda fenerini birlikte gördüğü, gündüz ise, diğer tekneyi buna benzer bir durumda gördüğü zaman, yukardaki durumun mevcut olduğu varsayılacaktır.

(c) Böyle bir durumun varlığından tereddüte düşen bir tekne bu durumun hakikaten mevcut olduğunu varsayacak ve buna uygun olarak hareket edecektir.

KURAL : 15

Aykırı Geçiş

Kuvvetle yürütülen iki teknenin çatışma tehlikesi doğuracak şekilde birbirini aykırı olarak geçmeleri halinde, diğer tekneyi sancak tarafından gören tekne onun yolundan çıkacak koşullar elverdiği takdirde diğerinin pruvasından geçmekten kaçınacaktır.

KURAL : 16

Yol Veren Teknenin Davranışı

Diğer bir tekneye yol vermekle yükümlü olan tekne iyice neta olmak üzere, olanağı kadar erken ve belirgin manevra yapacaktır.

KURAL : 17

Yol Verilen Teknenin Davranışı

(a) (i) İki tekneden biri diğerinin yolundan çıkmak zorunluluğunda bulunduğu yerlerde diğeri kendi rotasını ve hızını koruyacaktır.

(ii) Bu kurallar uyarınca yol vermesi gereken teknenin uygun manevra yapmadığı görülür görülmez, manevra yapmakla yükümlü olmayan tekne çatışmayı sadece kendi manevrası ile önlemek üzere harekete geçebilir.

(b) (ii) Rotasını ve hızını muhafaza etmesi gereken tekne, herhangi bir sebepten dolayı, sadece yol vermesi gereken teknenin yapacağı manevra ile çatışmanın önüne geçilemeyecek kadar kendisini yakın bulursa, çatışmayı önlemeye yardımcı olacak en iyi hareketi yapacaktır.

(c) Bir aykırı geçiş durumunda, diğer kuvvetle yürütülen bir tekne ile çatışmayı önlemek üzere, bu Kuralın (a) (ii) sayılı alt paragrafı uyarınca manevra yapan kuvvetle yürütülen bir tekne, olayın koşulları elverdiği takdirde, kendi işkele tarafından görüldüğü bir tekne için rotasını işkelesine alarak değiştirmeyecektir.

(d) Bu Kural, yol vermesi gereken teknenin yol verme yükümlülüğünü kaldırmaz.

KURAL : 18

Tekneler Arasındaki Sorumluluklar

9, 10 ve 13 sayılı Kuralların aykırı hükümleri hariç :

(a) Üzerinde yol bulunan Kuvvetle yürütülen bir tekne

- (i) Kumanda altında bulunmayan,
- (ii) Manevra yapma gücü kısıtlı olan,
- (iii) Balıkçılıkla uğraşan,
- (iv) Yelkenli,

bir teknenin yolundan çıkacaktır.

(b) Üzerinde yol bulunan bir yelkenli tekne,

- (i) Kumanda altında bulunmayan,
- (ii) Manevra yapma gücü kısıtlı olan,
- (iii) Balıkçılıkla uğraşan,

Diğer bir teknenin yolundan çıkacaktır.

(c) Üzerinde yol bulunan balıkçılıkla uğraşan bir tekne olanağı kadar :

- (i) Kumanda altında bulunmayan,
- (ii) Manevra yapma gücü kısıtlı olan,

Bir teknenin yolundan çıkacaktır.

(d) (i) Kumanda altında olmayan veya manevra yapma gücü kısıtlı olan bir teknenin dışında hiçbir tekne, içinde bulunduğu koşulların elvermesi halinde, kendi su çekimi nedeniyle kısıtlı olan ve 28 nci kuraldaki işareti gösteren bir teknenin emniyetle geçişine engel olmayacaktır.

(ii) Kendi su çekimi nedeniyle kısıtlı olan bir tekne özel durumunu gözönünde tutarak dikkatle seyredecektir.

(e) Su üzerinde bulunan bir deniz uçağı, genellikle, bütün teknelerden tamamen neta bir halde bulunacak ve bunların seyrini engellemekten kaçınacaktır. Çatışma tehlikesinin var olduğu koşullarda bu bölümdeki kurallara uyacaktır.

KISIM III — KISITLI GÖRÜŞ KOŞULLARINDA TEKNELEİN DAVRANIŞLARI

KURAL : 19

Kısıtlı Görüş Koşullarında Teknelerin Davranışları

(a) Bu kural, görüş şartları kısıtlı olan bir alanda veya böyle bir alana yakın yerlerde seyrederken birbirini görmeyen teknelere uygulanacaktır.

(b) Her tekne, kısıtlı görüşün içinde bulunan durum ve koşullarına göre ayarlanacak olan emniyetli bir hızla ilerleyecektir. Kuvvetle yürütülen bir tekne, ani manevralar için makinelerini hazır bulunduracaktır.

(c) Her tekne bu Bölümün 1 nci Kısımındaki Kuralları uygularken, kısıtlı görüşün içinde bulunulan durum ve koşullarını dikkate alacaktır.

(d) Sadece radarla diğer bir teknenin varlığını anlayan bir tekne bir çatışma alanına girme halinin oluşup oluşmadığını ve/veya çatışma tehlikesinin bulunup bulunmadığını saptayacaktır. Böyle bir durumun mevcut olması halinde önleyici manevrayı zamanında yapacak, ancak, bu manevra bir rota değiştirilmesini gerektiriyorsa aşağıdaki hususlardan olanağı ölçüünde kaçınılacaktır.

(i) Yetişilen bir tekne hariç, kemere doğrultusunun ilersinde bulunan bir tekne için rotanın iskeleyle alınması,

(ii) Rotanın kemere doğrultusunda veya kemere doğrultusunun gerisinde olan bir tekneye doğru değiştirilmesi,

(e) Çatışma tehlikesinin var olmadığını saptandığı haller hariç, kendi kemere doğrultusunun ön tarafında başka bir teknenin sis işaretini duyan veya kemere doğrultusu önünde bulunan bir tekne ile yakın düşme durumlarından kaçınamıyan bir tekne hızını rotasını koruyabileceği alt düzeye indirecektir. Böyle bir tekne çatışma tehlikesi geçinceye kadar üzerindeki bütün yolu kesecek ve her durumda çok dikkatle seyir edecektir.

C — FENERLER VE ŞEKİLLER :

KURAL : 20

Uygulama

(a) Bu bölümdeki kurallara, bütün hava koşullarında uyulacaktır.

(b) Fenerlere ait Kurallarda güneşin batışından doğuşuna kadar uygulanacak ve bu süre içerisinde Kurallarda belirlenen fenerlerle karıştırılmayacak veya bunların görünüşlerini veya ayırıcı karakterlerini bozmayacak veya iyi bir gözcülük yapılmasını engellemevecek olan fenerler dışında diğer hiçbir ışık gösterilmeyecektir.

(c) Bu kurallarda belirtilen fenerler, taşındığı takdirde, kısıtlı görüşlerde güneşin doğuşundan batışına kadar da, gösterilecek ve gerekli görülen diğer bütün koşullarda da gösterilebileceklerdir.

(d) Şekillerle ilgili kurallar gündüzleri uygulanacaktır.

(e) Bu kurallarda belirlenen fenerler ve şekiller bu kuralların 1 sayılı Lâhikasının hükümlerine uygun olacaktır.

KURAL : 21

Tanımlamalar

(a) «Silyon feneri» deyimi : Teknenin baş-kıç orta hattı üzerine konulan, 225 derecelik bir ufuk yayı üzerinde kesiksiz bir ışık gösteren ve teknenin her iki tarafında tam prıvadan itibaren kemerinin 22,5 derece gerisine kadar ışık gösterecek surette yerleştirilmiş beyaz bir fener anlamına gelecektir.

(b) «Borda fenerleri» deyimi : Herbiri 112,5 derecelik bir ufuk yayı üzerinde tam prıvadan kendi tarafındaki kemerinin 22,5 derece gerisine kadar kesiksiz bir ışık gösterecek surette yerleştirilmiş sancak tarafında, yeşil, iskele tarafında kırmızı fener anlamına gelecektir. Boyu 20 metreden kısa teknelerde, borda fenerleri teknenin baş-kıç orta hattı üzerinde bulunan bir fanus içinde birleşik olarak taşınabilir.

(c) «Pupa feneri» deyimi : Olanacağı kadar teknenin kıç tarafına yakın bir yere konulan, ufkun 135 derecelik bir yayı üzerinde kesiksiz beyaz bir ışık gösteren, tam kıçtan itibaren geminin her iki bordasında 67,5 derecelik bir ışık göstermek üzere yerleştirilmiş beyaz ışık veren bir fener anlamına gelecektir.

(d) «Yedekleme feneri» deyimi : Bu kuralın (c) paragrafında belirtilen «Pupa feneri» ile aynı nitelikte olan sarı ışık veren bir fener anlamına gelecektir.

(e) «Her taraftan görülür fener» deyimi : Ufkun 360 derece lik yayı üzerinde kesiksiz ışık gösteren bir fener anlamına gelecektir.

(f) «Çakar fener» deyimi : Düzenli aralıklarla dakika 120 veya daha fazla çakan bir fener anlamına gelecektir.

KURAL : 22

Fenerlerin Görünüşü

Bu kurallarda belirtilen fenerler, en az aşağıda yazılı mesafelerden görünebilmeleri için, bu Kuralların 1 inci lâhikasının 8 inci kısmında belirlenen şiddette olacaktır.

(a) Boyları 50 metre veya daha fazla olan tekneler :

- 6 milden. . .
- 6 milden görünür silyon feneri,
- 3 milden görünür borda feneri,
- 3 milden görünür pupa feneri,
- 3 milden görünür yedekleme feneri,
- 3 milden ve her yönden görünür beyaz, kırmızı, yeşil veya sarı fener

(b) Boyları 12 metre veya daha fazla olan fakat 50 metreden az olan tekneler

— 2 milden görünür silyon feneri ancak boyu 20 metreden az olan teknelerde 3 milden görünür olacaktır.

- 2 milden görünür borda feneri,
- 2 milden görünür pupa feneri
- 2 milden görünür yedekleme feneri,
- 2 milden ve her yönden görünür beyaz, kırmızı, yeşil veya sarı fener.

(c) Boyu 12 metreden az olan tekneler

- 2 milden görünür silyon feneri,
- 1 milden görünür borda feneri,
- 2 milden görünür pupa feneri,
- 2 milden görünür yedekleme feneri,
- 2 milden ve her yönden görünür, beyaz, kırmızı, yeşil veya sarı fener.

KURAL : 23

Üzerinde yol bulunan Kuvvetle Yürütülen Tekneler

(a) Kuvvetle yürütülen bir tekne üzerinde yol olduğu zaman :

(i) Baş tarafta bir silyon feneri,

(ii) Boyları 50 metreden daha kısa olan bir teknenin gösterme yükümlülüğü bulunmaması hali hariç, kıç tarafa doğru ve baş taraftakinin yukarsında ikinci bir silyon feneri,

(iii) Borda fenerleri,

(iv) Bir pupa feneri.

(b) Bir hava - yastıklı tekne su üzerinde kalkarak çalıştığı zaman, bu kuralın

(a) paragrafında belirtilen fenerlere ek olarak, ufkun her tarafından görülen, sarı renkte çakar bir fener taşıyacaktır.

(c) Boyu 7 metreden kısa ve hızı en çok 7 deniz milini geçmeyen kuvvetle yürütülen bir tekne bu kuralın (a) paragrafında belirtilen fenerler yerine, ufkun her tarafından görülür beyaz bir fener gösterebilir. Uygulanabildiği takdirde böyle bir tekne borda fenerlerini de gösterecektir.

KURAL : 24

Çekerek ve İterek Yedekleme

(a) Kuvvetle yürütülen bir tekne yedeklerken :

(i) Kural 23 (a) (i) d belirtilen fener yerine baş tarafta dikey bir doğru üzerinde, iki silyon feneri gösterecektir. Yedekleyen bir teknenin kıç tarafından yedek-

lenenin yedek boyu sonuna kadar olan mesafenin 200 metreden fazla olması halinde dikey bir doğru üzerinde üç adet adı geçen feneri gösterecektir.

(ii) Borda fenerleri,

(iii) Bir pupa feneri,

(iv) Pupa feneri üzerinde, dikey bir doğru üzerinde bir yedekleme feneri,

(v) Yedek boyu 200 metreden fazla olduğu zaman, en iyi görülebilecek bir yerinde bir eşkenar dörtgen şekli, gösterecektir.

(b) İten tekne ile ileri itilen tekne birleşik tek bir tekne gibi birbirlerine sıkıca bağlı iseler, bunlara, kuvvetle yürütülen bir tekne gözüyle bakılacak ve bu tekneler 23 nci kuralda belirtilen fenerleri göstereceklerdir.

(c) Birleşik tek bir tekne hariç, kuvvetle yürütülen bir tekne diğer bir tekneyi ileri itiyor veya bordasında yedekliyorsa;

(i) Kural 23 (a), (d) de, belirtilen fenerin yerine baş tarafta dikey bir doğru üzerinde iki silyon fenerini,

(ii) Borda fenerlerini,

(iii) Bir pupa fenerini, gösterecektir.

(d) Bu Kuralın (a) ve (c) paragraflarının uygulanacağı kuvvetle yürütülen bir tekne, aynı zamanda Kural 23 (a) (ii) nin hükümlerini de uygulayacaktır.

(e) Yedeklenen bir tekne veya cisim :

(i) Borda fenerlerini,

(ii) Bir pupa fenerini,

(iii) Yedek boyunun 200 metreden fazla olması halinde, en iyi görülebilecek yerinde bir eşkenar dörtgen şekli gösterecektir.

(f) Sayıları belirsiz tekneler : Bir grup halinde, bordada yedeklendiği veya itildiği zaman tek bir tekne gibi fener göstereceklerdir.

(i) Birleşik bir birimin parçası olmadığı zaman ileri itilerek, yürütülen bir tekne başucunda borda fenerlerini gösterecektir.

(ii) Diğer bir teknenin bordasında yedeklenen bir tekne pupa fenerini ve başucunda borda fenerlerini gösterecektir.

(g) Bir tekne veya yedekte çekilen bir cismin yeterli herhangi bir sebeple, bu kuralın (e) paragrafında önerilen fenerleri göstermesinin pratik olmayacağı yerlerde, yedekte çekilen teknenin aydınlatılması veya fenersiz tekne veya bir cismin mevcudiyetinin gösterilmesi için, olanağı bulunan, tüm tedbirler alınacaktır.

KURAL : 25

Üzerinde Yol Bulunan Yelkenli Tekneler ve Kürekli Tekneler

(a) Üzerinde yol bulunan bir yelkenli tekne :

(i) Borda fenerlerini,

(ii) Bir pupa fenerini,

gösterecektir.

(b) Boyu 12 metreden kısa olan bir yelkenli teknede bu kuralın (a) paragrafında belirtilen fenerler, en iyi görülebilecekleri yer olan direk başı veya direk başına yakın bir yerde taşınacak olan bir fanus içinde birleşik bir halde bulunabilirler.

(c) Üzerinde yol bulunan bir yelkenli tekne bu kuralın (a) paragrafında belirtilen fenerlere ek olarak, en iyi görülebilecekleri yer olan direk başı veya direk başına yakın bir yerde dikey bir doğru üzerinde ufkun her tarafından görülmek üzere kırmızı alttaki yeşil olan iki fener taşıyabilirler.

Ancak, bu fenerler, bu Kuralın (b) paragrafında müsaade edilen birleşik fenerlerle bir arada gösterilmeyecektir.

(d) (i) Boyu 7 metreden kısa olan bir yelkenli tekne uygulayabildiği takdirde bu kuralın (a) veya (b) paragrafında belirtilen fenerleri gösterecektir, fakat gösteremezse çatışmayı önleyecek kadar yeterli bir sürede gösterilmek üzere bir elektrikli cep fenerini veya beyaz bir ışık gösteren ve yanık halde bulunan bir feneri el altında hazır bulunduracaktır.

(ii) Küreklî bir tekne bu Kurallarda yelkenli tekne için belirtilen fenerleri gösterebilir. Bunu yapmadığı takdirde çatışmayı önleyecek kadar yeterli bir süre içinde, gösterilmek üzere, bir elektrikli cep fenerini veya beyaz bir ışık gösteren ve yanık halde bulunan bir feneri el altında hazır bulunduracaktır.

(e) Yelkenle seyreden ve aynı zamanda makine ile de yürütülen bir tekne baş tarafında ve ufkun her tarafından en iyi görülebilecek bir yerde sivri ucu aşağı doğru olan bir koni gösterecektir.

KURAL: 26

Balıkçı Tekneleri

(a) Balıkçılıkla uğraşan bir tekne üzerinde yol bulunduğu veya demirli olduğu zamanlarda, sadece bu Kuralda belirtilen fenerleri ve şekilleri gösterecektir.

(b) Balıkçılık takımı olarak tarama ağıları veya diğer takımları kullanarak su içinde sürüklenme anlamına gelen trol çekme işiyle uğraşan bir tekne;

(i) Üstteki yeşil alttaki beyaz renkte olan ve dikey bir doğru üzerinde bulunan ve ufkun her tarafından görülür iki fener veya dikey bir doğru üzerinde ve biri diğerinin üstünde tepeleri birbirine bitişik iki koni gösterecek, boyu 20 metreden kısa olan bir tekne, bu şekiller yerine bir sepet gösterebilecektir.

(ii) Ufkun her tarafından görülen yeşil fenerin üstünde ve gerisinde bir silindirik feneri gösterecek ve boyu 50 metreden kısa olan bir tekne böyle bir feneri göstermek zorunluluğunda olmayacak fakat isterse gösterebilecektir.

(iii) Su üzerinde yol alırken bu paragrafta belirtilen fenerlere ek olarak borda fenerlerini ve bir pupa fenerini gösterecektir.

(c) Trol çekmek dışında balıkçılıkla uğraşan bir tekne;

(i) Üstteki kırmızı, alttaki beyaz renkte olan ve dikey bir doğru üzerinde bulunan, ufkun her tarafından görülür iki fener veya dikey bir doğrultuda ve biri diğerinin üstünde tepeleri birbirine bitişik iki koni gösterecek, boyu 20 metreden kısa olan bir tekne bu şekil yerine, bir sepet gösterebilecektir.

(ii) Denize döşedikleri takımlar teknedeki yatay olarak 150 metreden daha açığa doğru uzandığı takdirde, takımlar doğrultusunda ufkun her tarafından görülür beyaz bir fener veya tepesi yukarı doğru olan bir koni şekli gösterecektir.

(iii) Su üzerinde yol alırken, bu paragrafta belirtilen fenerlere ek olarak borda fenerlerini ve pupa fenerini de gösterecektir.

(d) Balıkçılıkla uğraşan diğer teknelerin çok yakınında bulunan ve balıkçılıkla uğraşan bir tekne, bu Kuralların II sayılı lâhikasında belirlenen ek işaretleri de gösterecektir.

(e) Balıkçılıkla uğraşmadığı zaman bir tekne bu Kuralda belirtilen fener ve şekilleri göstermeyecek ve fakat ancak kendi boyundaki bir tekne için belirtilen fenerleri gösterecektir.

KURAL : 27

Kumanda Altında Bulunmayan veya Manevra
Gücü Kısıtlı Olan Tekneler

(a) Kumanda altında bulunmayan bir tekne :

(i) En iyi görülebilecek yerde dikey bir doğru üzerinde ufkun her tarafından görülür iki kırmızı fener,

(ii) En iyi görülebilecekleri yerde, dikey bir doğru üzerinde iki küre veya benzeri şekilleri,

(iii) Su üzerinde ilerlerken, bu paragrafta belirtilen fenerlere ek olarak, borda fenerleri ve bir pupa feneri gösterecektir.

(b) Mayın tarama faaliyetleri ile uğraşan bir tekne dışında manevra gücü kısıtlı bir tekne :

(i) En iyi görülebilecekleri bir yerde dikey bir doğru üzerinde ufkun her tarafından görülür, üç fener gösterecektir. Bu fenerlerden en üstteki ve en alttaki kırmızı, ortadaki beyaz olacaktır.

(ii) En iyi görülebilecekleri bir yerde, dikey bir doğru üzerinde üç şekil gösterecektir. Bu şekillerden en üstteki ve en alttaki küre, ortadaki eşkenar dörtgen şeklinde olacaktır.

(iii) Su üzerinde ilerlerken alt paragraf (i) de belirtilen fenerlere ek olarak, silyon ve borda fenerleri ile bir pupa fenerini gösterecektir.

(iv) Demirli iken bu Kuralın (i) ve (ii) sayılı alt paragraflarında belirtilen fenerler veya şekillere ek olarak, 30 ncu Kuralda belirtilen fenerleri ve şekli gösterecektir.

(c) Rotasından saptırma gücü bulunmayan yedekleme işi ile uğraşan bir tekne, bu kuralın (b) (i) ve (ii) sayılı alt paragraflarında belirtilen fenerler veya şekillere ek olarak, 24 (a) sayılı kuralda belirtilen fenerleri veya şekli gösterecektir.

(d) Tarama veya sualtı işleri ile uğraşan bir tekne manevra yapabilme gücünün kısıtlı olduğu zamanlarda, bu kuralın (b) paragrafında belirtilen fenerler ve şekilleri gösterecek ve engel mevcut olduğuzamanlarda da bunlara ek olarak :

(i) Engelin bulunduğu tarafı işaret etmek üzere dikey bir doğru üzerinde ufkun her tarafından görülür iki kırmızı fener veya iki küre.

(ii) Diğer teknenin geçebileceği tarafı işaret etmek üzere, dikey bir doğru üzerinde, ufkun her tarafından görülen iki yeşil fener veya iki eşkenar dörtgen,

(iii) Su üzerinde ilerlerken bu paragrafta belirtilen fenerler ve ek olarak silyon ve borda fenerleriyle bir pupa feneri,

(iv) Bu paragraf hükümlerinin uygulanacağı bir tekne demirli iken 30 sayılı Kuralın belirttiği fenerler ve şekil yerine (i) ve (ii) sayılı alt paragraflarda belirtilen fenerleri veya şekli,

(e) Dalgıç işleri ile uğraşan bir teknenin bu kuralın (b) paragrafında belirtilen şekilleri göstermesinin mümkün olmadığı hallerde uluslararası kodunun A flamasının yüksekliği 1 metreden az olmayan eğilmez sağlam bir kopyası gösterilecektir. Bu flama örneğinin ufkun her tarafından görülmesi için gerekli tedbirler alınacaktır.

(f) Mayın tarama işleriyle uğraşan bir tekne 23 sayılı Kuralda kuvvetle yürütülen bir tekne için belirtilen fenerlere ek olarak, ufkun her tarafından görülen, üç yeşil fener veya 3 küre gösterecektir. Bu fenerlerden veya şekillerden birisi pruva direği başı veya yakınında diğerleri de seren uclarında gösterilecektir. Bu fenerler veya şekiller diğer bir teknenin, mayın tarayıcı teknenin kış tarafına 1000 metre veya heriki bordasına 500 metreden fazla yaklaşmasının tehlikeli olacağını gösterecektir.

(g) Boyları 7 metreden daha kısa olan teknelerden bu kuralda belirtilen fenerleri göstermeleri istenmeyecektir.

(h) Bu Kuralda belirtilen işaretler tehlikede olan ve yardım isteyen teknelerin işaretleri değildir. Bu işaretler, bu Kuralların IV. lâhikasında bulunmaktadır.

KURAL : 28

Su Çekimleri Nedeniyle Seyirleri Kısıtlı Olan Tekneler

Su çekimleri nedeniyle seyirleri kısıtlı olan tekneler 23 sayılı Kuralda kuvvetle yürütülen tekneler için belirtilen fenerlere ek olarak, en iyi görülebilecek bir yerde, ufkun her tarafından görülen ve dikey bir doğru üzerinde bulunan üç kırmızı fener veya bir silindir gösterebilir.

KURAL : 29

Kılavuz Tekneleri

(a) Kılavuzluk görevi ile uğraşan bir tekne :

(i) Direk başı veya direk başına yakın bir yerde ufkun her tarafından görülen ve dikey bir doğru üzerinde üstteki beyaz alttaki de kırmızı olan iki fener,

(ii) Seyir halinde olduğu zaman bunlara ek olarak, borda fenerleri ile bir pupa feneri,

(iii) Demirde iken alt paragraf (i) de belirtilen fenerlere ek olarak, demir feneri veya fenerleri veya şeklini gösterecektir.

(b) Bir kılavuz teknesi kılavuzluk görevi ile uğraşmadığı zaman kendi boyundaki benzeri bir tekne için belirtilen fenerler veya şekilleri gösterecektir.

KURAL : 30

Demirli ve Karaya Oturmuş Tekneler

(a) Demirli olan bir tekne en iyi görülebilecek bir yerinde :

(i) Baştarafında, ufkun her tarafından görülen bir beyaz fener veya bir küre,

(ii) Kıç veya kıç tarafa yakın bir yerinde ve alt paragraf (i) de belirtilen fenerden daha az yükseklikte ufkun her tarafından görülen bir beyaz fener, gösterecektir.

(b) Boyu 50 metreden daha kısa olan bir tekne bu kuralın (a) paragrafında belirtilen fenerler yerine en iyi görülebilecek bir yerinde ufkun her tarafından görülen bir beyaz fener gösterebilir.

(c) Demirli bir tekne isterse ve boyu 100 metre ve daha uzun olan bir tekne zorunlu olarak güvertelerini, sağlanabilen iş veya buna eşit ışıklarla aydınlatacaklardır.

(d) Karaya oturan bir tekne bu kuralın (a) veya (b) paragraflarında belirtilen fenerleri gösterecek ve bunlara ek olarak, en iyi görülebilecek yerlerinde,

(i) Dikey bir doğru üzerinde, ufkun her tarafından görülen iki kırmızı fener,

(ii) Dikey bir doğru üzerinde üç küre, gösterecektir.

(e) Boyu 7 metreden kısa olan ve dar bir kanal veya geçit içinde veya demir yerinde ve diğer teknelerin normal olarak seyir yaptığı alanlarda veya bunlara yakın yerlerde olmamak üzere demirlemiş veya karaya oturmuş olan bir tekne bu kuralın (a), (b) veya (d) paragraflarında belirtilen fenerleri ve şekilleri göstermesi istenmeyecektir.

KURAL : 31

Deniz Uçakları

Bir deniz uçağı için, bu bölümdeki kurallarda belirtilen özellikler veya pozisyonlardaki fenerlerin ve şekillerin konulmasının mümkün olmaması halinde, bu

özellikler ve pozisyonlardaki fenerler ve şekillere mümkün olduğu kadar yakın olan fenerleri ve şekilleri gösterecektir.

BÖLÜM D — SES VE IŞIK İŞARETLERİ

KURAL : 32

Tanımlamalar

(a) «Düdük» sözcüğü belirtilen düdük seslerini meydana getirme gücünde olan ve bu Kuralların III sayılı Lâhikası niteliklerine uyan herhangi bir sesle işaret verme aleti anlamına gelecektir.

(b) «Kısa düdük» deyimi : Bir saniye süreli bir düdük sesi anlamına gelecektir.

(c) «Uzun düdük» deyimi : 4 - 6 saniye süreli bir düdük sesi anlamına gelecektir.

KURAL : 33

Ses İşaretleri İçin Aletler

(a) Boyları 12 metre veya daha uzun olan teknelerde bir düdük ve bir kampana ve boyları 100 metre veya daha uzun olan teknelerde bunlara ek olarak bir gong bulunacak ve bu gongun tonu ve sesi kampananınki ile karıştırılmayacak şekilde olacaktır.

Düdük, kampana ve gong bu kuralların III sayılı Lâhikası niteliklerine uygundur. İstenilen ses işaretlerinin elle verilmesine her zaman olanak bulunması şartıyla, kampana veya gong veya her ikisinin yerine aynı ses niteliğine sahip olan diğer bir alet kullanılabilir.

(b) Boyları 12 metreden daha kısa olan tekneler bu kuralın (a) paragrafında belirtilen ses ile işaret veren aletleri taşıma zorunluğunda olmayacaklardır. Böyle bir aleti bulunmayan bir teknede yeterli ses işareti verebilecek başka bir alet bu kurala ek olacaktır.

KURAL : 34

Manevra ve Uyarma İşaretleri

(a) Kuvvetle yürütülen ve seyir halinde bulunan bir tekne diğerini gördüğü zaman, bu kurallar uyarınca manevra yaptığında düdüğü ile aşağıdaki işaretleri ve rerek bu manevrasını belli edecektir.

- Bir kısa düdük «Rotamı sancağa doğru değiştiriyorum».
- İki kısa düdük «Rotamı iskeleye doğru değiştiriyorum».
- Üç kısa düdük «Tornistan çalıştırıyorum».

anlamına gelecektir.

(b) Herhangi bir tekne bu kuralın (a) paragrafında belirtilen düdük işaretlerine ek olarak, manevra esnasında uygun bir surette tekrarlanacak olan ışıklı bir işaret de gösterebilir.

(i) Bu ışıklı işaretler aşağıda yazılı olduğu gibi yorumlanacaktır :

- Bir çakar «Rotamı sancağa değiştiriyorum».
- İki çakar «Rotamı iskeleye değiştiriyorum».
- Üç çakar «Tornistan çalıştırıyorum».

anlamına gelecektir.

(ii) Her çakar, yaklaşık olarak bir saniye, iki çakar arasındaki süre yaklaşık olarak bir saniye sürecektir. Birbiri ardından verilecek işaretler arasındaki süre 10 saniyeden az olmayacaktır.

(iii) Var ise bu işaret için kullanılacak olan ışık ufkun her tarafından görülen beyaz bir ışık olacak ve en azından 5 milden görülecek ve Lâhika 1 hükümlerine uyacaktır.

(c) Dar bir kanal veya geçitte birbirini gören teknelerden :

9 (e) (i) sayılı kurala uyarak diğerine yetişip geçme niyetinde olan bir tekne düdükle aşağıdaki işaretleri vererek niyetini bildirecektir :

— İki uzun düdüğü takibeden bir kısa düdüğü :

«Senin sancak tarafından yetişip geçmek niyetindeyim»

— İki uzun düdüğü takibeden iki kısa düdüğü :

«Senin iskele tarafından yetişip geçmek niyetindeyim»

anlamına gelecektir.

(ii) Yetişilip geçilecek olan bir tekne 9 (e) (i) sayılı kurala uyarak hareket ediyorsa, mutabakatını aşağıda yazılı işaret düdüğü ile vererek yetişen gemiye bildirecektir :

— Bir uzun, bir kısa, bir uzun ve bir kısa sırasıyla verilecek düdüğü işareti.

(d) Birbirini gören iki teknenin birbirine yaklaşması ve bu teknelerden birini diğerinin niyetini ve hareketlerini anlayamaması veya çatışmayı önlemek üzere yeteri kadar harekete geçtiğinden tereddüde düşmesi halinde, tereddüde düşen tekne düdüğü ile derhal en azından beş kısa ve seri işaret vererek böyle bir tereddüt içinde olduğunu gösterecektir. Böyle bir işaret en azından beş kısa ve seri çakmalar şeklinde bir ışık işareti ile kuvvetlendirilebilir.

(e) Araya giren bir engel sebebiyle diğer teknelerin görülmesine olanak bulunmayan bir kanal veya geçidin dönüş yerine yaklaşan bir tekne uzun bir düdüğü çalacaktır. Dönüş yerinin öbür tarafında veya aradaki engelin arkasında olan ve düdüğün duyulabileceği mesafede bulunan herhangi bir yaklaşan tekne de uzun bir düdükle bu işarete cevap verecektir.

(f) Bir teknede aralarındaki mesafe 100 metreden fazla olan birden çok düdüğü mevcut olduğu takdirde manevra ve uyarma işaretleri sadece bir düdükle verilecektir.

KURAL : 35

Kısıtlı Görüş Hallerinde Verilecek Ses İşaretleri

Görüş şartları kısıtlı olan bir alan içinde veya yakınında, gece veya gündüz, bu Kuralda belirtilen işaretler aşağıda yazılı olduğu gibi kullanılacaklardır :

(a) Üzerinde yol bulunan kuvvetle yürütülen bir tekne iki dakikadan fazla olmayan aralıklarla bir uzun düdüğü çalacaktır.

(b) Yolda olan fakat durup su üzerinde ilerlemeyen, kuvvetle yürütülen bir tekne iki dakikadan fazla olmayan aralıklarla birbiri ardından iki uzun düdüğü çalacak ve bu iki düdüğü arasında da yaklaşık iki saniyelik süre bulunacaktır.

(c) Kumanda altında bulunmayan, manevra yapma gücü kısıtlı olan, su çekişi nedeniyle kısıtlı olan, yelkenli tekne balıkçılıkla uğraşan diğer bir tekneyi çekerek veya yedekleme işi ile uğraşan bir tekne, bu kuralın (a) veya (b) paragraflarında belirtilen işaretler yerine aralarında iki dakikadan fazla bir süre olmayan aralıklarla üç düdüğü birbiri ardından çalacak ve bu üç düdüğüden birisi uzun olacak ve bunu iki kısa düdüğü takip edecektir.

(d) Bir tekne veya birden fazla tekne yedekleniyorsa, yedeklenen son tekne eğer içinde adam varsa aralarında iki dakikadan fazla bir süre olmayan aralıklarla üç düdüğü birbiri ardından çalacak ve bu dört düdüğüden biri uzun olacak ve bunu üç kısa düdüğü takibedecektir. Eğer mümkün olursa bu işaret, yedekleyen teknenin verdiği işareten hemen sonra verilecektir.

(e) İterek yedekleyen bir tekne ile bunun önünde ileri itilerek yedeklenen bir teknenin birleşik bir birim teşkil etmek üzere birbirlerine sıkıca bağlandıkları durumda bunlar kuvvetle yürütülen bir tekne gibi sayılacak ve bu kuralın (a) veya (b) paragraflarında belirtilen işaretleri göstereceklerdir.

(f) Demirli olan bir tekne bir dakikadan daha uzun olmayan aralıklarla, seri bir şekilde ve yaklaşık olarak beş saniye süre ile bir kampana çalacaktır. Boyları 100 metre veya daha uzun olan teknelerde kampana teknenin baş tarafından ses verecek ve kampananın çalınmasından hemen sonra teknenin kış tarafından bir gong yaklaşık olarak, beş saniye süre ile ses verecektir. Demirli olan bir tekne ek olarak, yaklaşan bir tekneye bulunduğu yer ve çatışma olasılığını ihtar etmek üzere, bir kısa bir uzun ve yine bir kısa olmak üzere birbiri ardından üç düdükle çalabilir.

(g) Karaya oturan bir tekne bu kuralın (f) paragrafında belirtilen kampana işaretini, gerekiyorsa gong işaretini verecek, buna ek olarak, kampanasını çalmaya başlamadan hemen önce ve kampana çalınması bittikten hemen sonra kampanasına üç ayrı ve belirgin darbeli vurular yapacaktır. Karaya oturan bir tekne ek olarak, uygun düdükle işareti de verebilir.

(h) Boyu 12 metreden daha kısa olan bir tekne yukarıda belirlenen işaretleri vermek zorunluluğunda olmayacak, vermediği takdirde, aralarında iki dakikadan fazla süre bulunmayan diğer bir yeterli ses işareti verecektir.

(i) Kılavuzluk görevi ile uğraşan bir kılavuz teknesi bu kuralın (a) (b) veya (f) paragraflarında belirtilen ses işaretlerine ek olarak, dört kısa düdükle oluşan bir tanıma işareti verebilir.

KURAL : 36

Dikkat çekme işaretleri

Gerekli olduğu takdirde herhangi bir tekne bu Kurallarda verilmesi istenen işaretlerle karıştırılmamak üzere, diğer bir teknenin dikkatini çekmek için ışık ve ses işaretleri verebilir veya herhangi bir tekneyi güç duruma düşürmemek, üzere projeksiyonlu tehlike yönüne doğru çevirebilir.

KURAL : 37

Tehlike işaretleri

Tehlike içinde bulunan ve yardım isteyen bir tekne bu kuralların IV sayılı Lâhikasında belirtilen işaretleri kullanacak veya gösterecektir.

BÖLÜM E - İSTİSNALAR

KURAL : 38

İstisnalar

1960 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları gereklerine uyması şartıyla, bu Kuralların yürürlüğe girdiği tarihte omurgası atılmış olan veya inşa durumu buna benzer bir halde bulunan bir tekne veya bir sınıf tekneler aşağıda yazılı olduğu şekilde bu kurallara uymaktan istisna edilebilirler.

(a) Bu Kuralların yürürlüğe gireceği tarihten sonra geçecek dört yıl sonuna kadar 22 nci Kuralda mesafeleriyle birlikte belirtilen fenerlerin yerlerine konulmasından,

(b) Bu Kuralların yürürlüğe gireceği tarihten sonra geçecek dört yıl sonuna kadar, Bu Kuralların I sayılı Lâhikasının 7 nci kısmında renk nitelikleri belirtilen fenerlerin yerlerine konulmasından,

(c) İngiliz Kralliyet sisteminden metrik birim sistemine dönülmesi ve ölçü rakamlarının, yuvralak bir hale getirilmesinin sonucu olarak, fenerlerin yeniden yerleştirilmesinden sürekli,

(d) (i) Bu Kuralların 1. Lâhikasının 3 (a) kısmında belirtilenlerin sonucu olarak boyları 150 metreden daha kısa olan teknelerde silyon fenerlerinin yeniden yerleştirilmesinden sürekli,

(ii) Bu kuralların yürürlüğe girecekleri tarihten sonra geçecek 9 yıl sonuna kadar bu Kuralların 1. Lâhikasının 3 (a) kısmında belirtilenlerin sonucu olarak boyları 150 metre veya daha uzun olan teknelerde silyon fenerlerinin yeniden yerleştirilmesinden,

(e) Bu Kuralların yürürlüğe girecekleri tarihten sonra geçecek 9 yıl sonuna kadar 1 inci Lâhika 2 (b) önerileri sonucu olarak silyon fenerlerinin yeniden yerleştirilmesinden,

(f) Bu Kuralların yürürlüğe girecekleri tarihten sonra geçecek 9 yıl sonuna kadar 1 inci Lâhika Kısım 2 (g) ve 3 (b) de belirtilenlerin sonucu olarak borda fenerlerinin yeniden yerleştirilmesinden,

(g) Bu Kuralların yürürlüğe girecekleri tarihten sonra geçecek 9 yıl sonuna kadar III. Lâhikada belirtilen ses işaretleri için konulan - hüklümlerden istisnalar yapılabilir.

LÂHİKA 1

FENERLERİN VE ŞEKİLLERİN YERLEŞTİRİLMELERİ VE TEKNİK AYRINTILARI

1. Tanımlama :

«Tekne üstünden yükseklik» deyimi : En üstteki devamlı güverte üzerinden olan yükseklik demektir:

2. Fenerlerin dikey yerleştirilmeleri ve aralarındaki mesafe :

(a) Boyları 20 metre veya daha uzun olan ve kuvvetle yürütülen teknelerin silyon fenerleri aşağıdaki şekilde yerleştirilecektir :

(i) Pruva silyon feneri, veya sadece bir silyon feneri taşıyorsa bu fener tekneden 6 metreden daha az olmayan bir yükseklikte olacak ve teknenin genişliği 6 metreden daha fazla olduğu takdirde, bu fenerin tekneden yüksekliği bu genişlikten daha az olmayacak, fakat fenerin tekneden 12 metreden daha fazla yükseklikte bulunması zorunlu olmayacaktır.

(ii) Çift silyon feneri mevcut olduğu takdirde, grandi silyonu pruva silyonundan dikey olarak en az 4,5 metre daha yüksekte olacaktır.

(b) Kuvvetle yürütülen teknelerdeki silyon fenerlerinin dikey ayırımı Trim'in bütün normal koşullarında (deniz seviyesinden ve bodoslanmanın bin metre ilerisinden bakıldığı zaman grandi silyonunun pruva silyonundan ayrı ve pruva silyonunun üzerinden görülmesini sağlayacak bir nitelikte olacaktır.

(c) Boyları 12 metre veya 20 metreden daha kısa olan ve kuvvetle yürütülen teknelerin silyon feneri küpeşteden 2,5 metreden daha az olmayan bir yüksekliğe konulacaktır.

(d) Boyu 12 metreden kısa olan, kuvvetle yürütülen bir tekne en yüksekte bulunması gerekli fenerini küpeşteden 2,5 metreden daha az yükseklikte bulundurabilir. Ancak, borda fenerleri veya pupa fenerine ek olarak bir silyon feneri mevcut olduğu zaman, bu silyon feneri, borda fenerlerinin bulunduğu yerden en azından 1 metre daha yükseklikte bulundurulacaktır.

(e) Diğer bir tekneyi iterek veya çekerek yedekleyen kuvvetle yürütülen bir teknede bulundurulacak olan iki veya üç silyon fenerlerinden biri, kuvvetle yürütülen bir teknenin pruva silyonu fenerinin bulunduğu yere konulacaktır.

(f) Bütün bu koşullarda silyon feneri veya fenerleri diğer fenerlerin tümünün ve engellerin üzerinde ve bunlardan nete bir yere konulacaktır.

(g) Kuvvetle yürütülen bir teknenin borda fenerleri, aynı teknenin pruva silyonu fenerinin tekneden olan yüksekliğinin dörtte üçünden daha yukarı konulmayacaktır. Bu borda fenerleri güverte ışıklarıyla karıştırılabilecekleri kadar da aşağıya konulmayacaktır.

(h) Boyu 20 metreden kısa olan ve kuvvetle yürütülen bir teknenin borda fenerleri birleşik bir fanus içinde taşındığı zaman; bu fanus bir metreden daha az olmak üzere silyon fenerinin altına yerleştirilmiş olacaktır.

(i) Kuralların dikey bir doğru üzerinde iki veya üç fener taşınmasını belirttiği zamanlarda, bunların arasındaki mesafe, aşağıda yazılı olduğu gibidir olacaktır :

(i) Boyu 20 metre veya daha fazla olan bir teknede bu fenerler, birbirinden 2 metreden daha az olmayan bir mesafeye konulacak, bir yedekleme feneri bulundurulması istenilen durum hariç bu fenerlerden en altta bulunanı tekneden olan yüksekliği 4 metreden az olmayacaktır.

(ii) Boyu 20 metreden daha kısa olan bir teknede, bu fenerler birbirinden 1 metreden daha az olmayan bir mesafeye konulacak, bir yedekleme feneri bulundurulması istenilen durum hariç bu fenerlerden en altta bulunanın kipeşteden olan yüksekliği 2 metreden az olmayacaktır.

(iii) Üç fener taşındığı zaman, bu fenerler arasındaki mesafeler eşit olacaktır.

(j) Bir balıkçı teknemesinin balıkçılıkla uğraştığı zaman için belirtilen, ufkun her tarafından görülen iki fenerden altta olanı, iki dikey fener arasındaki mesafenin iki katından daha az olmamak üzere borda fenerlerinin üzerindeki bir yükseklikte olacaktır.

(k) İki demir feneri taşındığı zaman, baş taraftaki demir feneri kış tarafta olandan en az 4,5 metre yükseklikte olacaktır. Boyu 50 metre veya daha uzun olan teknelerde bu baş taraftaki demir feneri tekneden en az 6 metre yükseklikte olacaktır.

3. Fenerlerin Yatay Yerleştirilmeleri ve Aralarındaki mesafe :

(a) Kuvvetle yürütülen bir tekne için iki silyon feneri istenildiği zaman, bunlar arasındaki yatay mesafe, gemi uzunluğunun yarısından az olmayacak fakat bu mesafenin 100 metreden fazla olmasına da gerek bulunmayacaktır. Baş taraftaki silyon feneri bodoslamadan itibaren gemi boyunun dörtte birinden daha uzağa konulmayacaktır.

(b) Boyu 20 metre veya daha fazla olan bir teknede borda fenerleri, baş taraftaki silyon fenerlerinin önünde bulunmayacaktır. Bu fenerler teknenin bordasına veya bordasına yakın bir yere konulacaktır.

4. Balıkçı tekneleri, tarak dubaları ve sualtı işleriyle uğraşan tekneler için yön gösteren fenerlerin bulunacakları yerlerin ayrıntıları :

(a) Kural 26 (c) (ii) de belirtilen balıkçılıkla uğraşan bir teknenin denize döşediği takımların yönünü gösteren fener, ufkun her tarafından görülen biri kırmızı, biri beyaz olan iki fenerden 2 metreden az ve 6 metreden çok olmayan yatay bir mesafeye konacaktır. Bu fener Kural 26 (c) (i) de belirtilen ufkun her tarafından görülen beyaz fenerden yukarıya, borda fenerlerinden de aşağıya konulmayacaktır.

(b) Tarama işleriyle veya sualtı işleriyle uğraşan bir teknede bulunacak olan Kural 27 (d) (i) ve (ii) de belirtildiği şekilde engelli olan veya emniyetle geçilebilecek

olan tarafı gösteren fener ve şekiller uygulanabildiği kadar en fazla yatay mesafeye konulacak fakat bunlar hiçbir zaman Kural 27 (b) (i) ve (ii) de belirtilen fener ve şekillerden 2 metreden daha yakın mesafeye konulmayacaktır. Bu fenerlerden veya şekillerden üstte bulunana hiçbir zaman Kural 27 (b) (i) ve (ii) de belirtilen üç fener veya şeklin en altta olanından daha yüksekte olamayacaktır.

5. Borda fenerleri için Siperlikler :

Borda fenerlerinin iç kısımları bu Lâhikanın 9 uncu kısmı hükümlerine uymak üzere, mat siyah boyalı siperliklerle donatılacaktır. Bir dikey filaman kullanan ve yeşil ve kırmızı kısımları arasında çok dar bir bölme bulunan birleşik bir fanusta dış siperlikler konulmasına gerek bulunmayacaktır.

6. Şekiller :

(a) Şekiller siyah ve aşağıda yazılı ölçülerde olacaklardır :

(i) Bir kürenin 0.6 metreden daha az olmayan bir çapı olacaktır.

(ii) Bir koninin 0.6 metreden daha az olmayan bir taban çapı olacak ve yüksekliği de çapına eşit olacaktır.

(iii) Bir silindirin en az 0.6 metre olan bir çapı olacak ve yüksekliği de çapının iki katı olacaktır.

(iv) Bir eşkenar dörtgen şekli, yukarıda (ii) sayılı tali paragrafta belirlenen mütsterek bir taban üzerinde iki koniden oluşacaktır.

(b) Şekiller arasındaki dikey mesafe en az 1,5 metre olacaktır.

(c) Boyu 20 metreden kısa olan bir teknede daha küçük ve fakat teknenin boyutları ile orantılı şekiller kullanılabilir ve aralarındaki mesafe buna paralel olarak azaltılabilir.

7. Fener ışıklarının rengine ait teknik özellikleri :

Tüm seyir fenerlerinin rengi Uluslararası Aydınlatma Komisyonu (CIE) tarafından belirtilen renk diagramının alanının sınırları içinde bulunan aşağıda yazılı değerlere uyacaktır.

Köşe koordinatları gösterilmek suretiyle her renk alanının sınırları aşağıda gösterildiği gibidir :

(i) Beyaz

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) Yeşil

x 0.028 0.009 0.300 0.203

y 0.395 0.723 0.511 0.356

(iii) Kırmızı

x 0.680 0.660 0.735 0.721

y 0.320 0.320 0.265 0.259

(iv) Sarı

x 0.612 0.618 0.575 0.575

y 0.382 0.382 0.425 0.406

8. (a) Işıkların Şiddeti :

Fenerlerin minimum ışık şiddeti aşağıda yazılı formül kullanarak hesaplanacaktır.

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K - D$$

Bu formülde;

I: Hizmet koşulları altında mum olarak ışık şiddetidir.

T: (2×10^{-7}) lüks olarak ışık şiddetinin başlangıç değeri

D: Işığın deniz mili olarak görünebilirne mesafesi

K: Atmosferik geçirgenliği

Meteorolojik görüş mesafesinin yaklaşık olarak 13 deniz mili oluşuna karşılık K değeri, belirtilen fenerler için 0.8 olacaktır.

(b) Bu formülden çıkarılan rakamlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Deniz mili olarak ışığın görünme mesafesi	K = 0.8 için mum olarak ışığın şiddeti
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOT : Gereksiz gözkaştırmasını önlemek amacıyla seyir fenerlerinin maksimum ışık şiddeti sınırlanmalıdır.

9. Yatay dilimler :

(a) (i) Gemilere monte edilen borda fenerleri ileri yönde istenilen ışığı minimum şiddette göstermekle yükümlüdür. Belirtilen sektörler dışında 1 ve 3 üncü dereceler arasında ışık şiddeti pratik olarak tamamen kesilmiş izlenimi verebilecek şekilde azaltılmalıdır.

(ii) Pupa fenerleri, silyon fenerleri ve borda fenerleri için de ayrı olacak keme-re istikametinin 22.5 derece gerisinde, istenilen şiddetler 21 inci Kuralda belirtilen dilimlerin sınırları içinde ufuktan itibaren yzaya doğru 5 derecelik yay yapacak şekilde minimum tutulacaktır. Belirtilen sektörleri içinde 5. dereceden sonra şiddet, belirtilen sınırlara kadar, % 50 civarında azaltılabilir. Belirtilen sınırların dışında 5. dereceyi geçmemek üzere veya pratik olarak gözle görülmeyecek hale getirilinceye kadar şiddet sürekli olarak azaltılacaktır.

(b) Tekneden pratik olmayan bir yüksekliğe konulmasına gerek bulunmayacak demir fenerleri hariç, ufkun her tarafından görülecek fenerler, açı dilimleri 6 dereceden fazla olan direkler, gabya çubukları veya diğer yapıların görüntülerini kapamaya-cakları yerlere konulacaktır.

10. Dikey Dilimler :

(a) Yelkenli teknelerdeki fenerler hariç, elektrikli fenerlerin dikey dilimleri,

(i) Yatak düzlemin 5 derece üstü ve 5 derece altındaki her açıda istenilen minimum şiddetin muhafaza ettirilmesini,

(ii) Ufki açının 7,5 derece üstünde ve 7,5 derece altında istenilen minimum şiddetin % 60'ının muhafaza ettirilmesini sağlayacak nitelikte olacaktır.

(b) Yelkenli gemilerde elektrikli fenerlerin dikey dilimleri :

(i) Yatay düzlemin 5 derece altı ve 5 derece üstündeki her açıda istenilen minimum şiddetin muhafaza ettirilmesini,

(ii) Yatay düzlemin 25 derece üstünde ve 25 derece altında istenilen minimum şiddetin % 50'sinin muhafaza ettirilmesini; sağlayacak nitelikte olacaktır.

(c) Elektrikli olmayan fenerlerde bu özelliklere mümkün olduğu kadar, uyulmaya çalışılacaktır.

11. Elektrikli olmayan fenerlerin şiddeti :

Elektrikli olmayan fenerler bu Lâhikanın 8 inci kısmındaki tabloda belirlenen minimum şiddetlere mümkün olduğu kadar uyacaklardır.

12. Bu Lâhikanın 2 (f) sayılı hükmüne bakılmaksızın 34 (b) sayılı Kuralda belirtilen manevra ışığı, uygulanabildiği kadar pruva silyon fenerinin en az 2 metre dikey olarak üstüne, ancak grandi silyon fenerinin dikey olarak 2 metre altında veya üstünde olmamak ve silyon feneri veya fenerlerinin aynı düzey düzlem üzerinde bulunmak üzere, konulacaktır. Sadece bir silyon feneri olan teknede, varsa manevra ışığı, silyon fenerinden dikey olarak 2 metreden daha az olmamak üzere en iyi görülen yere konulacaktır.

13. Onay :

Fenerlerin ve şekillerin yapısı ve fenerlerin yerlerine konulması, teknenin tescil edildiği Devletin gerekli yetkiyi verdiği makamları tatmin edici bir tarzda olacaktır.

LÂHİKA : II

BİRBİRLERİNE YAKIN BİR HALDE BALIKÇILIK YAPAN BALIKÇI TEKNELERİ İÇİN EK İŞARETLER

1. Genel olarak :

Burada sözkonusu edilen fenerler, Kural 26 (d) hükümlerine uygun olarak gösterildikleri takdirde, en iyi görülebilecekleri yerlere konulacaklardır. Bunlar, en azından, birbirinden 0,9 metre aralıklı olacak fakat Kural 26 (b) (i) ve (c) (i)'de belirtilen fenerlerden daha aşağı bir seviyede bulunacaklardır. Fenerler ufkun her tarafından ve en az 1 milden, fakat bu kurallarda balıkçı tekneleri için belirtilen fenerlerden daha az bir mesafeden bile görülebileceklerdir.

2. Trol için olan işaretler :

(a) İster dip veya ister yüzey ağ takımları kullansın Trol işiyle uğraşan tekneler:

(i) Ağlarını atarken :

Dikey bir doğru üzerinde iki beyaz fener;

(ii) Ağlarını toplarken :

Dikey bir doğru üzerinde kırmızı bir fener üstünde beyaz bir fener;

(iii) Ağın bir engele takılması halinde :

Dikey bir doğru üzerinde iki kırmızı fener gösterebilirler.

(b) Birlikte trol ile uğraşan iki tekneden herbiri :

(i) Geceleyin çifti teşkil eden diğer teknenin doğrultusunda ve ileriye doğru yönetilen bir projektör ışığı ile,

(ii) Ağlarını atarken veya toplarken veya ağlarının bir engele takılması halinde yukarıda 2 (a) da belirtilen fenerleri; gösterebilirler.

3. Torbalı ağ için olan işaretler :

Torbalı ağ ile balıkçılık yapmakla uğraşan tekneler dikey bir doğru üzerinde iki sarı fener gösterebilir. Bu fenerler her saniyede bir münavabe ile parlayacak ve söntük kalma süresi ışık süresine eşit olacaktır. Bu fenerler sadece teknenin balık avlama takımları tarafından engellendiği zamanlarda gösterilebilirler.

LÂHİKA : III

SESLE İŞARET VEREN ALETLERİN TEKNİK AYRINTILARI

1. Düdükler :

(a) Frekanslar ve duyulma mesafeleri

İşaretin esas frekansı 70-700 Hz bandı içerisinde olacaktır.

Düdükten verilen işaretin duyulabilme mesafesi :

180-700 Hz (\pm Yüzde 1) bandı içinde bulunan ve aşağıda yazılı 1 (c) paragrafında belirtilen ses basınç seviyelerini sağlayan esas frekansları ve/veya bir veya daha yüksek frekansları da içeren bu frekanslarla saptanacaktır.

2. (b) Başlıca frekans sınırları :

Cok çeşitli düdüklük özelliklerini sağlamak üzere, bir düdüğün esas frekansı aşağıda yazılı olan sınırlar içinde olacaktır :

- (i) Boyları 200 metre veya daha uzun olan gemilerde 70-200 Hz.;
- (ii) Boyu 75 metreden uzun, 200 metreden kısa olan gemilerde 130-350 Hz.;
- (iii) Boyu 75 metreden kısa olan bir gemide 250-700 Hz.

(c) Ses işaretinin şiddeti ve duyulma mesafesi :

Bir gemiye yerleştirilmiş bir düdüklük, düdüğün maksimum şiddeti doğrultusunda ve düdükten 1 metre uzaklıkta 100-700 Hz. (\pm yüzde 1) frekans bandları içinde en azından bandın yarısının 1/3'ü nisbetinde bir ses basınç seviyesi sağlayacak ve bu aşağıdaki tabloda verilen uygun rakamlardan az olmayacaktır.

Metre olarak geminin boyu	$2 \times 10^5 N/m^2$ 'ye nazaran 1 metre mesafede yarı band içindeki ses basıncının 1/3 i, dB olarak	Deniz mili olarak duyulabilme mesafesi
200 veya daha fazla	143	2
75 fakat 200'den az	138	1,5
20 fakat 75'den az	130	1
20'den az	120	0,5

Yukarıki tabloda belirtilen duyulma mesafesi bilgi içindir ve bu mesafe dinleme mevkilerinde mevcut fon gürültülerinin ortalama bir seviyede olduğu hallerde, geminin güvertesinde sakın hava koşullarında geminin ilerisindeki ekseninde düdüğün % 90 olasılıkla duyulabileceği bir mesafedir. 250 Hz orta frekansı olan yarı band genişliği içerisinde 68 dB olarak alındığında ve orta frekansı 500 Hz olan yarı band da 63 dB olarak alınmıştır. Uygulamada bir düdüğün duyulabileceği mesafe son derece değişiklikler gösterir ve büyük çapta hava koşullarına dayanır. Verilen değerler tipik olarak sayılabilir, fakat dinleme mevkilerinde sert rüzgâr veya çevre gürültü koşulları altında mesafe çok miktarda azalabilir.

(d) Yönel özellikler :

Sesi yönlendirilmiş düdüklüklerde, bir düdüğün ses basınç seviyesi, aynı sesin herhangi bir eksen yönünde ve yatay düzleme \pm 45 derece yapan yöndeki ses basınç seviyesinden 4 dB den daha fazla olmayacaktır. Yatay bir düzlem üzerinde 45 dereceden fazla herhangi bir diğer yöndeki ses basınç seviyesi, eksen üzerindeki basınç seviyesinden 10 dB den daha aşağı olmayacak; ön eksenindeki en az yarısı olacaktır. Ses basınç seviyesi duyulabilme mesafesini saptayan yarı bandtaki 1/3 gücü olabilir.

(e) Düdüklüklerin yerleri :

Sesi yönlendirilmiş bir düdüğün bir teknedeki tek düdüklük olarak kullanılacağı hallerde, bu düdüğün maksimum şiddetli tam pruvaya yöneltilmek üzere yerine monte edilecektir.

Verilen sesin engeller tarafından durdurulmasını azaltmak gemi personelinin duyma zararı rizikosunu minimuma indirmek amacıyla bir düdüklük bir teknede mümkün olduğu kadar yükseğe konulacaktır. Bir teknenin kendi işaretinin dinleme mevkilerindeki ses basınç seviyesi 110 dB (A), mümkün olursa 100 dB (A) yı geçmeyecektir.

(f) Birden fazla düdükle donatma :

Düdükler, aralarında 100 metreden fazla bir mesafe bulunacak şekilde tekneye yerleştirildiği zaman, bunların aynı anda öttürülmemeleri için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

(g) Birleşik düdük sistemi :

Engellerin varlığı dolayısıyla yukarıda 1 (f) paragrafında söz konusu edilen tek düdük veya düdüklere ses alanı içinde ses seviyesi çok azalan bölgelerin var olması olasılığı bulunduğu takdirde, bu azalmanın üstesinden gelmek üzere birleşik düdük sisteminin yerleştirilmesi önerilebilir. Kuralların amaçları için bir birleşik düdük sistemine tek bir düdük gözü ile bakılacaktır.

Birleşik düdük sisteminde düdükler birbirlerinden 100 metreden daha uzak mesafeye konulmayacak, aynı anda öttürülmeleri için gerekli tedbirler alınacaktır. Bir düdüğün frekansı, diğerlerinin frekansından en az 10 Hz farklı olacaktır.

2. Kampana veya gong :

(a) İşaret şiddeti :

Bir kampana veya gong veya benzeri ses özelliği olan diğer herhangi bir alet, 1 metrede 110 dB den az olmayan bir ses basınç seviyesi meydana getirecek güçte olacaktır.

(b) Yapımlar :

Kampana ve gonglar paslanmaya dayanıklı bir maddeden ve berrak bir ton verebilecekleri bir şekilde yapılacaktır.

Yapılacak kampananın ağız çapı :

Boyları 20 metreden daha fazla olan tekneler için 300 mm'den boyları 12-20 metre olan tekneler için de 200 mm'den daha az olmayacaktır. Mümkün olduğu takdirde devamlı bir tesir sağlamak üzere makine ile hareket eden bir kampana vuruşu önerilebilir. Fakat elle çalıştırma her zaman mümkün olacaktır. Kampana tokmağının ağırlığı kampana ağırlığının yüzde 3'ünden daha az olmayacaktır.

3. Onay

Ses işaret aletlerinin yapımı bunların iş görme ve yerleştirilmesi teknenin tes-til edildiği Devletin yetkili kıldığı uygun makamları tatmin edici nitelikte olacaktır.

LÂHİKA : IV

TEHLİKE İŞARETLERİ

1. Aşağıda yazılı işaretler birlikte veya ayrı ayrı kullanıldığı veya gösterildiği zaman, tehlikeyi ve yardım ihtiyacını gösterecektir.

(a) Yaklaşık olarak 1'er dakika ara ile patlatılan bir top veya diğer bir patlayıcı işaret;

(b) Herhangi bir sis işaret aletinin devamlı olarak çalınması;

(c) Kısa aralıklarla her seferinde kırmızı yıldızlar saçan roket veya mermi atılması;

(d) Mors kodu ile(SOS)'den ibaret bir grup işaretin telsiz telgraf veya herhangi bir diğer işaret verme metodu ile gönderilmesi ;

(e) «Mayday» kelimesinin söylenmesinden ibaret bir işaretin telsiz telefonla gönderilmesi;

(f) N. C. harfleriyle Uluslararası Tehlike işaret kodunun gösterilmesi;

(g) Üzerinde veya altında bir küre veya küreye benzer herhangi bir şey bulunan dört köşe bir bayraktan ibaret bir işaret;

(h) Yanan bir katran veya yağ varlığı veya benzerinden çıkan alevlerin gemi üzerinde gösterilmesi;

(i) Paraşütlü bir roket maytabı veya kırmızı ışık gösteren bir el maytabı;

(j) Portakal rengi duman veren bir duman işareti;

(k) Her iki yana doğru açılan kolların ağır ağır ve tekrarlı olarak indirilip kaldırılması;

(l) Telsiz telgraf alarm işareti;

(m) Telsiz telefon alarm işareti;

(n) Acil mevkileri belirtmek üzere radyo kerterizleri yayınlayan vericiler.

2. Tehlike ve yardım istekleri hususlarının bildirilmesi hariç, yukarıda yazılı işaretlerin kullanılması veya gösterilmesi ve yukarıda yazılı bu işaretlerle karıştırılabilecek diğer işaretlerin kullanılması yasaklanmıştır.

3. Uluslararası İşaret Kodunun ilgili bölümleri Ticaret Gemileri Arama ve Kurtarma El Kitabı ve aşağıda yazılı işaretlere

(a) Havadan bakanların tanınmaları için portakal rengi bir yelken bezi üzerine ya siyah kare veya daire veya diğer bir uygun sembol;

(b) Bir boya marka ediciye dikkat çekilir.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

Part A - General

Rule 1

Application

(a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

(b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.

(d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

(e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

Rule 2**Responsibility**

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

Rule 3**General Definitions**

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires :

(a) The word «vessel» includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

(b) The term «power-driven vessel» means any vessel propelled by machinery.

(c) The term «sailing vessel» means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.

(d) The term «vessel engaged in fishing» means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.

(e) The word «seaplane» includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

(f) The term «vessel not under command» means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

(g) The term «vessel restricted in her ability to manoeuvre» means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

The following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre :

(i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline ;

(ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations ;

(iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway ;

(iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft ;

(v) a vessel engaged in minesweeping operations ;

(vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

(h) The term «vessel constrained by her draught» means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.

(i) The word «underway» means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

(j) The words «length» and «breadth» of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

(k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.

(l) The term «restricted visibility» means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

PART : B — STEERRING AND SAILING RULES

Section : 1 — Conduct of Vessels in Any Condition of Visibility

Rule 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

Rule 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

Rule 6

Safe Speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account :

(a) By all vessels :

(i) the state of visibility ;

(ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels ;

(iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions ;

(iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights ;

(v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards ;

(vi) the draught in relation to the available depth of water

(b) Additionally, by vessels with operational radar :

(i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment ;

(ii) any constraints imposed by the radar range scale in use ;

(iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference ;

(iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range ;

(v) the number, location and movement of vessels detected by radar ;

(vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

Rule 7**Risk of Collision**

(a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long - range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account :

(i) Such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change ;

(ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

Rule 8**Action to avoid Collision**

(a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close - quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another closequarters, checked situation.

(d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to prevent close quarters checked result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully until the other vessel is finally past and clear.

(e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

Rule 9**Narrow Channels**

(a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

(b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

(c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

(d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34 (d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

(e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34 (d).

(ii) This rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

(f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (e).

(g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

Rule 10

Traffic Separation Schemes

(a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.

(b) A vessel using a traffic separation scheme shall :

(i) Proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;

(ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;

(iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from the side shall do so at a small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.

(c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

(d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.

(e) A vessel, other than a crossing vessel, shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except :

(i) in cases of emergency to avoid immediate danger;

(ii) to engage in fishing within a separation zone.

(f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

(g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.

(h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

(i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

(j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power - driven vessel following a traffic lane.

SECTION II - CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER**Rule 11****Application**

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

Rule 12**Sailing Vessels**

(a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows :

(i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;

(ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;

(iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

(b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

Rule 13**Overtaking**

(a) Notwithstanding anything contained in the Rules of this Section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

(b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

(c) When a vessel is in doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

(d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

Rule 14**Head - on Situation**

(a) When two power - driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

(b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

Rule 15**Crossing Situation**

When two power - driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way

and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

Rule 16

Action by Give - Way Vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

Rule 17

Action by Stand-on Vessel

(a) (i) Where one of two vessels is to keep out for the way the other shall keep her course and speed.

(ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

(b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

(c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a) (ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

(d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

Rule 18

Responsibilities between Vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require :

(a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of :

- (i) a vessel not under command;
- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
- (iii) a vessel engaged in fishing;
- (iv) a sailing vessel.

(b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of :

- (i) a vessel not under command;
- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
- (iii) a vessel engaged in fishing.

(c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of :

- (i) a vessel not under command;
- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.

(d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.

(ii) A vessel constrained by her draught shall navigate particular caution having full regard to her special condition.

(e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this part.

SECTION III - CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

Rule 19

Conduct of Vessels in Restricted Visibility

(a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.

(b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.

(c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section 1 of this Part.

(d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:

(i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;

(ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

(e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, of which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PART C - LIGHTS AND SHAPES

Rule 20

Application

(a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.

(b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

(c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.

(d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.

(e) The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

Rule 21

Definitions

(a) «Masthead light» means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

(b) «Sidelights» means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.

(c) «Sternlight» means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.

(d) «Towing light» means a yellow light having the same characteristics as the «sternlight» defined in paragraph (c) of this Rule.

(e) «All - round light» means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

(f) «Flashing light» means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

Rule 22

Visibility of Lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex 1 to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges :

(a) In vessels of 50 metres or more in length :

- a masthead light, 6 miles;
- a sidelight, 3 miles;
- a sternlight, 3 miles;
- a towing light, 3 miles;
- a white, red, green or yellow all - round light, 3 miles.

(b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length :

- a masthead light, 5 miles, except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
- a sidelight, 2 miles;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all - round light, 2 miles.

(c) In vessels of less than 12 metres in length :

- a masthead light, 2 miles;
- a sidelight, 1 mile;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all - round light, 2 miles.

Rule 23**Power-driven Vessels underway**

- (a) A power-driven vessel underway shall exhibit :
- (a) A masthead light forward;
- (ii) A second masthead light abaft of and higher than the forward one; except
- (b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, but may do so;
- (iii) sidelights;
- (iv) a sternlight.
- (b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.
- (c) A power-driven vessel of less than 7 metres in length and whose maximum speed does not exceed 7 knots may, in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round white light. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

Rule 24**Towing and Pushing**

- (a) A power-driven vessel when towing shall exhibit :
- (i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i), two masthead lights forward in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;
- (ii) sidelights;
- (iii) a sternlight;
- (iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;
- (v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen;
- (b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.
- (c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit :
- (i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i), two masthead lights forward in a vertical line;
- (ii) sidelights;
- (iii) a sternlight.
- (d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23 (a) (ii).
- (e) A vessel or object being towed shall exhibit :
- (i) sidelights;
- (ii) a sternlight;
- (iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel.
- (i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;

(ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.

(g) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

Rule 25

Sailing Vessels underway and Vessels under Oars

(a) A sailing vessel underway shall exhibit :

(i) sidelights;

(ii) a sternlight.

(b) In a sailing vessel of less than 12 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

(c) A sailing vessel underway may in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern - permitted by paragraph (b) of this Rule.

(d) (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

Rule 26

Fishing Vessels

(a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.

(b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit :

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit :

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one

above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(d) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations.

(e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

Rule 27

Vessels not under Command or Restricted in their Ability to Manoeuvre

(a) A vessel not under command shall exhibit :

(i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;

(ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit :

(i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;

(ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;

(iii) when making way through the water, masthead lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub paragraph (i);

(iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the lights or shape prescribed in Rule 30.

(c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (b) (i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24 (a).

(d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph (b) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit :

(i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;

(ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;

(iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.

(e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit the shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, a rigid replica of the International Code flag «A» not less than 1 metre in height shall be exhibited. Measures shall be taken, to ensure all-round visibility.

(f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach closer than 1.000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.

(g) Vessels of less than 7 metres in length shall not be required to exhibit the lights prescribed in this Rule.

(h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

Rule 28

Vessels constrained by their Draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

Rule 29

Pilot Vessels

(a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit :

(i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;

(ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;

(iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i) the anchor light, lights or shape.

(b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

Rule 30

Anchored Vessels and Vessels aground

(a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen :

(i) in the fore part, an all-round white light or one ball;

(ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in sub-paragraph (i), an all-round white light.

(b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.

(c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks

(d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen;

(i) two all-round red lights in a vertical line;

(ii) three balls in a vertical line.

(e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

Rule 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

PART D — SOUND AND LIGHT SIGNALS

Rule 32

Definitions

(a) The word «whistle» means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.

(b) The term «short blast» means a blast of about one second's duration.

(c) The term «prolonged blast» means a blast of from four to six seconds' duration

Rule 33

Equipment for Sound Signals

(a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.

(b) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

Rule 34

Manoeuvring and Warning Signals

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

- one short blast to mean «I am altering my course to starboard»;
- two short blasts to mean «I am altering my course to port»;
- three short blasts to mean «I am operating astern propulsion»

(b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

- (i) these light signals shall have the following significance:
 - one flash to mean «I am altering my course to starboard»;
 - two flashes to mean «I am altering my course to port»;
 - three flashes to mean «I am operating astern propulsion»;

(ii) the duration each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second; and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;

(iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.

(e) When in sight of one another in a narrow channel or fairway :

(i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9 (e) indicate her intention by the following signals on her whistle :

— two prolonged blasts followed by one short blast to mean «I intend to overtake you on your starboard side»;

— two prolonged blasts followed by two short blasts to mean «I intend to overtake you on your port side»;

(ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9 (e) (1) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle :

— one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.

(d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

(e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

(f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

Rule 35

Sound Signals in restricted Visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows :

(a) A power - driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.

(b) A power - driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.

(c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.

(d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

(e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power - driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.

(f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after

part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

(g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) of this Rule and shall in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.

(h) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(i) A pilot vessel when engaged in pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

Rule 36

Signals to attract Attention

If necessary to attract the attention another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her search-light in the direction of the danger, in such away as not to embarrass any vessel.

Rule 37

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals prescribed in Annex IV to these Regulations.

PART E - EXEMPTIONS

Rule 38

Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

(a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

(b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

(c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.

(d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) Annex I, permanent exemption.

(ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2 (b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Sections 2 (g) and 3 (b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

ANNEX : I

**POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF
LIGHTS AND SHAPES**

1. Definition :

The term «height above the hull» means height above the uppermost continuous deck.

2. Vertical positioning and spacing of lights :

(a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the mast head lights shall be placed as follows :

(i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;

(ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4,5 metres vertically higher than the forward one.

(b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 metres from the stem when viewed from sea level.

(c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2,5 metres.

(d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2,5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.

(e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as the forward masthead light of a power-driven vessel.

(f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.

(g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

(h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.

(i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows :

(i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 4 metres above the hull;

(ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 2 metres above the gunwale.

(iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.

(j) The lower of the two all-round lights prescribed for a fishing vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

(k) The forward anchor light, when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall not be less than 6 metres above the hull.

3. Horizontal positioning and spacing of lights :

(a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stern.

(b) On a vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the vessel.

4. Details of location of direction - indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations :

(a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26 (c) (ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26 (c) (i) and not lower than the sidelights.

(b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27 (d) (i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii).

5. Screens for sidelights :

The sidelights shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. Shapes :

(a) Shapes shall be black and of the following sizes :

(i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;

(ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;

(iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;

(iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

(b) The vertical distance between shapes shall be at least, 1.5 metres.

(c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights :

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows :

(i) White						
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) Green						
x	0.028	0.009	0.300	0.203		
y	0.385	0.723	0.511	0.356		
(iii) Red						
x	0.680	0.660	0.735	0.721		
y	0.320	0.320	0.265	0.259		
(iv) Yellow						
x	0.612	0.618	0.575	0.575		
y	0.382	0.382	0.425	0.406		

8. Intensity of lights

(a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula :

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K$$

where I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor 2×10^{-7} lux,

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,

K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K

shall be 0.8, corresponding to a

meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

(b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table :

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8 I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare.

9. Horizontal sectors :

(a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.

(ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed limits.

(b) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, top-masts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

10. Vertical sectors :

(a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels shall ensure that :

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

(ii) at least 60 percent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.

(b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights shall ensure that :

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

(ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

(c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11. Intensity of non-electric lights :

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the Table given in Section 8 of this Annex.

12. Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of paragraph 2 (f) of this Annex the manoeuvring light described in Rule 34 (b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. Approval

The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

ANNEX II

ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY

1. General

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26 (d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26 (b) (i) and (c) (i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. Signals for trawlers

(a) Vessels when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may exhibit :

- (i) when shooting their nets :
two white lights in a vertical line;
- (ii) when hauling their nets :
one white light over one red light in a vertical line;
- (iii) when the net has come fast upon an obstruction :
two red lights in a vertical line.

(b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit :

- (i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;
- (ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2 (a) above.

3. Signals for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

ANNEX III**TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES****1. Whistles****(a) Frequencies and range of audibility**

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70-700 Hz.

The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180-700 Hz (± 1 per cent) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1 (c) below.

(b) Limits of fundamental frequencies

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits :

- (i) 70 - 200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;
- (ii) 130 - 350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;
- (iii) 250 - 700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(c) Sound signal intensity and range of audibility

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd octave band within the range of frequencies 180 - 700 Hz (± 1 per cent) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to 2×10^{-5} N/m ²	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0.5

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

(d) Directional properties

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ± 45 degrees of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that 1/3rd-octave band which determines the audibility range.

(e) Positioning of whistles

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) as far as practicable should not exceed 100 dB (A).

(f) Fitting of more than one whistle

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(g) Combined whistle systems

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph (f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle, the whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. Bell or gong

(a) Intensity of signal

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at 1 metre.

(b) Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone, the diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres in length, Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

3. Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

ANNEX IV

DISTRESS SIGNALS

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance :

- (a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
- (b) a continuous sounding with any fog - signalling apparatus;
- (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
- (d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group (SOS) in the Morse Code;
- (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word «Maydays»
- (f) the International Code Signal of distress indicated by N. C.;
- (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
- (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
- (i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
- (j) a smoke signal giving off orange - coloured smoke;
- (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;

- (l) the radiotelegraph alarm signal;
- (m) the radiotelephone alarm signal;
- (n) signals transmitted by emergency position - indicating radio beacons

2. The use or exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.

3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:

- (a) a piece of orange - coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
- (b) a dye marker.

Atama Kararnamesi

Karar Sayısı : 7/15256

Açık bulunan T. C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdür Yardımcılığı ve Yönetim Kurulu Üyeliğine aynı Genel Müdürlük Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanı Rifat Serdaroğlu'nun atanması; Ulaştırma Bakanlığının 27/3/1978 tarihli ve 29/3354 sayılı önerisi üzerine, 12/3/1964 tarihli ve 440 sayılı Kanunun 8, 10 ve Geçici 5 inci maddelerine göre, Bakanlar Kurulunca 31/3/1978 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI
FAHRI S. KORUTÖRK

Başbakan	Devlet Bakanı	Devlet Bakanı	Devlet Bakanı
B. ECEVİT	Başbakan Yardımcısı	Başbakan Yardımcısı	Başbakan Yardımcısı
	O. EYÜBOĞLU	Prof. Dr. T. FEYZİOĞLU	Dr. F. SÜKAN

İÇİNDEKİLER**Sayfa****Yürütme ve İdare Bölümü****Bakanlıklar'ın Kurulmasıyla İlgili İşlem**

Kurulması Uygun Görülen Yerel Yönetim Bakanlığı ile İlgili İşlem 1

Bakanlar Kurulu Kararları

7/15387 1978 Yılı Kampanya Döneminde Satın Alınacak Yaş Çay Ürününün Beher Kgr. Fiyatının
1200 Kuruş Olarak Tesbitine Dair Karar 2

7/15402 Gübre Fabrikaları Türk Anonim Şirketi Genel Müdürlüğüne Bağlı Yarımcı ve İskenderun
Gübre Fabrikaları İşyerlerinde, Petrol - İş Sendikasıca Alınmış Bulunan Grev Kararı
Uygulamasının, Millî Güvenliğimiz Bakımından, 30 Gün Süre ile Geciktirilmesine
Dair Karar 4

Milletlerarası Andlaşma

7/14561 1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin Uygulanmasıyla İlgili Denizde
Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün, Onaylanmasına Dair Karar 5

Atama Kararnameleri

7/15256 T. C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdür Yardımcılığı ve Yönetim
Kurulu Üyeliğine Aynı Genel Müdürlük Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi
Başkanı Rifat Serdaroğlu'nun Atanması Hakkında Karar 50

Yönetmelikler

Kumkapı Balıkçı Barnağı Yönetmeliği 51

Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Basın-Yayın Genel Müdürlüğü Yurt Dışı Basın Müşavirlikleri,
Ataşelikleri ve Basın Merkezleri Yönetmeliği'nin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi
Hakkında Yönetmelik 55

Tebliğ

1734 Sayılı Yem Kanunu Uyarınca Karma Yem Fiyatlarının Yeniden Tesbitine Dair Tebliğ 55

Yargı Bölümü**Anayasa Mahkemesi Kararları**

Anayasa Mahkemesinin E: 1977/100 K: 1977/148 Sayılı Kararı (18/4/1972 Günlü, 1581 Sayılı Tarım
Kredi Kooperatifleri ve Birlikleri Kanunu ile İlgili) 57

Anayasa Mahkemesinin E: 1978/34 K: 1978/30 Sayılı Kararı (25/6/1973 Günlü, 1757 Sayılı
Toprak ve Tarım Reformu Kanunu ile İlgili) 66

Anayasa Mahkemesi Yedek Üyeliğine Yargıtay Yedinci Hukuk Dairesi Üyesi Osman Tokcan'ın
Seçilmesi Hakkında Karar 68

İlanlar

69