



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

SIRA SAYISI: 210

1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin
Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşmeye
Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun
Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu
(1/541)



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR

İÇİNDEKİLER

Sayfa

• 1/541 Esas Numaralı Tasarının	
- TBMM Başkanlığına Sunuş Yazısı	4
- Gerekçesi	4
• Dışışleri Komisyonu Raporu	6
• Tasarı Metni	8
• Dışışleri Komisyonunun Kabul Ettiği Metin	8
• Sözleşme Metni	9

T.C.
Başbakanlık
Kanunlar ve Kararlar
Genel Müdürlüğü
Sayı: B.02.0.KKG.0.10/101-424/75

6/1/2012

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı’nca hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu’nca 25/11/2011 tarihinde kararlaştırılan “1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı” ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.

Recep Tayyip Erdoğan
Başbakan

HAVALE EDİLDİĞİ KOMİSYONLAR (1/541)	
ESAS	Dışişleri Komisyonu
TALİ	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu

GEREKÇE

Küreselleşen dünyada, ülkeler ve kıtalar arası taşımacılığın önemi gün geçtikçe artmakta ve deniz taşımacılığı daha ucuz olması nedeniyle daha çok tercih edilmektedir.

Ülkemizi çevreleyen denizler ve boğazlar, yerli ve yabancı bayraklı gemiler tarafından yoğun olarak kullanılmaktadır. Günümüzde, gemi sayılarının artması ve gemi hızlarının yükselmesiyle doğru orantılı bir şekilde trafik yoğunluğunun artması, deniz kazaları riskini de artırmaktadır. Bunun yanı sıra denizcilik sektöründeki rekabet, gemilerin limanda geçirdiği sürelerin azaltılması gereğini ortaya çıkarmakta ve gelişen teknolojiyle de gemilerin yükleme-boşaltma, yanaşma-kalkma gibi operasyonları hızlanmaktadır. Hıza ve trafik yoğunluğuna bağlı olarak çatışma riskinin artması, insan hayatını, çevre kirliliğini ve ekonomik varlıkları tehdit etmektedir. Her ne kadar teknolojiye gelişmelere paralel olarak gemi donanımlarının gelişmesiyle, seyir güvenliği artırılmış ve buna bağlı olarak kaza sayıları azalma eğiliminde olsa da istatistiklere göre çatma/çatışma olayı, denizde meydana gelen kazaların önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.

1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme (COLREG 1972 Sözleşmesi), Ülkemizin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) himayesinde 20 Ekim 1972 tarihinde Londra’da kabul edilmiştir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi

(S. Sayısı: 210)

COLREG 1972 Sözleşmesi, savaş gemileri hariç olmak üzere açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan ve açık deniz gemilerinin seyredilebileceği sularda bulunan gemilerin tümüne uygulanmaktadır. Bu Sözleşmeyle, gemilerin emniyetle seyredebilmesi ve çatışmaların engellenebilmesi için uyulması gereken seyir kuralları, gösterilmesi gereken fenerler, gündüz şekil işaretleri ve kullanılacak ses işaretleri uluslararası standartlara bağlanmıştır.

Dünya deniz taşımacılığındaki çeşitlilik devamlı surette artmaktadır. Balıkçılık faaliyetleri, navlun ve yolcu taşımacılığı gibi alışlagelmiş trafik hareketlerine ek olarak; deniz dibindeki maden yakıtlarının araştırılması, çıkarılan petrol türevi kaynakların pazarlara ulaştırılması, deniz dibinde yapılan inşaat çalışmaları, batık çıkarma işlemleri, spor ve dinlenme etkinlikleri gibi amaçlar için de aynı trafik sahaları kullanılmaktadır. Denizler çok büyük gibi gözükse de belirli limanlar veya su yolları arasında sefer yapan gemiler hep en kısa, emniyetli ve ekonomik yolu seçtiklerinden belli bölgelerde birbirlerine çok yakın ve sıkışık şekilde aynı veya ters yönlerde seyir yapmaktadırlar. Açık denizde belirli yerlerde değişik yönlerden gelen gemiler karşılaşmakta ve gidecekleri yöne göre adeta bir kavşak noktası gibi yön değiştirmektedirler.

Bu durum özellikle boğaz, kanal veya benzeri su yollarında trafik yoğunluğuna yol açmakta ve çatışmaların, özellikle bu bölgelerde fazlalaşmasına sebep olmaktadır. Sis, pus, ağır yağış gibi kısıtlı görüş şartlarında veya fırtınalı havalarda durum daha da ağırlaşmaktadır. Bu duruma büyük, küçük, boş, dolu, süratli, yavaş, yedek çeken, arızalı, özel görevli, tehlikeli madde taşıyan, balıkçılık yapan, gezintiye çıkan, yolcu gezdiren gemiler gibi tipi, amacı ve bandırası farklı gemiler eklendiğinde uluslararası harmonize kuralların varlığı ve bunlara uyulmasının önemi ortaya çıkmaktadır.

Çatışma riskinin artmasına paralel olarak, gemi geçişlerinin düzenlenmesi ve buna bağlı olarak kurulacak sistemler büyük önem taşımaktadır.

Uluslararası kapsamda ilk defa 1967 yılında Dover Boğazı'nda gönüllü olarak uygulamaya konulan trafik ayırım düzenlerinin, bahse konu Sözleşme kapsamında (Kural 1-d) dünya üzerinde trafiği yoğun olan pek çok deniz alanında uygulanmasının zorunlu hale getirilmesi, birçok bölgede deniz kazalarının önemli ölçüde azalmasını sağlamıştır. Ülkemizde 1994 yılından beri uygulanmakta olan trafik ayırım düzeni ve raporlama sistemi, Türk Boğazları'nda güvenli deniz trafiğinin sağlanması açısından önem arz etmektedir.

COLREG 1972 Sözleşmesinin ayrılmaz bir parçası olan Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları ve Ekleri; 12.12.1977 tarihli ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararlarıyla iç hukukumuzda aktarılarak, "Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü" adıyla, 29/04/1978 tarihli ve 16273 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış ve yürürlüğe girmiştir. Ancak anılan Sözleşmenin tam metnine taraf olunmamıştır. Bu bağlamda, sözü edilen Sözleşmenin Kurallar ve Eklerinin, genel hükümleri onaylanmadan iç hukukumuzda dâhil edilmesinin gerek uluslararası gerekse iç hukukumuz bakımından mümkün olmadığı ve dolayısıyla bahse konu Sözleşmeye taraf olunmasının gerektiği öngörülmektedir.

Diğer taraftan, uluslararası mevzuatın, uygun bulma kanunu çıkartılması marifetiyle ulusal mevzuatımıza aktarılması süreci dikkate alındığında, ulusal mevzuatımızın bu sıklıkta revize edilen Sözleşmelerle uyumlu hale getirilerek güncel tutulması konusunda zaman bakımından önemli zorluklar ve yığılmalar yaşanmaktadır.

Ayrıca, başlangıcından itibaren uluslararası denizcilik alanında ülkeler bakımından bir prestij göstergesi olarak kabul görmesinin yanı sıra, Paris MoU kapsamında yapılan denetimlerde göz önünde bulundurulmuş başlıca kriterlerden biri olması sebebiyle büyük önem arz eden Gönüllü IMO Üye Devlet Denetimine (VIMSAS) Ülkemiz 2011 yılı sonu itibarıyla girecektir. Söz konusu denetim kapsamında değerlendirmeye tabi tutulacak konulardan biri de, Ülkemizin ulusal denizcilik mevzuatının uluslararası denizcilik mevzuatıyla uyumu ve güncelliğidir.

Bu çerçevede, COLREG 1972 Sözleşmesine, ulusal mevzuatımızın uluslararası mevzuata uyumunun hızlı bir şekilde sağlanması amacıyla adı geçen Sözleşmenin teknik düzenlemeler içeren Eklerine ilişkin değişikliklerin, Bakanlar Kurulunca onaylanarak yürürlüğe girmesini teminen, uygun bulma yasa tasarısına buna ilişkin bir ifadenin eklenerek taraf olunması uygun mütalaa edilmektedir.

Dışışleri Komisyonu Raporu

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Dışışleri Komisyonu

26 Mart 2012

Esas No: 1/541

Karar No: 181

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışışleri Bakanlığı tarafından hazırlanarak Bakanlar Kurulunca 6/1/2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan ve Başkanlıkça 13/1/2012 tarihinde tali komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna, esas komisyon olarak da Komisyonumuza havale edilen "1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" Komisyonumuzun 14/3/2012 tarihli 24 üncü toplantısında Dışışleri Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcilerinin de katılımlarıyla görüşülmüştür.

Komisyonla havale edilen metinler incelendiğinde Tasarının, gemilerin emniyetle seyredebilmesi ve çatışmaların engellenebilmesi için uyulması gereken seyir kuralları, gösterilmesi gereken fenerler, gündüz şekil işaretleri ve kullanılacak ses işaretlerini uluslararası standartlara bağlayan 1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşmeye katılmamızın uygun bulunması amacıyla hazırlandığı anlaşılmaktadır.

Komisyonumuzda Tasarının tümü üzerinde yapılan görüşmelerde;

- 1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme, üyesi bulunduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından 20 Ekim 1972 tarihinde Londra'da kabul edildiği,

- Sözleşmenin, savaş gemileri hariç açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan sularda seyreden gemilerin tümünü kapsadığı ve Sözleşme ile gemilerin emniyetle seyri ve çatışmaların önlenmesi için uyulması gereken seyir kuralları, gösterilmesi gereken fenerler, gündüz şekil işaretleri ve kullanılacak ses işaretlerinin uluslararası standartlara bağlandığı,

- 15 Temmuz 1977 tarihinde yürürlüğe giren Sözleşmeye dünya tonajının yüzde 98,26'sına sahip yüz elli bir devletin taraf olduğu,

- Sözleşmeye taraf olmamızın ülkemizin dünya denizciliğinde giderek artan rolü ve devam etmekte olan IMO Konsey üyeliği açısından önem taşıdığı,

- Tasarının 2 nci maddesi ile Sözleşmenin teknik hükümler içeren eklerine ilişkin değişiklikleri Türkiye Büyük Millet Meclisinin kabul edeceği uygun bulma kanununa ihtiyaç duymadan onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkili kılınarak uluslararası denizcilik mevzuatına Anayasaya uygun bir biçimde hızlı ve zamanında uyumun sağlanmasının amaçlandığı

ifade edilmiştir.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmelerin ardından Tasarı ve gerekçesi Komisyonumuzca benimsenerek oy birliği ile maddelerin görüşülmesine geçilmiştir.

Tasarının 1 inci, 2 nci, 3 üncü ve 4 üncü maddeleri ile tümü aynen ve oy birliği ile kabul edilmiştir.

Komisyon üyelerinden İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak ve Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç Komisyon tarafından Tasarı ile ilgili özel sözcüler olarak seçilmişlerdir.

Raporumuz, Genel Kurulun onayına sunulmak üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile arz olunur.

Başkan	Sözcü	Kâtip
<i>Volkan Bozkır</i>	<i>Osman Aşkın Bak</i>	<i>Gönül Bekin Şahkulubey</i>
İstanbul	İstanbul	Mardin
(Bu raporun özel sözcüsü)		
Üye	Üye	Üye
<i>Osman Faruk Loğoğlu</i>	<i>Emrullah İşler</i>	<i>Yıldırım Tuğrul Türkeş</i>
Adana	Ankara	Ankara
Üye	Üye	Üye
<i>Tunca Toskay</i>	<i>Sinan Oğan</i>	<i>Ahmet Berat Çonkar</i>
Antalya	İğdır	İstanbul
Üye	Üye	Üye
<i>Faik Tunay</i>	<i>İsmail Safi</i>	<i>Mehmet Muş</i>
İstanbul	İstanbul	İstanbul
Üye	Üye	Üye
<i>Osman Oktay Ekşi</i>	<i>Osman Taney Korutürk</i>	<i>Rıfat Sait</i>
İstanbul	İstanbul	İzmir
Üye	Üye	Üye
<i>Abdullah Çalışkan</i>	<i>İdris Bal</i>	<i>Hasan Karal</i>
Kırşehir	Kütahya	Rize
Üye	Üye	Üye
<i>Akif Çağatay Kılıç</i>	<i>Burhan Kayatürk</i>	<i>Nazmi Gür</i>
Samsun	Van	Van
(Bu raporun özel sözcüsü)		

HÜKÜMETİN TEKLİF ETTİĞİ METİN

1972 DENİZDE ÇATIŞMANIN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI KURALLAR HAKKINDA SÖZLEŞMEYE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 20 Ekim 1972 tarihinde kabul edilen “1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme”ye katılmamız uygun bulunmuştur.

MADDE 2- (1) Sözleşmenin teknik eklerine ilişkin değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

MADDE 3- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 4- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

DIŞİŞLERİ KOMİSYONUNUN
KABUL ETTİĞİ METİN

1972 DENİZDE ÇATIŞMANIN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI KURALLAR HAKKINDA SÖZLEŞMEYE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- Tasarının 1 inci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2- Tasarının 2 nci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3- Tasarının 3 üncü maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 4- Tasarının 4 üncü maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

Recep Tayyip Erdoğan

Başbakan

Başbakan Yardımcısı

B. Arınç

Başbakan Yardımcısı V.

B. Arınç

Avrupa Birliği Bakanı

E. Bağış

Çevre ve Şehircilik Bakanı

E. Bayraktar

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı

T. Yıldız

Gümrük ve Ticaret Bakanı

H. Yazıcı

Kültür ve Turizm Bakanı

E. Günay

Milli Savunma Bakanı

İ. Yılmaz

Başbakan Yardımcısı

A. Babacan

Adalet Bakanı

S. Ergin

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı V.

Ö. Dinçer

Dışişleri Bakanı

A. Davutoğlu

Gençlik ve Spor Bakanı

S. Kılıç

İçişleri Bakanı

İ. N. Şahin

Maliye Bakanı

M. Şimşek

Orman ve Su İşleri Bakanı

V. Eroğlu

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

B. Yıldırım

Başbakan Yardımcısı

B. Atalay

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı

F. Şahin

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı

F. Çelik

Ekonomi Bakanı

M. Z. Çağlayan

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı

M. M. Eker

Kalkınma Bakanı

C. Yılmaz

Milli Eğitim Bakanı

Ö. Dinçer

Sağlık Bakanı

R. Akdağ

**1972 DENİZDE ÇATIŞMANIN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI KURALLAR
HAKKINDA SÖZLEŞME**

İşbu Sözleşmenin Tarafları,

Denizde üst düzey emniyeti sağlamayı ARZU EDEREK,

1960 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Toplantısı'nın Nihai Senedinin ekinde yer alan Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kuralları gözden geçirme ve güncelleme ihtiyacının FARKINDA OLARAK,

Söz konusu Kuralları onaylandıkları andan itibaren kaydedilen gelişmeler ışığında GÖZ
ÖNÜNDE BULUNDURARAK

Aşağıdaki hususlarda ANLAŞMIŞLARDIR:

MADDE I

Genel Yükümlülükler

İşbu Sözleşmenin Tarafları, ilişkideki 1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kuralları (bundan sonra "Kurallar" olarak anılacaktır) oluşturan Kaideleri ve diğer Ekleri yürürlüğe koymayı taahhüt ederler.

MADDE II

İmza, Onay, Kabul, Uygun Bulma ve Katılım

1. Bu Sözleşme 1 Haziran 1973 tarihine kadar imza için ve bu tarihten sonra da katılım için açık kalacaktır.
2. Birleşmiş Milletler'in veya İhtisas Organlarından herhangi birisinin veya Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'nın Üye Devletleri veya Uluslararası Adalet Divanı Statüsü'nün Tarafları bu Sözleşmeye:

- (a) onay, kabul veya uygun bulma kaydı olmaksızın imzalama;
- (b) bilahare onaylamak, kabul etmek veya uygun bulmak üzere onay, kabul ve uygun bulma şartıyla imza
- (c) katılım

yoluyla Taraf olabilirler.

3. Onay, kabul, uygun bulma veya katılım, buna ilişkin bir belgenin bu Sözleşmeyi imzalayan veya Sözleşmeye katılan Devletlerin Hükümetlerini tevdi edilen her bir belge ve belgenin tevdi tarihi hakkında bilgilendirecek olan Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Örgütü'ne (bundan sonra "Örgüt" olarak anılacaktır) tevdi edilmesi ile gerçekleşir.

MADDE III
Ülkesel Uygulama

1. Bir ülkenin yönetici idaresi olması halinde, Birleşmiş Milletler veya bir ülkenin uluslararası ilişkilerinden sorumlu olan herhangi bir Akit Taraf, herhangi bir zamanda Örgütün Genel Sekreterine (bundan sonra “Genel Sekreter” olarak değinilecektir) bulunacağı yazılı bir bildirimle bu Sözleşmenin uygulama alanını ilgili ülkeye genişletebilir.
2. Bu Sözleşmenin uygulama alanı, bildirimin alındığı tarihten veya bildirimde belirtilebilecek olan başka bir tarihten itibaren belgede adı geçen ülkeye genişler.
3. Bu Maddenin birinci paragrafı uyarınca yapılan herhangi bir bildirim, bildirimde anılan herhangi bir ülke için iptal edilebilir ve bu Sözleşmenin uygulama alanının söz konusu ülkeye genişlemesi, bir yıl veya iptal edilme zamanında belirtilebilecek daha uzun bir süre sonra durdurulur.
4. Genel Sekreter, bu Madde kapsamında Sözleşmenin uygulama alanının genişletilmesi veya genişlemenin iptal edilmesi ile ilgili olarak alınan bildirimler hakkında tüm Akit Tarafları bilgilendirir.

MADDE IV
Yürürlük

1. (a) Bu Sözleşme, toplam deniz ticaret filosu, dünyadaki 100 gros tonilato veya üzerindeki gemi filosunun, sayı veya tonaj olarak hangisi önce sağlanırsa, en az yüzde altmış beşini oluşturan en az on beş Devletin Sözleşmeye taraf olduğu tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girer.
- (b) Bu Sözleşme, bu paragrafın (a) alt paragrafının hükümlerinden bağımsız olarak, 1 Ocak 1976 tarihinden önce yürürlüğe girmeyecektir.
2. 1(a) alt paragrafında belirtilen şartların karşılanmasından sonra ve Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden önce, Madde II uyarınca bu Sözleşmeyi onayan, kabul eden, onaylayan veya Sözleşmeye katılan Devletler için yürürlüğe giriş tarihi Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi olacaktır.
3. Bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten sonra Sözleşmeyi onayan, kabul eden, onaylayan veya Sözleşmeye katılan Devletler için bu Sözleşme, Madde II uyarınca buna ilişkin bir belgenin tevdi edildiği tarihte yürürlüğe girer.
4. VI. Maddenin 4. paragrafına uygun olarak bu Sözleşmede yapılan bir değişikliğin yürürlüğe girme tarihinden sonraki herhangi bir onama, kabul, onay veya katılım Sözleşmenin değiştirilmiş haline uygulanır.
5. İş bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihte Kurallar, 1960 Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kurallarının yerini alır ve bu Kuralları ilga eder.
6. Genel Sekreter, bu Sözleşmeyi imzalayan veya ona katılan Devletlerin Hükümetlerini, Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi hakkında bilgilendirir.

MADDE V
Gözden Geçirme Toplantısı

1. Örgüt tarafından bu Sözleşmeyi veya Kuralları veya her ikisini gözden geçirmek amacıyla bir toplantı düzenlenebilir.
2. Örgüt, Akit Tarafların en az üçte birinin talebi üzerine bu Sözleşmeyi veya Kuralları veya her ikisini gözden geçirmek amacıyla bir Akit Taraflar Konferansı düzenler.

MADDE VI
Kurallarda Yapılacak Değişiklikler

1. Bir Akit Tarafça Kurallarda yapılması önerilen herhangi bir değişiklik, söz konusu Tarafın talebi üzerine Örgüt tarafından değerlendirilir.
2. Böylesi bir değişiklik, Örgüt'ün Deniz Emniyeti Komitesi'nde hazır bulunup oy kullananların üçte iki çoğunluğu tarafından benimsendiği takdirde, Örgüt Genel Kurulu tarafından değerlendirilmesinden en az altı ay önce tüm Akit Taraflara ve Örgüt Üyelerine iletilir. Örgüt Üyesi olmayan herhangi bir Akit Tarafa, değişiklik Genel Kurul tarafından değerlendirilirken Genel Kurula iştirak etme hakkı verilir.
3. Değişikliğin Genel Kurulda hazır bulunup oy kullananların üçte iki çoğunluğu tarafından benimsenmesi halinde, Genel Sekreter tarafından kabul edilmek üzere tüm Akit Taraflara iletilir.
4. Böylesi bir değişiklik, Akit Tarafların üçte birinden fazlası değişikliğe olan itirazlarını Genel Kurul tarafından belirlenen daha önceki bir tarihe kadar Örgüt'e bildirmediği takdirde, değişikliğin kabul edildiği esnada Genel Kurul tarafından belirlenen bir tarihte yürürlüğe girer. Bu paragrafta değinilen tarihlerin Genel Kurul tarafından belirlenmesi, Genel Kurulda hazır bulunup oy kullananların üçte iki çoğunluğu ile olacaktır.
5. Herhangi bir değişiklik yürürlüğe girerken, değişikliğe itiraz etmeyen tüm Akit Taraflar için, ilgili olduğu önceki herhangi bir hükmün yerine alır ve önceki hükmü ilga eder.
6. Genel Sekreter, bu Madde kapsamında alınan herhangi bir talep veya bildirim ile herhangi bir değişikliğin yürürlüğe giriş tarihi hakkında tüm Akit Tarafları ve Örgüt Üyelerini bilgilendirir.

MADDE VII
Fesih

1. Bu Sözleşme bir Akit Taraf tarafından Sözleşmenin o Taraf için yürürlüğe girdiği tarihten sonraki beş yılın bitiminden itibaren herhangi bir zamanda feshedilebilir.
2. Fesih işlemi, buna ilişkin bir belgenin Örgüt'e tevdi edilmesi sureti ile gerçekleşir. Genel Sekreter fesih belgesinin alınması ve belgenin tevdi edilme tarihi hakkında diğer tüm Akit Tarafları bilgilendirir.
3. Bir fesih işlemi, buna ilişkin bir belgenin tevdi edildiği tarihten itibaren bir sene veya belgede belirtilebilecek olan daha uzun bir süre sonra geçerli olacaktır.

MADDE VIII
Tevdi ve Kayıt

1. Bu Sözleşme ve Kurallar Örgüt'e tevdi edilir ve Genel Sekreter, Sözleşmenin aslına uygun örneklerini Bu Sözleşmeyi imzalayan veya ona katılan tüm Devletlerin Hükümetlerine iletir.
2. Bu Sözleşme yürürlüğe girdiği zaman, Sözleşme metni Genel Sekreter tarafından Birleşmiş Milletler Şartının 102. Maddesi uyarınca kaydedilmek ve yayımlanmak üzere Birleşmiş Milletler Sekreterliğine iletilir.

MADDE IX
Diller

Bu Sözleşme, Kurallar ile birlikte, İngilizce ve Fransızca dillerinde, her iki metin eşit derecede geçerli olmak üzere tek nüsha olarak tanzim edilmiştir. Rusça ve İspanyolca dillerindeki resmi tercümeleri hazırlanacak ve imzalı esas metin ile birlikte tevdi edilecektir.

Yukarıdaki hususları tasdiklen Hükümetlerince yetkili kılınan ve aşağıda imzaları bulunan temsilciler bu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

Bin dokuz yüz yetmiş iki yılının Ekim ayının yirminci gününde LONDRA'DA TANZİM EDİLMİŞTİR.

1972 DENİZDE ÇATIŞMANIN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI KURALLAR

BÖLÜM A - GENEL

Kural 1 Uygulama

- (a) Bu Kurallar, açık denizlerde ve gemilerin seyredebileceği açık denizlerle bağlantılı sularda bulunan tüm gemilere uygulanır.
- (b) Bu Kuralların hiçbir hükmü, açık denizlerle bağlantılı olan ve gemilerin seyrettiği demir yerleri, limanlar, nehirler, göller veya iç su yolları için yetkili bir idare tarafından konulan özel kuralların uygulanmasına engel teşkil etmez. Bu gibi özel kurallar, mümkün olduğunca bu Kurallara uygun olacaktır.
- (c) Bu Kuralların hiçbir hükmü herhangi bir Devletin Hükümeti tarafından savaş gemilerine ve konvoy halinde ilerleyen gemilere özgü ilave istasyon, işaret fenerleri veya düdük işaretleri ya da bir filo halinde balık avlayan balıkçı gemilerine özgü ilave istasyon veya işaret fenerleri ile ilgili olarak konulan özel kuralların uygulanmasına engel teşkil etmez. Bu ilave istasyon veya işaret fenerleri veya düdük işaretleri mümkün olduğu kadarıyla bu Kurallar içerisinde izin verilen herhangi bir fener veya işaretle karıştırılmayacak şekilde olacaktır.
- (d) Bu Kuralların amaçları bakımından, trafik ayırım düzenleri Örgüt tarafından kabul edilebilir.
- (e) İlgili Hükümet, özel bir şekilde veya özel bir amaç için inşa edilmiş olan bir geminin fenerlerinin veya şekil işaretlerinin sayısı, konumu, görünme menzili veya açısının yanı sıra sesli işaret aletlerinin düzeni ve özellikleri bakımından bu Kuralların hükümlerine uygunluk sağlayamadığını tespit ettiği takdirde, söz konusu gemi, özel görevine mani olmadan, fenerlerinin ve şekil işaretlerinin sayısı, konumu, görünme menzili veya açısının yanı sıra sesli işaret aletlerinin düzeni ve özellikleri bakımından Hükümeti tarafından bu gemi ile ilgili olarak belirlenmiş ve bu Kurallara mümkün olduğunca yakın olan diğer hükümlere uygunluk sağlar.

Kural 2 Sorumluluk

- (a) Bu Kuralların hiçbir hükmü, herhangi bir gemiyi veya onun sahibini, kaptanını veya mürettebatını, bu Kurallara uygunluğun sağlanmasındaki ihmallerden ya da gemi adamlarının mutlak uygulamalarının veya durumun özel şartlarının gerektirdiği önlemlerin alınmasının ihmaliinden kaynaklanan sonuçlardan muaf tutmaz.
- (b) Bu Kuralların yorumlanması ve uygulanması esnasında, ani tehlikelerden kaçınmak için bu Kuralların dışına çıkmayı gerektiren, ilgili gemilerin sınırlandırılmaları da dâhil olmak üzere, tüm seyir ve çatışma tehlikeleri ve diğer özel şartlar gereken şekilde gözetelecektir.

Kural 3
Genel Tanımlar

Bu Kuralların amaçları bakımından, bağlam aksini gerektirmedikçe:

- (a) “Gemi” suya batmayan tekne ve deniz uçakları dâhil olmak üzere su üzerinde taşımacılıkta kullanılan veya kullanılmaya elverişli olan her tanımdaki su taşıtını kapsar.
- (b) “Kuvvetle yürütülen gemi” makine ile yürütülen herhangi bir gemiyi ifade eder.
- (c) “Yelkenli gemi” var olsa bile makinesini kullanmayıp yelken ile seyir yapan herhangi bir gemiyi ifade eder.
- (d) “Balıkçılık yapan gemi” manevra kabiliyetini sınırlayan ağlarla, oltalarla, trolle veya diğer balık avlama araçlarıyla balık avlayan herhangi bir balık avlama gemisini ifade eder. Ancak manevra kabiliyetini sınırlamayan trol oltası veya diğer balık avlama araçlarıyla balık avlayan bir gemiyi içermez.
- (e) “Deniz uçağı” su üzerinde manevra yapmak üzere tasarlanmış her türlü hava taşıtını kapsar.
- (f) “Kumanda altında bulunmayan gemi” bazı istisnai şartlar sebebiyle bu Kurallar tarafından şart koşulan şekilde manevra yapamayan ve bu yüzden diğer bir geminin yolundan çekilemeyen bir gemiyi ifade eder.
- (g) “Manevra kabiliyeti sınırlı olan gemi” yaptığı iş nedeniyle bu Kurallar tarafından şart koşulan şekilde manevra yapma yeteneğı sınırlanan ve bu yüzden diğer bir geminin yolundan çekilemeyen bir gemiyi ifade eder.

Aşağıdaki gemiler manevra kabiliyeti sınırlı olan gemiler olarak kabul edilir:

- (i) bir seyir işareti, denizaltı kablosu veya boru hattının döşenmesi, çalışması veya toplanmasında kullanılan bir gemi;
- (ii) tarama, mesaha ve su altı çalışmalarında kullanılan bir gemi;
- (iii) üzerinde yol bulunuyorken ikmal yapan veya insan, kumanya veya yük aktaran bir gemi;
- (iv) bir hava taşıtını denize indiren veya denizden alan bir gemi;
- (v) mayın tarama işlemlerinde kullanılan bir gemi;
- (vi) yedekleyen geminin ve yedeğinin rotalarından ayrılma yeteneklerini ciddi şekilde sınırlayan bir yedekleme işleminde kullanılan bir gemi.
- (h) “Su çekimi nedeniyle kısıtlı olan gemi” mevcut su derinliğı ile bağlantılı olarak kendi su çekimi nedeniyle takip ettiğı rotadan ayrılma yeteneğı ciddi şekilde kısıtlanan kuvvetle yürütülen bir gemi anlamına gelir.
- (i) “Üzerinde yol bulunan” ifadesi; bir geminin demir atmış olmadığı veya karaya bağlı bulunmadığı ya da karaya oturmadağı anlamına gelir.

- (j) Bir geminin “boyu” ve “eni” geminin tam uzunluğunu ve en büyük genişliğini ifade eder.
- (k) Gemilerden birinin diğeri tarafından gözle görülmesi halinde, gemilerin birbirlerini gördükleri varsayılacaktır.
- (l) “Kısıtlı görüş” ifadesi; sis, duman, kar yağışı, şiddetli yağmur fırtınası, kum fırtınası veya diğ er benzer sebepler yüzünden görüşün kısıtlandığı herhangi bir durum anlamına gelir.

BÖLÜM B – MANEVRA VE SEYİR KURALLARI

KISIM I – GEMİLERİN HER TÜRLÜ GÖRÜŞ ŞARTINDA YÖNETİMİ

Kural 4

Uygulama

Bu Kısımdaki Kurallar her türlü görüş şartında uygulanır.

Kural 5

Gözcülük

Her gemi, durumun ve çatışma tehlikesinin tam bir değerlendirmesini yapabilmek amacıyla, mevcut durum ve koşullarda uygun olan tüm yöntemlerin yanı sıra, her zaman için görme ve işitme yoluyla uygun şekilde gözcülük yapmayı sürdürecektir.

Kural 6

Emniyetli Hız

Her gemi, her zaman için çatışmadan kaçınmak amacıyla uygun ve etkili önlemleri alabileceği, mevcut durum ve koşullara uygun bir mesafede durabileceği emniyetli bir hızda ilerleyecektir.

Emniyetli hızı belirlerken aşağıdaki etkenler de dikkate alınacaktır:

- (a) Tüm gemiler tarafından:
 - (i) görüş durumu;
 - (ii) balıkçı gemilerinin ve diğ er gemilerin yoğunluğu dâhil olmak üzere trafik yoğunluğu;
 - (iii) mevcut koşullardaki durma mesafesi ve dönme kabiliyeti özellikle göz özüne alınarak, geminin manevra kabiliyeti;
 - (iv) geceleri kıyı ışıklarından veya kendi ışıklarının geriye doğru yayılmasından kaynaklanan arka cephe ışığının varlığı;
 - (v) rüzgar, deniz ve akıntının durumu ve seyir tehlikelerinin yakınlığı;
 - (vi) mevcut su derinliği ile bağlantılı olarak su çekimi.

- (b) Ayrıca çalışır durumda radarı olan gemiler tarafından:
- (i) radar donanımının özellikleri, etkinliği ve sınırları;
 - (ii) kullanılan radar menzil ayarı nedeniyle maruz kalınan her türlü kısıtlamalar;
 - (iii) deniz durumunun, havanın ve diğer parazit kaynaklarının radar üzerindeki etkisi;
 - (iv) küçük gemilerin, buzun ve diğer yüzen nesnelerin radar tarafından yeterli bir menzilde saptanamaması olasılığı;
 - (v) radar tarafından saptanan gemilerin sayısı, hareketi ve bulundukları mahal;
 - (vi) civardaki gemilerin veya diğer nesnelerin mesafelerinin ölçülmesi için radar kullanıldığında, görüş durumunun mümkün olabildiğince daha kesin bir değerlendirilmesi.

Kural 7

Çatışma Tehlikesi

- (a) Her gemi, çatışma tehlikesinin bulunup bulunmadığını belirlemek için mevcut durum ve koşullara uygun olan tüm araçları kullanacaktır. Herhangi bir şüphe durumunda böyle bir tehlikenin var olduğu farz edilecektir.
- (b) Mevcut ve çalışır durumdaysa radar teçhizatından, çatışma tehlikesine karşı erken uyarının sağlanabilmesi için uzun menzilli tarama ve saptanmış cisimlerin radar plotlaması veya buna eşdeğer sistematik gözlem de dâhil olmak üzere, uygun bir şekilde yararlanılacaktır.
- (c) Yetersiz bilgi, özellikle de yetersiz radar bilgisi üzerinde varsayımlarda bulunulmayacaktır.
- (d) Çatışma tehlikesinin mevcudiyeti belirlenirken diğer hususlar yanında aşağıdakiler de dikkate alınacaktır:
 - (i) yaklaşan bir geminin pusula kerterizinin fark edilir derecede değişmemesi halinde çatışma tehlikesinin bulunduğu varsayılır.
 - (ii) özellikle çok büyük bir gemiye veya yedek çeken bir gemiye ya da yakın mesafede olan bir gemiye yaklaşırken fark edilir derecede kerteriz değişmesi görülse dahi, bazen çatışma tehlikesi olabilir.

Kural 8

Çatışmadan Kaçınma Hareketi

- (a) Çatışmadan kaçınmak için yapılan herhangi bir hareket, durumun şartları izin verdiği takdirde, kesin bir biçimde, geniş bir zamanda ve iyi denizcilik kurallarına riayet edilerek yapılacaktır.
- (b) Çatışmadan kaçınmak için yapılacak herhangi bir rota ve/veya hız değişimi, durumun şartları izin verdiği takdirde, gözle veya radar gözlemiyle diğer gemi tarafından rahatlıkla

anlaşılabilecek kadar büyük olacak; rota ve/veya hızda birbiri ardına yapılacak küçük değişikliklerden kaçınılacaktır.

- (c) Denizde yeteri kadar manevra sahası bulunduğu takdirde, sadece rotanın değiştirilmesi; erken bir zamanda yapılması, esaslı olması ve başka bir yakın düşme durumuyla sonuçlanmaması şartıyla, bir yakın düşme durumundan kaçınmak için en etkili hareket olabilir.
- (d) Başka bir gemi ile çatışmadan kaçınmak için yapılacak bir hareket, güvenli bir mesafeden geçmeyi sağlayacak şekilde olacaktır. Hareketin etkinliği, diğer gemi tamamen geçinceye ve neta oluncaya kadar dikkatlice kontrol edilecektir.
- (e) Bir geminin çatışmadan kaçınmak veya durumu değerlendirmek için daha fazla zaman kazanması gerektiğinde, bu gemi, hızını kesecek veya makinelerini durdurarak ya da geri yönde çalıştırarak ilerlemeyi durduracaktır.

Kural 9
Dar kanallar

- (a) Dar bir kanal veya geçit boyunca ilerleyen bir gemi, emniyetli ve uygulanabilir olduğu kadarıyla geçit veya kanalın kendine göre sancak tarafındaki dış sınırına yakın kalacaktır.
- (b) Boyu 20 metreden az olan bir gemi veya bir yelkenli gemi, sadece dar bir kanalda veya geçitte emniyetle seyredebilecek olan bir geminin geçişine engel olmayacaktır.
- (c) Balıkçılık yapan bir gemi, dar bir kanalda veya geçitte seyreden diğer bir geminin geçişine engel olmayacaktır.
- (d) Dar bir kanal ya da geçitten aykırı geçen bir gemi, eğer bu aykırı geçiş sadece böylesi bir kanal veya geçitte güvenli seyir yapabilen bir geminin seyrine engel olacaksa, bu geçişini yapmayacaktır. Diğer gemi, aykırı geçen geminin niyetiyle ilgili olarak şüphe içinde kalırsa Kural 34(d)'de belirtilen ses işaretini kullanabilir.
- (e) (i) Dar bir kanalda veya geçitte yetişme söz konusu olduğunda, yetişilen geminin güvenli geçişe izin verecek bir harekette bulunması gerektiğinde, yetişme niyetinde olan gemi, niyetini Kural 34(c)(i)'de belirtilen uygun ses işareti ile gösterir. Yetişilecek olan gemi, mutabık olması halinde Kural 34(c)(ii)'de belirtilen ses işaretini verir ve emniyetli geçişe izin verecek adımları atar. Bu gemi, herhangi bir şüphe durumunda Kural 34(d)'de belirtilen ses işaretini verebilir.
(ii) Bu Kural, yetişen gemiyi Kural 13'te belirtilen yükümlülüğünden kurtarmaz.
- (f) Dar bir kanalın veya geçidin, diğer gemilerin araya giren bir engel yüzünden görülemeyebileceği bir dönüş noktasına veya alanına yaklaşan bir gemi, özel bir dikkat ve tedbirle seyredecek ve Kural 34(e)'de belirtilen uygun ses işaretini verecektir.
- (g) Durumun şartları elverdiğinde, her bir gemi dar bir kanalda demir atmaktan kaçınacaktır.

Kural 10
Trafik Ayırım Düzenleri

- (a) Bu Kural Örgüt tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenlerine uygulanır.
- (b) Bir trafik ayırım düzeni kullanan bir gemi:
 - (i) uygun trafik şeridinde ve o şeridin genel trafik akış yönünde ilerleyecektir.
 - (ii) trafik ayırım hattı veya ayırım alanından mümkün olduğunca neta duracaktır.
 - (iii) normalde, şeridin bitiminde bir trafik şeridine katılacak veya şeritten ayrılacaktır; ancak yandan şeride katılırken veya şeritten ayrılırken bunu trafik akışının genel yönüne uygulanabilir olduğu kadarıyla küçük açılarla yapacaktır.
- (c) Bir gemi, mümkün olduğunca trafik şeritlerini aykırı geçmekten kaçınacak, ancak böyle yapması zorunlu olduğu takdirde, trafik akışının genel yönüne uygulanabilir olduğu kadar dik açıda yakın şekilde aykırı geçişini yapacaktır.
- (d) Kıyıya yakın trafik alanları normalde bitişik trafik ayırım düzeni içindeki uygun trafik şeridini emniyetle kullanabilecek olan transit trafik tarafından kullanılmayacaktır.
- (e) Aykırı geçen bir gemi dışındaki bir gemi, aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere normalde bir ayırım alanına girmeyecek veya ayırım çizgisini geçmeyecektir:
 - (i) acil durumlarda ani tehlikelerden kaçınma durumu.
 - (ii) bir ayırım alanı içinde balıkçılık yapma durumu.
- (f) Trafik ayırım düzenlerinin sonlarına yakın alanlarda seyreden bir gemi özel bir dikkat gösterecektir.
- (g) Bir gemi bir trafik ayırım düzeninin içinde veya bu düzenin sonlarına yakın alanlarda uygulanabilir olduğu kadarıyla demir atmaktan kaçınacaktır.
- (h) Bir trafik ayırım düzenini kullanmayan bir gemi, bu ayırım düzeninden uygulanabilir olduğu ölçüde uzak geçecektir.
- (i) Balıkçılık yapan bir gemi, bir trafik şeridini takip eden herhangi bir geminin geçişini engellemeyecektir.
- (j) Boyu 20 metreden az olan bir gemi veya yelkenli gemi, bir trafik şeridini takip eden kuvvetle yürütülen bir geminin güvenli geçişini engellemeyecektir.

KISIM II – BİRBİRİNİ GÖREN GEMİLERİN DAVRANIŞI

Kural 11
Uygulama

Bu Kısımdaki kurallar birbirini gören gemilere uygulanır.

Kural 12
Yelkenli Gemiler

- (a) İki yelkenli geminin çatışma tehlikesi oluşacak şekilde birbirlerine yaklaşması halinde, bu gemilerden birisi diğerinin yolundan aşağıdaki şekilde çekilecektir:
- (i) gemilerin her biri rüzgârı farklı yönlerden alıyorsa, rüzgârı iskele tarafından alan gemi diğerinin yolundan çekilir.
 - (ii) gemilerin her ikisi de rüzgârı aynı yönden alıyorsa, rüzgâr üstünde olan gemi rüzgâr altında olan geminin yolundan çekilir.
 - (iii) rüzgârı iskele tarafından alan bir gemi, rüzgâr üstündeki bir gemiyi görür ve diğer geminin rüzgârı iskele veya sancak taraftan aldığını kesin olarak belirleyemezse, bu gemi diğerinin yolundan çekilir.
- (b) Bu Kuralın amaçları bakımından, ana yelkenin şiştiği tarafın aksi tarafı veya seren yelkenli bir teknede baştan kıça doğru olan en büyük yan yelkenin şiştiği tarafın aksi tarafı rüzgâr üstü sayılır.

Kural 13
Yetişme

- (a) Bu Kısımın Kurallarında yer alan herhangi bir hükme bağlı kalmaksızın diğer bir gemiye yetişen herhangi bir gemi yetişilen gemiden neta bulunacaktır.
- (b) Diğer bir gemiye vasatından kıç tarafına doğru 22,5 dereceden fazla bir açı ile yani yetişmekte olduğu gemiye göre geceleyin sadece o geminin pupa fenerini görüp borda fenerlerinden hiçbirisini göremeyecek bir konumda yaklaşmakta olan bir gemi yetişiyor sayılır.
- (c) Bir gemi, diğer bir tekneye yetişip yetişmediği konusunda herhangi bir tereddüde düştüğü takdirde, kendini yetişen tekne sayacak ve ona göre hareket edecektir.
- (d) İki gemi arasındaki kerterizde sonradan ortaya çıkan herhangi bir değişim, yetişen gemiyi bu Kuralların anlamı dâhilinde aykırı geçen bir gemi yapmaz veya yetişen gemiyi yetişilen gemi tam olarak geçilinceye ve neta oluncaya kadar, ondan uzak kalma yükümlülüğünden kurtarmaz.

Kural 14
Pruva Pruvaya Geliş Durumu

- (a) Kuvvetle yürütülen iki gemi çatışma tehlikesi içerecek şekilde karşılıklı veya karşılıklıya yakın rotalarda karşılaşıyorsa, her bir gemi rotasını sancak tarafa değiştirecek ve bu şekilde diğerinin iskele tarafından geçecektir.
- (b) Bir gemi diğerini pruvasında veya pruvasına yakın bir yerde, gece diğerinin silyon fenerlerini bir çizgi üzerinde veya çizgiye yakın bir halde ve/veya her iki borda fenerini birlikte gördüğü, gündüz ise diğer gemiyi karşısında kendisi ile aynı açıda gözlemlediği takdirde iki geminin pruva pruvaya geldiği kabul edilecektir.

- (c) Bir gemi, böyle bir durumun varlığı konusunda herhangi bir tereddüte düştüğü takdirde, söz konusu durumun var olduğunu varsayarak ona göre hareket edecektir.

Kural 15

Aykırı Geçiş Durumu

Kuvvetle yürütülen iki gemi, çatışma tehlikesi içerecek şekilde aykırı geçiş yapıyorsa, diğer gemiyi kendi sancak tarafında gören gemi yoldan çekilecek ve durumun şartları elverdiği takdirde diğer geminin pruvasından geçmekten kaçınacaktır.

Kural 16

Yol Veren Geminin Hareketi

Diğer bir gemiye yol vermekle yükümlü olan her gemi, tamamen neta olmak için mümkün olduğu kadarıyla erken ve belirgin manevra yapacaktır.

Kural 17

Yol Verilen Geminin Hareketi

- (a) (i) İki gemiden bir tanesi yoldan çekilecek ise diğeri rotasını ve hızını koruyacaktır.
- (ii) Bununla birlikte, yoldan çekilmesi gereken geminin bu Kurallar uyarınca uygun harekette bulunmadığının açıkça görünür olduğu durumlarda, ikinci gemi sadece kendi manevrasıyla çatışmadan kaçınmak için harekete geçebilir.
- (b) Rotasını ve hızını koruması gereken gemi, herhangi bir sebepten ötürü kendisini çatışmadan sadece yol veren geminin hareketi ile kaçınamayacağı bir konumda bulursa, çatışmayı önlemeye yardımcı olacak en iyi hareketi yapacaktır.
- (c) Bir aykırı geçiş durumunda, kuvvetle yürütülen başka bir gemiyle çatışmaktan kaçınmak için bu Kural'ın a(ii) alt paragrafına uygun olarak harekete geçen kuvvetle yürütülen bir gemi, durumun koşulları elverdiği takdirde, kendisinin iskele tarafında bulunan bir gemi için rotasını iskele tarafa değiştirmeyecektir.
- (d) Bu Kural yol veren gemiyi, yoldan çekilme yükümlülüğünden kurtarmaz.

Kural 18

Gemiler Arasındaki Sorumluluklar

Kural 9, 10 ve 13'de aksi belirtilmediği takdirde:

- (a) Üzerinde yol bulunan kuvvetle yürütülen bir gemi:
- (i) kumanda altında bulunmayan bir geminin;
- (ii) manevra kabiliyeti sınırlı olan bir geminin;
- (iii) balıkçılık yapan bir geminin;

(iv) yelkenli bir geminin

yolundan çekilecektir.

(b) Üzerinde yol bulunan yelkenli bir gemi:

- (i) kumanda altında bulunmayan bir geminin;
- (ii) manevra kabiliyeti sınırlı olan bir geminin;
- (iii) balıkçılık yapan bir geminin.

yolundan çekilecektir.

(c) Üzerinde yol bulunan balıkçılık yapan bir gemi mümkün olduğu kadarıyla:

- (i) kumanda altında bulunmayan bir geminin;
- (ii) manevra kabiliyeti sınırlı olan bir geminin

yolundan çekilecektir.

- (d) (i) Kumanda altında bulunmayan veya manevra kabiliyeti kısıtlı olan bir geminin dışındaki herhangi bir gemi, durumun koşulları elverdiği takdirde, su çekimi nedeniyle kısıtlı olan ve Kural 28’de belirtilen işaretleri gösteren bir geminin emniyetli geçişini engellemekten kaçınacaktır.
- (ii) Su çekimi nedeniyle kısıtlı olan gemi, özel durumunu tam anlamıyla göz önünde bulundurarak özel bir dikkatle seyredecektir.
- (e) Su üzerindeki bir deniz uçağı, genel olarak tüm gemilerden tamamen neta bir halde bulunacak ve onların seyirlerine engel olmaktan kaçınacaktır. Bununla birlikte, çatışma tehlikesinin var olduğu durumlarda bu Kısımın Kurallarına uyacaktır.

KISIM III - KISITLI GÖRÜŞ ALTINDA GEMİLERİN DAVRANIŞI

Kural 19

Kısıtlı Görüş Altında Gemilerin Davranışı

- (a) Bu Kural kısıtlı görüşün olduğu bir alanda veya böyle bir alana yakın yerlerde seyrederken birbirlerini görmeyen gemilere uygulanır.
- (b) Her gemi kısıtlı görüşün mevcut durum ve şartlarına uygun emniyetli bir hızda ilerleyecektir. Kuvvetle yürütülen bir gemi, makinelerini acil bir manevra için hazır bulunduracaktır.
- (c) Her gemi bu Bölüm’ün I. Kısımındaki Kuralları uygularken, kısıtlı görüşün mevcut durum ve şartlarını gereken şekilde göz önüne alır.

- (d) Diğer bir geminin varlığını sadece radar vasıtasıyla saptayan bir gemi, bir yakın düşme durumunun meydana gelip gelmediğini ve/veya çatışma tehlikesinin mevcut olup olmadığını belirleyecektir. Böyle bir durumun mevcut olması halinde yeterince erken zamanda kaçınma hareketinde bulunacak; yapılacak hareketin rota değişikliğini içerdği durumlarda, aşağıdakilerden mümkün olduğunca sakınacaktır:
- (i) yetişilen bir gemi hariç, vasattan ilerideki bir gemi için iskele tarafa doğru bir rota değişikliği;
 - (ii) vasatta veya vasatın geri tarafında bulunan bir gemiye doğru bir rota değişikliği.
- (e) Çatışma tehlikesinin bulunmadığının belirlendiği durumlar hariç, diğer geminin sis işaretini açık bir şekilde vasatının ilerisinden duyan veya vasatından ilerideki diğer bir gemiyle yakın düşme durumundan kaçınamayan her gemi, hızını, rotasını koruyabileceği asgari seviyeye düşürecektir. Bu gemi, gerektiği takdirde çatışma tehlikesi geçene kadar üzerindeki bütün yolu kesecek ve her durumda azami dikkatle seyredecektir.

BÖLÜM C – FENERLER VE ŞEKİL İŞARETLERİ

Kural 20 Uygulama

- (a) Bu Bölüm'deki Kurallara her türlü hava şartlarında uyulacaktır.
- (b) Fenerlerle ilgili Kurallara güneşin batışından doğuşuna kadar uyulacak ve bu gibi zamanlarda bu Kurallarda belirtilen fenerlerle karıştırılmayan, bu fenerlerin görünebilirliğini ve ayırıcı özelliğini bozmayan veya Kurallara uygun bir gözcülüğün yapılmasını engellemeyen ışıklar dışında herhangi bir ışık gösterilmeyecektir.
- (c) Bu Kurallarda belirtilen fenerler, eğer mevcutlarsa, kısıtlı görüş altında güneşin doğuşundan batışına kadar gösterilecek ve gerekli görülen tüm diğer koşullarda da gösterilebilecektir.
- (d) Şekil işaretleriyle ilgili Kurallara gündüzleri uyulacaktır.
- (e) Bu Kurallarda belirtilen fenerler ve şekil işaretleri bu Kuralların Ek I'inin hükümleriyle uyumlu olacaktır.

Kural 21 Tanımlar

- (a) "Silyon feneri", geminin baş-kıç merkez hattı üzerine konulan, 225 derecelik ufuk yayı üzerinde kesintisiz bir ışık gösteren ve geminin her iki tarafında tam pruvadan vasatın 22,5 derece gerisine kadar ışık gösterecek şekilde yerleştirilmiş beyaz bir fener anlamına gelir.
- (b) "Borda Fenerleri" her biri 112,5 derecelik bir ufuk yayı üzerinde kesintisiz bir ışık gösteren ve tam pruvadan kendi tarafındaki vasatın 22,5 derece gerisine kadar kesintisiz bir ışık gösterecek şekilde yerleştirilmiş; sancak tarafta yeşil, iskele tarafta kırmızı bir fener anlamına gelir. Boyu 20 metreden az olan gemilerde borda fenerleri geminin baş-kıç merkez hattı üzerine konulmuş bir fanus içinde, birleşik halde bulunabilir.

- (c) "Pupa Feneri" kıç tarafa mümkün olduğu kadar yakın yerleştirilmiş, 135 derecelik bir ufuk yayı üzerinde kesintisiz bir ışık gösteren ve geminin her iki tarafında, tam kıçtan 67,5 dereceye kadar ışık gösterecek şekilde yerleştirilmiş beyaz bir fener anlamına gelir.
- (d) "Yedekleme Feneri" bu Kuralın (c) paragrafında belirtilen "pupa feneri" ile aynı özelliklere sahip, sarı bir fener anlamına gelir.
- (e) "Her taraftan görülür fener" 360 derecelik ufuk yayı üzerinde kesintisiz bir ışık gösteren bir fener anlamına gelir.
- (f) "Çakar Fener" düzenli aralıklarla dakikada 120 veya daha fazla sıklıkla çakan bir fener anlamına gelir.

Kural 22
Fenerlerin Görünürlüğü

Bu Kurallarda belirtilen fenerler, aşağıda yazılı asgari menzillerde görünür olmak için bu Kuralların Ek I'inin Kısım 8'inde belirtilmiş şiddette olacaktır:

- (a) Boyu 50 metre veya daha fazla olan gemilerde:
 - bir adet silyon feneri, 6 mil;
 - bir adet borda feneri, 3 mil;
 - bir adet pupa feneri, 3 mil;
 - bir adet yedekleme feneri, 3 mil;
 - bir adet beyaz, kırmızı, yeşil veya sarı her taraftan görünür fener, 3 mil.
- (b) Boyu 12 metre veya daha fazla ancak 50 metreden az olan gemilerde:
 - bir adet silyon feneri, 5 mil; ancak gemi boyunun 20 metreden az olduğu durumlar için 3 mil;
 - bir adet borda feneri, 2 mil;
 - bir adet pupa feneri, 2 mil;
 - bir adet yedekleme feneri, 2 mil;
 - bir adet beyaz, kırmızı, yeşil veya sarı her taraftan görünür fener, 2 mil.
- (c) Boyu 12 metreden az olan gemilerde:
 - bir adet silyon feneri, 2 mil;
 - bir adet borda feneri, 1 mil;
 - bir adet pupa feneri, 2 mil;
 - bir adet yedekleme feneri, 2 mil;
 - bir adet beyaz, kırmızı, yeşil veya sarı her taraftan görünür fener, 2 mil.

Kural 23
Üzerinde Yol Bulunan Kuvvetle Yürütülen Gemiler

- (a) Üzerinde yol bulunan kuvvetle yürütülen bir gemi:
 - (i) Baş tarafta bir silyon feneri;

- (ii) Baş taraftakinden daha kış tarafta ve daha yukarıda ikinci bir silyon feneri; boyu 50 metreden az olan bir gemi bu feneri gösterme zorunluluğunda olamayacak ancak isterse gösterebilecektir.
- (iii) borda fenerleri;
- (iv) bir adet pupa feneri.
- (b) Hava yastıklı bir gemi deplasmansız şekilde çalışırken bu Kuralın (a) paragrafında belirtilen fenerlere ek olarak her taraftan görünür sarı bir çakar fener gösterecektir.
- (c) Boyu 7 metreden az olan ve azami hızı saatte 7 deniz milini aşmayan kuvvetle yürütülen bir gemi, bu Kuralın (a) paragrafında belirtilen fenerlerin yerine her taraftan görünür beyaz bir fener gösterecektir. Böyle bir gemi, uygulanabilir durumlarda ayrıca borda fenerlerini gösterecektir.

Kural 24
Çekerek ve İterek Yedekleme

- (a) Kuvvetle yürütülen bir gemi yedekleme yaparken:
 - (i) Kural 23(a)(i)'de belirtilen fenerin yerine baş tarafta dikey bir çizgide iki adet silyon feneri gösterir. Yedekleyen geminin kış tarafından yedeklenen geminin kış ucuna kadar ölçülen yedekleme boyunun 200 metreyi aştığı durumlarda dikey bir çizgide üç adet benzer feneri;
 - (ii) borda fenerlerini;
 - (iii) bir adet pupa fenerini;
 - (iv) pupa fenerinin üzerinde dikey bir çizgide bir adet yedekleme fenerini;
 - (v) yedeğin uzunluğunun 200 metreyi aştığı durumlarda en iyi görülebilecek bir yerde bir adet eşkenar dörtgen şekil işaretini gösterecektir.
- (b) İten bir gemi ile itilen bir gemi birleşik tek bir gemi gibi birbirlerine sıkıca bağlanmışlarsa, bunlar kuvvetle yürütülen bir gemi olarak değerlendirilecek ve Kural 23'te belirtilen fenerler gösterilecektir.
- (c) Kuvvetle yürütülen bir gemi, diğer bir gemiyi itiyor veya bordasında yedekleme yapıyorsa, birleşik tek bir gemi durumu hariç:
 - (i) Kural 23(a)(i)'de belirtilen fenerin yerine baş tarafta dikey bir çizgide iki adet silyon fenerini;
 - (ii) borda fenerlerini;
 - (iii) bir adet pupa fenerini gösterecektir.

- (d) Bu Kuralın (a) ve (c) paragraflarının uygulandığı kuvvetle yürütülen bir gemi, ayrıca Kural 23(a)(ii)'ye uyacaktır.
- (e) Yedeklenen bir gemi veya nesne:
 - (i) borda fenerlerini;
 - (ii) bir adet pupa fenerini;
 - (iii) yedeğin uzunluğunun 200 metreyi aştığı durumlarda en iyi görülebilecek bir yerde bir adet eşkenar dörtgen şekil işaretini gösterecektir.
- (f) Şayet birkaç geminin bordada yedeklenmesi veya bir küme halinde itilmesi söz konusu ise, bu gemiler tek bir gemi gibi fener gösterecektir.
 - (i) birleşik bir ünitenin bir parçası olmadan ileri doğru itilen bir gemi, baş taraftaki ucunda borda fenerlerini gösterecektir;
 - (ii) bordadan yedeklenen bir gemi, bir adet pupa fenerini ve baş taraftaki ucunda borda fenerlerini gösterecektir.
- (g) Yedeklenen bir gemi veya nesne için bu Kuralın (e) paragrafında belirtilen fenerlerin gösterilmesinin yeterli sebeplerden ötürü uygulanamaz olduğu durumlarda, yedeklenen gemi veya nesneyi aydınlatmak ya da en azından aydınlatılmamış gemi veya nesnenin varlığını belirtmek için mümkün olan tüm önlemler alınacaktır.

Kural 25

Üzerinde Yol Bulunan Yelkenli Gemiler ve Kürekli Gemiler

- (a) Üzerinde yol bulunan yelkenli bir gemi:
 - (i) borda fenerlerini;
 - (ii) bir adet pupa fenerini gösterecektir.
- (b) Boyu 12 metreden az olan yelkenli bir gemide, bu Kuralın (a) paragrafında belirtilen fenerler, en iyi görülebilecekleri yer olan direğin tepesinde veya ona yakın bir yerde taşınan bir fanus içinde birleşik halde bulunabilirler.
- (c) Üzerinde yol bulunan yelkenli bir gemi, bu Kuralın (a) paragrafında belirtilen fenerlere ek olarak en iyi görülebilecekleri yer olan direğin tepesinde veya ona yakın bir yerde dikey bir çizgide üstteki kırmızı ve alttaki yeşil olmak üzere iki adet her taraftan görünür fener gösterebilir. Ancak bu fenerler bu Kuralın (b) paragrafında izin verilen birleştirilmiş fanus ile birlikte gösterilmez.
- (d) (i) Boyu 7 metreden az olan yelkenli bir gemi, uygulanabilir olduğu takdirde bu Kuralın (a) veya (b) paragrafında belirtilen fenerleri gösterecektir. Ancak göstermediği durumlarda, çatışmayı önlemek için yeterli bir zamanda gösterilecek beyaz bir ışık yayan hazır durumda bir elektrikli el fenerini veya yanık halde bulunan feneri elde bulundurulur.

- (ii) Kürekli bir gemi, bu Kural dâhilinde yelkenli gemiler için belirtilen fenerleri gösterebilir, ancak göstermediği durumlarda, çatışmayı önlemek için yeterli bir zamanda gösterilecek beyaz bir ışık yayan bir elektrikli el fenerini veya yanık halde bulunan feneri elde bulundurur.
- (e) Yelkenle ilerleyen ve aynı zamanda makinesiyle de yürütülen bir gemi, baş tarafında en kolay görünebilecek bir yerde sivri ucu aşağı doğru olan koni şeklinde şekil işaretini gösterir.

Kural 26
Balıkçı Gemileri

- (a) Balıkçılık yapan bir gemi, üzerinde yol varken veya demirdeyken, sadece bu Kuralda belirtilen fenerleri ve şekil işaretlerini gösterir.
- (b) Balıkçılık tertibatı olarak kullanılan bir tarama ağını veya diğer teçhizatları suyun içinde sürükleyerek trol çekme işiyle uğraşan bir gemi:
 - (i) dikey bir çizgide, üst taraftaki yeşil ve alt taraftaki beyaz olmak üzere iki adet her taraftan görünür fener veya sivri uçları dikey bir çizgide birbiri üzerinde bulunan iki adet koniden oluşan şekil işaretini gösterecektir. Boyu 20 metrenin altındaki gemiler, bu şekil işareti yerine bir sepet gösterebilir;
 - (ii) boyu 50 metreden az olan bir gemi, her taraftan görünür yeşil fenerden daha kış tarafta ve yukarıda bir adet silyon fenerini gösterme yükümlülüğünde olmamakla birlikte isterse gösterebilir;
 - (iii) su üzerinde yol yaparken, bu paragrafta belirtilen fenerlere ek olarak borda fenerlerini ve bir adet pupa fenerini gösterecektir.
- (c) Trol çekmek dışında balıkçılık yapan bir gemi:
 - (i) dikey bir çizgide, üst taraftaki kırmızı ve alt taraftaki beyaz olmak üzere iki adet her taraftan görünür fener veya sivri uçları dikey bir çizgide birbiri üzerinde bulunan iki adet koniden oluşan şekil işaretini gösterir. Boyu 20 metrenin altındaki gemiler, bu şekil işareti yerine bir sepet gösterebilir;
 - (ii) gemiden dışarı doğru uzanan donanımlar, gemiden yatay olarak 150 metreden daha açığa uzandığı takdirde, bir adet her taraftan görünür beyaz fener veya sivri ucu donanımın yönünü gösteren koni şeklinde bir şekil işareti;
 - (iii) su üzerinde yol yaparken bu paragrafta belirtilen fenerlere ek olarak borda fenerlerini ve bir adet pupa fenerini gösterecektir.
- (d) Balıkçılıkla uğraşan diğer gemilere çok yakın mesafede balıkçılık yapan bir gemi, bu Kuralların Ek II'sinde tanımlanan ilave işaretleri gösterebilir.
- (e) Bir gemi balıkçılık yapmadığı zamanlarda bu Kuralda belirtilen fenerleri veya şekil işaretlerini göstermeyecek, sadece kendi boyundaki bir gemi için belirtilenleri gösterecektir.

Kural 27

Kumanda altında bulunmayan veya manevra kabiliyeti kısıtlı olan gemiler

- (a) Kumanda altında bulunmayan bir gemi:
- (i) en iyi görülebilecekleri yerde, dikey bir çizgide iki adet her taraftan görünür kırmızı feneri;
 - (ii) en iyi görülebilecekleri yerde, dikey bir çizgide iki adet küreyi veya benzer şekil işaretini;
 - (iii) su üzerinde yol yaparken, bu paragrafta belirtilen fenerlere ek olarak borda fenerlerini ve bir adet pupa fenerini gösterecektir.
- (b) Mayın tarama faaliyetlerinde çalışan bir gemi hariç, manevra kabiliyeti kısıtlı olan bir gemi:
- (i) en iyi görülebilecekleri yerde, dikey bir çizgide üç adet, her taraftan görünür fenerleri gösterir. En üstteki ve en alttaki kırmızı ve ortadaki beyaz olacaktır;
 - (ii) en iyi görülebilecekleri yerde, dikey bir çizgide üç adet şekil işaretini gösterir. En üstteki ve en alttaki küre ve ortadaki eşkenar dörtgen olacaktır;
 - (iii) su üzerinde yol yaparken, (i) alt paragrafında belirtilen fenerlere ek olarak silyon fenerlerini, borda fenerlerini ve bir adet pupa fenerini;
 - (iv) demirdeyken (i) ve (ii) alt paragraflarında belirtilen fenerlere ve şekil işaretlerine ek olarak Kural 30'da belirtilen feneri, fenerleri veya şekil işaretini gösterecektir.
- (c) Kendi rotasından ayrılmasını engelleyen bir yedekleme işleminde kullanılan bir gemi, bu Kuralın (b)(i) ve (ii) alt paragraflarında belirtilen fenerlere veya şekil işaretlerine ek olarak Kural 24(a)'da belirtilen fenerleri veya şekil işaretini gösterecektir.
- (d) Tarama veya su altı işlemlerinde kullanılan bir gemi, manevra kabiliyeti kısıtlandığı zaman, bu Kuralın (b) paragrafında belirtilen fenerleri ve şekil işaretlerini gösterecektir ve bir engelin mevcut olduğu zamanlarda ilave olarak aşağıdakileri gösterecektir:
- (i) engelin bulunduğu tarafı belirtmek için dikey bir çizgide 2 adet her taraftan görünür kırmızı fener veya 2 adet küre;
 - (ii) diğer bir geminin geçebileceği tarafı belirtmek için bir çizgide 2 adet her taraftan görünür yeşil fener veya 2 adet eşkenar dörtgen;
 - (iii) su üzerinde yol yaparken bu paragrafta belirtilen fenerlere ilave olarak silyon fenerlerini, borda fenerlerini ve bir adet pupa fenerini;
 - (iv) bu paragrafın uygulandığı bir gemi demirde iken Kural 30'da belirtilen fenerlerin ve şekil işaretlerinin yerine, (i) ve (ii) alt paragraflarında belirtilen fenerleri veya şekil işaretlerini gösterir.
- (e) Dalma işlemlerinde kullanılan bir geminin boyutu nedeniyle bu Kuralın (d) paragrafında belirtilen şekil işaretlerini göstermesinin mümkün olmadığı durumlarda, Uluslararası Kod "A"

flamasının boyu 1 metreden az olmayan katı yapılı bir örneği gösterilecektir. Her taraftan görünürlüğünü sağlayacak önlemler alınacaktır.

- (f) Mayın tarama işlemlerinde kullanılan bir gemi, Kural 23'te kuvvetle yürütülen bir gemi için belirtilen fenerlere ilave olarak üç adet her taraftan görünür yeşil fener veya üç adet küre gösterecektir. Bu fenerlerin veya şekil işaretlerinin biri pruva direği başında veya yakınında, birer adedi de pruva direğinin en alt sereninde gösterilir. Bu fenerler veya şekil işaretleri, mayın süpüren gemiye kış tarafından 1000 metre, her iki bordasından ise 500 metreden daha fazla yaklaşmasının diğer bir gemi için tehlikeli olduğunu gösterir.
- (g) Boyu 7 metreden az olan gemilerin bu Kuralda belirtilen fenerleri göstermesi gerekmez.
- (h) Bu Kuralda belirtilen işaretler tehlikede olan ve yardım isteyen gemilerin işaretleri değildir. Söz konusu işaretler bu Kuralların Ek IV'ünde yer almaktadır.

Kural 28

Su Çekimleri Nedeniyle Kısıtlı Olan Gemiler

Su çekimi nedeniyle kısıtlı olan bir gemi, Kural 23'te kuvvetle yürütülen gemiler için belirtilen fenerlere ilave olarak, en iyi görülebilecekleri yerde dikey bir çizgide üç adet her taraftan görünür kırmızı feneri veya bir adet silindiri gösterebilir.

Kural 29

Kılavuz Gemileri

- (a) Kılavuzluk hizmetlerinde kullanılan bir gemi:
 - (i) pruva direğinde veya yakınında dikey bir çizgide üstteki beyaz ve alttaki kırmızı olmak üzere iki adet her taraftan görünür feneri;
 - (ii) üzerinde yol varken, ilave olarak borda fenerlerini ve bir adet pupa fenerini;
 - (iii) demirdeyken, (i) alt paragrafında belirtilen fenerlere ilave olarak demir fenerini, fenerlerini veya şekil işaretini gösterecektir.
- (b) Bir kılavuz gemisi, kılavuzluk hizmetlerinde çalışmadığı zamanlarda kendi boyundaki benzer bir gemi için belirtilen fenerleri veya şekil işaretlerini gösterecektir.

Kural 30

Demirli Gemiler ve Karaya Oturmuş Gemiler

- (a) Demirli bir gemi en iyi görülebilecek bir yerinde:
 - (i) baş tarafta her taraftan görünür bir adet beyaz feneri veya bir adet küreyi;
 - (ii) kış tarafta veya yakınında (i) alt paragrafında belirtilen fenerden daha alçak bir seviyede her taraftan görünür bir adet beyaz fener gösterecektir.

- (b) Boyu 50 metreden az olan bir gemi, bu Kuralın (a) paragrafında belirtilen fenerlerin yerine en iyi görülebilecek bir yerde her taraftan görünür bir adet beyaz fener gösterebilir.
- (c) Demirdeki bir gemi, güvertelerini aydınlatmak için ayrıca mevcut çalışma ışıklarını veya benzerlerini kullanabilir, boyu 100 metre ya da daha fazla olan bir gemi, anılan bu ışıkları kullanacaktır.
- (d) Karaya oturmuş bir gemi bu Kuralın (a) veya (b) paragraflarındaki fenerleri gösterecek ve ilave olarak, en iyi görülebileceği bir yerinde:
 - (i) dikey bir çizgide her taraftan görünür iki adet kırmızı feneri;
 - (ii) dikey bir çizgide üç adet küreyi gösterecektir.
- (e) Boyu 7 metreden az olan bir geminin, diğer gemilerin normal olarak seyrettiği yerlerin veya dar bir kanal, geçit ya da demir yerinin dışında veya buraların yakınında olmayan yerlerde demir atmış veya karaya oturmuş olması halinde, söz konusu gemiden bu Kuralın (a), (b) veya (d) paragraflarında belirtilen fenerleri veya şekil işaretlerini göstermesi istenmez.

Kural 31

Deniz Uçakları

Bir deniz uçağı için bu Kısımın Kurallarında belirtilen özelliklerde veya konumlarda fenerlerin veya şekil işaretlerinin gösterilmesinin uygulanamaz olduğu durumlarda, deniz uçağı bu özelliklere ve konumlara mümkün olduğunca yakın benzerlikteki fenerleri ve şekil işaretlerini gösterecektir.

BÖLÜM D – SES VE IŞIK İŞARETLERİ

Kural 32

Tanımlar

- (a) “Düdük” belirtilen düdük seslerini üretebilen ve bu Kuralların Ek III’ündeki özelliklerle uyumlu olan herhangi bir sesli işaret aygıtı anlamına gelir.
- (b) “Kısa düdük” yaklaşık bir saniye uzunluğundaki düdük sesi anlamına gelir.
- (c) “Uzun düdük” dört saniyeden altı saniyeye kadar uzunluktaki düdük sesi anlamına gelir.

Kural 33

Sesli İşaret Donanımları

- (a) Boyu 12 metre veya daha fazla olan bir gemi, bir adet düdük ve bir adet kampanayla ve boyu 100 metre veya daha fazla olan bir gemi ise ilave olarak tonu ve sesi kampananıninkiyle karıştırılamayacak olan bir adet çan ile donatılacaktır. Düdük, kampana ve çan bu Kuralların Ek III’ündeki niteliklere uygun olacaktır. Şart koşulan ses işaretlerinin el ile verilmesinin her zaman mümkün olması şartıyla, kampana veya çan ya da her ikisi birden aynı ses özelliklerine sahip diğer donanımlarla değiştirilebilir.

- (b) Boyu 12 metreden az olan bir gemi, bu Kuralın (a) paragrafında belirtilen sesli işaret aygıtlarını bulundurmakla yükümlü değildir. Fakat böyle bir ses işaret aygıtı bulunmayan bir gemi, etkili ses işareti verecek başka bir aletle donatılacaktır.

Kural 34

Manevra ve Uyarı İşaretleri

- (a) Üzerinde yol bulunan ve kuvvetle yürütülen gemiler birbirini gördüklerinde bu Kurallarda izin verilen veya şart koşulan şekilde manevra yaparken, bu manevrayı düdüğüyle aşağıdaki şekilde belirtir:
- “rotamı sancağa değiştiriyorum” anlamında bir kısa düdük;
 - “rotamı iskeleye değiştiriyorum” anlamında iki kısa düdük;
 - “tornistan çalıştırıyorum” anlamında üç kısa düdük.
- (b) Herhangi bir gemi, manevra yaparken, bu Kuralın (a) paragrafında belirtilen düdük işaretlerini, uygun şekilde tekrar edilen ışık işaretleriyle tamamlayabilir:
- (i) bu ışık işaretlerinin anlamı aşağıdaki şekildedir:
- “rotamı sancağa değiştiriyorum” anlamında bir çakar;
 - “rotamı iskeleye değiştiriyorum” anlamında iki çakar;
 - “tornistan çalıştırıyorum” anlamında üç çakar.
- (ii) her çakarın süresi yaklaşık bir saniye olacaktır. Çakarlar arasındaki aralık yaklaşık bir saniye olacak ve müteakip işaretler arasındaki aralık on saniyeden az olmayacaktır;
- (iii) bu işaret için kullanılan fener eğer varsa, en az 5 milden görülebilen her taraftan görünür beyaz bir fener olacak ve Ek 1 hükümlerine uygun olacaktır.
- (c) Dar bir kanalda veya geçitte birbirini gören gemiler:
- (i) Kural 9(e)(i)’ye uygun olarak diğer bir gemiye yetişme niyetinde olan bir gemi, niyetini düdüğüyle aşağıdaki işaretleri vererek belirtecektir:
- “sana sancak tarafından yetişme niyetindeyim” anlamında, iki uzun düdüğü takip eden bir kısa düdük;
 - “sana iskele tarafından yetişme niyetindeyim” anlamında, iki uzun düdüğü takip eden iki kısa düdük.
- (ii) yetişilecek olan gemi, kural 9(e)(i)’ye göre hareket ederken düdüğüyle aşağıdaki işareti vererek mutabakatını belirtecektir:
- sırasıyla bir uzun, bir kısa, bir uzun ve bir kısa düdük.
- (d) Birbirini gören gemiler birbirlerine yaklaşırken, bu gemilerden biri herhangi bir sebepten ötürü diğerinin niyetini veya manevrasını anlayamadığında ya da çatışmadan kaçınmak amacıyla diğer geminin yeterli manevra yapıp yapmadığı hakkında tereddüte düştüğü durumlarda, tereddüte düşen gemi vakit kaybetmeden bu tereddütünü düdüğüyle en az beş adet kısa ve seri düdük sesi vererek belirtecektir. Böyle bir işaret en az beş adet kısa ve seri çakarlar şeklinde bir ışık işareti ile tamamlanabilir.

- (e) Araya giren bir engel yüzünden diğer gemilerin görülemeyebileceği bir kanal ya da geçidin bir dönüş noktasına veya alanına yaklaşan bir gemi, bir uzun düdük çalacaktır. Dönüşün etrafında veya araya giren engelin arkasında olan ve düdüğün duyulabileceği mesafede yaklaşıyor olan herhangi bir gemi bu işarete bir uzun düdük ile karşılık verir.
- (f) Bir gemide, aralarındaki mesafe 100 metreden daha fazla olan birden çok düdük varsa, manevra ve uyarı işaretleri vermek için sadece bir düdük kullanılacaktır.

Kural 35

Kısıtlı Görüş Altında Ses İşaretleri

Kısıtlı görüş altındaki bir alanda veya yakınında, gündüz veya gece olduğuna bakılmaksızın, bu Kuralda belirtilen işaretler aşağıdaki şekilde kullanılacaktır:

- (a) Su üzerinde yol yapan kuvvetle yürütülen bir gemi 2 dakikadan fazla olmayan aralıklarla bir uzun düdük sesi verecektir.
- (b) Üzerinde yol bulunan, ancak makinelerini durduran ve su üzerinde yol yapmayan kuvvetle yürütülen bir gemi, 2 dakikadan fazla olmayan aralıklarla aralarında yaklaşık 2 saniyelik aralık olan birbirini müteakip iki uzun düdük sesi verecektir.
- (c) Kumanda altında bulunmayan bir gemi, manevra kabiliyeti sınırlı olan bir gemi, su çekimi nedeniyle kısıtlı olan bir gemi, yelkenli bir gemi, balıkçılık yapan bir gemi ve diğer bir gemiyi çekerek veya iterek yedekleyen bir gemi, bu Kuralın (a) ve (b) paragraflarında belirtilen işaretlerin yerine, 2 dakikadan fazla olmayan aralıklarla birbirini izleyen üç düdük sesi, yani bir uzun düdük sesini takip eden iki kısa düdük sesi verecektir.
- (d) Yedeklenen bir gemi veya birden fazla geminin yedeklendiği durumlarda yedekteki son gemi, üzerinde gemiadamı bulunuyorsa, 2 dakikadan fazla olmayan aralıklarla dört düdük sesi, yani bir uzun düdük sesini takip eden üç kısa düdük sesi verecektir. Bu işaret mümkünse yedekleyen gemi tarafından verilen işareten hemen sonra verilecektir.
- (e) İten bir gemi ile itilen bir gemi birleşik tek bir gemi gibi birbirlerine sıkıca bağlanmışlarsa, bu gemiler kuvvetle yürütülen tek bir gemi olarak değerlendirilecek ve bu Kuralın (a) veya (b) paragraflarında belirtilen işaretler gösterilecektir.
- (f) Demirdeki bir gemi, bir dakikadan fazla olmayan aralıklarla yaklaşık 5 saniye süreyle seri bir şekilde kampana çalacaktır. Boyu 100 metre veya daha fazla olan bir gemide, kampana sesi geminin baş tarafından verilecek ve kampana çalınmasından hemen sonra geminin kıç tarafından seri bir şekilde yaklaşık 5 saniye süre ile çan sesi verilecektir. Ayrıca demirdeki bir gemi yaklaşan bir gemiye, konumu ve çatışma olasılığı hakkında uyarı vermek için birbirini izleyen üç düdük sesi yani bir kısa, bir uzun ve bir kısa düdük sesi verebilir.
- (g) Karaya oturmuş bir gemi, bu Kuralın (f) paragrafında belirtilen kampana işaretini ve eğer gerek varsa çan işaretini verir ve ilave olarak kampananın seri çalmasından hemen önce ve hemen sonra kampanaya üç adet ayrı ve belirgin vuruşlar yapar. Karaya oturmuş bir gemi ilave olarak uygun bir düdük işareti verebilir.

- (h) Boyu 12 metreden az olan bir gemi, yukarıda belirtilen işaretleri vermekle yükümlü değildir. Ancak bu işaretleri vermediği takdirde benzer diğer etkili ses işaretlerini 2 dakikadan fazla olmayan aralıklarla verir.
- (i) Bir kılavuz gemisi, kılavuzluk hizmetlerinde kullanıldığı zaman bu Kuralın (a), (b) veya (f) paragraflarında belirtilen işaretlere ilave olarak dört kısa düdük sesinden oluşan bir tanınma işaretini verebilir.

Kural 36

Dikkat Çekme İşaretleri

Bir gemi, diğer bir geminin dikkatini çekmek için gerekli olması halinde bu Kurallardaki herhangi bir yerde izin verilen herhangi bir işaret ile karıştırılmayacak ışık veya ses işaretlerini verebilir veya arama fenerini herhangi bir gemiyi zor durumda bırakmayacak şekilde tehlike yönüne doğru çevirebilir.

Kural 37

Tehlike İşaretleri

Bir gemi tehlikede bulunduğu ve yardım talep ettiği zaman, bu Kuralların Ek IV'ünde belirtilen işaretleri kullanır veya gösterir.

BÖLÜME - MUAFİYETLER

Kural 38

Muafiyetler

Omurgası bu Kuralların yürürlüğe girdiği tarihten önce kızağa konulan veya benzer bir inşaat aşamasında bulunan herhangi bir gemi (veya gemi sınıfı), 1960 Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları'na uyması şartıyla, aşağıda belirtilen şekilde bu Kurallara uymaktan muaf tutulabilir:

- (a) Kural 22'de belirtilen menzillerdeki fenerlerin tesisi, bu Kuralların yürürlüğe girişinden dört yıl sonraya kadar.
- (b) Bu Kuralların Ek I'inin 7. Kısımında belirtilen renk özelliklerine sahip fenerlerin tesisi, bu Kuralların yürürlüğe girişinden dört yıl sonraya kadar.
- (c) İngiliz Kraliyet Sisteminden metrik sisteme dönülmesinin ve ölçüm rakamlarının yuvarlanmasının bir sonucu olarak fenerlerin yeniden konumlandırılması, daimi muafiyet.
- (d) (i) Ek I'in Kısım 3(a)'sının talimatlarının bir sonucu olarak, boyu 150 metreden az olan gemilerdeki silyon fenerlerinin yeniden konumlandırılması, daimi muafiyet.
(ii) Bu Kuralların Ek I'inin Kısım 3(a)'sının talimatlarının bir sonucu olarak boyu 150 metre ve daha fazla olan gemilerdeki silyon fenerlerinin yeniden konumlandırılması, bu Kuralların yürürlüğe girişinden dokuz yıl sonraya kadar.
- (e) Ek I'in Kısım 2(b)'sinin talimatlarının bir sonucu olarak, silyon fenerlerinin yeniden konumlandırılması, bu Kuralların yürürlüğe girişinden dokuz yıl sonraya kadar.

- (f) Ek I'in Kısım 2(g) ve 3(b)'sinin talimatlarının bir sonucu olarak, borda fenerlerinin yeniden konumlandırılması, bu Kuralların yürürlüğe girişinden dokuz yıl sonraya kadar.
- (g) Ek III'te talimatlandırılan ses işaret aygıtlarının şartları, bu Kuralların yürürlüğe girişinden dokuz yıl sonraya kadar.

EK I

FENERLERİN VE ŞEKİL İŞARETLERİNİN KONUMLANDIRILMASI VE TEKNİK AYRINTILARI

1. Tanım

“Tekne üzerinden yükseklik” en üstteki devamlı güverteden olan yükseklik anlamına gelir.

2. Fenerlerin dikey konumlandırılmaları ve aralarındaki mesafeler

- (a) Boyu 20 metre veya daha fazla olan kuvvetle yürütülen bir gemide silyon fenerleri aşağıdaki şekilde yerleştirilir:
 - (i) pruva silyonu veya sadece bir adet silyon feneri bulunuyorsa, bu fener tekne üzerinden en az 6 metre yüksekliğe; geminin eni 6 metreyi aşıyorsa bu enden az olmayan bir yüksekliğe yerleştirilir, bununla birlikte fenerin tekne üzerinden 12 metreden daha fazla bir yüksekliğe yerleştirilmesine gerek yoktur;
 - (ii) iki adet silyon feneri bulunuyorsa, kıç taraftaki fener baş taraftaki silyon fenerinden dikey olarak en az 4,5 metre daha yüksekte olacaktır.
- (b) Kuvvetle yürütülen gemilerde silyon fenerlerinin dikey ayrımı, geminin baş-kıç dengesinin normal olduğu tüm durumlarda, geminin baş bodoslamasından 1000 metre mesafede deniz seviyesinden bakıldığında kıç fenerin baş fenerden yukarıda ve ayrı olarak görüleceği şekilde olacaktır.
- (c) Boyu 12 metreden fazla ve 20 metreden az olan kuvvetle yürütülen bir geminin silyon feneri, küpeşte üzerinden en az 2,5 metre yüksekliğe yerleştirilir.
- (d) Boyu 12 metreden az olan kuvvetle yürütülen bir gemi, en yukarıdaki fenerini küpeşte üzerinde 2,5 metreden daha az bir yükseklikte taşıyabilir. Ancak borda fenerlerine ve bir pupa fenerine ilave olarak bir silyon feneri bulunuyorsa, söz konusu silyon feneri borda fenerlerinin en az bir metre daha yukarısında olacak şekilde yerleştirilir.
- (e) Diğer bir gemiyi yedeklemek veya itmek için kullanılan kuvvetle yürütülen bir gemi için belirtilen iki veya üç silyon fenerinden birisi, kuvvetle yürütülen bir geminin baş taraftaki silyon feneri ile aynı konuma yerleştirilir.
- (f) Silyon feneri veya fenerleri, her zaman için diğer tüm fenerlerin ve engellerin yukarısında ve görünür olacak şekilde yerleştirilir.
- (g) Kuvvetle yürütülen bir geminin borda fenerleri, tekne üzerinden baş taraftaki silyon fenerinin yüksekliğinin dörtte üçünden fazla olmayan bir yükseklikte yerleştirilir. Borda fenerleri, güverte ışıkları ile karıştırılacak kadar aşağıda olmayacaktır.

- (h) Borda fenerleri, birleştirilmiş bir fanus içindeyse ve boyu 20 metreden az olan kuvvetle yürütülen bir gemide bulunuyorsa, silyon fenerinden en az 1 metre aşağıya yerleştirilir.
 - (i) Kurallarda, iki veya daha fazla fenerin dikey bir çizgide taşınması öngörüldüğü takdirde, bu fenerlerin arasında aşağıdaki şekilde mesafe bırakılır:
 - (i) boyu 20 metre veya daha fazla olan bir gemide bu fenerler arasında en az 2 metre aralık bırakılır ve bir yedekleme fenerinin gerekli olduğu durumlar hariç olmak üzere bu fenerlerin en aşağıda olanı, tekne üzerinden en az 4 metre yukarıya yerleştirilir;
 - (ii) boyu 20 metreden az olan bir gemide bu fenerler arasında en az 1 metre aralık bırakılır ve bir yedekleme fenerinin gerekli olduğu durumlar hariç olmak üzere bu fenerlerin en aşağıda olanı, küpeşte üzerinden en az 2 metre yukarıya yerleştirilir;
 - (iii) üç adet fener bulunduğu zaman, bunların arasında eşit aralıklar bırakılır.
 - (j) Bir balıkçı gemisinin balık avlarken göstermesi öngörülen her taraftan görünür iki fenerden altta olanı, bu iki dikey fener arasındaki mesafenin iki katından daha az olmamak üzere borda fenerlerinin üzerindeki bir yükseklikte olacaktır.
 - (k) İki demir feneri bulunan gemilerde, baş taraftaki demir feneri kıç taraftaki demir fenerinden en az 4,5 metre yukarıda olacaktır. Boyu 50 metre veya daha fazla olan bir gemide baş taraftaki bu demir feneri, tekne üzerinden en az 6 metre yukarıda olacaktır.
3. Fenerlerin yatay yerleştirilmesi ve aralarındaki mesafeler
- (a) kuvvetle yürütülen bir gemi için iki adet silyon fenerinin öngörüldüğü durumda, bu fenerler arasındaki yatay mesafe geminin boyunun yarısından az olamaz ancak 100 metreden fazla olmasına da gerek yoktur. Baş taraftaki fener, baş bodoslamadan geminin boyunun dörtte birinden fazla bir mesafede bulunmayacaktır.
 - (b) boyu 20 metre veya daha fazla olan bir gemide borda fenerleri, pruva silyon fenerinin önüne yerleştirilemez. Bu fenerler gemi bordasına veya yakınına yerleştirilir.
4. Balıkçı gemileri, tarak gemileri ve su altı işlemlerinde kullanılan gemiler için yön gösteren fenerlerin bulunacakları yerlerin ayrıntıları:
- (a) Kural 26(c)(ii)'de belirtilen şekilde balıkçılıkla uğraşan bir gemiden dışarı doğru uzanan donanımların yönünü gösteren fener, biri kırmızı ve biri beyaz olmak üzere her taraftan görünür iki fenerden 2 metreden az ve 6 metreden çok olmayan yatay bir mesafeye yerleştirilir. Bu fener, Kural 26(c)(ii)'de öngörülen her taraftan görünür beyaz fenerden daha yükseğe ve borda fenerlerinden daha aşağıya yerleştirilemez.
 - (b) Kural 27(d)(i) ve (ii)'de belirtilen şekilde tarama veya su altı işlemlerinde kullanılan bir gemide engellenen yönü ve/veya geçişin emniyetli olduğu yönü gösteren fenerler ve şekil işaretleri, Kural 27(b)(i) ve (ii)'de belirtilen fener ve şekil işaretlerinden en az 2 metre olmak üzere mümkün olan en uzak yatay mesafeye yerleştirilir. Bu fenerlerden veya şekil işaretlerinden üstte olanı, hiçbir durumda Kural 27(b)(i) ve (ii)'de belirtilen üç fener veya şekil işaretinin en altta bulunanından daha yüksekte olamaz.
5. Borda fenerleri için siperlikler

Borda fenerleri, mat siyah boyalı ve bu Ek'in 9. Kısımının gereklerini karşılayan iç siperliklerle donatılacaklardır. Bir dikey filaman kullanan ve yeşil ve kırmızı kısımları arasında çok dar bir bölme bulunan birleşik bir fanusta, dış siperlikler konulmasına gerek yoktur.

6. Şekil işaretleri

- (a) Şekil işaretleri siyah ve aşağıdaki boyutlarda olacaktır:
- (i) çapı en az 0,6 metre olan bir küre;
 - (ii) taban çapı en az 0,6 metre olan ve yüksekliği çapına eşit olan bir koni;
 - (iii) çapı en az 0,6 metre olan ve yüksekliği çapının iki katı olan bir silindir;
 - (iv) yukarıdaki paragraf (ii)'de belirtilen şekilde aynı tabana sahip iki koniden oluşan eşkenar dörtgen.
- (b) Şekil işaretlerinin arasındaki dikey mesafe en az 1,5 metre olacaktır.
- (c) Boyu 20 metreden az olan bir gemide daha düşük boyutlarda ancak geminin boyutuyla orantılı şekil işaretleri kullanılabilir ve aralarındaki mesafe tekabül eden oranda düşürülebilir.

7. Fenerlerin renklerine ilişkin özellikler

Tüm seyir fenerlerinin renkleri, Uluslararası Aydınlatma Komisyonu (CIE) tarafından her renk için belirlenen diagram alanının sınırları içinde bulunan aşağıdaki standartlara uyacaktır.

Her bir renk alanının sınırları, aşağıda yer alan köşe koordinatlarının belirlenmesiyle bulunur:

(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 0,385 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. Fenerlerin şiddeti

- (a) Fenerlerin asgari ışık şiddetleri aşağıdaki formülle hesaplanır:

$$I \approx 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

Burada;

- I hizmet koşulları altında mum biriminde (candela) ışık şiddeti,
T 2×10^{-7} lüks değerindeki başlangıç çarpanı,
D fenerin deniz mili biriminde görünme menzili (aydınlatma menzili),
K atmosferik geçirgenliktir.

Belirtilen fenerler için K'nın değeri, yaklaşık 13 deniz mili uzaklıktan meteorolojik görülebilirliğe tekabül eden 0,8 olacaktır.

- (b) Formülden türetilen rakamlar aşağıdaki cetvelde verilmiştir:

Fenerin deniz mili biriminden görülme menzili (aydınlatma menzili)	K=0,8 için fenerin mum biriminden ışık şiddeti
D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

AÇIKLAMA: Seyir fenerlerinin azami ışık şiddetleri gereksiz göz kamaştırmasından kaçınmak için sınırlandırılmalıdır.

9. Yatay sektörler

- (a) (i) Gemilerde bulunan borda fenerleri, ileri yönde gerekli asgari şiddeti göstermelidir. Şiddet, belirtilen dilimler dışında uygulamada 1 ve 3 derece arasında kesilmeye ulaşacak şekilde düşmelidir.
- (ii) Pupa ve silyon fenerleri için ve ayrıca vasatın 22,5 derece kış tarafından başa doğru borda fenerleri için gerekli asgari ışık şiddetleri, Kural 21'de belirtilen sektörlerin 5 dereceye kadar sınırları içerisinde ufuk yayı boyunca sağlanacaktır. Belirtilen sektörler içerisinde 5 dereceden itibaren ışık şiddeti belirtilen sınırlara kadar yüzde 50 oranında düşebilir; şiddet, belirtilen sınırların en fazla 5 derece dışında tamamıyla kesilmeye ulaşana kadar muntazaman düşecektir.
- (b) Her taraftan görünür fenerler, tekne üzerinden elverişsiz bir yüksekliğe yerleştirilmesine gerek olmayan demir fenerleri hariç, sektörleri içindeki direkler, gabya direkleri veya yapılar tarafından 6 dereceden fazla açıda engellenemeyecekleri şekilde yerleştirilir.

10. Dikey Sektörler

- (a) Yelkenli gemilerdeki fenerler hariç olmak üzere, elektrikli fenerlerin dikey sektörleri:
- (i) yatay eksenin 5 derece yukarısından 5 derece aşağısına kadar tüm açılarda en az gerekli asgari ışık şiddetinin muhafaza edilmesini;
 - (ii) yatay eksenin 7,5 derece yukarısından 7,5 derece aşağısına kadar gerekli asgari ışık şiddetinin en az yüzde 60'ının muhafaza edilmesini sağlayacaktır.
- (b) Yelkenli gemilerde, elektrikli fenerlerin dikey sektörleri:
- (i) yatay eksenin 5 derece yukarısından 5 derece aşağısına kadar tüm açılarda en az gerekli asgari ışık şiddetinin muhafaza edilmesini;
 - (ii) yatay eksenin 25 derece yukarısından 25 derece aşağısına kadar gerekli asgari ışık şiddetinin en az yüzde 50'sinin muhafaza edilmesini sağlayacaktır.
- (c) Elektrikli fenerlerin haricindeki diğer fenerlerde bu koşullar mümkün olduğunca yakın ölçüde sağlanacaktır.

11. Elektrikli olmayan fenerlerin şiddeti

Elektrikli olmayan fenerler, bu Ek'in 8. Kısımında verilen cetvelde belirtilen asgari şiddetlere mümkün olduğu kadar uyacaktır.

12. Manevra feneri

Bu Ek'in 2(f) paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, Kural 34(b)'de tanımlanan manevra feneri, silyon feneri veya fenerleri ile aynı düzlemde ve mümkün olan durumlarda grandi silyon fenerinin dikey olarak en az 2 metre yukarısında veya aşağısında taşınması şartıyla, pruva silyon fenerinden dikey olarak asgari 2 metre yükseğe yerleştirilecektir. Tek bir silyon fenerinin bulunduğu bir gemide, manevra feneri, eğer mevcutsa, silyon fenerinden dikey olarak en az 2 metre mesafeyle en iyi görülebileceği bir yerde taşınacaktır.

13. Onay

Fenerlerin ve şekil işaretlerinin yapısı ve fenerlerin gemiye montesi, geminin sicilinin bulunduğu Devletin yetkili makamlarının uygun bulacağı bir şekilde olacaktır.

EK II

BİRBİRLERİNE YAKIN MESAFEDE BALIK AVLAYAN BALIKÇI GEMİLERİ İÇİN
İLAVE İŞARETLER

1. Genel

Burada bahsi geçen fenerler, Kural 26(d)'ye uygun şekilde gösteriliyorlarsa, en iyi görülebilecekleri bir yere yerleştirileceklerdir. Bu fenerler, Kural 26(b)(i) ve (c)(i)'de belirtilen

fenerlerden en az 0,9 metre uzaklıkta ancak daha düşük bir seviyede olacaktırdır. Fenerler, ufkun her tarafından en az bir mil uzaklıktan ancak bu Kurallarda balıkçı gemileri için belirtilen fenerlere göre daha az bir mesafeden görülebileceklerdir.

2. Trol çeken gemiler için işaretler

- (a) Trol çeken gemiler, yüzey veya dip takımları kullanıp kullanmadıklarına bakılmaksızın aşağıdakileri gösterebilirler:
 - (i) ağlarını atarken:
dikey bir çizgide iki adet beyaz fener;
 - (ii) ağlarını toplarken:
dikey bir çizgide bir adet kırmızı fenerin üzerinde bir adet beyaz fener;
 - (iii) ağların bir engele takılması halinde:
dikey bir çizgide iki adet kırmızı fener.
- (b) Çift halinde trol çeken iki gemiden her biri aşağıdakileri gösterebilir:
 - (i) geceleri ileri yönde ve çifti oluşturan diğer gemiye yöneltilmiş bir ışıldak;
 - (ii) ağlarını atarken veya toplarken veya ağları bir engele takıldığı zaman yukarıdaki 2(a) paragrafında belirtilen fenerleri.

3. Torbalı ağ kullanan gemiler için işaretler

Torbalı ağ donanımıyla balıkçılık yapan gemiler, dikey bir çizgide iki adet sarı fener gösterebilirler. Bu fenerler her saniyede bir değişerek sırayla parlayacak ve sönmük kalma süresi yanma süresine eşit olacaktır. Bu fenerler sadece geminin balık avlama takımları tarafından engellendiği zamanlarda gösterilebilirler.

EK III

SESİ İŞARET AYGITLARININ TEKNİK AYRINTILARI

1. Düdükler

(a) Frekanslar ve duyulma menzilleri

İşaretin temel frekansı 70-700 Hertz bandı arasında olacaktır.

Bir düdükten gelen işaretin duyulabilme menzili, temel frekansı ve/veya 180-700 Hertz ($\pm$ yüzde 1) bandı arasında olup, aşağıdaki 1(c) paragrafında belirtilen ses basıncı seviyesini sağlayan bir veya daha fazla yüksek frekansı içerebilecek olan frekanslar tarafından belirlenecektir.

(b) Temel frekansların sınırları

Çok çeşitli düdük özelliklerini sağlayabilmek için, bir düdüğün temel frekansı aşağıdaki sınırlar arasında olacaktır:

- (i) Boyu 200 metre veya daha fazla olan bir gemi için 70-200 Hertz;
 - (ii) Boyu 75 metreden fazla ancak 200 metreden az olan bir gemi için 130-350 Hertz;
 - (iii) Boyu 75 metreden az olan bir gemi için 250-700 Hertz.
- (c) Ses işaretinin şiddeti ve duyulabilme menzili

Bir gemide bulunan bir düdük, düdüğün azami şiddet yönünde ve ondan 1 metre uzaklıkta 180-700 Hertz frekansları aralığındaki ($\pm$ yüzde 1) en az bir 1/3 oktav bandı içinde, aşağıdaki cetvelde verilen uygun rakamdan az olmayan bir ses basıncı seviyesini sağlayacaktır.

Geminin metre cinsinden boyu	Desibel cinsinden $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$ olarak anılan 1 metredeki 1/3-oktav bandı seviyesi	Deniz mili cinsinden duyulabilme menzili
200 veya daha fazla	143	2
75 veya daha fazla, 200'den az	138	1,5
20 veya daha fazla, 75'den az	130	1
20'den az	120	0,5

Yukarıdaki cetveldeki duyulabilme menzili bilgi içindir ve dinleme noktalarında ortalama arka plan sesine sahip bir gemide sessiz hava şartlarında bir düdüğün ileri yöndeki ekseninde yüzde 90 olasılıkla duyulabileceği yaklaşık menzildir (250 hertz merkezli oktav bandında 68 desibel ve 500 hertz merkezli oktav bandında 63 desibel olarak alınacaktır).

Uygulamada bir düdüğün duyulabileceği menzil çok değişkendir ve büyük ölçüde hava şartlarına bağlıdır; verilen değerler örnek olarak ele alınabilir ancak menzil şiddetli rüzgâr ve dinleme noktalarındaki yüksek ortam gürültüsü nedeniyle çok düşebilir.

- (d) Yön özellikleri

Sesi yönlendirilmiş bir düdük eksenin ± 45 derece açısı içerisindeki yatay düzlemde herhangi bir doğrultudaki ses basınç düzeyi, eksen üzerindeki ses basınç seviyesinden 4 desibelden daha fazla aşağıda olmayacaktır. Yatay düzlemdeki diğer herhangi bir yöndeki ses basınç seviyesi, eksenindeki ses basınç seviyesinden 10 desibelden daha fazla aşağıda olmayacak, böylece herhangi bir yöndeki menzil ileri eksenindeki menzilin en az yarısı kadar olacaktır. Ses basınç seviyesi, duyulabilirlik menzili belirleyen 1/3 oktav bandında ölçülecektir.

- (e) Düdüklerin Konumlandırılması

Sesi yönlendirilmiş bir düdük bir gemideki tek düdük olarak kullanılacaksa, bu düdük azami şiddeti tam pruvaya doğru yönlendirilerek kurulacaktır.

Bir düdük, parazitlerden yayılan sesler nedeniyle engellenmesini azaltmak ve personelde işitme hasarı riskini en aza indirmek için gemide uygulanabilir olduğu kadar yüksek bir yere yerleştirilir. Geminin kendi işaretinin ses basınç seviyesi dinleme

noktalarında 110 desibel(A)'yı geçmeyecek ve mümkün olduğu kadarıyla 100 desibel(A)'yı aşmayacaktır.

(f) Birden fazla düdüğün donatılması

Düdükler 100 metreden fazla aralıklarla donatılırsa aynı anda çalmayacak şekilde düzenlenir.

(g) Birleşik düdük sistemleri

Parazitlerin mevcudiyetinden ötürü tek bir düdüğün veya yukarıdaki 1(f) paragrafında değinilen düdüklerden birinin sinyal seviyesinin fazlasıyla düştüğü bir bölgenin bulunması muhtemel olduğunda, bu düşmeyi giderecek şekilde donatılmış bir birleşik düdük sistemi önerilir. Bu Kuralların amaçları bakımından birleşik düdük sistemi tek bir düdük gibi ele alınır. Birleşik düdük sisteminde düdükler 100 metreden fazla olmayan mesafelerle yerleştirilir ve aynı anda çalacak şekilde donatılır. Düdüklerden birinin frekansı, diğerlerinden en az 10 Hertz farklı olacaktır.

2. Kampana veya çan

(a) İşaretin şiddeti

Bir kampana veya çan ya da benzer ses özelliklerine sahip diğer bir aygıt, 1 metrede 110 desibelden az olmayan bir ses basıncı seviyesini üretecektir.

(b) Yapı

Kampanalar ve çanlar paslanmaya karşı dayanıklı malzemeden yapılacak ve berrak bir ses çıkaracak şekilde tasarlanacaktır. Boyu 20 metreden fazla olan gemilerde, kampananın ağız çapı 300 milimetreden ve boyu 12 ile 20 metre olan gemilerde de 200 milimetreden az olmayacaktır. Sabit kuvveti sağlamak için mümkünse mekanik olarak çalışan bir kampana tokmağı önerilir ancak manuel olanın kullanılması da mümkündür. Tokmağın ağırlığı zilin ağırlığının yüzde 3'ünden az olmayacaktır.

3. Onay

Sesli işaret aygıtlarının yapısı, performansı ve gemiye monte edilişi, geminin sicilinin bulunduğu Devletin yetkili makamlarının uygun bulacağı bir şekilde olacaktır.

EK IV

TEHLİKE İŞARETLERİ

1. Birlikte veya ayrı şekilde kullanılan veya gösterilen aşağıdaki işaretler tehlikeyi ve yardım ihtiyacını belirtir:

- (a) yaklaşık bir dakika aralıklarla ateşlenen bir silah veya diğer patlayıcı işaret;
- (b) herhangi bir sis işareti aygıtıyla birlikte sürekli ses çıkarılması;
- (c) kısa aralıklarla atılan, kırmızı yıldızlar saçan roketler veya mermiler;

- (d) telsiz telgraf ya da herhangi diğeri bir işaret yöntemiyle yapılan Mors Kodundaki (SOS) ••• — — — ••• grubundan oluşan işaret;
 - (e) telsiz telefonla gönderilen ve “Mayday” kelimesinden ibaret bir işaret;
 - (f) N.C. ile belirtilen Uluslararası Tehlike Kod İşareti;
 - (g) üzerinde veya altında bir küre veya küreye benzer herhangi bir şey bulunan kare şeklinde bir bayraktan ibaret bir işaret;
 - (h) gemi üzerinde alev gösterilmesi (yanan bir katran varilinden veya yağ varilinden ve benzeri)
 - (i) kırmızı bir ışık gösteren bir paraşütlü işaret fişegi veya el maytabı;
 - (j) turuncu renkte duman yayan bir duman kandili;
 - (k) her iki tarafta açılan kolların yavaşça ve devamlı olarak kaldırılması ve indirilmesi;
 - (l) telsiz telgraf alarm işareti;
 - (m) telsiz telefon alarm işareti;
 - (n) acil durum konum bildirici telsiz vericiler (EPIRB) tarafından yayılan işaretler.
2. Yukarıdaki işaretlerden herhangi birinin tehlikenin ve yardım ihtiyacının belirtilmesi amacı dışında kullanılması veya gösterilmesi ve bu işaretlerden herhangi biriyle karıştırılabilecek diğer işaretlerin kullanılması yasaktır.
3. Uluslararası İşaretler Kodu ile Ticaret Gemisi Arama ve Kurtarma El Kitabının ilgili bölümlerine ve aşağıdaki işaretlere dikkat edilmelidir:
- (a) üzerinde siyah bir kare veya daire ya da diğeri uygun sembol bulunan turuncu yelken bezi (havadan tanımlanmak için);
 - (b) su markalayıcı boya.

