

« قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۲ » ۱ مصوب

۱۳۶۷/۷/۵

ماده واحده - کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مورخ بیست و هشتم مهر ۱۳۵۱ (بیستم اکتبر ۱۹۷۲) مشتمل بر یک مقدمه و ۹ ماده مقررات مذکور مشتمل بر سی و هشت ماده و چهار ضمیمه به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲

طرفهای کنوانسیون حاضر ، به منظور تأمین حداکثر ایمنی در دریا و آگاهی به لزوم تجدیدنظر و به روز درآوردن مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا که پیوست سند نهایی کنفرانس بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا ۱۹۶۰ می‌باشد ، پس از بررسی مقررات مزبور در پرتو پیشرفتهایی که از زمان تصویب آن به عمل آمده است ، به شرح زیر موافقت نمودند :

ماده ۱- تعهدات کلی : طرفهای کنوانسیون حاضر به عهده می‌گیرند که قوانین و سایر پیوستهای مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ را که منبع « مقررات » نامیده می‌شود ، به مورد اجراء بگذارند.
ماده ۲- امضاء ، تصویب ، قبول ، تأیید و الحاق : ۱- این کنوانسیون تا اول ماه ژوئن ۱۹۷۳ برای امضاء و از آن به بعد برای الحاق مفتوح خواهد بود.

۲- دول عضو سازمان ملل متحد ، یا عضو هر یک از سازمانها تخصصی یا آژانس بین‌المللی انرژی اتمی ، یا طرفهای منشور دیوان بین‌المللی دادگستری می‌توانند به طرق زیر طرف این کنوانسیون قرار گیرند :
الف - امضاء بدون شرط ، تصویب ، قبول یا تأیید.

ب - امضاء مشروط به تصویب ، قبول یا تأیید ضمن تصویب ، یا تأیید بعدی .

ج - الحاق

۳- تصویب ، قبول ، تأیید یا الحاق با تسلیم سند مربوطه به سازمان بین‌المللی دریانوردی که منبع « سازمان » نامیده می‌شود ، انجام می‌گیرد که سازمان مراتب را با ذکر تاریخ تسلیم سند به دولتهایی که کنوانسیون را امضاء کرده یا به آن ملحق شده‌اند، اطلاع خواهد داد.

ماده ۳- کاربرد سرزمینی : ۱- در مواردی که اداره امور سرزمینی به عهده سازمان ملل متحد باشد ، یا اینکه یکی از دول متعاقد مسئول روابط بین‌المللی سرزمینی باشد ، در هر زمان می‌تواند طی اعلامیه کتبی به دبیرکل سازمان که منبع « دبیرکل » نامیده می‌شود ، شمول این کنوانسیون را در آن سرزمین تعمیم دهد.

۲- این کنوانسیون از تاریخ وصول اطلاعیه مذکور یا از تاریخی که در اطلاعیه قید شده به سرزمین موردنظر تعمیم داده خواهد شد.

۳- هرگونه اطلاعیه صادره بر طبق مفاد بند ۱ این ماده می‌تواند در مورد سرزمینی که در آن اطلاعیه قید شده است ، پس گرفته شود و اجرای این کنوانسیون بعد از یکسال یا هر تاریخ طولانی‌تری که در زمان پس‌گرفتن تعیین گردیده در مورد سرزمین مربوطه متوقف خواهد شد.

۴- دبیرکل می‌بایست کلیه دول متعاقد را از هرگونه اطلاعیه تعمیم یا استرداد هرگونه تعمیم که به موجب این ماده واصل شده باشد ، آگاه نماید.

ماده ۴- لازم‌الاجرا شدن : ۱- الف - کنوانسیون حاضر دوازده ماه پس از تاریخ الحاق حداقل پانزده کشور که مجموع ناوگان بازرگانی آنها کمتر از ۶۵٪ تعداد یا ظرفیت کشتیهای صد تن ناخالص و بالاتر ناوگان جهانی نباشد هرکدام زودتر تحقق پذیرد ، لازم‌الاجرا خواهد شد.

- ب - علیرغم مفاد شق « الف » این بند ، کنوانسیون حاضر قبل از اول ژانویه ۱۹۷۶ لازم‌الاجرا نخواهد شد.
- ۲- لازم‌الاجرا شدن برای کشورهای که بر طبق مفاد ماده ۲ پس از برقراری شرایط مندرج در بند ۱ «الف» و قبل از اینکه کنوانسیون لازم‌الاجرا شود این کنوانسیون را تصویب ، قبول ، تأیید کرده یا بدان ملحق شده‌اند در تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون خواهد بود.
- ۳- لازم‌الاجرا شدن برای کشورهای که پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون آن را تصویب ، قبول ، تأیید کرده یا بدان ملحق شوند در تاریخ تسلیم سندی مطابق مفاد ماده ۲ خواهد بود.
- ۴- پس از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌ای به این کنوانسیون بر طبق مفاد بند ۴ از ماده ۶ هرگونه تصویب ، قبول ، تأیید یا الحاق شامل کنوانسیون اصلاح شده ، خواهد بود.
- ۵- در تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون مقررات آن جانشین مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ شده و آن را ملغی خواهد نمود.
- ۶- دبیرکل تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون را به اطلاع دولتهایی که آن را امضاء کرده یا بدان ملحق شده‌اند ، خواهد رساند.
- ماده ۵- کنفرانس تجدیدنظر : ۱- به منظور تجدیدنظر در این کنوانسیون یا مقررات و یا هر دو ممکن است کنفرانسی توسط سازمان تشکیل گردد.
- ۲- سازمان بنا به درخواست حداقل یک سوم از دول متعاهد به منظور تجدیدنظر در این کنوانسیون یا مقررات و یا هر دو کنفرانسی از دول متعاهد تشکیل خواهد داد.
- ماده ۶- اصلاحیه‌های مقررات : ۱- هرگونه اصلاحیه به مقررات که از طرف یکی از دول متعاهد پیشنهاد شود بنا به درخواست آن دولت در سازمان مورد بررسی قرار خواهد گرفت.
- ۲- چنانچه اصلاحیه مزبور با اکثریت دو سوم آراء اعضاء حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی سازمان تصویب شود، مراتب حداقل شش ماه قبل از بررسی آن در مجمع سازمان به اطلاع کلیه دول متعاهد و اعضاء سازمان خواهد رسید، هر دولت متعاهدی که عضو سازمان نباشد مجاز خواهد بود که هنگام بررسی اصلاحیه در مجمع شرکت نماید.
- ۳- چنانچه اصلاحیه با اکثریت دو سوم آراء اعضاء حاضر و رأی‌دهنده در مجمع تصویب شود ، دبیرکل مراتب را جهت پذیرش به اطلاع کلیه دول متعاهد خواهد رساند.
- ۴- اصلاحیه مزبور در تاریخی که هنگام تصویب توسط مجمع تعیین می‌گردد ، لازم‌الاجرا خواهد شد مگر اینکه تا یک تاریخ قبلی که در همان زمان توسط مجمع تعیین می‌شود ، بیش از یک سوم دول متعاهدی که اعتراض خود را نسبت به اصلاحیه به سازمان اعلام دارند ، تعیین تاریخهای مذکور در این بند توسط مجمع یا اکثریت دو سوم اعضاء حاضر و رأی‌دهنده خواهد بود.
- ۵- هر اصلاحیه‌ای به هنگام لازم‌الاجرا شدن برای کلیه دول متعاهدی که به اصلاحیه اعتراض نکرده باشند، جایگزین و جانشین هر پیش‌بینی قبلی که اصلاحیه به آن اشاره دارد ، خواهد گردید .
- ۶- دبیرکل هرگونه درخواست و مکاتبه برطبق این ماده و تاریخ لازم‌الاجرا شدن هر اصلاحیه را به اطلاع دول متعاهد و اعضاء سازمان خواهد رسانید.
- ماده ۷- فسخ : ۱- کنوانسیون حاضر ممکن است از طرف هریک از دول متعاهد در هر زمان پس از انقضاء پس از پنج سال از تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون نسبت به آن دولت فسخ گردد.
- ۲- فسخ کنوانسیون با تسلیم سندی به سازمان انجام خواهد گرفت. دبیرکل وصول سند فسخ و تاریخ تسلیم آن را به اطلاع کلیه دول متعاهد دیگر خواهد رسان.
- ۳- فسخ کنوانسیون یکسال پس از تسلیم سند مربوطه یا مدت بیشتری که در سند قید شده باشد، به مورد اجراء گذاشته خواهد شد.

ماده ۸ - تنظیم و ثبت : ۱- کنوانسیون حاضر و مقررات آن به سازمان تسلیم خواهد شد و دبیرکل نسخ گواهی شده برابر اصل آنها را به کلیه دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده و یا به آن ملحق شده‌اند، خواهد فرستاد.

۲- هنگام لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون حاضر متن آن توسط دبیرکل جهت ثبت و انتشار برطبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد به دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد.

ماده ۹- زبان : کنوانسیون حاضر به انضمام مقررات آن در یک نسخه واحد به زبانهای انگلیسی و فرانسه تهیه گردیده و هر دو متن دارای اعتبار واحد می‌باشند ، ترجمه‌های رسمی به زبانهای روسی و اسپانیولی تهیه و به همراه نسخه اصلی امضاء شده تسلیم خواهد شد.

در احراز مراتب ، امضاءکنندگان زیر که بدین‌منظور از طرف دولتهای متبوعه مجاز شناخته شده‌اند، کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

لندن - بیستم اکتبر یکهزار و نهصد و هفتاد و دو

مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ ۲

قسمت الف - کلیات

ماده ۱ - (الف) این مقررات در مورد کلیه شناورها در دریاهای آزاد و در کلیه آبهای مرتبط به آن دریاها و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو اعمال خواهد شد.

(ب) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط مقامات ذیربط برای مسیرها ، بنادر، رودخانه‌ها ، دریاچه‌ها یا آبراههای داخلی مرتبط با دریاهای آزاد و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو تداخل نماید. چنین مقررات ویژه بایستی حتی‌الامکان با این مقررات مطابقت داشته باشد.

(ج) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط هر کشور در رابطه با ایستگاهها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی برای کشتیهای جنگی و شناورهایی که به صورت کاروان دریانودی می‌کنند، یا در رابطه با ایستگاهها یا علائم نورانی اضافی برای استفاده شناورهای صیادی مشغول ماهیگیری گروهی تداخل نماید. این ایستگاهها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی بایستی حتی‌الامکان به نحوی باشند که با چراغ یا علامت مجاز در قسمتهای دیگر این مقررات اشتباه نشوند.

(د) طرحهای جداسازی ترافیک به منظور این مقررات ممکن است توسط سازمان تصویب گردد.

(هـ) هرگاه دولت مربوطه تشخیص دهد که شناوری با ساختمان یا هدفی ویژه نمی‌تواند از نظر تعداد ، محل ، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم ، همچنین طرز قرارگرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، بدون تداخل با وظایف خاص آن شناور بطور کامل از پیش‌بینی‌های هریک از این مقررات تبعیت نماید، چنین شناوری از نظر تعداد ، محل ، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم ، همچنین طرز قرارگرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، از پیش‌بینی‌های دیگری تبعیت خواهد نمود. که به تشخیص دولت متبوع درمورد آن شناور حتی‌الامکان با این مقررات مطابقت داشته باشند.

ماده ۲- مسؤلیت : (الف) هیچ موردی در این مقررات نمی‌تواند رافع مسؤلیت شناور، یا مالک ، ناخدا یا خدمه آن از عواقب مسامحه‌کاری در رعایت این مقررات یا اهمال در انجام احتیاطهایی بشود که کار روزمره دریانوردان یا اوضاع یا احوال خاص ایجاب می‌نماید.

(ب) در استناد و رعایت این مقررات بایستی توجه لازم به کلیه خطرات دریانوردی و تصادم و اوضاع و احوال خاص ، از جمله محدودیتهای شناورهای ذیربط ، که ممکن است به منظور احتراز از خطر آبی انصراف از این مقررات را ایجاب نماید معطوف گردد.

ماده ۳- تعاریف عمومی : از نظر این مقررات ، به استثناء مواردی که موضوع به نحو دیگری اقتضاء نماید :

(الف) واژه « شناور » عبارت است از هر توصیفی از وسیله آبی، از جمله شناورهای بدون آبخور و هواپیماهای آب‌نشین ، که به عنوان وسایل حمل و نقل در آب مورد استفاده قرار گرفته یا قابلیت استفاده داشته باشند.

(ب) اصطلاح « شناور موتوری » عبارت است از هر شناوری که نیروی محرکه آن قدرت موتور باشد.
(ج) اصطلاح « شناور بادبانی » عبارت است از هر شناور مجهز به بادبان ، مشروط بر اینکه چنانچه دارای موتور باشد ، موتور آن مورد استفاده قرار نگیرد.

(د) اصطلاح « شناور مشغول ماهیگیری » عبارت است از هر شناوری که بوسیله تور ، طناب ، تورهای کششی یا دیگر وسایل ماهیگیری که قابلیت مانور آن رامحود می‌نمایند ، به ماهیگیری اشتغال داشته باشد، ولی شامل شناور در حال ماهیگری با قلاب یا سایر وسایل صید که قابلیت مانور آن را محدود می‌نمایند، نمی‌گردد.

(هـ) واژه « هواپیمای آب‌نشین » شامل هر نوع هواپیمایی است که به منظور مانور در روی آب طراحی شده است.

(و) اصطلاح « شناور خارج از کنترل » عبارت است از شناوری که به جهت موقعیتی ویژه قادر به انجام مانور بر طبق الزامات این مقررات نبوده و لذا قادر نباشد که از سرراه شناور دیگری کنار برود.

(ز) اصطلاح « شناور با قابلیت مانور محدود » عبارت است از شناوری که بنا به ماهیت کاری قابلیت مانور آن بر طبق الزامات این مقررات محدود بوده و لذا قادر نباشد که از سر راه شناور دیگری کنار برود.

شناورهای زیر به عنوان شناورهای با قابلیت مانور محدود محسوب خواهد شد :

(۱) شناوری که مشغول گذاشتن ، سرویس یا برداشتن یک علامت ناوبری ، کابل یا لوله زیرآبی باشد ؛

(۲) شناوری که مشغول لایروبی ، مساحی (بازرسی) یا عملیات زیر آبی باشد ؛

(۳) شناوری که در حال حرکت ، تدارک یا مبادله خدمه ، آذوقه یا کالا باشد ؛

(۴) شناوری که مشغول پرواز دادن یا فرودآمدن هواپیما باشد ؛

(۵) شناوری که مشغول عملیات مین‌روبی باشد ؛

(۶) شناوری که مشغول عملیات یدک‌کشی باشد به نحوی که شناور یدک‌کننده و یدک آن در قابلیت انحراف از مسیر خود شدیداً محدود شده باشند.

(ح) اصطلاح « شناور بامحدودیت آب‌خور » عبارت است از شناور موتوری که به علت آب‌خور زیاد نسبت به عمق آب موجود قابلیت انحراف از مسیری که طی می‌نماید برای آن شدیداً محدود شده باشد.

(ط) واژه « در حال حرکت » به معنی شناوری است که در لنگر نبوده ، یا به جایی پهلو نگرفته ، یا به گل نشسته باشد.

(ی) واژه‌های « طول » و « عرض » یک شناور عبارتند از طول سرتاسری و بزرگترین عرض آن .

(ک) شناورها فقط زمانی در دید یکدیگر محسوب می‌گردند که یکی از دیگری با چشم قابل رؤیت باشد.

(ل) اصطلاح « دید محدود » عبارت است از شرایطی که در اثر مه ، میخ (غبار) ، بارش برف ، رگبارهای سنگین ، طوفانهای شن یا علل مشابه دیگر باعث محدودیت دید شود.

قسمت ب - مقررات ناوبری موتوری و بادبانی

بخش اول - هدایت شناورها در هر شرایط دید

ماده ۴- کاربرد : مقررات این بخش در هر شرایط دید به کار گرفته می‌شوند.

ماده ۵- دیده‌بانی : هر شناور بایستی در کلیه اوقات از طریق بصری و سمعی همچنین با استفاده از تمام امکانات موجود و مناسب موقعیت و شرایط حاکم طوری به دیده‌بانی بپردازد که بتواند ارزیابی کامل از وضعیت و خطر تصادم را بنماید.

ماده ۶ - سرعت ایمنی : هر شناور بایستی در کلیه اوقات با یک سرعت ایمن پیش برود بطوریکه بتواند به منظور احتراز از تصادم اقدام مناسب و مؤثر به عمل آورده و در فاصله‌ای مناسب موقعیت و شرایط حاکم متوقف گردد.

در تعیین سرعت ایمن عوامل زیر از جمله عواملی است که بایستی مدنظر قرار گیرد :

(الف) توسط کلیه شناورها :

(۱) وضعیت دید ؛

- (۲) تراکم ترافیک از جمله تمرکز شناورهای ماهیگیری یا سایر شناورها ؛
- (۳) قدرت مانور شناور با توجه خاص به فاصله توقف و توان چرخش در شرایط حاکم ؛
- (۴) به هنگام شب وجود نورهای مختلف از قبیل نور چراغهای ساحلی یا انعکاس نور چراغهای خودشناور؛
- (۵) وضعیت باد ، دریا ، و جریان آب ، و نزدیک بودن خطرات ناوبری ؛
- (۶) آبخور نسبت به عمق آب موجود.
- (ب) علاوه بر آن ، توسط شناورهای مجهز به رادار عملیاتی :
- (۱) ویژگیها ، کارایی و محدودیتهای دستگاه رادار ؛
- (۲) محدودیتهایی ناشی از مقیاس برد رادار مورد استفاده ؛
- (۳) تأثیر وضعیت دریا ، هوا و سایر منابع تداخل کننده در توان کشف رادار ؛
- (۴) امکان اینکه شناورهای کوچک ، توده یخ و دیگر اجسام شناور نتوانند در برد مناسب توسط رادار کشف گردند.
- (۵) تعداد ، موقعیت و حرکت شناورهای کشف شده توسط رادار ؛
- (۶) ارزیابی دقیق تر دید که به هنگام استفاده از رادار برای تعیین برد شناورها یا سایر اجسام موجود در اطراف امکان پذیر گردد.

ماده ۷- خطر تصادم : (الف) هر شناور بایستی از کلیه امکانات موجود مناسب موقعیت و شرایط حاکم برای تشخیص وجود خطر تصادم استفاده نماید. اگر تردیدی وجود داشته باشد فرض بر وجود خطر خواهد بود.

(ب) استفاده صحیح از دستگاه رادار در صورت نصب و عملیاتی بودن آن از جمله ردیابی دوربرد به منظور آگاهی سریع از خطر تصادم و ردنگاری اجسام کشف شده بوسیله رادار یا وسیله سیستماتیک مشابه دیگر ، بایستی به عمل آید.

(ج) فرضیات نبایستی براساس اطلاعات ناقص ، بخصوص اطلاعات ناقصی که از رادار کسب می گردد بنا شوند.

(د) در تشخیص وجود خطر تصادم ملاحظات زیر بایستی جزء سایر ملاحظات مورد توجه قرار گیرند :

(۱) اگر سمت قطب‌نمایی شناوری که نزدیک می شود بطور محسوس تغییر نکند فرض بر وجود خطر خواهد بود ؛

(۲) چنین خطری حتی به هنگام آشکار شدن محسوس تغییرات سمت‌گیری می تواند گاهی علی‌الخصوص به هنگام نزدیک شدن به شناوری خیلی بزرگ یا یک یدک یا به هنگام نزدیک شدن به شناوری در برد نزدیک، وجود داشته باشد.

ماده ۸- اقدام به منظور احتراز از تصادم : (الف) هر اقدامی که برای احتراز از تصادم به عمل می آید ، در صورتیکه وضع موجود ایجاب نماید، بایستی مثبت ، در زمان کافی و با توجه لازم به رعایت اصول ناوبری صحیح صورت گیرد.

(ب) هرگونه تغییر مسیر یا سرعت یا هر دو به منظور احتراز از تصادم ، در صورتیکه وضع موجود ایجاب نماید، بایستی به حد کافی محسوس باشد تا برای شناور دیگری که بصورت بصری یا بوسیله رادار رسد می نماید به سادگی قابل تشخیص باشد ؛ از تغییرات پیاپی جزئی مسیر یا سرعت یا هر دو بایستی اجتناب شود.

(ج) اگر فضای کافی در دریا وجود داشته باشد ، تغییر مسیر به تنهایی می تواند مؤثرترین اقدام به منظور احتراز از وضعیت نزدیک به تصادم ۳ باشد مشروط بر اینکه این اقدام به موقع بوده ، محسوس باشد و موجب بروز وضعیت نزدیک به تصادم دیگری نگردد.

(د) اقدام به منظور احتراز از تصادم با شناوری دیگر ، بایستی به نحوی صورت پذیرد که موجب عبور در یک فاصله ایمن گردد. تأثیر این اقدام بایستی تا زمانیکه شناور دیگر نهایتاً عبور نموده و دور می شود دقیقاً مورد ارزیابی قرار گیرد.

(هـ) در صورت لزوم به منظور احتراز از تصادم یا استفاده از فرصت بیشتر برای ارزیابی وضعیت ، یک شناور بایستی سرعت خود را کاهش یا تا حد توقف رسانده یا موتورهای خود را به عقب بگذارد.

ماده ۹- کانالهای باریک : (الف) شناوری که در طول مسیر یک کانال یا آبراه باریک در حال پیشروی است بایستی تا آنجایی که ایمن و عملی می باشد نزدیک به کناره خارجی کانال یا آبراه که در طرف راست شناور قرار دارد عبور نماید.

(ب) شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر یا یک شناور بادبانی نایستی مانع عبور شناوری بشود که فقط در محدوده یک کانال یا آبراه می‌تواند با ایمنی دریانوردی نماید.

(ج) یک شناور در حال ماهیگیری نایستی مانع عبور هیچ شناور دیگری گردد که در محدوده یک کانال یا آبراه باریک در حال دریانوردی می‌باشد.

(د) یک شناور نایستی یک کانال یا آبراه باریک را قطع نماید بطوریکه چنین عملی مانع عبور شناوری شود که فقط می‌تواند در محدوده چنین کانال یا آبراه دریانوردی نماید. شناور اخیر در صورتیکه از قصد شناور در حال قطع کانال در تردید باشد می‌تواند از علامت صوتی مقرر در ماده ۳۴ (د) استفاده نماید.

(هـ) (۱) در یک کانال یا آبراه باریک هنگامی که سبقت امکان‌پذیر است فقط اگر شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود موظف به اقدامی به منظور اجازه سبقت ایمن باشد، شناور سبقت‌گیرنده بایستی قصد خود را با به صدا درآوردن علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ج) (۱) اعلام نماید ، شناوری که از آن سبقت گرفته میشود بایستی ، در صورت موافقت ، علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ج) (۲) را به صدا درآورده و به طریقی اقدام نماید که سبقت ایمن تأمین گردد. در صورتیکه در تردید باشد می‌تواند علامت مقرر در ماده ۳۴ (د) را به صدا درآورد.

(۲) این ماده رافع مسئولیت شناور سبقت‌گیرنده تحت ماده ۱۳ نخواهد بود.

(و) شناوری که به پیچ یا محلی از کانال یا آبراه باریک نزدیک می‌شود که ممکن است وجود مانعی باعث استتار شناورهای دیگر گردد بایستی با دقت و احتیاط خاصی دریانوردی نموده و علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (هـ) را به صدا درآورد.

(ز) هر شناور بایستی ، چنانچه وضع موجود اجازه دهد، از لنگر انداختن در کانال باریک اجتناب نماید.

ماده ۱۰ - طرحهای جداسازی ترافیک : (الف) این ماده در مورد طرحهای جداسازی ترافیک مصوب سازمان اعمال می‌گردد.

(ب) شناوری که از یک طرح جداسازی ترافیک استفاده می‌نماید بایستی :

(۱) در خط ترافیک مناسب و در جهت عمومی جریان ترافیک آن خط پیشروی نماید ؛

(۲) حتی‌المقدور از خط جداسازی ترافیک یا منطقه جداسازی دور شود ؛

(۳) معمولاً در انتهای خط به یک خط ترافیک پیوسته یا آن را ترک نماید، ولی به هنگام پیوستن یا ترک از پهلو بایستی حتی‌الامکان با زاویه کوچکی در جهت عمومی جریان ترافیک این کار را انجام دهد.

(ج) یک شناور بایستی حتی‌المقدور از قطع خطوط ترافیک اجتناب نماید ، ولی چنانچه مجبور به این کار گردد بایستی تا جایی که امکان‌پذیر می‌باشد بطور عمودی جهت عمومی جریان ترافیک را قطع نماید.

(د) مناطق ترافیک داخلی معمولاً نایستی توسط ترافیک اصلی که می‌تواند بطور ایمن خط ترافیک مناسب در طرح جداسازی ترافیک مجاور آن را بکار گیرد استفاده شود.

(هـ) یک شناور ، غیر از شناور قطع‌کننده کانال ، معمولاً نایستی وارد منطقه جداسازی شده یا خط جداسازی را قطع نماید مگر در موارد زیر :

(۱) در موارد اضطراری برای احتراز از خطر آبی ؛

(۲) به منظور ماهیگیری در منطقه جداسازی .

(و) شناوری که در نواحی نزدیک به منتهی‌الیه طرحهای جداسازی ترافیک دریانودی می‌کند بایستی با احتیاط خاصی به این کار بپردازد.

(ز) یک شناور بایستی حتی‌المقدور از لنگر انداختن در یک طرح جداسازی ترافیک و یا نواحی نزدیک منتهی‌الیه آن احتراز نماید.

(ح) شناوری که از طرح جداسازی ترافیک استفاده نمی‌نماید بایستی حتی‌المقدور از آن فاصله بگیرد.

(ط) شناور مشغول ماهیگیری نایستی مانع عبور شناوری که در خط ترافیک حرکت می‌نماید گردد.

(ی) شناور با طول کمتر از ۲۰ متر یا شناور بادبانی نبایستی مانع عبور ایمن ایمن یک شناور موتوری که در خط ترافیک حرکت می کند گردد.

بخش دوم - هدایت شناورها در دید یکدیگر

ماده ۱۱ - کاربرد : مقررات این بخش درمورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار دارند اعمال می گردد.

ماده ۱۲- شناورهای بادبانی : (الف) موقعی که دو شناور بادبانی به همدیگر نزدیک شوند ، بطوریکه احتمال خطر تصادم برود یکی از آن دو شناور بایستی به شرح زیر از سر راه دیگری کنار برود :

(۱) موقعی که بار را در دو طرف مخالف داشته باشند ، شناوری که باد را در طرف چپ خود دارد باید از سر راه دیگری کنار برود ؛

(۲) موقعیکه هر دو باد را در طرف مشابه داشته باشند، شناور بادگیر بایستی از سر راه شناور بادپناه کنار برود ؛

(۳) اگر شناوری که باد را در طرف چپ خود دارد شناور بادگیری را مشاهده و نتواند با اطمینان تشخیص دهد که شناور دیگر باد را در طرف راست یا چپ دارد، باید از سر راه دیگری کنار برود.

(ب) از نظر این ماده طرف بادگیر طرف مخاف جهتی که بادبان اصلی کشیده شده، یا در مورد شناور بادبانهای چهارگوش ، مخالف طرفی که بزرگترین بادبان سرتاسری کشیده شده محسوب خواهد گردید.

ماده ۱۳- سبقت : (الف) علیرغم مفاد مقررات این بخش هر شناوری که در حال سبقت گرفتن از دیگری است بایستی خود را از راه شناوری که از آن سبقت گرفته می شود دور نگهدارد.

(ب) یک شناور موقعی در حال سبقت گرفتن محسوب می شود که با شناور دیگری در یک جهت در زاویه ای بیش از ۲۲.۵ درجه از راستای عرضی آن به طرف پاشنه قرار گیرد ، بدین معنی که ، در چنان موقعیتی نسبت به شناوری که از آن سبقت می گیرد باشد که ، در شب فقط قادر به مشاهده چراغهای پاشنه و نه هیچیک از چراغهای جانبی آن شناور باشد.

(ج) موقعیکه شناوری تردید داشته باشد که در حال سبقت گرفتن از دیگری می باشد، بایستی فرض نماید که سبقت گیرنده است و بر آن اساس عمل نماید.

(د) هرگونه تغییری در سمت گیری بین دو شناور نمی تواند شناور سبقت گیرنده را به عنوان یک شناور قطع کننده راه در محدوده این مقررات قلمداد نموده یا رافع مسئولیت آن شناور نسبت به دورنگهداشتن خود از شناوری که از آن سبقت می گیرد تا رد شدن و دور شدن کامل از آن باشد.

ماده ۱۴- وضعیت سینه به سینه : (الف) هرگاه دو شناور موتوری در مسیرهای متقابل یا تقریباً متقابل طوری به یکدیگر نزدیک شوند که خطر تصادم وجود داشته باشد هریک از آن دو بایستی مسیر خود را به طرف راست تغییر دهد بطوریکه هریک از سمت چپ دیگری عبور نماید.

(ب) وقتی چنین وضعیتی محرز خواهد بود که یک شناور دیگری را در امتداد یا تقریباً در امتداد سینه خود رؤیت نموده و در شب بتواند چراغهای دکل دیگری را در یک خط یا تقریباً در یک خط و یا هر دو چراغ جانبی را مشاهده نموده و در هنگام روز خصوصیات مربوطه از شناور دیگر را رؤیت کند.

(ج) موقعی که شناوری نسبت به وجود چنین وضعیتی تردید داشته باشد بایستی فرض بر وجود آن نموده و بر آن اساس عمل نماید.

ماده ۱۵ - وضعیت قطع راه : هرگاه دو شناور موتوری به نحوی در حال قطع راه یکدیگر باشند که خطر تصادم وجود داشته باشد ، شناوری که دیگری را در طرف راست خود دارد بایستی از سر راه آن کنار برود و بایستی ، اگر وضع موجود ایجاب نماید ، از قطع راه شناور دیگر در سینه آن احتراز نماید.

ماده ۱۶- اقدام شناور راه دهنده : هر شناوری که ملزم به راه دادن به دیگری می باشد بایستی، حتی الامکان ، اقدام سریع و اساسی به عمل آورده تا کاملاً کنار برود.

ماده ۱۷ - اقدام شناور راه‌گیرنده : (الف) (۱) وقتی که یکی از دو شناور ملزم به کناررفتن از سر راه دیگری باشد شناور دیگر بایستی راه و سرعت خود را ثابت نگهدارد.

(۲) با این حال شناور دوم به محض اینکه برایش معلوم گردد شناوری که ملزم به کار رفتن از سر راه می‌باشد اقدام مناسب طبق این مقررات انجام نمی‌دهد ، می‌تواند برای احتراز از تصادم رأساً اقدام به مانور نماید.

(ب) هرگاه ، به هر علتی شناور ملزم به حفظ مسیر و سرعت خود را چنان نزدیک شناور دیگر بیابد که احتراز از تصادم با اقدام شناور راه‌دهنده به تنهایی میسر نباشد، بایستی اقدامی به عمل آورد که به بهترین نحو کمک به احتراز از تصادم نماید.

(ج) شناور موتوری که در وضعیت قطع راه بر طبق مفاد بند (الف) و این ماده جهت احتراز از تصادم با شناور موتوری دیگر اقدام می‌کند بایستی ، اگر وضع موجود ایجاب نماید، راه خود را برای شناوری که در سمت چپش قرار دارد به سمت چپ تغییر دهد.

(د) این ماده رافع تعهدات شناور راه‌دهنده برای کنار رفتن از سر راه نخواهد بود.

ماده ۱۸- مسئولیت‌های شناورها نسبت به یکدیگر : باستثناء مواردی که در مواد ۹ ، ۱۰ ، ۱۳ مقرر گردیده :

(الف) شناور موتوری در حال حرکت بایستی از سرراه شناورهای زیر کنار برود :

(۱) شناور خارج از کنترل ؛

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود ؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری ؛

(۴) شناور بادبانی .

(ب) شناور بادبانی در حال حرکت بایستی از سر راه شناورهای زیر کنار برود :

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت محدود ؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری ؛

(ج) شناور مشغول ماهیگیری موقعی که در حال حرکت باشد بایستی ، حتی‌الامکان ، از سر راه شناورهای زیر کنار برود :

(۱) شناور خارج از کنترل ؛

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود ؛

(د) هر شناوری به غیر از شناور خارج از کنترل یا شناور با قابلیت مانور محدود بایستی ، اگر وضع موجود ایجاب نماید، از سد راه عبور ایمن شناور دیگری که از نظر آبخور محدودیت دارد و علائم ماده ۲۸ را نشان می‌دهد احتراز نماید.

(۲) شناوری که از نظر آبخور محدودیت دارد بایستی با احتیاط خاص و توجه کامل به شرایط ویژه خود دریانوردی نماید.

(هـ) هواپیمای آب‌نشین در روی آب بایستی عموماً از سر راه تمام شناورهای دیگر کنار برود و مانع دریانوردی آنها نشود . با اینهمه ، در وضعیت‌هایی که خطر تصادم وجود داشته باشد ، بایستی طبق مقررات این قسمت عمل نماید.

بخش سوم - هدایت شناورها در دید محدود

ماده ۱۹- هدایت شناورها در دید محدود : (الف) این ماده در مورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار ندارند به هنگام دریانوردی در ، یا نزدیک ناحیه‌ای با دید محدود اعمال می‌گردد.

(ب) هر شناور بایستی با سرعت ایمنی متناسب با اوضاع و شرایط دید محدود حاکم پیشروی نماید. شناور موتوری بایستی موتورهای خود را برای مانور فوری آماده نگهدارد.

(ج) هر شناور بایستی به هنگام تبعیت از مقررات بخش اول این قسمت توجه لازم به اوضاع و شرایط دید محدود حاکم داشته باشد.

(د) شناوری که فقط بوسیله رادار وجود شناور دیگری را کشف می‌نماید بایستی در حال تکوین بودن وضعیت نزدیک به تصادم و یا وجود خطر تصادم را معلوم نماید. در چنین وضعی، بایستی اقدام به موقع برای احتراز از آن به عمل آورد. مشروط بر اینکه اگر چنین اقدامی شامل تغییر مسیر باشد، حتی‌الامکان از اقدامات زیر احتراز نماید:

(۱) تغییر مسیر به سمت چپ برای شناوری که در جلوی راستای عرضی باشد، به جز برای شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود؛

(۲) تغییر مسیر به سمت شناوری که در راستای عرضی یا در طرف عقب راستای عرضی باشد.

(هـ) به جز در مواردیکه معلوم شده است خطر تصادم وجود ندارد، هر شناوری که علامت مه شناور دیگری را ظاهراً در جلوی راستای عرضی خود بشنود، یا نتواند از وضعیت نزدیک به تصادم با شناور دیگری که در جلوی راستای عرضی خود قرار دارد احتراز نماید، بایستی سرعت خود را تا حداقل کاهش دهد که بتواند در مسیر نگهداشته بشود. بایستی اگر لازم باشد تمام سرعت خود را گرفته و به‌رحال تا از بین رفتن خطر تصادم با دقت کامل دریانوردی نماید.

قسمت ج - چراغها و علائم روز

ماده ۲۰- کاربرد: (الف) مقررات این قسمت بایستی در هر شرایط جوی رعایت شود.

(ب) مقررات مربوط به چراغها می‌بایستی از غروب تا طلوع خورشید رعایت شود، و در طول این مدت نبایستی چراغ دیگری نشان داده شود، به استثنای چراغهایی که با چراغهای مندرج در این مقررات اشتباه نشده یا باعث اختلال دید یا خصوصیات مشخصه آن نگشته یا تداخلی با دیده‌بانی صحیح نداشته باشد.

(ج) چراغهای مندرج در این مقررات بایستی، در صورت وجود، در شرایط دید محدود از طلوع تا غروب آفتاب نیز نشان داده شوند و می‌توانند در کلیه موقعیتهای دیگری که الزامی به نظر می‌رسد نشان داده شوند.

(د) مقررات مربوط به علائم روز بایستی در هنگام روز رعایت گردد.

(هـ) چراغها و علائم روز مندرج در این مقررات بایستی با پیش‌بینی‌های پیوست شماره ۱ این مقررات مطابقت نماید.

ماده ۲۱- تعاریف: (الف) « چراغ دکل » عبارت است از چراغ سفیدی در روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور که نور ممتدی در قطاع ۲۲۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوی تعبیه شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی در طرفین شناور دیده شود.

(ب) « چراغهای جانبی » عبارتند از یک چراغ سبز در طرف راست و یک چراغ قرمز در طرف چپ که هریک نور ممتدی در قطاع ۱۲/۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوی تعبیه شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی در طرف مربوطه دیده شود. در شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر چراغهای جانبی می‌توانند در یک فانوس ترکیبی روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور قرار گیرند.

(ج) « چراغ پاشنه » عبارت است از چراغ سفیدی که حتی‌المقدور نزدیک به پاشنه شناور قرار گرفته و نور ممتدی در قطاع ۱۳۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوی تعبیه شده که نور از پاشنه تا ۶۷/۵ درجه در طرفین شناور دیده شود.

(د) « چراغ یدک‌کشی » عبارت است از چراغ زردی که همان مشخصات چراغ پاشنه را که در بند (ج) این ماده تعریف شده است دارا می‌باشد.

(هـ) « چراغ همه‌جانبه » عبارت است از چراغی که نور ممتدی در قطاع ۳۶۰ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد.

(و) « چراغ چشمک‌زن » عبارت است از چراغی که در فواصل معین با فرکانس ۱۲۰ بار یا بیشتر در هر دقیقه چشمک می‌زند.

ماده ۲۲- دید چراغها : چراغهای مندرج در این مقررات بایستی دارای شدت نوری مطابق با مفاد بخش ۸ پیوست (۱) این مقررات باشند به نحوی که در بردهای حداقل زیر دیده شوند :

(الف) در شناورهای با طول ۵۰ متر یا بیشتر :

- چراغ دکل ، ۶ میل ؛

- چراغ جانبی ، ۳ میل ؛

- چراغ پاشنه ، ۳ میل ؛

- چراغ یدک کشی ، ۳ میل

- چراغ سفید ، قرمز ، سبز یا زرد همه جانبه ، ۳ میل.

(ب) در شناورهای با طول ۱۲ متر یا بیشتر ولی کمتر از ۵۰ متر :

- چراغ دکل ، ۵ میل ؛ ولی در مواردی که طول شناور کمتر از ۲۰ متر باشد ، ۳ میل ؛

- چراغ جانبی ، ۲ میل ؛

- چراغ پاشنه ، ۲ میل ؛

- چراغ یدک کشی ، ۲ میل ؛

- چراغ سفید ، قرمز ، سبز یا زرد همه جانبه ، ۲ میل .

(ج) در شناورهای با طول کمتر از ۱۲ متر :

- چراغ دکل ، ۲ میل ؛

- چراغ جانبی ، ۱ میل ؛

- چراغ پاشنه ، ۲ میل ؛

- چراغ یدک کشی ، ۲ میل ؛

- چراغ سفید ، قرمز ، سبز یا زرد همه جانبه ، ۲ میل .

ماده ۲۳ - شناور موتوری در حال حرکت : (الف) شناور موتوری در حال حرکت بایستی چراغهای زیر را نشان دهد :

(۱) یک چراغ دکل در سینه ؛

(۲) چراغ دکل دومی در پاشنه و بالاتر از چراغ دکل سینه ؛ باستثناء شناوری با طول کمتر از ۵۰ متر که ملزم به نشان

دادن این چراغ نبوده ولی می تواند این کار را انجام دهد ؛

(۳) چراغهای جانبی ؛

(۴) چراغ پاشنه .

(ب) شناور از نوع هواناو در حال عملیات در وضعیت بی وزنی بایستی، علاوه بر چراغهای مندرج در بند (الف) این ماده

، یک چراغ زرد چشمک زن همه جانبه نیز نشان دهد.

(ج) شناور موتوری با طول کمتر از ۷ متر که حداکثر سرعت آن از ۷ گره تجاوز ننماید می تواند ، به جای چراغهای

مندرج در بند (الف) این ماده ، یک چراغ همه جانبه نشان دهد چنین شناوری بایستی ، حتی المقدور ، چراغهای جانبی

را نیز نشان دهد.

ماده ۲۴ - یدک کشی و فشار یدک به جلو : (الف) شناور موتوری در حال یدک کشی بایستی علائم زیر را نشان دهد :

(۱) به جای چراغ مندرج در ماده ۲۳ (۱) ، دو چراغ دکل در سینه در یک خط عمودی . وقتی که طول یدک ، با

احتساب از پاشنه شناور یدک کننده تا انتهای پاشنه یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، سه چراغ از این نوع در یک خط

عمودی ؛

(۲) چراغهای جانبی ؛

(۳) یک چراغ پاشنه ؛

(۴) یک چراغ یدک کشی در یک خط عمودی بالای چراغ پاشنه ؛

(۵) وقتی که طول یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، یک علامت لوزی شکل در جایی که بوضوح دیده شود.
(ب) وقتی که شناور فشاردهنده و شناور تحت فشاریه جلو به صورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند بایستی به عنوان شناور موتور تلقی گردیده و چراغهای مندرج در ماده ۲۳ را نشان دهد.

(ج) شناور موتوری در حال فشاردادن یدک به جلو یا یدک کشی از پهلو، مگر در مورد واحد مرکب، بایستی چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) به جای چراغهای مندرج در ماده ۲۳ (الف) (۱)، دو چراغ دکل سینه در یک خط عمودی؛ (۲) چراغهای جانبی؛
(۳) یک چراغ پاشنه؛

(د) شناور موتوری مشمول مفاد بندهای (الف) و (ج) این ماده بایستی ماده ۲۳ (الف) (۲) را نیز رعایت نمایند.

(هـ) شناور یا جسمی که یدک می‌شود بایستی علائم زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) یک چراغ پاشنه؛

(۳) وقتی که طول یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، یک علامت لوزی شکل در جایی که به وضوح دیده شود.

(و) ضمن اینکه هر تعداد شناوری که از پهلو یدک می‌شوند یا بصورت گروهی به جلو فشار داده می‌شوند بایستی چراغهایی مانند یک شناور را روشن نمایند.

(۱) شناوری که به جلو فشار داده می‌شود، اگر جزئی از یک واحد مرکب نباشد، بایستی در انتهای سینه چراغهای جانبی را نشان دهد.

(۲) شناوری که از پهلو یدک می‌شود بایستی چراغ پاشنه و در انتهای سینه چراغهای جانبی را نشان دهد.

(ز) در صورتیکه بهره‌رکت معقول نشان دادن چراغهای مندرج در بند (هـ) این ماده برای شناور یا جسمی که یدک می‌شود عملی نباشد، بایستی کلیه اقدامات به منظور روشنایی شناور یا جسمی که یدک می‌شود و یا حداقل به منظور نشان دادن وجود شناور یا جسم بدون چراغ به عمل آید.

ماده ۲۵ - شناورهای بادبانی در حال حرکت و شناورهای پارویی: (الف) شناور بادبانی در حال حرکت بایستی چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) یک چراغ پاشنه.

(ب) در شناور بادبانی با طول کمتر از ۱۲ متر چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده می‌تواند در یک فانوس ترکیبی در بالا یا نزدیک بالای دکل در جایی که به وضوح دیده می‌شود قرار گیرد.

(ج) شناور بادبانی در حال حرکت می‌تواند، علاوه بر چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده، در بالا یا نزدیک بالای دکل، در جایی که بوضوح دیده شوند، دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی نشان دهد، که چراغ بالایی قرمز و پایینی سبز بوده، ولی این چراغها بایستی همزمان با فانون ترکیبی مجاز در بند (ب) این ماده نشان داده شوند.

(د) (۱) شناور بادبانی با طول کمتر از ۷ متر بایستی، حتی المقدور، چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این ماده را نشان دهد، در غیر اینصورت بایستی یک چراغ قوه یا فانوس روشنی با نور سفید آماده داشته باشد تا به موقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

(۲) شناور پارویی می‌تواند چراغهای مقرر در این ماده برای شناور بادبانی را نشان دهد، در غیر اینصورت بایستی یک چراغ قوه یا فانوس روشنی با نور سفید آماده داشته باشد تا به موقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

(هـ) شناور در حال پیشروی با بادبان اگر توأم از نیروی موتور نیز استفاده نماید بایستی در سینه در جایی که به وضوح دیده شود یک علامت مخروطی شکل که رأس آن به طرف پایین باشد، نشان دهد.

ماده ۲۶ - شناورهای صیادی: (الف) شناور مشغول ماهیگیری، در حال حرکت یا لنگر، بایستی فقط چراغها و علائم مقرر در این ماده را نشان دهد.

(ب) شناور مشغول ماهیگیری با تور کششی، که به معنی کشیدن تور یا سایر وسایل ماهیگیری مورد استفاده در آب می‌باشد، بایستی علائم نیز را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، بالایی سبز و پایینی سفید، یا علامتی مرکب از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالایی دیگری قرار گرفته باشند؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می‌تواند به جای این علامت یک سبد نشان بدهد؛

(۲) یک چراغ دکل در پشت و بالاتر از چراغ سبز همه‌جانبه؛ شناور با طول کمتر از ۵۰ متر ملزم به نشان دادن چنین چراغی نبوده ولی می‌تواند اینکار را انجام دهد؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(ج) شناور مشغول ماهیگیری، به غیر از ماهیگیری با تور کششی، بایستی علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، بالایی قرمز و پایینی سفید، یا علامتی مرکب از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالایی دیگری قرار گرفته باشد؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می‌تواند به جای این علامت یک سبد نشان دهد؛

(۲) وقتی که وسایل ماهیگیری در فاصله افقی بیش از ۱۵۰ متر از شناور گسترده شده باشد، یک چراغ سفید همه‌جانبه یا یک مخروط که رأس آن به طرف بالا و درجهت وسیله ماهیگیری باشد؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(د) شناور مشغول ماهیگیری در مجاورت سایر شناورهای مشغول ماهیگیری می‌تواند علائم اضافی مندرج در ضمیمه ۲ این مقررات را نشان دهد.

(هـ) شناوری که مشغول ماهیگیری نیست بایستی چراغها یا علائم مقرر در این ماده را نشان دهد، بلکه فقط به نشان دادن چراغها یا علائم در نظر گرفته شده برای شناور با طول مشابه اکتفا نماید.

ماده ۲۷ - شناورهای خارج از کنترل یا با قابلیت مانور محدود: (الف) شناور خارج از کنترل بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همه‌جانبه در یک خط عمودی و جایی که به وضوح دیده شوند؛

(۲) دو توپ یا علائم مشابه آن در یک خط عمودی در جایی که به وضوح دیده شوند؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(ب) شناور با قابلیت مانور محدود، به غیر از شناور مشغول عملیات مین‌روبی، بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

(۱) سه چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی در جایی که به وضوح دیده شوند. چراغهای بالایی و پایینی بایستی قرمز و چراغ میانی بایستی سفید باشد؛

(۲) سه علامت در یک خط عمودی در جایی که به وضوح دیده شوند. علائم بالایی و پایینی بایستی به شکل توپ و علامت میانی یک لوزی باشد؛

(۳) به هنگام دریانوردی، چراغهای دکل، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه، علاوه بر چراغهای مقرر در شق (۱)؛

(۴) وقتیکه در لنگر باشد، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شق‌های (۱) و (۲). چراغ، چراغها یا علائم مقرر در ماده ۳۰.

(ج) شناور مشغول عملیات یدک‌کشی به نحوی که قادر به انحراف از مسیر خود نباشد بایستی، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شق‌های (ب) (۱) و (۲) این ماده، چراغها یا علامت مقرر در ماده ۲۴ (الف) را نیز نشان دهد.

(د) شناور مشغول عملیات لایروبی یا زیرآبی، وقتی که قابلیت مانور آن محدود باشد، بایستی چراغها و علائم مقرر در بند (ب) این ماده را نشان دهد و به علاوه بایستی وقتی که مانعی وجود داشته باشد، چراغها یا علائم زیر را نشان

دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همه جانبه یا دو توپ در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که مانع در آن وجود دارد ؛
(۲) دو چراغ سبز همه جانبه یا دو لوزی در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که از آن شناور دیگری می‌تواند عبور کند ؛

(۳) به هنگام دریانوردی ، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای دکل ، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه ؛
(۴) شناور مشمول مفاد این بند وقتی که در لنگر باشد بایستی به جای چراغها یا علائم مقرر در ماده ۳۰ چراغها یا علائم مقرر در شق‌ها (۱) و (۲) را نشان دهد.

(هـ) هر زمان که اندازه شناور مشغول عملیات غواصی مانع نشان دادن علائم مقرر در بند (د) این ماده باشد، بایستی یک بدل غیرقابل انعطاف از پرچم A مقررات بین‌المللی که ارتفاع آن از یک متر کمتر نباشد نشان دهد. اقداماتی به منظور اطمینان از رؤیت همه جانبه آن بایستی به عمل آید.

(و) شناور مشغول عملیات مین‌روبی بایستی علاوه بر چراغهای مقرر برای شناورهای موتوری در ماده ۲۳، سه چراغ سبز همه‌جانبه یا سه توپ نشان دهد. یکی از این چراغها یا علائم بایستی در روی دکل اصلی سینه یا در نزدیکی آن و دو تای دیگر هرکدام در منتهی‌الیه بازوی دکل نشان داده شوند. این چراغها یا علائم نشان میدهد که نزدیک شدن به فاصله کمتر از ۱۰۰۰ متر به پاشنه یا ۵۰۰ متر به طرفین مین‌روب برای هر شناور دیگر خطرناک است.

(ز) شناورهای با طول کمتر از ۷ متر ملزم به نشان دادن چراغهای مقرر در این ماده نمی‌باشند.

(ح) علائم مقرر در این ماده علائم شناورهای در حالت اضطرار یا محتاج کمک نمی‌باشد. این قبیل علائم در ضمیمه (۴) این مقررات ذکر شده‌اند.

ماده ۲۸- شناورهای با محدودیت آبخور : شناور با محدودیت آبخور می‌تواند ، علائم بر چراغهای مقرر برای شناورهای موتوری در ماده ۲۳ ، سه چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، یا یک علامت استوانه‌ای در جایی که به وضوح دیده شوند نشان دهد.

ماده ۲۹ - شناورهای راهنما : (الف) شناور مشغول انجام وظایف راهنمایی بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد :

(۱) دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی ، بالایی سفید و پایینی قرمز ، در روی دکل اصلی یا در نزدیکی آن ؛

(۲) وقتی که در حال حرکت باشد ، علاوه بر آن ، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه ؛

(۳) وقتی که در لنگر باشد ، علاوه بر چراغهای مقرر در شق (۱) ، چراغ ، چراغها یا علامت لنگر .

(ب) شناور راهنما وقتی که مشغول انجام وظایف راهنمایی نباشد بایستی چراغها یا علائم مقرر برای شناور با طول مشابه خود را نشان دهد.

ماده ۳۰- شناورهای لنگر انداخته و به گل نشسته : (الف) شناور در لنگر بایستی در جایی که بوضوح دیده شوند چراغها یا علائم زیر را نشان دهد :

(۱) در قسمت سینه ، یک چراغ سفید همه جانبه یا یک توپ ؛

(۲) در پاشنه یا در نزدیک آن و در سطحی پایین‌تر از چراغ مقرر در شق (۱) ، یک چراغ سفید همه جانبه .

(ب) شناور با طول کمتر از ۵۰ متر می‌تواند به جای چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده یک چراغ سفید همه جانبه در جانبه در جایی که به وضوح دیده شود نشان دهد.

(ج) شناور در لنگر می‌تواند ، و یک شناور با طول ۱۰۰ متر و بیشتر بایستی ، از چراغهای کاری موجود یا مشابه آنها نیز به منظور روشنایی عرشه‌های خود استفاده نماید.

(د) شناور به گل نشسته بایستی چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این ماده به علاوه چراغها و علائم زیر را در جایی که به وضوح دیده شوند نشان دهد :

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی ؛

(۲) سه توپ در یک خط عمودی

(هـ) شناور با طول کمتر از ۷ متر، وقتیکه خارج از کانال باریک یا نزدیکی آن، آبراه یا لنگرگاه، یا جایی که معمولاً شناورهای دیگر دریانوردی می‌کنند، لنگر انداخته یا به گل نشست باشد، ملزم به نشان دادن چراغها یا علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (د) این ماده نخواهد بود.

ماده ۳۱ - هواپیماهای آب‌نشین: وقتی که برای هواپیمای آب‌نشین نشان دادن چراغها و علائم با مشخصات و یا در محل‌های مقرر در مقررات این قسمت غیرعملی باید بایستی حتی‌المکان چراغها و علائم با مشخصات و در محل‌های مشابه نشان دهد.

قسمت د - علائم صوتی و نورانی

ماده ۳۲ - تعاریف: (الف) کلمه «سوت» عبارتست از هر نوع وسیله صوتی که قادر به ایجاد بوق‌های مقرر بوده و با مشخصات پیوست ۳ این مقررات تطبیق نماید.

ب - واژه «بوق کوتاه» عبارتست از بوقی به مدت تقریبی یک ثانیه باشد.

ج - واژه «بوق بلند» عبارتست از بوقی به مدت چهار الی شش ثانیه.

ماده ۳۳ - وسایل و علائم صوتی: (الف) شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر بایستی مجهز به یک سوت و یک زنگ و شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر بایستی، علاوه بر آن، مجهز به یک سنج باشد، به طوری که طنین و صدای آن با طنین و صدای زنگ اشتباه نشود. سوت، زنگ و سنج بایستی با مشخصات مقرر در ضمیمه ۳ این مقررات مطابقت نمایند. زنگ یا سنج یا هر دو می‌توانند با وسایل دیگری که دارای همان مشخصات صوتی مربوطه باشند جایگزین گردند، مشروط بر اینکه تولید علائم صوتی لازم به صورت دستی همواره ممکن باشد.

(ب) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به داشتن وسایل تولیدکننده علائم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده نمی‌باشند، ولی در صورت نداشتن آنها، می‌بایست مجهز به وسایل دیگری باشد که علائم صوتی مؤثری تولید نماید.

ماده ۳۴ - علائم مانور و اخطار: (الف) وقتی که شناورها در دید یکدیگر قرار دارند، شناور موتوری در حال حرکت، موقعی که بر طبق این مقررات یا الزامات آن مانور می‌نماید، بایستی آن مانور را با علائم زیر بوسیله سوت اعلام نماید:

- یک بوق کوتاه به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم»؛

- دو بوق کوتاه به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم»؛

- سه بوق کوتاه به معنی اینکه «من در حال مانور با موتورها به عقب هستم».

(ب) هر شناور می‌تواند علائم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده را با علائم نورانی زیر، به تناوب موردنیاز، درحالی که مانور انجام می‌گیرد، تکمیل نماید:

(۱) این علائم نورانی دارای معانی زیر خواهند بود:

- یک چشمک به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم»؛

- دو چشمک به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم»؛

- سه چشمک به معنی اینکه «من در حال مانور با موتورها به عقب هستم».

(۲) زمان هر چشمک بایستی در حدود یک ثانیه باشد، فاصله زمانی بین چشمکها بایستی در حدود یک ثانیه باشد، و فاصله زمانی بین علائم متوالی نبایستی کمتر از ۱۰ ثانیه باشد؛

(۳) چراغ مورد استفاده برای این علامت بایستی، در صورت وجود، یک چراغ سفید همه جانبه، با برد دید حداقل ۵ میل بوده و بایستی با مندرجات ضمیمه ۱ مطابقت داشته باشد.

(ج) وقتی که شناورها در یک کانال یا آبراه باریک در دید یکدیگر قرار داشته باشند:

(۱) شناوری که قصد سبقت گرفتن از دیگری داشته باشد بایستی با رعایت ماده ۹ (هـ) (۱) قصد خود را بوسیله علائم زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:

- دوبوق بلند و سپس یک بوق کوتاه به معنی اینکه «من قصد سبقت گرفتن از طرف راست شما را دارم»؛

- دو بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به معنی اینکه « من قصد سبقت گرفتن از طرف چپ شما را دارم » ؛
(۲) شناوری که از آن سبقت گرفت می شود وقتی که مطابق ماده ۹ (هـ) (۱) عمل می کند. بایستی موافقت خود را
بوسیله علامت زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید :

- یک بوق بلند ، یک بوق کوتاه ، یک بوق بلند و یک بوق کوتاه ، به ترتیب .

(د) وقتی که شناور در دید یکدیگر به هم نزدیک می شوند و به هر علتی یکی از شناورها مقاصد یا اقدامات دیگری را
درک نکند، یا در انجام اقدام مؤثر توسط شناور دیگر به منظور احتراز از تصادم در تردید باشد ، شناوری که در تردید
است بایستی تردید خود را سریعاً با به صدا درآوردن حداقل پنج بوق کوتاه و سریع با استفاده از سوت اعلام نماید. این
علامت را می توان با یک علامت نورانی متشکل از حداقل پنج چشمک کوتاه و سریع تکمیل نمود.

(هـ) شناوری که به پیچ یا محلی از کانال یا آبراه نزدیک می شود که ممکن است وجود مانعی باعث استتار شناورهای
دیگر گردد بایستی یک بوق بلند به صدا درآورد. هر شناور نزدیک شونده که در محدوده پیچ یا وراء مانع این صدا را
می شنود بایستی با یک بوق بلند به این علامت پاسخ دهد.

(و) اگر سوت های روی یک شناور در فاصله ای بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر قرار گرفته باشند بایستی فقط از یک سوت
برای دادن علائم مانور و اخطار استفاده گردد.

ماده ۳۵ - علائم صوتی در دید محدود : در یک ناحیه با دید محدود یا نزدیک آن ، در هنگام روز یا شب ، علائم مقرر
در این ماده بایستی به نحو زیر استفاده شوند :

(الف) شناور موتوری در حال دریانوردی بایستی در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشند یک بوق بلند به صدا درآورد .

(ب) شناور موتوری در حال حرکت اگر موتورهایش متوقف و در حال دریانوردی نباشد بایستی در فواصلی که از دو
دقیقه بیشتر نباشد دو بوق بلند متوالی با فاصله ای در حدود ۲ ثانیه بین آنها به صدا درآورد.

(ج) شناور خارج از کنترل ، شناور با قابلیت مانور محدود ، شناور با محدودیت آبخور ، شناور بادبانی، شناور مشغول
ماهگیری و شناور مشغول یدک کردن یا فشار دادن شناور دیگر بایستی ، به جای علائم مقرر در بندهای (الف) یا (ب)
این ماده ، در فواصلی که بیشتر از دو دقیقه نباشند سه بوق متوالی ، یعنی یک بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به صدا
درآورد.

(د) شناور یدک شونده یا اگر بیش از یک شناور یدک می شوند آخرین شناور یدک شونده اگر دارای نفر باشد، بایستی در
فواصلی که بیش از دو دقیقه نباشند چهار بوق متوالی ، یعنی یک بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به صدا درآورد.

این علامت حتی المقدور بایستی بلافاصله پس از به صدا درآمدن علامت یدک کش تولید شود.

(هـ) وقتی که شناور فشاردهنده و شناور تحت فشار به جلو بصورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند
بایستی به عنوان یک شناور موتوری تلقی گردیده و بایستی علائم مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این ماده را تولید نماید.

(و) شناور در لنگر بایستی در فواصلی که از یک دقیقه بیشتر نباشد، زنگ خود را به مدت پنج ثانیه بطور سریع به صدا
درآورد. در شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر زنگ مذکور بایستی در سینه شناور به صدا درآمده و بلافاصله پس از به
صدا درآمدن زنگ بایستی سنج حدوداً به مدت پنج ثانیه در پاشنه به صدا درآید. به علاوه شناور در لنگر می تواند به
منظور اعلام موقعیت خود و احتمال تصادم با شناور نزدیک شونده سه بوق متوالی یعنی یک بوق کوتاه ، یک بوق بلند
و یک بوق کوتاه به صدا درآورد.

(ز) شناور به گل نشسته بایستی علامت زنگ و در صورت لزوم علامت سنج مقرر در بند (و) این ماده را به صدا
درآورده و بایستی ، علاوه بر آن ، سه ضربه جدا و واضح بلافاصله قبل و بعد از زدن سریع زنگ به آن وارد آورد. به
علاوه شناور به گل نشسته می تواند علامت مناسب را با استفاده از سوت به صدا درآورد.

(ح) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به تولید علائم فوق الذکر نمی باشد، ولی در صورت عدم تولید آنها، بایستی
علائم صوتی مؤثر دیگری در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشد تولید نماید.

(ط) شناور راهنما وقتی که مشغول انجام وظایف راهنمایی می‌باشد می‌تواند علاوه بر علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (و) این ماده علامت مشخصه‌ای شامل چهار بوق کوتاه نیز به صدا درآورد.

ماده ۳۵ - علائم جلب توجه : هر شناور می‌تواند در صورت لزوم به منظور جلب توجه شناور دیگر از علائم نورانی یا صوتی که با علائم مجاز در قسمتهای دیگر این مقررات اشتباه نشود استفاده نماید. یا می‌تواند سمت نوافکن خود را به طرف خطر هدایت نماید ، به نحوی که مزاحم هیچ شناور دیگری نگردد.

ماده ۳۷ - علائم اضطرار : وقتی که شناور در حالت اضطرار بوده و نیاز به کمک دارد بایستی علائم مقرر در ضمیمه ۴ این مقررات را تولید یا نشان دهد.

قسمت ه - مستثنیات

ماده ۳۸ - مستثنیات : هر شناور (یا طبقه‌ای از شناورها) که قبل از لازم‌الاجرا شدن این مقررات تیر حمل آن کار گذاشته شده یا در مرحله مشابه ساختمانی باشد، مشروط بر متابعت از الزامات مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ ممکن است از رعایت مقررات حاضر به شرح ذیل مستثناء گردد :

(الف) نصب چراغها با برد نورانی مقرر در ماده ۲۲ ، تا چهار سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات .

(ب) نصب چراغها با مشخصات رنگ مقرر در بخش ۷ ضمیمه این مقررات ، تا چهار سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات .

(ج) تغییر محل چراغها به علت تبدیل از واحدهای اندازه‌گیری امپریال به متریک و یکسان نمودن ارقام اندازه‌گیری ، مستثنی بطور دائم.

(د) (۱) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول کمتر از ۱۵۰ متر ، ناشی از مندرجات بخش ۳ (الف) ضمیمه ۱ ، مستثنی بطور دائم .

(۲) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول ۱۵۰ یا بیشتر، ناشی از مندرجات بخش ۳ (الف) ضمیمه ۱ این مقررات ، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات .

(ه) تغییر محل چراغهای دکل ناشی از مندرجات بخش ۲ (ب) ضمیمه ۱ ، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات .

(و) تغییر محل چراغهای جانبی ناشی از مندرجات بخش ۲ (ز) و ۳ (ب) ضمیمه ۱ ، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات .

(ز) مشخصات وسایل علائم صوتی مقرر در ضمیمه ۳ ، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.

ضمیمه ۱- تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و علائم

۱- تعریف : اصطلاح « ارتفاع از عرشه » به معنی ارتفاع از بالاترین عرشه سراسری می‌باشد.

۲- محل و فاصله عمومی چراغها : (الف) در یک شناور موتوری با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای دکل بایستی به ترتیب زیر نصب گردند :

(۱) چراغ دکل سینه ، یا در صورتیکه فقط یک چراغ دکل داشته باشد. چراغ مذکور در ارتفاعی از عرشه که از ۶ متر کمتر نباشد ، و اگر عرض شناور از ۶ متر تجاوز نماید ، در آن صورت در ارتفاعی از عرشه که از عرض مذکور کمتر نباشد ، با اینهمه لزومی به نصب این چراغ در ارتفاعی بیش از ۱۲ متر از عرشه نمی‌باشد ؛

(۲) وقتی که دو چراغ دکل داشته باشد چراغ دکل پاشنه بایستی حداقل ۴/۵ متر عمودی از چراغ دکل سینه بالاتر باشد.

(ب) فاصله عمودی چراغهای دکل در شناورهای موتوری بایستی به نحوی باشد که در تمام شرایط معمولی خمش چراغ دکل پاشنه بالاتر و متمایز از چراغ دکل سینه در فاصله ۱۰۰۰ متری از سینه به هنگام مشاهده از سطح دریا دیده شود.

(ج) چراغ دکل شناور موتوری با طول ۱۲ متر ولی کمتر از ۲۰ متر بایستی در ارتفاعی از لبه شناور قرار گیرد که از ۲/۵ متر کمتر نباشد.

(د) شناور موتوری با طول از ۱۲ متر می‌تواند بالاترین چراغ را در ارتفاعی کمتر از ۲/۵ متر از لبه شناور نصب نماید. با اینهمه وقتی که چراغ دکل علاوه بر چراغهای جانبی و چراغ پاشنه نصب شده باشد، در آن صورت این چراغ دکل بایستی حداقل ۱ متر بالاتر از چراغهای جانبی قرار گیرد.

(هـ) یکی از دو یا سه چراغ دکل مقرر برای شناور موتوری وقتی که مشغول یدک‌کشی یا فشاردادن شناور دیگری به جلو باشد بایستی در همان محل چراغ دکل سینه شناور موتوری قرار گیرد.

(و) در تمام اوضاع چراغ یا چراغهای دکل بایستی طوری قرار بگیرند که بالاتر و متمایز از سایر چراغها و موانع باشند.

(ز) چراغهای جانبی شناور موتوری بایستی در ارتفاعی از عرشه قرار گیرند که از سه چهارم ارتفاع چراغ دکل سینه بیشتر نباشد. این چراغها بایستی به اندازه‌ای پایین باشند که با چراغهای روی عرشه تداخل نمایند.

(ح) چراغهای جانبی، اگر به صورت فانوس ترکیبی در شناور موتوری با طول کمتر از ۲۰ متر باشند، بایستی در ارتفاعی پایین‌تر از چراغ دکل قرار گیرند که از یک متر کمتر نباشد.

(ط) وقتی که مقررات داشتن دو یا سه چراغ در یک خط عمودی را ایجاب نماید، فاصله این چراغها بایستی به قرار زیر باشد:

(۱) در یک شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی از ۲ متر کمتر نباشد، و پایین‌ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد، بایستی کمتر از ۴ متر از عرشه قرار گیرد؛

(۲) در یک شناور با طول کمتر از ۲۰ متر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی از یک متر کمتر نباشد و پایین‌ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد، بایستی کمتر از ۲ متر از لبه شناور قرار گیرد؛

(۳) وقتی که شناور دارای سه چراغ باشد بایستی به فاصله مساوی از یکدیگر قرار گیرند.

(ی) چراغ پایینی از دو چراغ همه‌جانبه مقرر برای شناور صیادی وقتی که مشغول ماهیگیری است بایستی در ارتفاعی از چراغهای جانبی که از دو برابر فاصله بین دو چراغ عمودی کمتر نباشد قرار گیرد.

(ک) چراغ لنگر سینه، وقتی که شناور دو چراغ لنگر داشته باشد، بایستی کمتر از ۴/۵ متر بالا چراغ لنگر پاشنه قرار گیرد. در شناور با طول ۵۰ متر یا بیشتر چراغ لنگر سینه بایستی در ارتفاعی کمتر از ۶ متر از عرشه قرار گیرد.

۳- محل و فاصله افقی چراغها: (الف) وقتی که دو چراغ دکل برای شناور موتوری مقرر شده باشد، فاصله افقی بین آنها بایستی از نصف طول شناور کمتر باشد ولی لزومی ندارد که از ۱۰۰ متر تجاوز نماید. چراغ سینه بایستی طوری قرار گیرد که فاصله آن از سینه از یک چهارم طول شناور تجاوز ننماید.

(ب) در شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای جانبی بایستی جلوتر از چراغهای دکل سینه قرار گیرند. این چراغها بایستی در طرفین شناور یا نزدیک آن قرار گیرند.

۴- مشخصات محل چراغهای نشان‌دهنده جهت، برای شناورهای صیادی، لایروپها و شناورهای مشغول عملیات زیرآبی: (الف) چراغ نشان‌دهنده جهت وسایل به آب انداخته شده از شناور صیادی مشغول به ماهیگیری بطوریکه در ماده ۲۶ (ج) (۲) مقرر شده بایستی در فاصله افقی که کمتر از ۲ متر و بیشتر از ۶ متر از دو چراغ قرمز و سفید همه‌جانبه نباشد قرار گیرد. این چراغ بایستی در جایی قرار گیرد که بالاتر از چراغ سفید همه‌جانبه مقرر در ماده (۲۶) (ج) (۱) و پایین‌تر از چراغهای جانبی باشد.

(ب) چراغها و علائم شناور مشغول لایروبی یا عملیات زیرآبی برای نشان‌دادن طرف مانع یا طرف عبور ایمن، بطوریکه در ماده ۲۷ (د) (۱) و (۲) مقرر شده، بایستی در حداکثر فاصله افقی ممکن، که به هیچ‌وجه از ۲ متر کمتر نباشد، از چراغها یا علائم مقرر در ماده ۲۷ (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد. در هیچ مورد بایستی بالاترین این چراغها یا علائم در ارتفاعی بیشتر از پایین‌ترین سه چراغ یا علامت مقرر در ماده ۲۷ (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد.

۵- محفظه چراغهای جانبی : چراغهای جانبی بایستی مجهز به محفظه‌ای با صفحات کناری به رنگ سیاه مات ، و منطبق با الزامات بخش ۹ این ضمیمه باشند. در حالت فانوس ترکیبی ، که در آن فقط از یک فیلمان عمودی استفاده می‌شود و قسمتهای سبز و قرمز توسط تیغه باریکی از هم متمایز می‌گردند ، لزومی به نصب محفظه خارجی نمی‌باشد. عر علائم : (الف) علائم بایستی به رنگ سیاه و به اندازه‌های زیر باشند :

(۱) توپ با قطری که کمتر از ۰.۶ متر نباشد ؛

(۲) مخروط با قطر پایه که کمتر از ۰.۶ متر نباشد و ارتفاع دو برابر قطر آن ؛

(۳) استوانه با قطری که کمتر از ۰.۶ متر نباشد و ارتفاع دو برابر قطر آن ؛

(۴) علامت لوزی شامل دو مخروط به شرح بند (۲) فوق با قاعده مشترک خواهد بود.

(ب) فاصله عمودی بین علائم بایستی حداقل ۱.۵ متر باشد.

(ج) در شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می‌توان از علائم با ابعاد کمتر ولی متناسب با اندازه شناور استفاده نمود و فاصله بین آنها نیز می‌تواند به همان نسبت کاهش یابد.

۷- مشخصات رنگ چراغها : جنس رنگ نور کلیه چراغهای دریانوردی بایستی مطابق با استانداردهای زیر باشد ، که در محدوده سطح دیگرام مشخص شده برای هر رنگ توسط کمیسیون بین‌المللی روشنایی می‌باشد. حدود سطح برای هر رنگ با تعیین مختصات گوشه‌ها مشخص گردیده که به قرار زیر می‌باشند:

(۱) سفید

| | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| X | ۰.۵۲۵ | ۰.۵۲۵ | ۰.۴۵۲ | ۰.۳۱۰ | ۰.۴۴۳ |
| Y | ۰.۳۸۲ | ۰.۴۴۰ | ۰.۴۴۰ | ۰.۳۴۸ | ۰.۳۸۲ |

(۲) سبز

| | | | | |
|---|--------|-------|-------|-------|
| X | ۰.۰۲۸۷ | ۰.۰۰۹ | ۰.۳۰۰ | ۰.۲۰۳ |
| Y | ۰.۳۸۵ | ۰.۷۲۳ | ۰.۵۱۱ | ۰.۳۵۶ |

(۳) قرمز

| | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|
| X | ۰.۶۸۰ | ۰.۶۶۰ | ۰.۷۳۵ | ۰.۷۲۱ |
| Y | ۰.۳۲۰ | ۰.۳۲۰ | ۰.۲۶۵ | ۰.۲۵۹ |

(۴) زرد

| | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|
| X | ۰.۶۱۲ | ۰.۶۱۸ | ۰.۵۷۵ | ۰.۵۷۵ |
| Y | ۰.۳۸۲ | ۰.۳۸۲ | ۰.۴۲۵ | ۰.۴۰۶ |

۸- شدت نور چراغها : (الف) حداقل شدت نور چراغها بایستی از فرمول زیر محاسبه شود : که در آن

I عبارت است از شدت نور برحسب شمع در شرایط کار ،

T عبارت است از ضریب حداقل نور برابر 2×10^{-7} LUX ،

D عبارت است از برد دید (برد نورانی) چراغ به میل دریایی ،

K عبارت است از قابلیت انتشار جوی .

برای چراغهای مقرر مقدار K برابر ۰.۸ خواهد بود، مربوط به دید جوی تقریباً ۱۳ میل دریایی می‌باشد.

(ب) نمونه‌ای از ارقام بدست آمده از فرمول مذکور در جدول زیر داده شده :

| شدت نور چراغ برحسب شمع با احتساب | برد دید (برد نورانی) چراغ به میل دریایی |
|----------------------------------|---|
| $K = 0.8$ | |
| I | D |
| 0.9 | 1 |
| 3.4 | 2 |
| 12 | 3 |
| 27 | 4 |
| 52 | 5 |
| 94 | 6 |

توضیح : حداکثر شدت نور چراغهای دریانوردی بایستی به منظور احتراز از انعکاس غیرلازم محدود گردند.

۹- قطاعهای افقی : (الف) (۱) در جهت جلو ، چراغهای جانبی شناور بایستی دارای حداقل شدت نور لازم باشند. شدت نور بایستی بین ۱ تا ۳ درجه در خارج از قطاعهای مقرر عملاً به حد صفر برسد.

(۲) برای چراغهای پاشنه و چراغهای دکل و ۲۲/۵ درجه از راستای عرضی به طرف عقب برای چراغهای جانبی، حداقل شدت نور لازم بایستی در کمال افقی تا ۵ درجه در محدوده قطاعهای مقرر در ماده ۲۱ حفظ شود. از ۵ درجه در محدوده قطاعهای مقرر شدت نور می‌تواند تا ۵۰ درصد تا محدوده تعیین شده نقصان یابد ؛ شدت نور بایستی بطور یکنواخت تغییر یابد تا عملاً در حداکثر ۵ درجه خارج از محدوده مقرر به صفر برسد.

(ب) چراغهای همه‌جانبه بایستی طوری قرار گیرند که دکلها ، سر دکلها یا قسمتهایی که در زوایای قطاعهای بیش از ۶ درجه قرار دارند مانع دید آنها نشوند ، به جز چراغهای لنگر که نیازی به نصب آنها در ارتفاع بیش از حد از عرشه نمی‌باشد.

۱۰- قطاعهای عمودی : (الف) قطاعهای عمودی چراغهای برقی ، باستثناء چراغهای شناورهای بادبانی بایستی به قسمی باشند که :

- (۱) حداقل شدت نور مقرر لااقل در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شود ؛
 - (۲) لااقل ۶۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۷/۵ درجه بالا تا ۷/۵ درجه پایین افق حفظ شود.
- (ب) در مورد شناورهای بادبانی قطاعهای عمودی چراغهای برقی بایستی به قسمی باشند که :
- (۱) حداقل شدت نور لااقل در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شود ؛
 - (۲) لااقل ۵۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۲۵ درجه بالا تا ۲۵ درجه پایین افق حفظ شود.
- (ج) در مورد چراغهای غیر از چراغهای برقی بایستی حتی‌الامکان این مشخصات رعایت شود.

۱۱- شدت نور چراغهای غیربرقی : حداقل شدت نور چراغهای غیربرقی حتی المقدور بایستی با مقادیر مندرج در جدول بخش ۸ این ضمیمه مطابقت نماید.

۱۲- چراغ مانور : علیرغم پیش‌بینی‌های بند ۲ (و) و این ضمیمه چراغ مانور مندرج در ماده ۳۴ (ب) بایستی در همان سطح عمودی سینه و پاشنه که چراغ یا چراغهای دکل قرار دارند، و در صورت امکان ، در حداقل ارتفاع ۲ متر بطور عمودی بالای چراغ دکل سینه نصب گردد، مشروط بر اینکه کمتر از ۲ متر بطور عمودی بالا یا پایین چراغ دکل پاشنه قرار نگیرد.

در شناوری که فقط دارای یک چراغ دکل است چراغ مانور، اگر وجود داشته باشد، بایستی درجایی که به وضوح دیده شود با فاصله حداقل ۲ متر بطور عمودی از چراغ دکل قرار گیرد.

۱۳- تأیید : ساختمان فانوسها و علائم نصب فانوسها در روی شناور، بایستی مورد قبول مقام ذیربط در کشوری که شناور در آن به ثبت رسیده باشد.

ضمیمه ۲- علائم دیگر برای شناورهای صیادی در حال ماهیگیری در مجاورت یکدیگر

۱- کلیات : چراغهای مذکور در اینجا بایستی ، اگر بر طبق ماده ۲۶ (د) نشان داده می‌شوند ، در جایی که بوضوح دیده شود قرار گیرد . این چراغها بایستی حداقل ۰/۹ متر از یکدیگر فاصله داشته ولی در سطح پایین‌تری از چراغهای مقرر در ماده ۲۶ (ب) (۱) و (ج) (۱) باشند. چراغها بایستی در تمام سطح افق در فاصله حداقل یک میل ولی در کمتر از فاصله مندرج در این مقررات برای چراغهای شناورهای صیادی دیده شوند.

۲- علائم شناورهای صیادی با تور کشی : (الف) شناورهایی که مشغول ماهیگیری با تور کشی هستند، اعم از اینکه از وسایل کف‌کش یا سطحی استفاده نمایند، می‌توانند علائم زیر را نشان دهد :

(۱) هنگام به آب انداختن تورها :

دو چراغ سفید در یک خط عمودی ؛

(۲) هنگام کشیدن تورها :

یک چراغ سفید روی یک چراغ قرمز در یک خط عمودی ؛

(۳) هنگامی که تور به مانعی برخورد نموده باشد :

دو چراغ قرمز در یک خط عمودی .

(ب) هریک از دو شناور مشغول ماهیگیری با تور کشی مشترک می‌تواند علائم زیر را نشان دهد :

۱- در شب ، یک نورافکن به طرف جلو و در جهت شناور دیگر ؛

۲- به هنگام به آب انداختن یا کشیدن تورها یا هنگامی که تورها به مانعی برخورد کرده باشند ، چراغهای مقرر در بند (الف) فوق .

۳- علائم شناورهای صیادی با تور احاطه‌ای .

شناورهای مشغول ماهیگیری با وسایل احاطه‌ای می‌تواند دو چراغ زرد در یک خط عمودی نشان دهند. این چراغها بایستی بطور متناوب در هر ثانیه و با مدت زمان روشنی و خاموشی مساوی چشمک بزنند. این چراغها را می‌توان زمانی که وسایل ماهیگیری شناور درگیر هستند نشان داد.

ضمیمه ۳ - مشخصات فنی وسایل علائم صوتی

۱- سوتها : (الف) فرکانسها و برد شنوایی

فرکانس اصلی این علائم بایستی در محدوده بین ۷۰۰ - ۷۰ هرتز قرار گیرد.

برد شنوایی علامت حاصل از یک سوت توسط فرکانسهایی تعیین خواهد گردید، که ممکن است شامل فرکانس اصلی و یا یک یا چند فرکانس بالاتر باشند ، که در محدوده بین ۷۰۰ - ۱۸۰ هرتز (یک درصد) قرار داشته و حدود فشار صوتی مندرج در بند ۱ (ج) زیر را بوجود می‌آورند.

(ب) حدود فرکانسهای اصلی

به منظور اطمینان از وجود تنوع زیاد در مشخصات سوتها، فرکانس اصلی سوت بایستی بین محدوده‌های زیر باشد :

(۱) ۲۰۰-۷۰ هرتز ، برای شناور با طول ۲۰۰ متر یا بیشتر ؛

(۲) ۱۳۰-۳۵۰ هرتز ، برای شناور با طول ۷۵ متر ولی کمتر از ۲۰۰ متر ؛

(۳) ۲۵۰-۷۰۰ هرتز ، برای شناور با طول کمتر از ۷۵ متر .

(ج) شدت و برد شنوایی علامت صوتی .

سوت نصب شده روی یک شناور بایستی ، در جهت حداکثر شدت صوتی سوت و در فاصله یک متر از آن ، یک سطح فشار صوتی در حداقل یک باند یک سوم اکتاوی در محدوده فرکانسهای ۱۸۰-۷۰۰ هرتز (یک درصد) که از رقم مناسب ارائه شده در جدول زیر کمتر نباشد ایجاد نماید.

| طول شناور به متر | سطح باند یک سوم اکتاوی در فاصله یک متر به دسی‌بل اشاره شده به $2X^{-5}N/m^2$ | برد شنوایی به میل دریایی |
|--------------------|--|--------------------------|
| ۲۰۰ یا بیشتر | ۱۴۳ | ۲ |
| ۷۵ ولی کمتر از ۲۰۰ | ۱۳۸ | ۱.۵ |
| ۲۰ ولی کمتر از ۷۵ | ۱۳۰ | ۱ |
| کمتر از ۲۰ | ۱۲۰ | ۰.۵ |

بردشنوایی در جدول فوق برای اطلاع بوده و تقریباً بردی است که امکان دارد یک سوت در محور جلوی آن با احتمال ۹۰ درصد در شرایط هوای ساکن در روز شناوری با حد متوسط صداهای زمینه در پست استماع (با فرض ۶۸ دسی‌بل در باند اکتاو متمرکز روی ۲۵۰ هرتز و ۶۳ دسی‌بل در باند اکتاو و متمرکز روی ۵۰۰ هرتز) شنیده شود.

در عمل فاصله‌ای که یک سوت از آن شنیده می‌شود بسیار متغیر بوده و شدیداً به شرایط جوی بستگی دارد ؛ ارقام ارائه شده رامی‌توان نمونه‌های معمول محسوب نمود ولی در شرایط باد شدید ، یا حد زیاد صداهای اطراف در پست استماع برد شنوایی ممکن است به مقدار زیادی کاهش یابد.

(د) خصوصیات جهت سوت

حد فشار صوتی جهت‌دار بایستی بیش از چهار دسی‌بل پایین‌تر از حد فشار صوتی روی محور در هر سمتی در سطح افق در محدوده ۴۵- درجه از محور باشد. حد فشار صوتی در هر جهت دیگر در سطح افقی بایستی بیش از دسی‌بل پایین‌تر از حد فشار صوتی روی محور باشد ، بطوریکه برد صوتی در هر جهت حداقل نصف برد صوتی روی محور جلو باشد. حد فشار صوتی در باند یک سوم اکتاوی که برد شنوایی را تعیین می‌کند اندازه‌گیری خواهد گردید.

(ه) استقرار سوتها

وقتی که سوت جهت‌داری به عنوان تنها سوت شناور مورد استفاده قرار می‌گیرد، این صوت در جایی نصب خواهد گردید که حداکثر شدت صوت آن مستقیم رو به جلو باشد.

سوت بایستی حتی المقدور در بالاترین نقطه روی شناور نصب گردد ، بطوریکه تداخل صوت منتشره با موانع کاهش یافته و احتمال صدمه شنوایی به خدمه به حداقل برسد. حد فشار صوتی علامت خودشناور در پست استماع نبایستی از (A) 110 دسی بل تجاوز نموده و حتی المقدور از (A) 100 دسی بل بیشتر نباشد.

(و) نصب بیش از یک سوت

اگر سوتها با فاصله‌ای بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر نصب می‌شوند ، بایستی ترتیب داده شود که همزمان به صدا در نیاید.

(ز) سیستم سوت‌های ترکیبی

اگر به علت وجود موانعی احتمال برود که میدان صوتی یک سوت یا یکی از سوت‌های مندرج در بند (۱) (و) فوق دارای منطقه‌ای با حد صوتی شدیداً کاهش یافته باشد ، توصیه می‌شود که برای جبران این نقیصه از سیستم سوت ترکیبی استفاده شود از نظر مقررات سیستم سوت ترکیبی به عنوان یک سوت واحد تلقی می‌گردد. سوت‌های سیستم ترکیبی بایستی در فاصله‌ای از یکدیگر که بیش از ۱۰۰ متر نباشد قرار گیرند و ترتیبی داده شد که همزمان به صدا درآیند. فرکانس هریک از سوتها نسبت به بقیه بایستی حداقل ۱۰ هرتز اختلاف داشته باشد.

۲- زنگ یا سنج : (الف) شدت صوتی علائم

زنگ یا سنج ، یا وسایل دیگری که دارای خصوصیات صوتی مشابهی باشند بایستی حد فشار صوتی تولید نمایند که در یک متری از ۱۱۰ دسی بل کمتر نباشد.

(ب) ساختمان

زنگ‌ها و سنج‌ها بایستی از ماده ضد زنگ ساخته شده و دارای طنین صدای واضحی باشند ؛ قطر دهانه زنگ بایستی برای شناورهای با طول بیش از ۲۰ متر کمتر از ۳۰۰ میل‌متر نبوده ، و برای شناورهای با طول بین ۱۲ تا ۲۰ متر کمتر از ۲۰۰ میلیمتر نباشد.

توصیه می‌شود حتی المقدور چکش زنگ برقی نیروی ثابتی داشته ولی استفاده بایستی امکانپذیر باشد. جرم چکش نبایستی از ۳ درصد جرم زنگ تجاوز نماید.

۳- تأیید : ساختمان وسایل علائم صوتی ، نحوه کار آنها و نصب آنها روی شناور بایستی مورد تأیید مقامات ذیربط کشوری که شناور در آنجا به ثبت رسیده باشد.

ضمیمه ۴ - علائم اضطرار

۱- علائم زیر ، اعم از اینکه با هم یا بطور مجزا مورد استفاده قرار گرفته یا نشان داده شوند بیانگر اضطرار و نیاز به کمک خواهند بود :

(الف) شلیک با تفنگ یا سایر علائم انفجاری در فاصله زمانی حدود یک دقیقه ؛

(ب) صوت ممتد با هر وسیله تولید علامت مه ؛

(ج) راکت یا وسیله انفجاری که در فاصله زمانی کوتاه ستاره قرمز پرتاب می‌کند ؛

(د) ارسال علامت (SOS) ... - ... یا رمز موریس بوسیله رادیوتلگراف یا هر وسیله علامت‌دهنده دیگر ؛

(هـ) ارسال علامت محاوره‌ای May day می‌دی بوسیله رادیو تلفن ؛

(و) نشان دادن علامت اضطرار NC مربوط به کد بین‌المللی علائم ؛

(ز) علامتی مرکب از یک پرچم چهارگوش که در بالا یا پایین آن یک توپ یا شیئی مشابه توپ قرار گرفته باشد ؛

(ح) شعله‌هایی روی شناور (مانند اشتعال بشکه قیر ، بشکه نفت و غیره ...) ؛

(ط) نشان دادن نور قرمز از یک راکت چتردار یا مشعل دستی ؛

(ی) بالا بردن و پایین آوردن دستها در طرفین بطور مرتب و آهسته ؛

(ک) علامتی دودزا که دود نارنجی رنگ تولید می‌کند ؛

(ل) اعلام خطر رادیوتلگرافی ؛

(م) اعلام خطر رادیو تلفن ؛

(ن) انتشار علائم بوسیله رادیو بیکن‌های نشان‌دهنده موقعیت اضطراری .

۲- استفاده یا نشان دادن هر یک از علائم مذکور به جز به منظور اعلام اضطرار و نیاز به کمک و استفاده از سایر علائم که ممکن است با علائم فوق اشتباه گردند ممنوع است.

۳- بخش‌های مربوطه در کد بین‌المللی علائم ، دستورالعمل تجسس و نجات کشتیهای بازرگانی و علائم زیر بایستی مورد توجه قرار گیرند :

(الف) یک قطعه کرباس نارنجی رنگ با یک مربع و دایره سیاه یا سایر علائم مناسب (جهت شناسایی از هوا) ؛

(ب) علامت‌دای مارک (نوعی علامت‌دهنده شیمیایی که نوری روشن داشته و به محض انداختن در آب فعال می‌شود) .

-
- ۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۲۷۲۹ مورخ ۱۳۶۷/۸/۱۸ - صفحه ۶۲۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۷ .
 - ۲ - این قسمت تا انتهای ضمیمه ۴ به نقل از : کتاب کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (۱۹۷۲) - تهیه و تنظیم اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی - ناشر : روابط عمومی و بین‌المللی سازمان بنادر و کشتیرانی - چاپ اول - بهار ۱۳۷۳ - ص ۱۱ - ۳۹ .

۳ - وضعیت نزدیک به تصادم Close - Quarters Situation

830
D

COLREG

Convention on the International Regulations for
Preventing Collisions at Sea, 1972

Consolidated Edition 2003



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
London, 2003

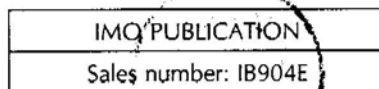
First published in 1985
by the INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 Albert Embankment, London SE1 7SR

Second edition 1990
Third edition 2002
Fourth edition 2003

Printed by the International Maritime Organization, London

2 4 6 8 10 9 7 5 3 1

ISBN 92-801-4167-8



Copyright © IMO 2003

All rights reserved.
No part of this publication may be reproduced,
stored in a retrieval system or transmitted in any form
or by any means, electronic, electrostatic, magnetic
tape, mechanical, photocopying or otherwise,
without prior permission in writing from the
International Maritime Organization.

Foreword

The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 has been accepted by many States since it was adopted on 20 October 1972 and entered into force on 15 July 1977. It was amended in 1981, 1987, 1989 and 1993 and has more recently been amended by resolution A.910(22), which was adopted by the twenty-second session of the Assembly on 29 November 2001 and entered into force on 29 November 2003. This publication contains the consolidated text of the 1972 Convention as amended in 1981, 1987, 1989, 1993 and 2001.

Contents

| | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended. | 1 |
| International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended. | 5 |
| Part A – General. | 5 |
| Part B – Steering and sailing rules | 8 |
| Part C – Lights and shapes | 17 |
| Part D – Sound and light signals | 25 |
| Part E – Exemptions | 29 |
| Annex I – Positioning and technical details of lights and shapes. | 31 |
| Annex II – Additional signals for fishing vessels fishing in close proximity | 39 |
| Annex III – Technical details of sound signal appliances. | 41 |
| Annex IV – Distress signals | 45 |

**CONVENTION ON THE
INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972,
AS AMENDED**

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea,

MINDFUL of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

HAVING CONSIDERED those Regulations in the light of developments since they were approved,

HAVE AGREED as follows:

Article I

General obligations

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as "the Regulations") attached hereto.

Article II

*Signature, ratification, acceptance,
approval and accession*

1. The present Convention shall remain open for signature until 1 June 1973 and shall thereafter remain open for accession.
2. States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (hereinafter referred to as "the

* NOTE: The name of the Organization was changed to "INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION" by virtue of amendments to the Organization's Convention which entered into force on 22 May 1982.

Organization") which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

Article III

Territorial application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory, may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"), extend the application of this Convention to such a territory.

2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.

4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this article.

Article IV

Entry into force

1. (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65% by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over, have become Parties to it, whichever is achieved first.

(b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.

2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with article II after the conditions prescribed in subparagraph 1(a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.

3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with article II.

4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 4 of article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.

5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.

6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

Article V

Revision conference

1. A conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one third of the Contracting Parties.

Article VI

Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.

6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this article and the date on which any amendment enters into force.

Article VII

Denunciation

1. The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

Article VIII

Deposit and registration

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.
2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article IX

Languages

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this twentieth day of October one thousand nine hundred and seventy-two.

* Signatures omitted.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972, AS AMENDED

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, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape 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, 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, WIG 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 term *vessels restricted in their ability to manoeuvre* shall include but not be limited to:
 - (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 mine clearance 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 and width of navigable 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.
- (m) The term *Wing-In-Ground (WIG) craft* means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.

- (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 and does not relieve any vessel of her obligation under any other rule.
- (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 either side shall do so at as 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 on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.
- (d)
 - (i) A vessel shall not use an inshore traffic zone when she can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 m in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.
 - (ii) Notwithstanding subparagraph (d)(i), a vessel may use an inshore traffic zone when *en route* to or from a port, offshore installation or structure, pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone, or to avoid immediate danger.
- (e) A vessel other than a crossing vessel or a vessel joining or leaving a lane 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 m in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.
- (k) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the maintenance of safety of navigation in a traffic separation scheme is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.
- (l) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the laying, servicing or picking up of a submarine cable, within a traffic separation scheme, is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

PART B – STEERING AND SAILING RULES

Section I – 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 backscatter 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 to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this part and 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 close-quarters situation.
- (d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked 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.
- (f)
 - (i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea-room for the safe passage of the other vessel.
 - (ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this part.
 - (iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the Rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

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 m 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).

*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 on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.
- (b) For the purpose of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the 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 part B, sections I and II, 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° 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 any 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 of 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 subparagraph (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 with 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.
- (f)
 - (i) A WIG craft, when taking off, landing and in flight near the surface, shall keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation;
 - (ii) A WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.

*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 I 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, or 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° and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5° 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° and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5° abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 m 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° and so fixed as to show the light 67.5° 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°.
- (f) *Flashing light* means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

- (e) A vessel or object being towed, other than those mentioned in paragraph (g) of this Rule, shall exhibit:
 - (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight;
 - (iii) when the length of the tow exceeds 200 m, 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) An inconspicuous, partly submerged vessel or object, or combination of such vessels or objects being towed, shall exhibit:
 - (i) if it is less than 25 m in breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end except that dracones need not exhibit a light at or near the forward end;
 - (ii) if it is 25 m or more in breadth, two additional all-round white lights at or near the extremities of its breadth;
 - (iii) if it exceeds 100 m in length, additional all-round white lights between the lights prescribed in subparagraphs (i) and (ii) so that the distance between the lights shall not exceed 100 m;
 - (iv) a diamond shape at or near the aftermost extremity of the last vessel or object being towed and if the length of the tow exceeds 200 m an additional diamond shape where it can best be seen and located as far forward as is practicable.
- (h) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraph (e) or (g) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of such vessel or object.
- (i) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel not normally engaged in towing operations to display the lights prescribed in paragraph (a) or (c) of this Rule, such vessel shall not be required to exhibit those lights when engaged in towing another vessel in distress or otherwise in need of assistance. All possible measures shall be taken to indicate the nature of the relationship between the towing vessel and the vessel being towed as authorized by Rule 36, in particular by illuminating the towline.

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 20 m 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 m 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;
 - (ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 m 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;

- (ii) when there is outlying gear extending more than 150 m 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) The additional signals described in annex II to these Regulations apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing.
- (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 mine clearance 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, a masthead light or lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in subparagraph (i);
 - (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.
- (c) A power-driven vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24(a), exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraphs (b)(i) and (ii) of this Rule.

- (d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in subparagraphs (b)(i), (ii) and (iii) 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 at anchor, the lights or shapes prescribed in this paragraph 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 all lights and shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, the following shall be exhibited:
 - (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) a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 m in height. Measures shall be taken to ensure its all-round visibility.
- (f) A vessel engaged in mine clearance operations shall in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 or to the lights or shape prescribed for a vessel at anchor in Rule 30 as appropriate, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited 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 within 1000 m of the mine clearance vessel.
- (g) Vessels of less than 12 m in length, except those engaged in diving operations, shall not be required to exhibit the lights and shapes 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 subparagraph (i), the light, lights or shape prescribed in Rule 30 for vessels at anchor.
- (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 subparagraph (i), an all-round white light.
- (b) A vessel of less than 50 m 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 m 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 m in length, when at anchor, 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 shape prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Rule.
- (f) A vessel of less than 12 m in length, when aground, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraphs (d)(i) and (ii) of this Rule.

Rule 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions described 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 m or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 m or more in length shall be provided with a bell in addition to a whistle, and a vessel of 100 m 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 m 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 of 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 to these Regulations.
- (c) 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)(i) 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)(i) 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 m, 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 engaged in fishing, when at anchor, and a vessel restricted in her ability to manoeuvre when carrying out her work at anchor, shall instead of the signals prescribed in paragraph (g) of this Rule sound the signal prescribed in paragraph (c) of this Rule.
- (e) 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.
- (f) 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.
- (g) 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 m 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.
- (h) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (g) 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.
- (i) A vessel of 12 m or more but less than 20 m in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs (g) and (h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
- (j) A vessel of less than 12 m 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.

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

Rule 36

Signals to attract attention

If necessary to attract the attention of 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 searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel. Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high-intensity intermittent or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

Rule 37

Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals described 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 m in length, resulting from the prescriptions of section 3(a) of annex I to these Regulations, permanent exemption.
 - (ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 m 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 to these Regulations, 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 to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in annex III to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (h) The repositioning of all-round lights resulting from the prescription of section 9(b) of annex I to these Regulations, permanent exemption.

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. This height shall be measured from the position vertically beneath the location of the light.

2 Vertical positioning and spacing of lights

- (a) On a power-driven vessel of 20 m or more in length the masthead 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 m, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 m, 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 m;
 - (ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 m 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 m from the stem when viewed from sea-level.
- (c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 m but less than 20 m in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 m.
- (d) A power-driven vessel of less than 12 m in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 m above the gunwale. When, however, a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight or the all-round light prescribed in Rule 23(d)(i) is carried in addition to sidelights, then such masthead light or all-round light shall be carried at least 1 m 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 either the forward masthead light or the after masthead light; provided that, if carried on the aftermast, the lowest after masthead light shall be at least 4.5 m vertically higher than the forward masthead light.

- (f) (i) The masthead light or lights prescribed in Rule 23(a) shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions except as described in subparagraph (ii).
- (f) (ii) When it is impracticable to carry the all-round lights prescribed by Rule 27(b)(i) or Rule 28 below the masthead lights, they may be carried above the after masthead light(s) or vertically in between the forward masthead light(s) and after masthead light(s), provided that in the latter case the requirement of section 3(c) of this annex shall be complied with.
- (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 m in length, shall be placed not less than 1 m 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 m in length or more such lights shall be spaced not less than 2 m apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 4 m above the hull;
 - (ii) on a vessel of less than 20 m in length such lights shall be spaced not less than 1 m apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 2 m 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 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 prescribed in Rule 30(a)(i), when two are carried, shall not be less than 4.5 m above the after one. On a vessel of 50 m or more in length this forward anchor light shall be placed at a height of not less than 6 m 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 m. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.
- (b) On a power-driven vessel of 20 m 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 side of the vessel.

- (c) When the lights prescribed in Rule 27(b)(i) or Rule 28 are placed vertically between the forward masthead light(s) and the after masthead light(s) these all-round lights shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 m from the fore-and-aft centreline of the vessel in the athwartship direction.
- (d) When only one masthead light is prescribed for a power-driven vessel, this light shall be exhibited forward of amidships; except that a vessel of less than 20 m in length need not exhibit this light forward of amidships but shall exhibit it as far forward as is practicable.

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 m and not more than 6 m away from 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 m, 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 of vessels of 20 m or more in length shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of section 9 of this annex. On vessels of less than 20 m in length the sidelights, if necessary to meet the requirements of section 9 of this annex, shall be fitted with inboard matt black screens. 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 m;
 - (ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 m and a height equal to its diameter;
 - (iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 m 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 m.
- (c) In a vessel of less than 20 m 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:

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

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 <i>D</i> | Luminous intensity of light in candelas for $K = 0.8$ <i>I</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. This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity.

9 Horizontal sectors

- (a)
- (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel shall show the minimum required intensities. The intensities shall decrease to reach practical cut-off between 1° and 3° outside the prescribed sectors.
 - (ii) For sternlights and masthead lights at 22.5° abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5° within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5° within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50% up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5° outside the prescribed sectors.
- (b)
- (i) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6° , except anchor lights prescribed in Rule 30, which need not be placed at an impracticable height above the hull.
 - (ii) If it is impracticable to comply with paragraph (b)(i) of this section by exhibiting only one all-round light, two all-round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear, as far as practicable, as one light at a distance of one mile.

10 Vertical sectors

- (a) The vertical sectors of electric lights as fitted, with the exception of lights on sailing vessels underway, shall ensure that:
- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5° above to 5° below the horizontal;
 - (ii) at least 60% of the required minimum intensity is maintained from 7.5° above to 7.5° below the horizontal.

- (b) In the case of sailing vessels underway the vertical sectors of electric lights as fitted shall ensure that:
- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5° above to 5° below the horizontal;
 - (ii) at least 50% of the required minimum intensity is maintained from 25° above to 25° 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 m vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 m 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 m vertically apart from the masthead light.

13 High-speed craft*

- (a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph 2(a)(i) of this annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.
- (b) On high-speed craft of 50 m or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 m required by paragraph 2(a)(ii) of this annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

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

- where: y is the height of the mainmast light above the foremast light in metres;
- a is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;
- Ψ is the trim in service condition in degrees.
- C is the horizontal separation of masthead lights in metres.

* Refer to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.

14 Approval

The construction of lights and shapes and the installation of lights on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

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 m 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 at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2 Signals for trawlers

- (a) Vessels of 20 m or more in length when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, shall 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 of 20 m or more in length engaged in pair trawling shall 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 the nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2(a) above.
- (c) A vessel of less than 20 m in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in paragraphs (a) or (b) of this section, as appropriate.

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 ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 m or more in length, or 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 m in length 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 m or more in length;
- (ii) 130–350 Hz, for a vessel 75 m but less than 200 m in length;
- (iii) 250–700 Hz, for a vessel less than 75 m 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 m from it, a sound pressure level in at least one $\frac{1}{3}$ -octave band within the range of frequencies 180–700 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 m or more in length, or 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 m in length, of not less than the appropriate figure given in the table below.

| Length of vessel in metres | $\frac{1}{3}$ -octave band level at 1 m in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$ | 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 |
| | 115 [†] | |
| | 111 [‡] | |

* When the measured frequencies lie within the range 180–450 Hz

[†] When the measured frequencies lie within the range 450–800 Hz

[‡] When the measured frequencies lie within the range 800–2100 Hz

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% 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 prescribed sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within $\pm 45^\circ$ of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the prescribed 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 $\frac{1}{3}$ -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) and so 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 m, 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 one of the whistles referred to in paragraph 1(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 the 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 m 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 a distance of 1 m from it.

(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 20 m or more 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% 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 whose flag the vessel is entitled to fly.

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 "Mayday";
- (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 positioning-indicating radio beacons;
- (o) approved signals transmitted by radiocommunication systems, including survival craft radar transponders.

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.

DL ---

subjects: collisions at sea - prevention /

Rule of the Road at sea