L I G J
Nr.9166, datë 22.1.2004

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN "PËR RREGULLAT NDËRKOMBËTARE PËR PARANDALIMIN E PËRPLASJEVE NË DET, 1972" DHE NË ANEKSET E SAJ

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 pika 1 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Konventën "Për rregullat ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, 1972" dhe në anekset e saj.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.4124, datë 13.2.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

KONVENTA
MBI RREGULLAT NDËRKOMBËTARE PËR PARANDALIMIN E PËRPLASJEVE NË DET, 1972

Palët në Konventën aktuale:
duke dëshiruar të kenë një nivel të lartë sigurie në det;
duke pasur parasysh nevojën e rishikimit dhe përmirësimit të rregullave ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det të aneksuara në aktin përfundimtar të Konferencës Ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det të vitit 1960;
duke marrë në konsideratë këto rregulla në dritën e zhvillimeve nga koha kur ato u miratuan,
ranë dakord si vijon:

Neni 1
Detyrime të përgjithshme

Palët në Konventën aktuale zotohen të sjellin në fuqi rregullat dhe anekset e tjera që përbëjnë rregullat ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, 1972 (të quajtura këtu më poshtë si "Rregulla") bashkëlidhur këtu më poshtë.

Neni 2
Firmosja, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe bashkimi

1. Konventa aktuale do të mbetet e hapur për firmosje deri më 1 qershor 1973 dhe më vonë do të mbetet e hapur për bashkim.
2. Shtetet anëtare të Kombeve të Bashkuara, agjencitë e specializuara, Agjencia Ndërkombëtare e Energjisë Atomike ose palët e statutit të Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë mund të bëhen Palë e kësaj Konvente me:

a) firmosjen pa asnjë rezervë për ratifikim, pranim ose miratim;

b) firmosjen mbështetur në ratifikimin, pranimin ose miratimin e mbështetur me ratifikimin, pranimin ose miratimin ose

c) bashkimin.

3. Ratifikimi, pranimi, miratimi ose bashkimi do të realizohet me anën e depozitimit të një instrumenti tek Organizata Konsultative Interqeveritare Detare (këtu më poshtë referuar si "Organizata"), e cila do të informojë qeverinë e shtetit që ka firmosur ose është bashkuar me Konventën aktuale për depozitimin e secilit instrument dhe datën e depozitimit të tij.

Neni 3

Territori i zbatimit

1. Kombet e Bashkuara, në rastet kur ato janë organe administruese për një territor ose çdo Palë Kontraktuese përgjegjëse për marrëdhëniet ndërkombëtare të një territori, në çdo kohë, me anën e një njoftimi me shkrim ndaj Sekretarit të Përgjithshëm të Organizatës (këtu më poshtë referuar si "Sekretari i Përgjithshëm"), mund të shtrijnë zbatimin e kësaj Konvente në territore të tilla.

2. Konventa aktuale shtrihet mbi territoret e përmendura këtu më poshtë nga data e marrjes së njoftimit ose nga data të tjera të tilla, siç mund të jenë të specifikuara në njoftim.

3. Çdo njoftim i bërë në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni mund të mos pranohet në lidhje me çdo territor të përmendur në këtë njoftim dhe shtrirja e kësaj Konvente në këtë territor do të bjerë nga fuqia pas një viti ose një periudhe aq të gjatë, të tillë siç mund të specifikohet në kohën e këtij mospranimi.

4. Sekretari i Përgjithshëm do të informojë të gjitha Palët Kontraktuese për njoftimin për çdo shtrirje ose mospranim, lidhur me çdo shtrirje të komunikuar sipas këtij neni.

Neni 4

Hyrja në fuqi

1. a) Konventa aktuale do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës në të cilën minimumi 15 shtete, shuma totale e flotave të të cilave përbën jo më pak se 65 për qind sipas numrit të tonazhit të flotës botërore të anijeve mbi 100 tonazh bruto, kushdo qoftë nga të cilat është më përpara.

b) Pa përmendur parashikimet në nënparagrafin (a) të këtij paragrafi, Konventa aktuale do të hyjë në fuqi përpara 1 janarit 1976.

2. Hyrja në fuqi për shtetet të cilat ratifikojnë, pranojnë, miratojnë ose bashkohen me këtë Konventë në përputhje me nenin 2, pas plotësimit të kushteve të përshkruara në nënparagrafin 1(a) dhe përpara se Konventa të hyjë në fuqi, do të jetë në datën e hyrjes në fuqi të Konventës.

3. Hyrja në fuqi për shtetet të cilat ratifikojnë, pranojnë, miratojnë ose bashkohen pas datës në të cilën Konventa hyn në fuqi do të jetë në datën e depozitimit të një instrumenti pranimi në përputhje me nenin 2.

4. Pas datës së hyrjes në fuqi të një amendamenti ndaj kësaj Konvente, në përputhje me paragrafin 4 të nenit 4, çdo ratifikim, pranim, miratim ose bashkim do t'i bashkëlidhet Konventës siç amendohet.

5. Në datën e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente, rregullat zëvendësojnë dhe abrogojnë rregullat ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det të vitit 1960.

6. Sekretari i Përgjithshëm do të informojë qeveritë e shteteve që kanë firmosur ose që kanë hyrë në këtë Konventë mbi datën e hyrjes në fuqi të saj.

Neni 5

Konferenca e rishikimit

1. Nga organizata mund të mblidhet një konferencë për qëllimet e rishikimit të kësaj Konvente ose rregullave ose të të dyjave së bashku.

2. Organizata do të organizojë një konferencë të Palëve Kontraktuese për qëllimet e rishikimit të kësaj Konvente ose rregullave, ose të të dyjave së bashku, me kërkesën e jo më pak se një të tretave të Palëve Kontraktuese.

Neni 6

Amendamente ndaj rregullave

1. Çdo amendament ndaj rregullave të propozuara nga një Palë Kontraktuese do të merret në konsideratë nga organizata pas kërkesës së kësaj pale.

2. Nëse adoptohet nga dy të tretat e palëve që janë prezent dhe votojnë në Komitetin e Sigurisë Detare të Organizatës, një amendament i tillë do t'u komunikohet të gjitha Palëve Kontraktuese dhe anëtarëve të organizatës së paku 6 muaj përpara marrjes në konsideratë të tij nga asambleja e organizatës. Çdo Palë Kontraktuese e cila nuk është anëtare e organizatës, ka të drejtën të marrë pjesë kur amendamenti merret në konsideratë nga asambleja.

3. Nëse adoptohet nga dy të tretat e atyre prezent dhe që votojnë në asamble, amendamenti do t'u komunikohet të gjitha Palëve Kontraktuese nga Sekretari i Përgjithshëm për pranimin nga ana e tyre.

4. Një amendament i tillë do të hyjë në fuqi në datën që do të përcaktohet nga asambleja në kohën e adoptimit të tij, përveçse në një datë tjetër të mëparshme të përcaktuar nga asambleja në të njëjtën kohë kur më shumë se një e treta e Palëve Kontraktuese njoftojnë organizatën për mospranimin e tyre të amendamentit. Përcaktimi nga asambleja i datës të referuar në këtë paragraf do të bëhet nga dy të tretat e atyre që janë prezent dhe votojnë.

5. Me hyrjen në fuqi, çdo amendament do të zëvendësojë ose do të mbishkruajë çdo parashikim të mëparshëm, ndaj të cilit amendamenti referohet, për të gjitha Palët Kontraktuese, të cilat nuk kanë pasur ndonjë kundërshtim ndaj amendamentit.

6. Sekretari i Përgjithshëm do të informojë të gjitha Palët Kontraktuese dhe anëtarët e organizatës për çdo kërkesë e komunikim sipas këtij neni dhe datën në të cilën një amendament hyn në fuqi.

Neni 7

Denoncimi

1. Konventa aktuale mund të denoncohet nga një Palë Kontraktuese në çdo kohë pas kalimit të pesë vjetëve nga data në të cilën kjo Konventë hyn në fuqi për këtë palë.

2. Denoncimi do të kryhet me anën e depozitimit të një instrumenti tek organizata. Sekretari i Përgjithshëm do të informojë të gjitha Palët e tjera Kontraktuese për marrjen e instrumentit të denoncimit dhe datën e depozitimit të tij.

3. Një denoncim do të hyjë në fuqi një vit ose pas një periudhe të tillë siç mund të specifikohet në instrument, pas depozitimit të tij.

Neni 8

Depozitimi dhe regjistrimi

1. Konventa dhe rregullat aktuale do të depozitohen tek Organizata dhe Sekretari i Përgjithshëm do t'u transmetojë kopje të vërteta të gjitha qeverive të shteteve që kanë firmosur këtë Konventë ose që kanë hyrë në të.

2. Kur Konventa aktuale hyn në fuqi, teksti do t'i transmetohet nga Sekretari i Përgjithshëm Sekretariatit të Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe publikim, në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 9

Gjuhët

Konventa aktuale është bërë së bashku me rregullat, në një kopje të vetme origjinale në gjuhët angleze dhe franceze, duke qenë të dy tekstet të barabarta autentike. Përkthimet zyrtare në gjuhët ruse dhe spanjolle do të përgatiten dhe do të depozitohen me firmë origjinale.

Si dëshmi, nënshkruesi, duke qenë i autorizuar nga qeveria përkatëse për këtë qëllim, firmosi Konventën aktuale.

Bërë në Londër, më 20.10.1972.

RREGULLAT NDËRKOMBËTARE PËR PARANDALIMIN E PËRPLASJEVE NË DET, 1972

PJESA A
TË PËRGJITHSHME

Rregulli 1
Zbatimi

a) Këto rregulla do të zbatohen nga të gjitha anijet në oqeane dhe në të gjitha ujërat që lidhen me to të lundrueshme nga anijet detare.

b) Asgjë e këtyre rregullave nuk do të ndërhyjë në veprimin e rregullave speciale të bëra nga autoritetet përkatëse për radat, portet, lumenjtë, liqenet ose ujërat e brendshme që lidhen me detin e hapur dhe të lundrueshme nga anijet detare.

Rregulla të tilla speciale duhet të jenë sa më afër të jetë e mundur me këto rregulla.

c) Asgjë në këto rregulla nuk do të ndërhyjë në veprimin e rregullave speciale të bëra nga qeveritë e çdo shteti në lidhje me stacione shtesë ose sinjale feneri ose sinjale fishe për anijet e luftës dhe anijet që ecin në konvoj, ose në lidhje me stacione shtesë ose sinjale drite për anijet e peshkimit, të përfshira në peshkim si një flotë. Këto stacione shtesë ose sinjale drite ose sinjale zanore, sa më shumë të jetë e mundur, duhet të jenë të tilla që të mos mund të ngatërrohen me çdo dritë ose sinjal të autorizuar në të gjitha këto rregulla.

d) Për qëllimet e këtyre rregullave, organizata mund të adoptojë zona të trafikut të seperuar.

e) Kurdoherë që qeveria e interesuar do të përcaktojë se një anije me konstruksion ose qëllim të veçantë nuk mund të jetë në përputhje të plotë me parashikimet e këtyre rregullave, lidhur me numrin, pozicionin, hapësirën ose harkun e shikimit të dritave ose shenjave, si dhe vendosjen e karakteristikave të pajisjeve të sinjaleve zanore, pa ndërhyrë në funksionet speciale të anijes, anije të tilla do të përputhen me parashikime të tilla të tjera, lidhur me numrin, pozicionin, hapësirën ose harkun e shikimit të dritave ose shenjave, si dhe vendosjen e karakteristikave të pajisjeve të sinjaleve zanore, si qeveria e tyre të ketë vendosur për të qenë sa më afër të jetë e mundur në përputhje me këto rregulla lidhur më këtë anije.

Rregulli 2
Përgjegjësia

a) Asgjë në këto rregulla nuk do të përjashtojë çdo anije ose pronarin e saj, kapitenin ose ekuipazhin nga pasojat e çdo neglizhence për të qenë në përputhje me këto rregulla, ose neglizhimi i çdo paralajmërimi që mund të kërkohet nga praktika e zakonshme detare ose nga rrethanat speciale të rastit.

b) Gjatë interpretimit ose zbatimit të këtyre rregullave vëmendje e veçantë duhet t'u kushtohet të gjitha rreziqeve të lundrimit të përplasjeve dhe çdo ane speciale, duke përfshirë kufizimet e anijeve të përfshira, të cilat mund të bazohen në këto rregulla të nevojshme për shmangien e rrezikut.

Rregulli 3
Terma të përgjithshëm

Për qëllimet e këtyre rregullave, përveç kur konteksti e kërkon ndryshe:

a) Fjala "anije" përfshin çdo përshkrim të një mjeti ujor, duke përfshirë dhe mjetet pa ujë zhvendosje dhe hidroplanet, që përdoren ose të aftë për t'u përdorur si një mjet transporti në ujë.

b) Termi "anije me fuqi motorike" nënkupton çdo anije që lëviz me motor.

c) Termi "anije në lëvizje" nënkupton çdo anije në lëvizje, me kusht që makineria, nëse ka, nuk është në përdorim.

d) Termi "anije e angazhuar për peshkim" nënkupton çdo anije peshkimi me rrjeta, kavo ose

aparatura të tjera peshkimi të cilat e kufizojnë manovrueshmërinë, por nuk përfshin një anije peshkimi me kavo dhe rrjeta që nuk e kufizon manovrueshmërinë.

e) Termi "hidroplan" përfshin çdo mjet fluturues të projektuar për të manovruar në ujë.

f) Termi "anije jo nën komandë" nënkupton një anije, e cila, si ndikim i rrethanave të veçanta, është e pamundur të manovrojë siç kërkohet nga rregullat, dhe si rrjedhim nuk është në gjendje t'u hapë rrugën anijeve të tjera.

g) Termi "anije e kufizuar në aftësinë e saj për të manovruar" nënkupton një anije e cila nga natyra e punës së saj, është e kufizuar në aftësinë e saj për të manovruar siç kërkohet në këto rregulla, dhe si rrjedhim nuk është në gjendje që t'u hapë rrugën anijeve të tjera.

Anijet që vijojnë do të merren si anije të kufizuara në aftësinë e tyre për të manovruar:

i) një anije të përfshirë në shtrimin, që është duke dhënë shërbim ose duke ngritur një shenjë lundrimore, një kabëll ose tubacion nënujor;

ii) një anije të përfshirë në thellim, kontroll ose veprime nënujore;

iii) një anije të përfshirë në transferimin e personave ose në marrje furnizimesh, personash ose ngarkese, ndërsa është në lëvizje;

iv) një anije të përfshirë në lëshimin ose në marrjen e një hidroplani;

v) një anije të përfshirë në operacionet e pastrimit nga minat;

vi) një anije të përfshirë në operacione të tilla rimorkimi, që e bëjnë atë të paaftë të ndryshojë kursin e saj.

h) Termi "anije e kufizuar nga peshkimi i saj" nënkupton një anije me fuqi motorike, e cila, për arsye të peshkimit të saj në lidhje me thellësitë e vlefshme të ujit, është rreptësisht e kufizuar në aftësitë e saj për të ndryshuar kursin që ajo është duke ndjekur.

i) Fjala "zhvendosje" nënkupton një anije e cila nuk është në spirancë ose që nuk është e akostuar në kalatë ose në cekëtinë.

j) Fjala "gjatësi" dhe "gjërësi" e një anijeje nënkupton gjatësinë e saj maksimale ose gjërësinë më të madhe.

k) Anijet do të konsiderohen që janë në pamje të njëra-tjetrës vetëm kur njëra mund të shikohet nga tjetra.

l) Termi "shikim i kufizuar" nënkupton çdo konditë në të cilën shikimi është i kufizuar nga mjegulla, bora, shira të fortë, furtuna rëre ose çdo shkak tjetër i njëjtë.

PJESA B
RREGULLAT E LUNDRIMIT DHE TË DREJTIMIT

SEKSIONI I
DREJTIMI I ANIJEVE NË ÇDO KONDITË SHIKIMI

Rregulli 4
Zbatimi

Rregullat e këtij seksioni zbatohen në çdo konditë shikimi.

Rregulli 5
Vrojtimi

Çdo anije do të mbajë gjatë gjithë kohës vrojtimin e duhur me shikim dhe dëgjim, si dhe gjithashtu me të gjitha mjetet e vlefshme në rrethanat dhe kushtet mbizotëruese, në mënyrë të tillë që të bëjë vlerësimin e plotë të situatës për rrezikun e përplasjes.

Rregulli 6
Shpejtësia e sigurt

Çdo anije gjatë gjithë kohës do të vazhdojë të ecë me shpejtësi të sigurt, në mënyrë të tillë që ajo të mund të marrë veprimet e duhura dhe efektive për të shmangur përplasjen dhe të jetë e ndaluar brenda në distancën e duhur në rrethanat dhe konditat mbizotëruese. Në përcaktimin e shpejtësisë së

sigurt faktorët që vijojnë do të jenë ndërmjet atyre që merren në konsideratë:

a) Nga të gjitha anijet:

i) gjendja e shikimit;

ii) densiteti i trafikut, duke përfshirë koncentrimin e anijeve të peshkimit ose të çfarëdo anijeje tjetër;

iii) manovrueshmëria e anijes me referim special në distancën e frenimit dhe aftësinë e rrotullimit në konditat mbizotëruese;

iv) gjatë natës, prezenca e pamjes me drita të tilla si ato të dritave të bregut ose të reflektimit nga dritat e tyre;

v) gjendja e erës, detit, rrymës dhe aftësia e rreziqeve detare;

vi) peshkimi lidhur me thellësitë e vlefshme të ujërave;

b) Shtesë, në anijet me radar në operim:

i) karakteristikat, efikasiteti dhe kufizimet e pajisjes së radarit;

ii) çdo kufizim i imponuar nga shkalla e radarit në përdorim;

iii) ndikimet në radar të efekteve të gjendjes së detit, motit dhe burimeve të tjera të interferencës;

iv) mundësia e anijeve të vogla, akujve dhe objekteve të tjera lundruese që nuk mund të zbulohen nga radari në distancën e përshtatshme;

v) numri, pozicioni dhe lëvizja e anijeve e diktuar nga radari;

vi) vlerësimi më i madh i saktë i shikimit që mund të jetë i mundshëm, kur radari është në përdorim për të përcaktuar distancën e anijeve ose objekteve të tjera në afërsi.

Rregulli 7

Rreziku i përplasjes

a) Çdo anije do të përdorë të gjitha mjetet e mundshme përkatëse në rrethanat dhe konditat mbizotëruese, nëse ekziston rreziku i përplasjes. Nëse ka një dyshim, një rrezik i tillë do të konsiderohet sikur ekziston.

b) Përdorimi i duhur duhet të bëhet me pajisjet e radarit, nëse është i montuar dhe në punë, duke përfshirë ekranin në distanca të mëdha për të fituar që më përpara paralajmërimin për rrezikun e përplasjes dhe plloterit të radarit ose vrojtimit të njëjtë sistematik të zbulimit të objekteve.

c) Supozime nuk duhet të bëhen mbi bazat e informacionit të skenarit dhe sidomos informacionit të pamjes në radar.

d) Në përcaktimin nëse ekziston rreziku i përplasjes duhet të merren në konsideratë këto që vijojnë, ndërmjet të tjerash:

i) ky rrezik do të konsiderohet që ekziston nëse drejtimi i busullës i një anijeje që afrohet nuk ndryshon vlerësueshëm;

ii) një rrezik i tillë nganjëherë ekziston edhe kur ndryshimi i vlerësueshëm i drejtimit të busullës është evident, në mënyrë të veçantë kur i afrohemi një anijeje shumë të madhe ose një rimorkiatori, ose kur i afrohemi një anijeje që është në distancë të afërt.

Rregulli 8

Veprimet për të shmangur përplasjen

a) Çdo veprim i ndërmarrë për të shmangur përplasjen, nëse rrethanat e rastit e lejojnë, do të jetë pozitiv nëse bëhet në kohën e duhur dhe që lidhet me një vrojtim të përshtatshëm mbështetur në një praktikë të mirë detare.

b) Çdo ndryshim i kursit dhe ose shpejtësisë për të shmangur përplasjen, nëse rrethanat e rastit e lejojnë, do të jetë mjaftueshëm i madh, nëse kuptohet mirë nga anija tjetër vizualisht ose me radar; një ndryshim i vazhdueshëm, por i vogël i kursit dhe ose shpejtësisë duhet të shmanget.

c) Nëse ka hapësirë detare të mjaftueshme, ndryshimi i kursit vetëm mundet të jetë veprimi më efektiv për të shmangur një situatë të afrimit shumë afër të anijeve, me kusht që ai është bërë në kohën e duhur, është thelbësor dhe nuk rezulton në një situatë tjetër të afrimit shumë afër të anijeve.

d) Veprimet e ndërmarra për të shmangur përplasjen me një anije tjetër duhet të jenë të tilla që të rezultojnë në kalimin në distancë të sigurt. Efektiviteti i veprimit do të kontrollohet me kujdes deri

sa anija tjetër të ketë kaluar dhe të jetë jashtë rrezikut.

e) Nëse është e nevojshme për të shmangur përplasjen ose të lejimit më shumë kohë për vlerësimin e situatës, një anije duhet ta ulë shpejtësinë e saj ose të ndalojë duke stopuar ose duke i dhënë makinës së saj prapa.

Rregulli 9

Kanalet e ngushta

a) Një anije që lundron gjatë kursit të një kanali të ngushtë ose kanali me bova duhet të mbajë, sa më shumë që të jetë e mundur, më afër kufirin e jashtëm të kanalit, i cili shtrihet në bordin e saj të djathtë, sepse është e sigurt dhe e praktikueshme.

b) Një anije me gjatësi më pak se 20 metra ose një anije me vela nuk duhet të pengojë kalimin e një anijeje e cila mundet të lundrojë e sigurt vetëm brenda kanalit ose kanalit me bova.

c) Një anije e angazhuar në peshkim nuk duhet të pengojë kalimin e çdo anijeje tjetër që lundron brenda një kanali të ngushtë ose kanali me bova.

d) Një anije nuk duhet të kryqëzojë kanalin e ngushtë ose kanalin me bova nëse një kryqëzim i tillë pengon kalimin e një anijeje e cila mund të lundrojë e sigurt vetëm brenda një kanali ose kanali me bova të tillë. Anija nuk mund të përdorë sinjalet zanore të përshkruara në rregullin 34(d), nëse është në dyshim për mendimin e anijes që kryqëzon.

e) (i) Në një kanal të ngushtë ose kanal me bova, kur duhet të kryhet një parakalim, ai mund të kryhet nëse anija që po parakalohet ndërmerr veprime për të lejuar parakalimin e sigurt; anija që mendon për të parakaluar duhet të tregojë mendimin e saj duke lëshuar sinjale zanore përkatëse siç përshkruhet në rregullin 34(c)(i). Anija që do të parakalohet, nëse bie dakord, do t'i bjerë të njëjtit sinjal zanor të përshkruar në rregullin 34(c)(ii) dhe të marrë masa për të lejuar parakalimin e sigurt. Nëse është në dyshim, ajo mund të japë sinjale zanore siç përshkruhet në rregullin 34(d).

(ii) Ky rregull nuk e liron anijen parakaluese nga detyrimet e saj sipas rregullit 13.

f) Një anije pranë një kthese ose në një zonë të kanalit të ngushtë ose kanalit me bova, ku anijet e tjera mund të fshihen nga një pengesë që shfaqet, duhet të lundrojë me një alarm të veçantë dhe duhet të japë sinjalet zanore përkatëse të përshkruara në rregullin 34(e).

g) Çdo anije, nëse rrethanat e rastit e lejojnë, do të shmangë hedhjen e spirancës në një kanal të ngushtë.

Rregulli 10

Skemat e trafikut të seperuar

a) Ky rregull zbatohet ndaj skemave të trafikut të seperuar të adoptuara nga organizata.

b) Një anije që përdor një skemë trafiku të seperuar:

i) do të lundrojë pranë vijës përkatëse të trafikut në drejtimin e përgjithshëm të lëvizjes së trafikut për këtë vijë;

ii) do të lërë të pastër, sa më shumë të jetë e mundur, vijën e trafikut të seperuar ose zonën e seperimit;

iii) normalisht do të bashkohet ose do të lërë vijën e trafikut në fundin e vijës, por kur bashkohet dhe e lë nga ana, duhet të veprojë në mënyrë të tillë me një kënd sa më të ngushtë ndaj drejtimit të lëvizjes së trafikut, siç është e praktikueshme.

c) Një anije duhet, sa më shumë të jetë e praktikueshme, të shmangë kryqëzimin e vijave të trafikut, por nëse është e detyruar të veprojë në këtë mënyrë, ajo duhet të kryqëzojë në një kënd të drejtë me drejtimin e përgjithshëm të lëvizjes së trafikut.

d) Zonat e trafikut afër bregut, normalisht, nuk do të përdoren për trafik i cili mund të përdoret i sigurt me vijat përkatëse të trafikut brenda skemës së trafikut të seperuar fqinjë.

e) Një anije, përveç asaj që është anije kryqëzuese, normalisht nuk do të hyjë në një zonë seperimi ose të kryqëzojë një vijë seperimi me përjashtim:

i) në rastet e emergjencës për të shmangur një rrezik imediat;

ii) për t'u angazhuar me peshkim në një zonë seperimi.

f) Një anije që lundron në zonat pranë fundit të një skeme trafiku të seperuar do të veprojë kështu me një kujdes të veçantë.

g) Një anije, sa më shumë të jetë e praktikueshme, do të shmangë hedhjen e spirancës në një skemë të trafikut të seperuar ose në zonat pranë fundeve të saj.

h) Një anije që nuk përdor një skemë të trafikut të seperuar duhet ta shmangë atë me një hapësirë sa më të gjerë të praktikueshme.

i) Një anije e angazhuar me peshkim nuk duhet të pengojë kalimin e çdo anijeje që ndjek vijën e trafikut.

j) Një anije me gjatësi më të vogël se 20 metra ose një anije me vela nuk duhet të pengojë kalimin e sigurt të një anijeje me fuqi motorike që ndjek një vijë trafiku.

SEKSIONI II
DREJTIMI I ANIJEVE ME SHIKIM NDAJ NJËRA-TJETRËS

Rregulli 11
Zbatimi

Rregullat e këtij seksioni zbatohen ndaj anijeve me shikim ndaj njëra-tjetrës.

Rregulli 12
Anijet me vela

a) Kur dy anije me vela janë duke u afruar ndaj njëra-tjetrës, në mënyrë të tillë që të përfshihen në një rrezik përplasjeje, njëra nga ato duhet t'i hapë rrugën tjetrës, si vijon:

i) kur secila ka erën në anë të ndryshme, anija e cila ka erën në bordin e majtë, duhet t'i hapë rrugën tjetrës;

ii) kur të dyja kanë erën në të njëjtën anë, anija e cila është në drejtimin e erës, duhet t'i hapë rrugën anijes që është në drejtimin e kursit;

iii) nëse një anije me erë në bordin e majtë shikon një anije në drejtimin e erës dhe nuk mund ta përcaktojë me saktësi nëse anija tjetër ka erën në bordin e majtë ose në bordin e djathtë, ajo duhet t'i hapë rrugën tjetrës.

b) Për qëllimet e këtyre rregullave, ana e drejtimit të erës duhet të konsiderohet ana e kundërt në të cilën mbahet veli kryesor, në rastet e një anijeje me vela të sheshta, ana e kundërt me atë në të cilën mbahet veli i bashit dhe i kiçit.

Rregulli 13
Parakalimi

a) Pa marrë parasysh çdo gjë të përfshirë në rregullat e këtij seksioni, secila anije që do të parakalojë një tjetër, duhet të shmanget nga anija që do të parakalohet.

b) Një anije do të konsiderohet që po parakalon anijen tjetër nga drejtimi më shumë se 22.5 gradë prapa traversës së saj, që është në një pozicion të tillë në referim me anijen të cilën ajo do të parakalojë, që gjatë natës të jetë në gjendje të shikojë vetëm dritën e kiçit të anijes dhe asnjë nga dritat e bordeve.

c) Kur një anije është në dyshim nëse ajo po parakalon një tjetër, ajo duhet të supozojë se ky është rasti dhe të veprojë siç duhet.

d) Çdo ndryshim i vazhdueshëm i pelengut ndërmjet të dyja anijeve nuk duhet ta bëjë anijen parakaluese një anije kryqëzuese brenda kuptimit të këtyre rregullave ose ta lirojë atë nga detyra e të qenit e lirë nga anija që po parakalohet deri sa përfundimisht e ka parakaluar dhe është e lirë.

Rregulli 14
Situata bash më bash

a) Kur dy anije me fuqi motorike takohen në kurse reciproke ose pothuaj reciproke, në mënyrë të tillë që mund të përfshihen në rrezikun e përplasjes, secila duhet të ndryshojë kursin e saj në bordin e djathtë, në mënyrë që secila të kalojë në bordin e majtë të tjetrës.

b) Një situatë e tillë duhet të konsiderohet se ekziston kur një anije shikon bashin e tjetrës ose

afër bashit të tjetrës dhe gjatë natës ajo mund të shohë dritat e direkëve të tjetrës në një vijë dhe ose të dyja dritat e bordeve dhe gjatë ditës vrojton aspektet korresponduese të anijes tjetër.

c) Kur një anije është në dyshim nëse ekziston një situatë e tillë, atëherë ajo situatë duhet të supozohet që ekziston dhe anija duhet të veprojë siç duhet.

Rregulli 15
Situata e kryqëzimit

Kur dy anije me fuqi motorike janë duke u kryqëzuar, në mënyrë të tillë që të përfshihen në rrezikun e përplasjes, anija që e ka tjetrën në bordin e saj të djathtë duhet të hapë rrugën dhe, nëse rrethanat e rastit e lejojnë, duhet të shmangë kalimin përpara bashit tjetër.

Rregulli 16
Veprimet e anijes që hap rrugën

Çdo anije që vepron sipas këtyre rregullave për t'i hapur rrugën anijes tjetër duhet, sa më larg të jetë e mundur, të marrë veprime thelbësore dhe përpara këtij momenti për të qenë larg rrezikut.

Rregulli 17
Veprimet e anijes që qëndron në kurs

a) (i) Kur mbi bazën e secilës nga këto rregulla njëra nga të dyja anijet duhet të hapë rrugën, tjetra duhet të ruajë kursin dhe shpejtësinë e saj.

(ii) Anija e përmendur, megjithatë mund të ndërmarrë veprime për të shmangur përplasjen duke kryer manovra vetë, sapo asaj i bëhet e qartë se anija që duhet të hapte rrugën nuk po merr veprimet përkatëse në përputhje me këto rregulla.

b) Kur, për çdo shkak, anija që duhet të ruante shpejtësinë dhe kursin e gjen veten aq afër sa përplasja nuk mund të shmanget me veprimet e hapjes vetë të rrugës, ajo duhet të marrë veprime të tilla që mund ta ndihmojnë atë sa më mirë për të shmangur përplasjen.

c) Një anije me fuqi motorike, e cila merr veprime në një situatë kryqëzimi në përputhje me nënparagrafin (a)(ii) të këtij rregulli, për të shmangur përplasjen me një anije tjetër me fuqi motorike nëse rrethanat e rastit e lejojnë, duhet të mos ndryshojë kursin majtas për një anije në bordin e majtë të saj.

d) Ky rregull nuk e liron anijen që hap rrugën nga detyrimi i saj për të hapur rrugën.

Rregulli 18
Përgjegjësitë ndërmjet të dyja anijeve

Me përjashtim kur e kërkojnë ndryshe rregullat 9, 10 dhe 13:

a) Një anije me fuqi motorike në lëvizje duhet t'i hapë rrugën:

i) një anijeje të pakomanduar;

ii) një anijeje të kufizuar në aftësinë e saj për të manovruar;

iii) një anijeje të angazhuar me peshkim;

iv) një anijeje me vela.

b) Një anije me vela në lëvizje duhet t'i hapë rrugën:

i) një anijeje të pakomanduar;

ii) një anijeje të kufizuar në aftësinë e saj për të manovruar;

iii) aftësinë e saj për të manovruar;

iv) një anijeje të angazhuar me peshkim.

c) Një anije e angazhuar me peshkim kur është në lëvizje, aq sa është e mundur, duhet t'i hapë rrugën:

i) një anijeje të pakomanduar;

ii) një anijeje të kufizuar në aftësinë e saj për të manovruar.

d) (i) Çdo anije, përveç atyre pa komandë ose anijeve me aftësinë e tyre të kufizuar për të manovruar, nëse rrethanat e rastit e lejojnë, duhet të shmangë pengimin e kalimit të sigurt të një anijeje

të kufizuar nga peshkimi i saj duke ekspozuar sinjalet e rregullit 28.

(ii) Një anije e kufizuar nga peshkimi i saj duhet të lundrojë me një vëmendje të veçantë, duke pasur vëmendjen e plotë për kushtet e veçanta të saj.

e) Një hidroplan në ujë në përgjithësi duhet të jetë i lirë nga të gjitha anijet dhe të shmangë pengimin e lundrimit të tyre. Në rrethanat, megjithatë, kur rreziku i përplasjes ekziston, ai duhet të veprojë në përputhje me rregullat e kësaj pjese.

SEKSIONI III
DREJTIMI I ANIJEVE NE KUSHTE ME SHIKIM TË KUFIZUAR

Rregulli 19
Drejtimi i anijes në shikim të kufizuar

a) Ky rregull zbatohet nga anijet që nuk janë në shikim të njëra-tjetrës gjatë lundrimit në një zonë me shikim të kufizuar ose pranë saj.

b) Çdo anije do të vazhdojë me shpejtësi të kufizuar në përshtatje me rrethanat dhe kushtet mbizotëruese të shikimit të kufizuar. Një anije me fuqi motorike do të ketë makinën gati për manovra të menjëhershme.

c) Çdo anije do të ketë vëmendjen e duhur në rrethanat dhe kushtet mbizotëruese të shikimit të kufizuar kur plotësojnë rregullat e seksionit 1 të kësaj pjese.

d) Një anije e cila zbulon me radar vetë prezencën e një anijeje tjetër, do të përcaktojë nëse është në zhvillim një situatë përplasjeje dhe/ose ekziston përplasja. Nëse është kështu, ajo duhet të marrë veprime shmangëse në kohën e duhur, me kusht që kur një veprim i tillë konsiston në një ndryshim kursi, aq afër të jetë e mundshme për t'u shmangur si më poshtë:

i) një ndryshim kursi nga e majta për një anije përpara traversit, përveçse për një anije që po parakalohet:

ii) një ndryshim kursi përpara traversit ose prapa traversit të një anijeje.

e) Vetëm kur është përcaktuar se nuk ekziston rreziku i një përplasjeje, çdo anije e cila dëgjon dukshëm përpara traversit të saj sinjalin e mjegullës të një anijeje tjetër ose e cila nuk mund të shmangë një situatë përplasjeje me një anije tjetër përpara traversit të saj, do të reduktojë shpejtësinë e saj në minimum, me anën e së cilës ajo mund të qëndrojë në kursin e saj. Ajo, nëse është e nevojshme, do të hapë rrugën dhe gjatë gjithë kohës duhet të lundrojë me vëmendje ekstreme derisa të largohet rreziku.

PJESA C
DRITAT DHE SHENJAT

Rregulli 20
Zbatimi

a) Rregullat e kësaj pjese duhet të zbatohen në të gjitha kohët.

b) Rregullat që lidhen me dritat do të zbatohen brenda periudhës nga perëndimi i diellit e deri në lindjen e tij, dhe gjatë kësaj kohe nuk duhet të ekspozohet asnjë dritë tjetër, me përjashtim të dritave të tilla që nuk mund të ngatërrohen me dritat e specifikuara në këto rregulla ose nuk pengojnë shikimin e tyre ose karakterin dallues, ose të interferojnë për t'u vrojtuar sa më mirë.

c) Dritat e përshkruara në këto rregulla, nëse ka, do të ekspozohen gjithashtu edhe nga lindja e diellit e deri në perëndimin e tij në shikim të kufizuar dhe mundet të ekspozohen në të gjitha rrethanat e tjera kur mund të shikohet e nevojshme.

d) Rregullat lidhur me shenjat do të zbatohen gjatë ditës.

e) Dritat dhe shenjat e specifikuara në këto rregulla do të zbatohen së bashku me parashikimet e aneksit 1 të këtyre rregullave.

Rregulli 21
Termat

a) "Dritë direku" nënkupton një dritë të bardhë të vendosur në vijën qendrore të anijes nga bashi në kiç, e cila tregon një dritë të pandërprerë në harkun e horizontit prej 225 gradësh dhe e fiksuar në mënyrë të tillë që të duket drita nga traversi në një kënd 22.5 gradësh prapa, në secilin bord të anijes.

b) "Dritë anësore" nënkupton një dritë jeshile në bordin e djathtë dhe një dritë të kuqe në bordin e majtë, secila tregon një dritë të pandërprerë në një hark të horizontit prej 112.5 gradësh dhe e fiksuar në mënyrë të tillë që të tregojë dritë edhe pas traversit në një hark prej 22.5 gradësh, respektivisht në secilin bord. Në një anije më të vogël se 20 metra gjatësi dritat e bordeve mund të kombinohen me një fener në vijën qendrore bash e kiç të anijes.

c) "Drita e kiçit" nënkupton një dritë të bardhë të vendosur sa më afër të jetë e praktikueshme në kiç dhe që tregon një dritë të pandërprerë në një hark horizonti prej 135 gradësh, e fiksuar në mënyrë të tillë që të duket drita në një hark prej 67.5 gradësh nga traversi në secilin bord të anijes.

d) "Drita e rimorkimit" nënkupton një dritë të verdhë që ka karakteristika të njëjta me ato të dritës së kiçit, të përcaktuara në paragrafin (c) të këtyre rregullave.

e) "Dritë rrethore" nënkupton një dritë të pandërprerë në një hark prej 360 gradësh.

f) "Dritë flakëruese" nënkupton një dritë flakëruese që flakëron në një interval të rregullt me një frekuencë prej 120 flakërimash ose më tepër për një minutë.

Rregulli 22
Shikimi i dritave

Dritat e përshkruara në këto rregulla do të kenë një intensitet siç specifikohet në seksionin 8 të aneksit 1 të këtyre rregullave, që shikohen në distancat minimale si më poshtë:

a) Në anijet prej 50 metrash ose më shumë në gjatësi:
- një dritë direku, 6 milje;
- një dritë bordi, 3 milje;
- një dritë kiçi, 3 milje;
- një dritë rimorkimi, 3 milje;
- një dritë e bardhë, e kuqe, jeshile ose e verdhë rrethore, 3 milje.

b) Në anijet 12 metra ose më shumë, por më pak se 50 metra në gjatësi:
- një dritë direku, 5 milje; me përjashtim kur gjatësia e anijes është më e vogël se 20 metra, 3 milje;
- një dritë bordi, 2 milje;
- një dritë kiçi, 2 milje;
- një dritë rimorkimi, 2 milje;
- një dritë rrethore e bardhë, jeshile ose e verdhë, 2 milje.

c) Në një anije më pak se 12 metra në gjatësi:
- një dritë direku, 2 milje;
- një dritë bordi, 1 milje;
- një dritë kiçi, 2 milje;
- një dritë rimorkimi, 2 milje;
- një dritë rrethore e bardhë, jeshile ose e verdhë, 2 milje.

Rregulli 23
Një anije me fuqi motorike në zhvendosje

a) Një anije me fuqi motorike në zhvendosje do të ekspozojë:

i) një dritë direku përpara;

ii) një dritë direku të dytë prapa dhe më të lartë se ajo përpara; me përjashtim që një anije më pak se 50 metra në gjatësi nuk do të jetë e detyruar të ekspozojë drita të tilla, por mund të ndezë;

iii) dritat e bordeve;

iv) një dritë kiçi.

b) Një anije me jastëk ajri kur operon me metodën jozhytëse, në plotësim të dritave të përshkruara në paragrafin (a) të këtij rregulli, do të ekspozojë një dritë të verdhë rrethore flakëruese.

c) Një anije me fuqi motorike më pak se 7 metra në gjatësi dhe kur shpejtësia maksimale e saj nuk i kalon 7 nyjet, në përputhje me dritat e përshkruara në paragrafin (a) të këtij rregulli, mund të ekspozojë një dritë të bardhë rrethore.

Anije të tilla, nëse është e praktikueshme, do të ekspozojnë gjithashtu dritat e bordeve.

Rregulli 24

Rimorkimi dhe shtytja

a) Një anije me fuqi motorike kur rimorkion do të ekspozojë:

i) në vend të dritave të përshkruara në rregullin 23(a)(i), dy drita direku përpara në një vijë vertikale. Kur gjatësia e rimorkimit, e matur nga kiçi i anijes rimorkuese, deri tek fundi i prapëm i rimorkimit tejkalon 200 metra, tri drita të tilla në një vijë vertikale;

ii) dritat e bordeve;

iii) një dritë kiçi;

iv) një dritë rimorkimi në vijë vertikale mbi dritën e kiçit;

v) kur gjatësia e rimorkimit tejkalon 200 metra, një shenjë rombi ku ajo mund të shikohet më mirë.

b) Kur një anije që shtyn dhe një anije që shtyhet përpara janë të lidhura fort, si një njësi e bashkuar, ato do të konsiderohen si një anije me fuqi motorike dhe ekspozojnë dritat e përshkruara në rregullin 23.

c) Një anije me fuqi motorike, kur shtyn përpara ose rimorkion allaj, me përjashtim të rasteve kur janë të bashkuara, do të ekspozojë:

i) në vend të dritave të përshkruara në rregullin 23(a)(i), dy drita direku përpara në vijë vertikale;

(ii) dritat e bordeve;

(iii) një dritë kiçi.

d) Një anije me fuqi motorike ndaj së cilës zbatohen paragrafët (a) dhe (c) të këtij rregulli do të zbatojë gjithashtu rregullin 23(a)(ii).

e) Një anije ose objekt që rimorkiohet do të ekspozojë:

i) dritat e bordeve;

ii) një dritë kiçi;

iii) kur gjatësia e rimorkimit tejkalon 200 metrat, një shenjë rombi ku ajo mund të shikohet sa më mirë.

f) Me kusht që çdo numër anijeje e rimorkuar ose e shtyrë në grup do të ndriçohet si një anije:

i) një anije që shtyhet përpara dhe jo pjesë si një njësi e vetme do të ekspozojë në fund përpara dritat e bordeve;

ii) një anije që rimorkiohet allaj, do të ekspozojë një dritë kiçi dhe përpara në fund dritat e bordeve.

g) Kur për arsye të mjaftueshme është e papraktikueshme për një anije ose objekt që rimorkiohet të ekspozojë dritat e përshkruara në paragrafin (e) të këtij rregulli, duhet të merren të gjitha masat e mundshme për të ndriçuar anijen ose objektin e rimorkuar ose së paku të tregohet prezenca e anijes ose objektit të pandriçuar.

Rregulli 25

Anijet me vela në lëvizje me anijet me rrema

a) Një anije me vela do të ekspozojë:

i) dritat e bordeve;

ii) një dritë në kiç.

b) Në një anije me gjatësi më pak se 12 metra dritat e përshkruara në paragrafin (a) të këtij rregulli mund të kombinohen me një fener të vendosur pranë ose në majë të direkut ku mund të shikohet më mirë.

c) Një anije me vela në lëvizje, në plotësim të dritave të përshkruara një paragrafin (a) të këtij

rregulli, do të ekspozojë pranë ose në majë të direkut, ku mund të shikohet më mirë, dy drita rrethore në një vijë vertikale, e sipërmja të jetë në ngjyrë të kuqe dhe e poshtmja jeshile, por këto drita nuk do të ekspozohen në lidhje me fenerin e kombinuar të lejuar nga paragrafi (b) i këtij rregulli.

d) (i) Një anije me vela me gjatësi më pak se 7 metra, nëse është e praktikueshme, do të ekspozojë dritat e përshkruara në paragrafin (a) ose (b) të këtij rregulli, por nëse ajo nuk e bën dot këtë, ajo duhet të ketë gati në dorë një elektrik dore ose fener ndriçues që tregon një dritë të bardhë e cila do të ekspozohet në kohën e duhur për të parandaluar përplasjen.

ii) Një anije me rrema mund të ekspozojë dritat e përshkruara në këtë rregull për anijet me vela, por, nëse nuk e bën dot këtë, ajo duhet të ketë gati në dorë një elektrik dore ose fener ndriçues që tregon një dritë të bardhë, e cila duhet të ekspozohet në kohën e duhur për të parandaluar përplasjen.

e) Një anije që lundron me vela, kur është gjithashtu duke përdorur dhe makinën, duhet të ekspozojë përpara, ku mund të shikohet më mirë, një shenjë konike me kulmin poshtë.

Rregulli 26

Anijet e peshkimit

a) Një anije e përfshirë në peshkim, pavarësisht se është në lëvizje ose në spirancë, do të ekspozojë vetëm dritat dhe shenjat e përshkruara në këtë rregull.

b) Një anije e përfshirë në tralim, me të cilën nënkuptohet tralimi në ujë me një rrjetë thellimi ose mjetet e tjera të përdorura si pajisje peshkimi, do të ekspozojë:

i) dy drita rrethore në një vijë vertikale, e sipërmja me ngjyrë jeshile dhe e poshtmja me ngjyrë të bardhë, ose një shenjë që përbëhet nga dy kone me kulmet e tyre të bashkuara në një vijë vertikale njëri mbi tjetrin, një anije me gjatësi më pak se 20 metra në vend të kësaj shënje, mund të ekspozojë një kosh;

ii) një dritë direku prapa dhe më sipër se drita rrethore jeshile, një anije me gjatësi më të vogël se 50 metra nuk do të jetë e detyruar të ekspozojë drita të tilla, por mund të veprojë si më poshtë:

iii) kur është duke lëvizur në ujë, në plotësim të dritave të përshkruara në këtë paragraf, dritat e bordeve dhe dritën e kiçit.

c) Një anije e angazhuar në peshkim, përveçse kur është në tralim do të ekspozojë:

i) dy drita rrethore në vijë vertikale, e sipërmja të jetë e kuqe dhe e poshtmja e bardhë, ose një shenjë të përbërë nga dy kone me kulmet bashkë në vijë vertikale njëri mbi tjetrin, një anije me gjatësi më të vogël se 20 metra, në vend të kësaj shenje, mund të ekspozojë një kosh;

ii) kur trata është e shtruar në një hapësirë horizontale më shumë se 150 metra nga anija, një dritë rrethore të bardhë ose një kon me kulm lart në drejtimin e tratës;

iii) kur është duke lëvizur në ujë, në plotësim të dritave të përshkruara në këtë paragraf, dritat e bordeve dhe dritën e kiçit.

d) Një anije e angazhuar me peshkim në afërsi me anije të tjera mund të ekspozojë sinjale shtesë, të përshkruara në aneksin II të këtyre rregullave.

e) Një anije kur nuk është e angazhuar me peshkim nuk do të ekspozojë dritat ose shenjat e përshkruara në këtë rregull, por vetëm ato të përshkruara për një anije të gjatësisë së saj.

Rregulli 27

Anijet jo nën komandë ose të kufizuara në aftësinë e tyre për të manovruar

a) Një anije jo nën komandë do të ekspozojë:

i) dy drita të kuqe në një vijë vertikale ku ato mund të shikohen më mirë;

ii) dy sfera ose shenja të ngjashme në një vijë vertikale ku ato mund të shikohen më mirë;

iii) kur është duke lëvizur në ujë, në plotësim të dritave të përshkruara në këtë paragraf, dritat e bordeve dhe dritën e kiçit.

b) Një anije e kufizuar në aftësinë e saj për të manovruar, me përjashtim të një anijeje të angazhuar me operim çminimi, do të ekspozojë:

i) tri drita rrethore në një vijë vertikale, ku ato mund të shikohen më mirë. E sipërmja dhe e poshtmja nga këto drita do të jenë të kuqe dhe drita e mesit të jetë e bardhë;

ii) tri shenja në një vijë vertikale, ku ato të mund të shikohen më mirë. E sipërmja dhe e

poshtmja e këtyre shenjave do të jenë sfera, kurse e mesit një romb;

iii) kur lëviz në ujë, dritat e direkut, dritat e bordeve dhe dritën e kiçit, në plotësim të dritave të përshkruara në nënparagrafin (i);

iv) kur është në spirancë, në plotësim të dritave dhe shenjave të përshkruara në nënparagrafët (i) dhe (ii), dritën, dritat ose shenjat e përshkruara në rregullin 30.

c) Një anije e angazhuar në veprime rimorkimi të tilla që e bëjnë atë të paaftë për të devijuar nga kursi saj, në plotësim të dritave ose shenjave të përshkruara në nënparagrafët (b)(i) dhe (ii) të këtij rregulli, do të ekspozojë dritat dhe shenjat e përshkruara në rregullin 24(a).

d) Një anije e angazhuar në thellim ose operacione nënujore, kur është e kufizuar në aftësinë e saj për të manovruar, do të ekspozojë dritat dhe shenjat e përshkruara në paragrafin (b) të këtij rregulli dhe në plotësim kur ekziston një pengesë do të ekspozojë:

i) dy drita rrethore të kuqe ose dy sfera në vijë vertikale për të treguar anën në të cilën ekziston pengesa;

ii) dy drita rrethore jeshile ose dy rombe në vijë vertikale për të treguar anën në të cilën një anije tjetër mund të kalojë;

iii) kur është në lëvizje, në plotësim të dritave të përshkruara në këtë paragraf, dritat e direkut, dritat e bordeve, dritën e kiçit;

iv) një anije ndaj së cilës zbatohet ky paragraf kur është në spirancë do të ekspozojë dritat ose shenjat e përshkruara në nënparagrafët (i) dhe (ii) në vend të dritave ose shenjave të përshkruara në rregullin 30.

e) Kurdoherë që madhësia e anijes e angazhuar në operacione zhytjeje e bën atë të pa praktikueshme, që të ekspozojë shenjat e përshkruara në paragrafin (d) të këtij rregulli, duhet të ekspozohet flamuri i kodit ndërkombëtar me germën A, jo më pak se 1 metër lartësi. Masa duhen marrë për të siguruar vrojtim rrethor.

f) Një anije e angazhuar me operacione çminimi, në plotësim të dritave të përshkruara për një anije me fuqi motorike në rregullin 23, do të ekspozojë tri drita rrethore jeshile ose tri sfera. Një nga këto drita ose shenja do të ekspozohet pranë ose në majë të direkut dhe një në çdo anë të kryqit të direkut. Këto drita ose shenja tregojnë që është e rrezikshme për anijen të afrohen më pranë se 1000 metra prapa ose 500 metra në secilën anë të anijes çminuese.

g) Anijeve me gjatësi më të vogël se 7 metra nuk do t'u kërkohet të ekspozojnë dritat e përshkruara në këtë rregull.

h) Sinjalet e përshkruara në këtë rregull nuk janë sinjale të anijeve në rrezik dhe që kërkojnë ndihmë. Sinjale të tilla paraqiten në aneksin IV të këtyre rregullave.

Rregulli 28

Anijet e kufizuara nga peshkimi i tyre

Një anije e kufizuar nga peshkimi i saj, në plotësim të dritave të përshkruara për një anije me fuqi motorike në rregullin 23, do të ekspozojë ku mund të shikohet më mirë tri drita rrethore të kuqe në vijë vertikale ose një cilindër.

Rregulli 29

Anijet pilot

a) Një anije e angazhuar me detyrën e pilotimit do të ekspozojë:

i) në majë ose pranë majës së direkut, dy drita rrethore në vijë vertikale, e sipërmja me ngjyrë të bardhë dhe e poshtmja me ngjyrë të kuqe;

ii) kur është në lëvizje, në plotësim, dritat e bordeve dhe dritën e kiçit;

iii) kur është në spirancë, në plotësim dritat e përshkruara në nënparagrafin (i), dritat e spirancës, dritën ose shenjat.

b) Një anije pilot, kur nuk është e angazhuar me detyra pilotimi, duhet të ekspozojë dritat dhe shenjat e përshkruara për të njëjtën gjatësi anije.

Rregulli 30
Anijet në spirancë dhe anijet në tokë

a) Një anije në spirancë do të ekspozojë ku mund të shikohet më mirë:

i) në pjesën e përparme, një dritë rrethore të bardhë ose një sferë;

ii) në ose pranë kiçit dhe në një nivel më të ulët se drita e përshkruar në nënparagrafin (i), një dritë rrethore të bardhë.

b) Një anije me gjatësi më të vogël se 50 metra mund të ekspozojë një dritë rrethore të bardhë, ku mund të shikohet më mirë, në vend të dritave të përshkruara në paragrafin (a) të këtij rregulli.

c) Një anije në spirancë dhe një anije me gjatësi prej 100 metra dhe më shumë, gjithashtu, do të përdorë dritat e vlefshme të punës ose dritat ekuivalente për të ndriçuar kuvertat e saj.

d) Një anije në tokë do të ekspozojë dritat e përshkruara në paragrafin (a) ose (b) të këtij rregulli dhe në plotësim, ku mund të shikohet më mirë:

i) dy drita rrethore të kuqe në vijë vertikale;

ii) tri sfera në vijë vertikale.

e) Një anije me gjatësi më të vogël se 7 metra, kur është në spirancë ose në tokë, jo brenda ose pranë një kanali të ngushtë, kanali ose vendspirance ose ku anije të tjera lundrojnë normalisht, nuk do t'u kërkohet të ekspozojnë dritat ose shenjat e përshkruara në paragrafët (a), (b) ose (d) të këtij rregulli.

Rregulli 31
Hidroplanet

Kur është e papraktikueshme për një hidroplan të ekspozojë dritat dhe shenjat me karakteristikat ose në pozicionin e përshkruar në rregullat e kësaj pjese, ai duhet të ekspozojë dritat dhe shenjat sa më afër të jetë e mundur të ngjashme me karakteristikat dhe pozicionin.

PJESA D
SINJALET ZANORE DHE ME DRITA

Rregulli 32
Termat

a) Fjala "sirenë" nënkupton çdo aparaturë sinjali zanor të aftë për të prodhuar fërshëllimat e përshkruara, të cilat janë në përputhje me specifikimet e aneksit II të këtyre rregullave.

b) Termi "fërshëllimë e shkurtër" nënkupton një fërshëllimë prej një intervali rreth një sekondë.

c) Termi "fërshëllimë e zgjatur" nënkupton një fërshëllimë me interval nga katër deri në gjashtë sekonda.

Rregulli 33
Pajisjet për sinjalet zanore

a) Një anije me gjatësi 12 metra ose më shumë duhet të jetë e pajisur me një sirenë dhe një këmbanë; një anije me gjatësi më të madhe se 100 metra, në plotësim, do të pajiset me një daulle, toni dhe zëri i së cilës nuk duhet të ngatërrohet me atë të këmbanës. Sirena, këmbana dhe daullja duhet të jenë në përputhje me specifikimet në aneksin III të këtyre rregullave. Këmbana ose daullja ose të dyja mund të zëvendësohen me pajisje të tjera që kanë të njëjtat karakteristika zanore respektivisht, me kusht që zëri me dorë i sinjalit të kërkuar të jetë gjithmonë i mundshëm.

b) Një anije me gjatësi më të vogel se 12 metra nuk do të jetë e detyruar që të mbajë pajisjet e sinjaleve zanore të përshkruara në paragrafin (a) të këtij rregulli, por, nëse nuk vepron kështu, ajo duhet të pajiset me mjete të tjera që japin një sinjal zanor efikas.

Rregulli 34
Sinjalet e manovrimit dhe të paralajmërimit

a) Kur anijet janë në shikim të njëra-tjetrës, një anije me fuqi motorike në lëvizje, kur manovron siç autorizohet ose kërkohet në këto rregulla, do të tregojë që manovrat sipas sinjaleve të sirenës së saj janë si më poshtë:

- Një fërshëllimë e shkurtër nënkupton: "Jam duke ndryshuar kursin djathtas".
- Dy fërshëllima të shkurtra nënkuptojnë: "Jam duke ndryshuar kursin majtas".
- Tri fërshëllima të shkurtra nënkuptojnë: "Jam duke i dhënë makinës prapa".

b) Çdo anije mund t'u shtojë sinjaleve zanore të përshkruara në paragrafin (a) të këtij rregulli me sinjale dritash, të përsëritura përkatësisht, ndërsa manovra është kryer:

i) Këto sinjale zanore do të kenë rëndësinë si më poshtë:

- Një flakërimë nënkupton: "Jam duke ndryshuar kursin djathtas".
- Dy flakërima nënkuptojnë "Jam duke ndryshuar kursin majtas".
- Tre flakërima nënkuptojnë: "Jam duke i dhënë makinës prapa".

ii) Intervali i secilës flakërimë do të jetë rreth një sekondë, intervali ndërmjet dy flakërimave do të jetë rreth një sekondë dhe intervali ndërmjet dy flakërimave të vazhdueshme do të jetë jo më i vogël se 10 sekonda;

iii) Drita e përdorur për sinjalin, nëse është e pajisur, do të jetë një dritë rrethore e bardhë, e shikueshme në një distancë minimale prej 5 miljesh dhe në përputhje me parashikimet e aneksit I.

c) Kur janë në pamje të njëra-tjetrës në një kanal të ngushtë ose kanal:

i) Një anije që mendon parakalimin e një anijeje tjetër në përputhje me rregullin 9(e)(i), do të tregojë mendimin e saj me sinjalet e sirenës së saj si vijon:

- Dy fërshëllima të gjata të ndjekura nga një e shkurtër për të nënkuptuar: "Mendoj t'iu parakaloj nga bordi juaj i djathtë".
- Dy fërshëllima të gjata të ndjekura nga dy fërshëllima të shkurtra nënkuptojnë: "Mendoj t'iu parakaloj në bordin tuaj të majtë".

ii) Anija që po parakalohet, kur vepron në përputhje me rregullin 9(e)(i), do të tregojë rënien e saj dakord me sinjalet e sirenës së saj si më poshtë:

- një të gjatë, një të shkurtër, një të gjatë dhe një të shkurtër, sipas kësaj gjendjeje.

d) Kur anijet janë në pamje të njëra-tjetrës, janë duke iu afruar njëra-tjetrës dhe, për ndonjë arsye, secila anije nuk arrin të kuptojë mendimin ose veprimin e tjetrës, ose është në dyshim, nëse është bërë një veprim i mjaftueshëm nga tjetra për të shmangur përplasjen, anija në dyshim menjëherë duhet ta tregojë këtë dyshim, duke dhënë minimumi pesë fërshëllima të shkurtra të shpejta me sirenë. Sinjale të tilla mund të plotësohen me sinjale drite, minimumi pesë flakërima të shkurtra dhe të shpejta.

e) Një anije pranë një kthese ose një zone të kanalit nga ku anije të tjera mund të fshihen nga një pengesë, do të japë një fërshëllimë të gjatë. Sinjale të tilla duhet të përgjigjen me një fërshëllimë të gjatë edhe nga anijet e tjera, që mund të dëgjohen nga anijet rreth kthesës ose prapa pengesës.

f) Nëse anija ka më shumë sirena në një distancë më të madhe se 100 metra, një sirenë duhet të përdoret për të dhënë sinjalet e manovrave dhe të paralajmërimit.

Rregulli 35
Sinjalet zanore në shikim të kufizuar

Në ose pranë një zone me shikim të kufizuar, kurdoherë gjatë ditës ose natës, sinjalet e përshkruara në këtë rregull do të përdoren si më poshtë:

a) Një anije me fuqi motorike që është duke lëvizur, do të lëshojë në interval jo më të madh se 2 minuta, një fërshëllimë të gjatë.

b) Një anije me fuqi motorike në lëvizje, por e ndaluar dhe që zhvendoset, do të lëshojë në një interval jo më të madh se 2 minuta, dy fërshëllima të gjata në vazhdim me një interval rreth 2 sekonda ndërmjet tyre.

c) Një anije jo në komandë, një anije me aftësi të kufizuar për të manovruar, një anije e kufizuar nga peshkimi i saj, një anije me vela, një anije e angazhuar me peshkim dhe një anije e

angazhuar në rimorkim ose shtyrje të një anijeje tjetër, në vend të sinjaleve të përshkruara në paragrafët (a) ose (b) të këtij rregulli, do të lëshojë në një interval jo më shumë se 2 minuta tri fërshëllima në vazhdim, konkretisht një të gjatë e ndjekur nga dy të shkurtra.

d) Një anije e rimorkuar ose kur janë më shumë se një anije, anija e fundit, nëse ka ekuipazh, do të lëshojë në një interval jo më shumë se 2 minuta katër fërshëllima në vazhdim, konkretisht një të gjatë të ndjekur nga tri të shkurtra. Kur është e praktikueshme, ky sinjal duhet bërë menjëherë pas sinjalit të anijes rimorkuese.

e) Kur një anije që shtyn dhe një anije që shtyhet janë të lidhura fort në një njësi unike, ato do të konsiderohen si një anije me fuqi motorike dhe do të japin sinjalet e përshkruara në paragrafët (a) ose (b) të këtij rregulli.

f) Një anije në spirancë, në intervale jo më shumë se një minutë, do t'i bjerë këmbanës me shpejtësi rreth 5 sekonda. Në një anije me gjatësi 100 metra ose më shumë këmbana do të përdoret në pjesën e përparme të anijes dhe menjëherë pas kumbimeve të këmbanës daullja do të përdoret me shpejtësi për një interval prej 5 sekondash në pjesën e prapme të anijes. Një anije në spirancë, në plotësim, mund të lëshojë tri fërshëllima në vazhdim, konkretisht një e shkurtër, një e gjatë dhe një e shkurtër, për të dhënë paralajmërim të pozicionit të saj dhe mundësinë e përplasjes së saj me një anije që afrohet.

g) Një anije në tokë do të japë sinjale me këmbanë dhe, nëse kërkohet sinjali me daulle i përshkruar në paragrafin (f) të këtij rregulli, në plotësim do të japë tri goditje të ndara dhe të dallueshme me këmbanë menjëherë përpara dhe pas tingëllimave të shpejta të këmbanës. Një anije në tokë në plotësim mund të lëshojë sinjalin përkatës me sirenë.

h) Një anije me gjatësi më të vogël se 12 metra nuk do të jetë e detyruar të japë sinjalet e përmendura më sipër, por, nëse ajo nuk vepron kështu, do të japë sinjale të tilla të tjera zanore efikase në intervale jo më shumë se 2 minuta.

i) Një anije piloti, kur është e angazhuar me detyra pilotimi në plotësim të sinjaleve të përshkruara në paragrafët (a), (b) ose (f) të këtij rregulli, do të lëshojë një sinjal identifikimi prej katër fërshëllimash të shkurtra.

Rregulli 36
Sinjalet për të tërhequr vëmendjen

Nëse është e nevojshme, për të tërhequr vëmendjen e një anijeje tjetër, çdo anije mund të lëshojë sinjale zanore ose me drita që nuk mund të ngatërrohen me çdo sinjal të autorizuar në të gjitha këto rregulla ose mundet që të drejtojë ndriçimin e dritës në drejtim të rrezikut, në mënyrë të tillë që të mos shqetësojë anijen tjetër.

Rregulli 37
Sinjalet e avarisë

Kur një anije është në avari dhe kërkon ndihmë, ajo do të përdorë ose ekspozojë sinjalet e përshkruara në aneksin IV të këtyre rregullave.

PJESA E
PËRJASHTIME

Rregulli 38
Përjashtime

Çdo anije (ose klasë anijesh) me kusht që ajo zbaton kërkesat e rregullave ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det të vitit 1960, kili i të cilës është filluar ose e cila është në fazën e ndërtimit përpara hyrjes në fuqi të këtyre rregullave, mund të përjashtohen nga zbatimi i sa më poshtë:

a) Instalimi i dritave me distancën e përshkruar në rregullin 22, deri në katër vjet pas datës së hyrjes në fuqi të këtyre rregullave.

b) Instalimi i dritave me specifikimet e ngjyrave siç përshkruhet në seksionit 7 të aneksit 1 të

këtyre rregullave, deri në katër vjet pas datës së hyrjes në fuqi të këtyre rregullave.

c) Ripozicionimi i dritave si rezultat i ndryshimeve nga njësitë e sistemit të mbretërisë së bashkuar në sistemin metrik dhe rrumbullakosja e shifrave të dimensioneve, përjashtim të përhershëm.

d) (i) Ripozicionimi i dritave të direkëve në anijet me gjatësi më të vogël se 150 metra, që rezultojnë nga përshkrimet e seksionit 3(a) të aneksit I, përjashtim të përhershëm.

ii) Ripozicionimi i dritave të direkëve për anijet me gjatësi më të madhe se 150 metra, që rezultojnë nga përshkrimet e seksionit 3(a) të aneksit I të këtyre rregullave, deri në nëntë vjet pas datës të hyrjes në fuqi të këtyre rregullave.

e) Ripozicionimi i dritave të direkëve, që rezultojnë nga përshkrimet e seksionit 2(b) të aneksit I, deri në nëntë vjet nga data e hyrjes në fuqi të këtyre rregullave.

f) Ripozicionimi i dritave të bordit, që rezultojnë nga përshkrimet e seksionit 3(b) të aneksit I, deri në nëntë vjet pas datës së hyrjes në fuqi të këtyre rregullave.

g) Kërkesat për pajisjet e sinjaleve zanore të përshkruara në aneksin III, deri në nëntë vjet pas datës së hyrjes në fuqi të këtyre rregullave.

ANEKSI I
DETAJET TEKNIKE DHE TË POZICIONIMIT PËR DRITAT DHE SHENJAT

1. Termat

Termi "lartësia mbi skafin" nënkupton lartësinë mbi kuvertën e vazhdueshme më të sipërme.

2. Pozicioni vertikal dhe hapësirat e dritave

a) Në një anije me fuqi motorike me gjatësi më të madhe se 20 metra, dritat e direkut do të vendosen si më poshtë:

i) drita e direkut përpara ose nëse ka një dritë direku, atëherë kjo dritë do të vendoset në një lartësi mbi skafin jo më pak se 6 metra dhe, nëse gjerësia e anijes i kalon 6 metrat, atëherë do të vendoset në një lartësi jo më të vogël se një gjerësi e tillë, megjithatë lartësia e mësipërme duhet të mos vendoset në një lartësi më të madhe nga skafi se 12 metra;

ii) kur janë dy drita direku, e pasmja do të jetë minimumi 4.5 metra vertikalisht më lart se ajo e përparmja.

b) Ndarja vertikale e dritave të direkëve të anijeve me fuqi motorike duhet të jetë e tillë që, në kushte normale të diferentit, drita e pasme do të shikohet e ndarë nga drita e përparme në një distancë prej 1000 metra nga kiçi, kur shikohet nga niveli i detit.

c) Drita e direkut të një anijeje me fuqi motorike me gjatësi 12 metra, por më e vogël se 20 metra, do të vendoset në një lartësi mbi kuvertën e saj jo më të vogël se 2.5 metra.

d) Një anije me fuqi motorike më të vogël se 12 metra mund të mbajë një dritë më të lartë se 2.5 metra mbi kuvertën. Megjithatë, kur mbahet një dritë direku në plotësim, dritat e bordeve dhe një dritë e kiçit, atëherë kjo dritë direku duhet të mbahet minimumi 1 metër më lart se dritat e bordeve.

e) Një nga dy ose tri dritat e direkut, të përshkruara në një anije me fuqi motorike kur është e angazhuar me rimorkim ose shtyrje të një anijeje tjetër, do të vendosen në të njëjtin pozicion, si drita e direkut të parë të një anijeje me fuqi motorike.

f) Në të gjitha rrethanat drita e direkut ose dritat do të vendosen në mënyrë të tillë që të jenë të pastra nga të gjitha dritat e tjera dhe pengesat.

g) Dritat e bordeve të një anijeje me fuqi motorike do të vendosen në një lartësi mbi skafin jo më të madhe se tri të katërtat e dritës së direkut të bashit. Ato nuk duhet të jenë më të ulëta, që të ngatërrohen me dritat e kuvertës.

h) Dritat e bordeve, nëse janë me një fener të kombinuar dhe që mbahen nga një anije me fuqi motorike me gjatësi më të vogël se 20 metra, do të vendosen jo më ulët se 1 metër poshtë dritës së direkut.

i) Kur rregullat përshkruajnë mbajtjen e dy ose tri dritave në një vijë vertikale, ato duhet të kenë hapësirën si më poshtë:

i) në një anije me gjatësi më të madhe se 20 metra, drita të tilla duhet të kenë hapësirë jo më të vogël se 2 metra të veçuara dhe më e ulëta nga këto drita, me përjashtim kur kërkohet një dritë rimorkimi, do të jetë jo më pak se 4 metra mbi skafin;

ii) në një anije me gjatësi më të vogël se 20 metra, drita të tilla do të kenë hapësirë jo më të vogël se 1 metër të veçuara dhe më e ulëta nga këto drita, me përjashtim kur kërkohet një dritë

rimorkimi, nuk do të jetë më e vogël se 2 metra mbi kuvertën;

iii) kur dritat ekzistojnë, ato do të jenë në një hapësirë të barabartë.

j) Më e ulëta nga dy dritat rrethore, të përshkruara për anijet e peshkimit të angazhuara me peshkim, do të jetë në një lartësi mbi dritat e bordeve jo më të vogël se dy herë distancën ndërmjet dritave vertikale.

k) Drita e përparme e spirancës, kur janë dy të tilla, nuk do të jetë më pak se 4.5 metra më sipër se e ajo e prapme. Në një anije me gjatësi 50 metra ose më të madhe, kjo dritë spirance e përparme nuk do të jetë më pak se 6 metra mbi skafin.

3. Pozicioni horizontal dhe hapësirat e dritave

a) Kur janë përshkruar dy drita direku për një anije me fuqi motorike, distanca horizontale ndërmjet tyre nuk do të jetë më e vogël se gjysma e gjatësisë së anijes, por duhet që të mos jetë më e madhe se 100 metra. Drita e përparme do të vendoset jo më shumë se çereku i gjatësisë së anijes nga kiçi.

b) Në një anije me gjatësi 20 metra ose më shumë, dritat e bordeve nuk do të vendosen përpara dritës së përparme të direkut. Ato duhet të vendosen në ose pranë fundit të çdo bordi të anijes.

4. Detaje të vendit të dritave që tregojnë direkt për anijet e peshkimit, dragat dhe anije që merren me operacione nënujore.

a) Drita që tregon drejtimin e një trate të shtrirë nga një anije e angazhuar me peshkim, siç përshkruhet në rregullin 26(c)(ii), do të vendoset në një distancë horizontale jo më të vogël se 2 metra dhe jo më shumë se 6 metra larg nga dy dritat rrethore, të kuqe dhe të bardha. Kjo dritë do të vendoset jo më lart se drita rrethore e përshkruar në rregullin 26(c)(i) dhe jo më poshtë se dritat e bordeve.

b) Dritat dhe shenjat e anijeve të angazhuara me thellim ose operacione nënujore, për të treguar anën e pengesës dhe/ose anën e kalimit të sigurt në të cilën është i sigurt kalimi, siç përshkruhet në rregullat 27(d)(i) dhe (ii), do të vendosen në një distancë maksimale sa më praktike, por në asnjë rast më pak se 2 metra nga dritat dhe shenjat e përshkruara në rregullin 27(b)(i) dhe (ii). Në asnjë rast më e larta nga këto drita ose shenja duhet të jetë në një lartësi më të madhe se më e ulëta nga tri dritat ose shenjat e përshkruara në rregullat 27(b)(i) dhe (ii).

5. Pasqyra për dritat e bordeve

Dritat e bordeve duhet të pajisen me një pasqyrë të brendshme të lyer me ngjyrë të zezë dhe që plotëson kërkesat e seksionit 9 të këtij aneksi. Në një fener të kombinuar, që përdor një filament vertikal dhe një ndarje shumë të hollë të ngushtë ndërmjet sektorit jeshil dhe atij të kuq, nuk nevojitet pasqyra e jashtme.

6. Shenjat

a) Shenjat duhet të jenë të zeza dhe me madhësitë si më poshtë:

i) një sferë do të ketë një diametër jo më pak se 0.6 metra;

ii) një kon do të ketë një diametër bazë jo më pak se 0.6 metra dhe në një lartësi të barabartë me diametrin e tij;

iii) një cilindër do të ketë një diametër minimumi 0.6 metra dhe një lartësi prej dy herë diametrin e tij;

iv) një shenjë rombi do të konsistojë prej dy konesh, siç përcaktohet në pikën (ii) më sipër, që kanë një bazë të përbashkët.

b) Distanca vertikale ndërmjet shenjave do të jetë minimumi 1.5 metra.

c) Në një anije me gjatësi më të vogël se 20 metra, shenjat e dimensioneve më të vogla, por në krahasim me dimensionet e anijes mund të përdoren dhe distanca mund të reduktohet përkatësisht.

7. Specifikimet e ngjyrave të dritave

Kromociteti i të gjitha dritave të lundrimit duhet të jetë në përputhje me standardet që vijojnë, të cilat shtrihen brenda kufijve të zonës të diagramës së specifikuar për çdo ngjyrë nga Komisioni Ndërkombëtar mbi Ndriçimin (CIE).

Kufijtë e zonave për çdo ngjyrë jepen duke treguar koordinatat e qosheve, të cilat janë si vijon:

i) E bardhë

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) Jeshile

x 0.028 0.009 0.300 0.203

y 0.385 0.723 0.511 0.356

iii) E kuqe

x 0.680 0.660 0.735 0.721

y 0.320 0.320 0.265 0.259

iv) E verdhë

x 0.612 0.618 0.575 0.57

y 0.382 0.382 0.425 0.406

8. Intensiteti i dritave

a) Intensiteti minimal i ndriçimit do të llogaritet duke përdorur formulën:

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

Ku: I është intensiteti i ndriçimit në qirinj sipas konditave të shërbimit;

T është koeficienti maksimal në 2×10^{-7} lux;

D është hapësira e shikimit (hapësira e ndriçimit) të dritës në milje detare;

K është transmetimi atmosferik.

Për dritat e përshkruara, vlera e K-së do të jetë 0.8, që i korrespondon shikimit meteorologjik afërsisht 13 milje detare.

b) Një përzgjedhje e shifrave që rrjedhin nga formula jepet në tabelën që vijon:

Hapësira e shikimit (hapësira e ndriçimit) të dritave në milje detare	Intensiteti i ndriçimit të dritave në qirinj për K=0.8
D	I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Shënim. Intensiteti maksimal i ndriçimit të dritave të lundrimit duhet të kufizohet për të evituar shkëlqimin.

9. Sektorët horizontalë

a) (i) Në drejtimin përpara, dritat e bordeve, kur anija i ka, duhet të shfaqen me intensitetin minimal të kërkuar. Intensitetet duhet të ulen për të arritur ndërprerjen praktike ndërmjet 1 grade dhe 3 gradëve jashtë sektorëve të përshkruar.

ii) Për dritat e direkut dhe të kiçit, dhe prapa 22.5 gradëve për dritat e bordeve, intensiteti minimal i kërkuar duhet të mbahet për një hark horizonti deri në 5 gradë, brenda kufijve të sektorëve të përshkruar në rregullin 21. Nga 5 gradë brenda sektorëve të përshkruar, intensiteti mund të ulet me 50 për qind deri në kufijtë e përshkruar; kjo ulje do të sjellë arritjen në kufijtë praktikë të ndërprerjes jashtë kufijve të përshkruar.

b) Dritat rrethore duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të mos pengohen nga direkët, kokat e direkëve ose strukturat brenda një sektori këndor prej më shumë se 6 gradë, me përjashtim të dritave të spirancës, të cilat nuk duhet të vendosen në një lartësi jopraktike mbi skafin.

10. Sektorët vertikalë

a) Sektorët vertikalë të një drite elektrike, me përjashtim të dritave në një anije me vela, duhet të sigurojnë që:

i) intensiteti minimal i kërkuar të jetë siguruar në të gjitha këndet nga 5 gradë mbi 5 gradët poshtë horizontales;

ii) minimumi 60 për qind e intensitetit minimal të kërkuar të jetë siguruar nga 7.5 gradë mbi 7.5 gradët poshtë horizontales.

b) Në rastin e një anijeje me vela, sektorët vertikalë të dritave elektrike duhet të sigurojnë që:

i) intensiteti minimal i kërkuar të sigurohet në të gjitha këndet nga 5 gradë mbi 5 gradët poshtë horizontales;

ii) minimumi 50 për qind e intensitetit minimal të kërkuar të jetë siguruar nga 25 gradë mbi 25 gradë poshtë horizontales.

c) Në rastet e dritave, përveç atyre elektrike, këto specifikime do të zbatohen sa më afër të jetë e mundur.

11. Intensiteti i dritave joelektrike

Dritat joelektrike, sa më shumë të jetë e praktikueshme, do të jenë në përputhje me intensitetin minimal, siç specifikohet në tabelën e dhënë në seksionin 8 të këtij aneksi.

12. Dritat e manovrimit

Pa marrë parasysh parashikimet e paragrafit 2(f) të këtij aneksi, dritat e manovrave të përshkruara në rregullin 34(b) do të vendosen në të njëjtin plan vertikal, përpara dhe prapa, si drita ose dritat e direkëve dhe, kur është e praktikueshme, në lartësinë minimale prej 2 metrash vertikalisht mbi dritën e direkut të bashit, me kusht që ajo do të jetë jo më pak se 2 metra, vertikalisht mbi ose poshtë dritës së direkut të pasëm. Përdorimi i dritave të manovrave nëse mbahen do të përdoren ku mund të shikohen më mirë, jo më pak se 2 metra vertikalisht përveç dritës së direkut.

13. Miratimi

Konstruksioni i fenerëve dhe shenjave dhe instalimi i fenerëve në bordin e anijeve do të jetë në kompetencë të autoriteteve përkatëse të shtetit ku anija është regjistruar.

ANEKSI II
SINJALET PLOTËSUESE PËR ANIJET E PESHKIMIT QË PESHKOJNË NË ZONA TË AFËRTA

1. Të përgjithshme

Dritat e përmendura, nëse ekspozohen në mbështetje të rregullit 26(d), do të vendosen aty ku duken më mirë. Ato do të jenë së paku 0.9 metra të veçuara, por në një nivel më të ulët se dritat e përshkruara në rregullat 26(b)(i) dhe (c)(i). Dritat do të jenë të shikueshme në gjithë rrethin e horizontit në një distancë minimale prej 1 milje, por në një distancë më të vogël se dritat e përshkruara në këto rregulla për anijet e peshkimit.

2. Sinjalet për tratat

a) Anijet e angazhuara me trata, pavarësish se ato janë demersale ose pelagjike, mund të ekspozojnë:

i) kur lëshojnë rrjetat e tyre:

- dy drita të bardha në një vijë vertikale;

ii) kur tërheqin rrjetat e tyre:

- një dritë të bardhë mbi një dritë të kuqe në një vertikale;

iii) kur rrjeta ka kapur një pengesë:

- dy drita të kuqe në një vijë vertikale.

b) Secila anije e angazhuar me tratë çifte mund të ekspozojë:

i) gjatë natës, një dritë elektrike përpara dhe në drejtimin e anijes tjetër në çift;

ii) kur lëshojnë ose mbledhin rrjetat e tyre ose kur rrjetat e tyre janë kapur pas një pengese, dritat e përshkruara në 2(a) më sipër.

3. Sinjalet për peshkatorët e tipit (*purse seiners*)

Anijet e angazhuara me peshkim me tratë të tipit *purse seine* mund të ekspozojnë dy drita të verdha në një vijë vertikale. Këto drita do të flakërojnë alternativisht çdo sekondë dhe me interval të njëjtë të ndriçimit dhe errësimit. Këto drita mund të ekspozohen vetëm kur anija pengohet nga trata e saj e peshkimit.

ANEKSI III
DETAJE TEKNIKE TË PAJISJEVE TË SINJALEVE ZANORE

1. Sirena

a) Distancat dhe frekuencat e dëgjimit të zërit

Frekuenca bazë e sinjalit do të shtrihet brenda intervalit 70-700 Hz.

Distanca e dëgjimit të sinjalit nga sirena do të përcaktohet nga ato frekuenca të cilat mund të përfshijnë frekuencat bazë dhe ose më të larta, të cilat shtrihen brenda intervalit 180-700 Hz (1 për qind) dhe të cilat japin nivele presioni të zërit të specifikuar në paragrafin 1(c) më poshtë.

b) Kufijtë e frekuencave bazë

Për të siguruar një shumëllojshmëri të gjerë të karakteristikave të sirenave, frekuenca bazë e një sirene do të jetë ndërmjet kufijve që vijojnë:

i) 70-200 Hz për një anije me gjatësi 200 metra ose më shumë;

ii) 130-350 Hz për një anije me gjatësi 75 metra, por më pak se 200 metra;

iii) 250-700 Hz për një anije me gjatësi më të vogël se 75 metra.

c) Intensiteti i sinjaleve zanore dhe hapësira e dëgjimit

Një sirenë e montuar në anije në drejtimin e intensitetit maksimal të sirenës dhe në një distancë prej 1 metër nga ajo duhet të japë një nivel presioni zanor minimumi 1/3 e bandës oktave brenda hapësirës së frekuencave prej 180-700 Hz (1 për qind) të jo më pak se shifrave përkatëse të dhëna në tabelën më poshtë:

Gjatësia e anijes në metra	1/3 e nivelit të bandës oktave në 1 metër në dB referuar $2x10^{-5}$ $N/^{m2}$	Distanca e dëgjimit në milje detare
200 ose më shumë	143	2
75 por më pak se 200	138	1.5
20 por më pak se 75	130	1
Më pak se 20	120	0.5

Distanca e dëgjimit në tabelën e mësipërme është për informacion dhe e përafërt me atë në të cilën një sirenë mund të dëgjohet në akset përpara anijes me probabilitet 90 për qind në kushtet e një ajri të pastër në bordin e anijes, duke pasur një mjedis mesatar niveli zhurme në vendet e dëgjimit (i marrë 68 dB në brezin e oktavës të përqendruar në 250 Hz dhe 63 dB në brezin e oktavës të përqendruar në 500 Hz).

Në praktikë distanca në të cilën mund të dëgjohet një sirenë është ekstremisht e ndryshme dhe varet në mënyrë kritike nga kushtet e motit; vlerat e dhëna mund të konsiderohen si tipike, por në kushtet e erës së fortë ose ambiente me nivel të madh zhurme në postet e dëgjimit mund të reduktohet shumë.

d) Pajisjet me drejtim

Niveli i presionit të zërit të një sirene me drejtim do të jetë jo më shumë se 4 dB poshtë nivelit të presionit zanor, në akset në çdo drejtim në planin horizontal brenda 45 gradëve nga aksi. Niveli i presionit zanor në çdo drejtim tjetër në planin horizontal do të jetë jo më shumë se 10 dB poshtë nivelit të presionit zanor në akset, kështu që distanca në të gjitha drejtimet do të jetë minimumi gjysma e distancës sesa në akset përpara. Niveli i presionit të zërit do të matet në atë të 1/3 të brezit të oktavës, e cila përcakton distancën e dëgjimit.

e) Pozicioni i sirenës

Kur duhet të përdoret një sirenë me drejtim si e vetmja sirenë në anije, ajo do të instalohet me intensitetin maksimal të drejtuar direkt përpara.

Një sirenë duhet të vendoset në anije praktikisht sa më lart të jetë e mundur, me qëllim të reduktimit të ndërhyrjes të zërave të emetuar, nga pengesa dhe gjithashtu të minimizojë rrezikun e dëmtimit të dëgjimit nga personeli. Niveli i presionit të zërit të sinjalit të vetë anijes në vendin e dëgjimit nuk duhet t'i kalojë 110 dB(A) dhe sa më shumë e praktikueshme nuk duhet të kalojë 100 dB(A).

f) Pajisja me më shumë se dy sirena

Nëse sirenat janë montuar në një distancë nga njëra-tjetra prej më shumë se 100 metra, ajo do të rregullohet në atë mënyrë që ato të mos lëshojnë sinjale spontane.

g) Sistemet e sirenave të kombinuara

Nëse për arsye të një pengese fusha e zërit e një fishe të vetme ose të njërës nga fishat referuar në paragrafin 1(f) më sipër duket se ka një reduktim të madh të nivelit të zërit, rekomandohet që të montohet një sistem i kombinuar sirenash, në mënyrë që të evitojë këtë reduktim. Për qëllimet e rregullave një sistem i kombinuar sirenash do të konsiderohet si një sirenë e vetme. Sirenat e sistemit të kombinuar do të vendosen në një distancë të veçuar jo më shumë se 100 metra dhe do të rregullohen që të japin sinjale të pavarura. Frekuenca e çdonjërës nga sirenat do të ndryshojë nga ajo e tjetrës me të paktën 10 Hz.

2. Këmbana ose daullja

a) Intensiteti i sinjalit

Një këmbanë ose daulle ose pajisje të tjera që kanë karakteristika zanore të njëjta, do të prodhojnë një nivel presioni zanor prej jo më pak se 110 dB në 1 metër.

b) Konstruksioni

Këmbanat dhe daullet do të bëhen me material rezistent antikoroziv dhe të projektuara për të dhënë një ton të pastër. Diametri i gojës së këmbanës do të jetë jo më i vogël se 300 mm për anijet me gjatësi mbi 20 metra dhe do të jetë më pak se 200 mm për anijet me gjatësi 12 deri në 20 metra. Kur është e praktikueshme rekomandohet një çekiç mekanik për goditjen e këmbanës për të siguruar një forcë konstante, por që të jetë e mundur dhe operimi me dorë. Masa e çekiçit nuk do të jetë më pak se 3 për qind e masës së këmbanës.

3. Miratimi

Konstruksioni i pajisjeve të sinjaleve zanore, puna e tyre dhe instalimi i tyre në bordin e anijes do të jetë në kompetencë të autoriteteve përkatëse të shtetit ku anija është e regjistruar.

ANEKSI IV
SINJALET E AVARISË

1. Sinjalet që vijojnë, të përdorura ose të ekspozuara si veç e veç, ashtu dhe së bashku, do të tregojnë avari dhe nevojën për ndihmë:

a) sinjale me të shtëna topi ose eksplozivë të tjerë, në intervale rreth një minutë;

b) një zë të vazhdueshëm i dhënë me çfarëdo aparature të sinjaleve të mjegullës;

c) fishekzjarrë ose shashka, që lëshojnë yje të kuq duke i lëshuar një nga një në intervale të shkurtra;

d) një sinjal i bërë me radiotelegrafi ose me çdo metodë tjetër sinjalizimi, që konsiston në grupin … _ _ _ …SOS në Kodin Mors;

e) një sinjal i dërguar me radiotelegrafi që konsiston në fjalët "Mayday";

f) sinjali i Kodit Ndërkombëtar të avarisë që tregohet me N.C.;

g) një sinjal që konsiston në një flamur katror, i cili ka poshtë tij një sferë ose çfarëdo gjëje që i ngjan sferës;

h) tym në anije (asi nga djegia e një fuçie bitumi, fuçie vaji etj.);

i) një fishekzjarr me parashutë ose një pishtar dore që tregon një dritë të kuqe;

j) një sinjal tymi që jep një tym me ngjyrë portokalli;

k) ngritja dhe ulja e ngadaltë por e shpeshtë e duarve të shtrira nga secila anë;

l) sinjal alarmi me raditelegrafi;

m) sinjal alarmi radiotelefonik;

n) sinjale të transmetuara nga radiofener emergjence që tregon pozicionin e emergjencës.

2. Përdorimi ose ekspozimi i secilit nga sinjalet e përmendura më sipër me përjashtim të qëllimit për të treguar avari ose nevojën për ndihmë dhe përdorimi i sinjaleve të tjera të cilat mund të ngatërrohen me secilin nga sinjalet e mësipërme është i ndaluar.

3. Vëmendje u është kushtuar seksioneve përkatëse të Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve, manualit të kërkim-shpëtimit për anijet tregtare dhe sinjaleve që vijojnë:

a) një copë kanvase ngjyrë portokalli me ose katror të zinj dhe rrathë ose simbole të tjera përkatëse (për identifikimin nga ajri);

b) një shënues me ngjyrë.