

قانون تصویب مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا

برای دریافت قانون های بیشتر به پایگاه خبری تحلیف مراجعه کنید

www.tahleif.ir

ماده واحده -

مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا مشتمل بر چهل و یک قاعده و چهار پیوست (به شرح پیوست) تصویب و جایگزین پیوست کنوانسیون مربوط به مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا (موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون یادشده مصوب ۵/۷/۱۳۶۷) می شود و به دولت اجازه داده می شود اسناد تصویب را نزد امین اسناد تودیع نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا

مصوب ۱۹۷۲ (۱۳۵۱) به شکل اصلاح شده

قسمت الف - کلیات

قاعده ۱- اعمال

(الف) این قواعد در مورد کلیه شناورها در دریای آزاد و در کلیه آب های مرتبط به آنکه قابل کشتیرانی به وسیله شناورهای دریایی باشد، اعمال می شود.

(ب) هیچ یک از مفاد این قواعد نباید با اجرای قواعد ویژه وضع شده توسط یک مرجع ذی صلاح برای مسیرها، لنگرگاه ها، رودخانه ها، دریاچه ها یا آبراه های درون سرزمینی مرتبط با دریای آزاد و قابل کشتیرانی به وسیله شناورهای دریایی تداخل نماید. چنین قواعد ویژه ای باید حتی الامکان با این قواعد مطابقت داشته باشند.

(پ) هیچ یک از مفاد این قواعد نباید با اجرای هر یک از قواعد ویژه وضع شده توسط دولت هر کشور در رابطه با ایستگاه ها یا چراغ های علامت دهنده، اشکال یا علائم صوتی اضافی برای کشتی های جنگی و شناورهایی که به صورت کاروان دریانوردی می کنند یا در رابطه با ایستگاه ها یا چراغ های علامت دهنده، اشکال اضافی برای استفاده شناورهای صیادی مشغول ماهیگیری گروهی، تداخل نماید. این ایستگاه ها یا چراغ های علامت دهنده، اشکال یا علائم صوتی اضافی باید حتی الامکان به نحوی باشند که با چراغ، شکل یا علامت مجاز در قسمت های مختلف در این قواعد اشتباه نشوند.

(ت) سازمان می تواند به منظور اجرای این قواعد، طرح های جداسازی ترافیک تصویب نماید.

(ث) هرگاه دولت مربوط تشخیص دهد که شناوری با ساختمان یا هدفی ویژه نمی تواند از نظر تعداد، موقعیت، برد یا زاویه دید چراغ ها یا علائم، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل

علامت‌دهنده صوتی، به‌طور کامل از مفاد هر یک از این قواعد تبعیت نماید، چنین شنآوری از نظر تعداد، موقعیت، برد یا زاویه دید چراغ‌ها یا شکل‌ها، همچنین طرز قرارگرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، از مقررات دیگری تبعیت خواهد نمود که به تشخیص دولت متبوع در مورد آن شناور بیشترین تطابق ممکن با این قواعد را داشته باشند.

قاعده ۲- مسؤولیت

(الف) هیچ‌یک از مفاد این قواعد نمی‌تواند هر شناور یا مالک، فرمانده یا خدمه شناور را از عواقب مسامحه در رعایت این قواعد یا مسامحه در اقدام‌های احتیاطی مبری کند که کار روزمره دریانوردان یا اوضاع و احوال خاص ایجاب می‌نماید.

(ب) در تفسیر و رعایت این قواعد باید به کلیه خطرات دریانوردی و تصادم و اوضاع و احوال خاص، از جمله محدودیت‌های شناورهای ذریبط، که ممکن است به منظور اجتناب از خطر آبی، انصراف از این قواعد را ایجاب نماید توجه لازم مبذول گردد.

قاعده ۳- تعاریف عمومی

از نظر این قواعد، به‌استثنای مواردی که متن به نحو دیگری اقتضاء نماید:

(الف) واژه «شناور» شامل هر توصیفی از قایق آبی، از جمله قایق‌های بدون آبخور، قایق پرنده (ویگ) و هواپیماهای آب‌نشین می‌شود که به‌عنوان وسایل حمل و نقل در آب مورد استفاده قرار گرفته یا قابلیت استفاده داشته باشند.

(ب) اصطلاح «شناور موتوری» به هر شناوری اطلاق می‌شود که نیروی محرکه آن قدرت موتور باشد.

(پ) اصطلاح «شناور بادبانی» به هر شناور مجهز به بادبان اطلاق می‌شود، مشروط بر اینکه چنانچه دارای موتور باشد، موتور آن مورد استفاده قرار نگیرد.

(ت) اصطلاح «شناور مشغول ماهیگیری» به هر شناور ماهیگیری اطلاق می‌شود که به‌وسیله تور، طناب، تورهای کششی یا دیگر وسایل ماهیگیری که قابلیت جولان (مانور) آن را محدود می‌نمایند به ماهیگیری اشتغال داشته باشد ولی شامل شناور در حال ماهیگیری با قلاب یا سایر وسایل صید که قابلیت جولان آن را محدود نمی‌نمایند نمی‌گردد.

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

(ج) اصطلاح «شناور خارج از کنترل» به شناوری اطلاق می‌شود که به جهت موقعیتی استثنائی قادر به انجام جولان به نحو مقرر این قواعد نبوده و لذا قادر نباشد که از سر راه شناور دیگری کنار برود.

(چ) اصطلاح «شناور با قابلیت جولان محدود» به شناوری اطلاق می‌شود که بنا به ماهیت کاری، قابلیت جولان آن به نحو مقرر در این قواعد محدود بوده و لذا قادر نباشد که از سر راه شناور دیگری کنار برود. اصطلاح «شناورهای با قابلیت جولان محدود» شامل شناورهای زیر اما محدود به آنها نمی‌گردد:

(۱) شناوری که مشغول گذاشتن، تعمیر یا برداشتن یک علامت ناوبری، بافه (کابل) یا لوله زیر آبی باشد؛

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

(۳) شناور در حال حرکتی که مشغول سوخت‌رسانی یا انتقال اشخاص، آذوقه یا کالا باشد.

(۴) شناوری که مشغول پرواز دادن یا فرود آوردن 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 با محدودیت آب‌خور» به شناور موتوری اطلاق می‌شود که به علت آب‌خور زیاد نسبت به عمق و ارتفاع آب موجود، قابلیت انحراف از مسیری که طی می‌نماید برای آن شدیداً محدود شده باشد.

(خ) واژه «در حال حرکت» به این معنی است که شناوری در لنگر نیست یا به جایی پهلوی نگرفته یا به گل ننشسته است.

(د) واژه‌های «طول» و «عرض» یک شناور به طول سرتاسری و بیشترین عرض آن اطلاق می‌شود.

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

(ر) اصطلاح «دید محدود» به شرایطی اطلاق می‌شود که در آن، بر اثر مه، میغ (مه رقیق)، بارش برف، رگبارهای سنگین، طوفان‌های شن یا علل مشابه دیگر، دید محدود شود.

(ز) اصطلاح «قایق پرنده (ویگ)» به یک قایق چندمنظوره اطلاق می‌شود که در حالت عملیاتی اصلی آن، در مجاورت نزدیک به سطح آب با استفاده از کنش تأثیر سطح آب، پرواز می‌کند.

قسمت ب - قواعد ناوبری موتوری و بادبانی

بخش اول - هدایت شناورها در هر شرایط دید

قاعده ۴ - اعمال

قواعد این بخش در هر شرایط دید اعمال می‌شوند.

قاعده ۵ - دیده‌بانی

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

قاعده ۶ - سرعت ایمن

هر شناور باید در کلیه اوقات با یک سرعت ایمن پیش برود به‌طوری که بتواند به‌منظور اجتناب از تصادم اقدام مناسب و مؤثر به‌عمل آورده و در فاصله‌ای مناسب موقعیت و شرایط حاکم متوقف گردد.

در تعیین سرعت ایمن عوامل زیر از جمله عواملی هستند که باید مد نظر قرار گیرند:

(الف) توسط کلیه شناورها:

(۱) وضعیت دید؛

(۲) تراکم تردد (ترافیک) از جمله تجمع شناورهای ماهیگیری یا سایر شناورها؛

(۳) قدرت جولان شناور با توجه خاص به فاصله توقف و توان چرخش در شرایط حاکم؛

(۴) به هنگام شب، وجود نورهای مختلف زمینه از قبیل نور چراغهای ساحلی یا انعکاس نور چراغهای خود شناور؛

(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 تجهیزات رادار؛

(۲) هر محدودیت ناشی از مقیاس برد رادار مورد استفاده؛

(۳) تأثیر وضعیت دریا، هوا و سایر منابع تداخل‌کننده، در کشف رادار؛

(۴) امکان این که شناورهای کوچک، توده یخ و دیگر اجسام شناور نتوانند در برد مناسب توسط رادار کشف گردند.

(۵) تعداد، موقعیت و حرکت شناورهای کشف‌شده توسط رادار؛

(۶) ارزیابی دقیق‌تر دید که به هنگام استفاده از رادار برای تعیین برد شناورها یا سایر اجسام موجود در اطراف امکان‌پذیر گردد.

قاعده ۷- خطر تصادم

(الف) هر شناور باید 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 تجهیزات رادار در صورت نصب و عملیاتی بودن آن از جمله ردیابی دوربرد به‌منظور آگاهی سریع از خطر تصادم و ردنگاری اجسام کشف شده به‌وسیله رادار یا وسیله طراحی شده مشابه دیگر باید به‌عمل آید.

(پ) فرضیات نباید بر اساس اطلاعات ناقص، به‌خصوص اطلاعات ناقصی که از رادار کسب می‌گردد بنا شود.

(ت) در تشخیص وجود خطر تصادم، ملاحظات زیر باید جزء سایر ملاحظات، مورد توجه قرار گیرند:

(۱) اگر سمت قطب‌نمایی شناوری که نزدیک می‌شود به‌طور محسوس تغییر نکند، فرض بر وجود خطر خواهد بود.

(۲) چنین خطری حتی به هنگام آشکار شدن محسوس تغییرات سمت‌گیری می‌تواند گاهی به‌ویژه در هنگام نزدیک‌شدن به شناوری خیلی بزرگ یا یک یدک یا به هنگام نزدیک شدن به شناوری در برد نزدیک وجود داشته باشد.

قاعده ۸ - اقدام بهمنظور اجتناب از تصادم

(الف) هر اقدامی که برای اجتناب از تصادم به عمل می‌آید در صورتی که وضع موجود ایجاب نماید باید مثبت، در زمان کافی و با توجه لازم به رعایت اصول ناوبری صحیح طبق قواعد این قسمت صورت گیرد.

(ب) هرگونه تغییر مسیر و یا سرعت بهمنظور اجتناب از تصادم، در صورتی که وضع موجود ایجاب نماید، باید به حد کافی محسوس باشد تا برای شناور دیگری که بهصورت بصری یا بهوسیله رادار رصد می‌نماید به سادگی قابل تشخیص باشد؛ از تغییرات پیاپی جزئی مسیر و یا سرعت باید اجتناب شود.

(پ) اگر فضای کافی در دریا وجود داشته باشد تغییر مسیر به تنهایی می‌تواند مؤثرترین اقدام به منظور اجتناب از وضعیت نزدیک به تصادم باشد مشروط بر آنکه این اقدام به موقع انجام شود، تغییر مسیر اساسی باشد و منجر به وضعیت نزدیک به تصادم دیگری نشود.

(ت) اقدام به منظور اجتناب از تصادم با شناوری دیگر، باید به نحوی صورت پذیرد که موجب عبور در یک فاصله ایمن گردد. تأثیر این اقدام باید تا زمانی که شناور دیگر نهایتاً عبور نموده و دور می‌شود دقیقاً مورد کنترل قرار گیرد.

(ث) در صورت لزوم به منظور اجتناب از تصادم یا ایجاد فرصت بیشتر برای ارزیابی وضعیت، یک شناور باید سرعت خود را کاهش دهد یا تا حد توقف رسانده یا نیروی محرکه خود را به عقب برگرداند.

(ج) (۱) شناوری که، به موجب هر یک از این قواعد، ملزم است که مانعی جهت عبور یا عبور ایمن شناور دیگر ایجاد نکند، باید در صورت اقتضای شرایط هر مورد، به نحوی اقدام سریع انجام دهد که فضای کافی برای عبور ایمن شناور دیگر ایجاد کند.

(۲) از شناوری که ملزم است مانعی برای عبور یا عبور ایمن شناور دیگر ایجاد نکند، اگر به نحوی به شناور دیگر نزدیک شود که خطر تصادم را در برداشته باشد، رفع این تکلیف نمی‌شود و باید هنگام اقدام، به اقدامی که به موجب قواعد این قسمت ملزم به انجام آن است، توجه کامل داشته باشد.

(۳) شناوری که عبور آن، نباید با مانعی مواجه شود، هنگام نزدیک شدن دو شناور به یکدیگر، به نحوی که خطر تصادم را در بر داشته باشد، کاملاً متعهد به انجام قواعد این قسمت باقی می‌ماند.

قاعده ۹- آب‌بَر (کانال) های باریک

(الف) شناوری که در طول مسیر یک آب‌بَر (کانال) یا آبراه باریک در حال پیشروی است باید تا آنجا که ایمن و عملی باشد نزدیک به کناره خارجی آب‌بَر (کانال) یا آبراه که در طرف راست شناور قرار دارد عبور نماید.

(ب) شناوری با طول کمتر از بیست متر یا یک شناور بادبانی نباید مانع عبور شناوری بشود که فقط در محدوده یک آب‌بَر (کانال) یا آبراه باریک می‌تواند به طور ایمن دریانوردی نماید.

(پ) شناور مشغول ماهیگیری نباید مانع عبور هیچ شناور دیگری گردد که در محدوده یک آب‌بَر

(کانال) یا آبراه باریک در حال دریانوردی است.

(ت) یک شناور نباید یک آب‌بَر (کانال) یا آبراه باریک را قطع نماید چنانچه چنین عملی مانع عبور شناوری شود که فقط می‌تواند در محدوده چنین آب‌بَر (کانال) یا آبراهی به‌طور ایمن دریانوردی نماید. شناور اخیر اگر در مورد قصد شناور در حال قطع آب‌بَر (کانال) تردید داشته باشد می‌تواند از علامت صوتی مقرر در بند (ت) قاعده (۳۴) استفاده نماید.

(ث) (۱) در یک آب‌بَر (کانال) یا آبراه باریک تنها هنگامی سبقت امکان‌پذیر است که شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود موظف به انجام اقدامی به‌منظور اجازه عبور ایمن باشد، شناور سبقت‌گیرنده باید قصد خود را با به صدا درآوردن علامت مناسب مقرر در جزء (۱) بند (پ) قاعده (۳۴) اعلام نماید. شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود باید در صورت موافقت، علامت مناسب مقرر در جزء (۲) بند (پ) قاعده (۳۴) را به صدا درآورده و به طریقی اقدام نماید که امکان عبور ایمن را فراهم کند. اگر در تردید باشد می‌تواند علائم مقرر در بند (ت) قاعده (۳۴) را به صدا درآورد.

(۲) این قاعده رافع وظیفه شناور سبقت‌گیرنده به موجب قاعده (۱۳) نخواهد بود.

(ج) شناوری که به پیچ یا محلی از آب‌بَر (کانال) یا آبراه باریک نزدیک می‌شود که ممکن است به علت وجود مانعی مزاحم، سایر شناورها دیده نشوند، باید با دقت و احتیاط خاص دریانوردی نموده و علامت مناسب مقرر در بند (ث) قاعده (۳۴) را به صدا درآورد.

(چ) هر شناور باید چنانچه شرایط موجود ایجاب نماید، از لنگر انداختن در آب‌بَر (کانال) باریک اجتناب نماید.

قاعده ۱۰- طرح های جداسازی تردد (ترافیک)

(الف) این قاعده در مورد طرح‌های جداسازی تردد (ترافیک) مصوب سازمان اعمال می‌گردد و رافع تکلیف هیچ شناوری به موجب قاعده‌ای دیگر نیست.

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

(۱) در خط تردد (ترافیک) مناسب در جهت عمومی جریان تردد (ترافیک) آن خط پیشروی نماید.

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

(۳) به‌طور معمول، در انتهای یک خط، به یک خط تردد (ترافیک)، بپیوندند یا آن را ترک نمایند ولی به هنگام پیوستن یا ترک از پهلوی باید حتی‌الامکان با زاویه کوچکی در جهت عمومی جریان تردد (ترافیک) این کار را انجام دهد.

(پ) یک شناور باید حتی‌المقدور از قطع خطوط تردد (ترافیک) اجتناب نماید، ولی چنانچه مجبور به این کار گردد باید تا آنجا که امکان‌پذیر باشد با زاویه نود درجه جهت عمومی جریان تردد (ترافیک) را قطع کند.

(ت) (۱) شناوری که در زمان حضور در منطقه مجاور طرح جداسازی تردد (ترافیک)، می‌تواند از راه ترددی (ترافیکی) مناسب، به نحو ایمن استفاده کند نباید از منطقه تردد (ترافیک) ساحلی استفاده کند. با این حال، شناورهای با طول کمتر از بیست متر، شناورهای بادبانی و شناورهای که به ماهیگیری اشتغال دارند، می‌توانند از منطقه تردد (ترافیک) ساحلی استفاده کنند.

(۲) صرف‌نظر از جزء (۱) بند (ت)، یک شناور هنگام حضور در مسیر ورودی یا خروجی یک بندر، تأسیسات یا سازه فراساحلی، ایستگاه راهنمایی یا هر مکان دیگری که در داخل منطقه تردد (ترافیک) ساحلی قرار دارد، یا به منظور اجتناب از بروز خطر آنی، می‌تواند از منطقه تردد (ترافیک) ساحلی استفاده کند.

(ث) یک شناور، غیر از شناوری که خط (راه) را قطع می‌کند یا شناوری که در حال پیوستن یا ترک یک خط (راه) است، نباید به طور معمول وارد یک منطقه جداسازی شود یا خط جداسازی را قطع کند، مگر در موارد زیر:

(۱) در موارد اضطراری برای اجتناب از بروز خطر آنی؛

(۲) به منظور ماهیگیری در منطقه جداسازی.

(ج) شناوری که در نواحی نزدیک به منتهی‌الیه طرح‌های جداسازی تردد (ترافیک) دریانوردی می‌کند باید با احتیاط خاص به این کار بپردازد.

(چ) یک شناور باید حتی‌المقدور از لنگر انداختن در یک طرح جداسازی تردد (ترافیک) یا نواحی نزدیک منتهی‌الیه آن اجتناب نماید.

(ح) شناوری که از طرح جداسازی تردد (ترافیک) استفاده نمی‌نماید باید با اختلاف زیاد حتی‌المقدور از آن فاصله بگیرد.

(خ) شناور مشغول ماهیگیری نباید مانع عبور شناوری که در خط تردد (ترافیک) حرکت می‌کند گردد.

(د) شناور با طول کمتر از بیست متر یا شناور بادبانی نباید مانع عبور ایمن یک شناور موتوری گردد که در خط تردد (ترافیک) حرکت می‌کند.

(ذ) شناوری که هنگام انجام عملیات، برای حفظ ایمنی دریانوردی در طرح جداسازی تردد (ترافیک)، قابلیت جولان آن محدود است، از رعایت این قاعده تا میزانی که برای انجام عملیات لازم باشد، معاف است.

(ر) شناوری که هنگام انجام عملیات برای قراردادن، ترمیم یا برداشتن بافه (کابل) زیردریایی در طرح جداسازی تردد (ترافیک)، قابلیت جولان آن محدود است، از رعایت این قاعده تا میزانی که برای انجام عملیات لازم باشد، معاف است.

بخش ۲- هدایت شناورها در دید یکدیگر

قاعده ۱۱- اعمال

قواعد این بخش در مورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار دارند اعمال می‌گردد.

قاعده ۱۲- شناورهای بادبانی

(الف) موقعی که دو شناور بادبانی در حال نزدیک‌شدن به یکدیگرند، به نحوی که خطر تصادم را در بر داشته باشد یکی از آن دو شناور باید به‌شرح زیر از سر راه دیگری کنار برود:

(۱) موقعی که هر یک، باد را در طرف مخالف نسبت به دیگری داشته باشند، شناوری که باد را در طرف چپ خود دارد باید از سر راه دیگری کنار رود.

(۲) موقعی که هر دو، باد را در طرف مشابه داشته باشند شناور بادگیر باید از سر راه شناور بادپناه کنار برود.

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

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

قاعده ۱۳- سبقت

(الف) صرف‌نظر از مفاد مشمول در قواعد بخشهای (۱) و (۲) قسمت (ب)، هر شناوری که در حال سبقت گرفتن از دیگری است باید خود را از راه شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود، دور نگاه دارد.

(ب) یک شناور موقعی در حال سبقت گرفتن محسوب می‌شود که با شناور دیگری در یک جهت در زاویه‌ای بیش از بیست و دو و نیم درجه از راستای عرضی آن به طرف پاشنه قرار گیرد، یعنی در چنان موقعیتی نسبت به شناوری که از آن سبقت می‌گیرد باشد که در شب فقط قادر به مشاهده چراغهای پاشنه و نه هیچ‌یک از چراغهای جانبی آن شناور باشد.

(پ) وقتی شناوری تردید داشته باشد که در حال سبقت گرفتن از دیگری است، باید فرض نماید که سبقت‌گیرنده است و بر آن اساس عمل نماید.

(ت) هرگونه تغییر بعدی در سمت‌گیری بین دو شناور نمی‌تواند شناور سبقت‌گیرنده را به عنوان یک شناور قطع‌کننده راه در مفهوم این قواعد قلمداد نموده یا رافع وظیفه آن شناور نسبت به دور نگه‌داشتن خود از شناوری که از آن سبقت می‌گیرد تا رد شدن و دور شدن کامل از آن باشد.

قاعده 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 هر یک از آن دو باید مسیر خود را به طرف راست تغییر دهد به‌طوری که هر یک 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.

(پ) وقتی شناوری نسبت به وجود چنین وضعیتی تردید داشته باشد باید فرض بر وجود آن نموده و بر آن اساس عمل نمایند.

قاعده ۱۵- وضعیت قطع راه

هرگاه دو شناور موتوری به نحوی در حال قطع راه باشند که خطر تصادم را در بر داشته باشد، شناوری که دیگری را در طرف راست خود دارد باید از سر راه آن کنار برود و در صورت ایجاب شرایط از قطع راه شناور دیگر در سینه آن اجتناب نماید.

قاعده ۱۶- اقدام شناور راهدنده

هر شناوری که ملزم است تا به شناور دیگر راه بدهد باید حتی الامکان اقدام سریع و اساسی به عمل آورد تا کاملاً کنار برود.

قاعده ۱۷- اقدام شناور رامگیرنده

(الف) (۱) وقتی که یکی از دو شناور ملزم به کنار رفتن از سر راه دیگری باشد شناور دیگر باید مسیر و سرعت خود را حفظ کند.

(۲) با این حال شناور دوم به محض این که برایش معلوم گردد شناوری که ملزم به کنار رفتن از سر راه است اقدام مناسب طبق این قواعد انجام نمی‌دهد می‌تواند برای اجتناب از تصادم رأساً اقدام به جولان نماید.

(ب) هرگاه به هر علتی، شناوری که ملزم به حفظ مسیر و سرعت خود است، خود را چنان نزدیک (شناور دیگر) بباید که اجتناب از تصادم با اقدام شناور راه دهنده به تنهایی میسر نباشد باید اقدامی به عمل آورد که به بهترین نحو کمک به اجتناب از تصادم نماید.

(پ) شناور موتوری که در وضعیت قطع راه طبق جزء (۲) بند (الف) این قاعده جهت اجتناب از تصادم با شناور موتوری دیگر اقدام می‌کند نباید در صورت ایجاب شرایط راه خود را برای شناوری که در سمت چپش قرار دارد به سمت چپ تغییر دهد.

(ت) این قاعده رافع وظیفه شناور راه دهنده برای کنار رفتن از سر راه نخواهد بود.

قاعده ۱۸- مسئولیت‌های شناورها نسبت به یکدیگر

به استثنای مواردی که در قواعد ۹، ۱۰ و ۱۳ به نحو دیگری مقرر گردیده است:

(الف) شناور موتوری در حال حرکت باید از سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت جولان محدود

(۳) شناور مشغول ماهیگیری

(۴) شناور بادبانی

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

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت جولان محدود

(۳) شناور مشغول ماهیگیری

(پ) شناور مشغول ماهیگیری وقتی در حال حرکت باشد باید حتی الامکان از سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت جولان محدود

(ت) (۱) هر شناوری غیر از شناور خارج از کنترل یا شناور با قابلیت جولان محدود باید در صورت ایجاب شرایط از ایجاد مانع برای عبور ایمن شناور با محدودیت آبخور که علائم قاعده (۲۸) را نشان می‌دهد اجتناب نماید.

(۲) شناور با محدودیت آبخور باید با احتیاط خاص و توجه کامل به شرایط ویژه خود دریانوردی نماید.

(ث) هواپیمای آبنشین در روی آب باید به‌طور کلی از سر راه تمام شناورهای دیگر کنار برود و مانع دریانوردی آنها نشود. با این حال در موقعیتی که خطر تصادم وجود داشته باشد باید طبق قواعد این قسمت عمل نماید.

(ج) (۱) قایق پرنده (ویگ)، هنگام شروع به حرکت، فرود آمدن و پرواز در نزدیک سطح آب باید از سر راه تمام شناورهای دیگر کنار رود و از ایجاد مانع برای دریانوردی آنها اجتناب نماید.

(۲) قایق پرنده (ویگ) در حال بهره‌برداری در سطح آب، به عنوان یک قایق موتوری باید قواعد این قسمت را رعایت نماید.

بخش ۳- هدایت شناورها در دید محدود

قاعده ۱۹- هدایت شناورها در دید محدود

(الف) این قاعده در مورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار ندارند به هنگام دریانوردی در، یا نزدیک ناحیه‌ای با دید محدود اعمال می‌گردد.

(ب) هر شناور باید با سرعت ایمن متناسب با اوضاع و شرایط دید محدود حاکم پیشروی نماید. شناور موتوری باید موتورهای خود را برای جولان فوری آماده نگاه دارد.

(پ) هر شناور باید به هنگام رعایت قواعد **بخش اول** این قسمت، توجه لازم به اوضاع و شرایط دید محدود حاکم داشته باشد.

(ت) شناوری که فقط به وسیله رادار وجود شناور دیگری را کشف می‌نماید باید در حال تکوین بودن وضعیت نزدیک به تصادم و/ یا وجود خطر تصادم را معلوم نماید. در چنین وضعی باید اقدام به موقع برای اجتناب از آن به عمل آورد، مشروط بر اینکه اگر چنین اقدامی شامل تغییر مسیر باشد، حتی الامکان از اقدامات زیر اجتناب 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.

(ث) به جز در مواردی که 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 اجتناب نماید، باید سرعت خود را تا حداقلی که بتواند در مسیرش نگاه داشته شود کاهش دهد. شناور مزبور باید در صورت لزوم تمام سرعت خود را گرفته و به هر حال تا از بین رفتن خطر تصادم با دقت کامل دریانوردی نماید.

قسمت پ - چراغ ها و شکل ها

قاعده ۲۰- اعمال

(الف) قواعد این قسمت باید در هر شرایط جوی رعایت شود.

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

(پ) چراغهای مقرر در این قواعد باید 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.

(ت) قواعد مربوط به شکلها باید در هنگام روز رعایت گردد.

(ث) چراغها و شکلهای مقرر در این قواعد باید طبق مفاد پیوست شماره (۱) این مقررات، باشد.

قاعده ۲۱- تعاریف

(الف) «چراغ دکل» به چراغ سفیدی در روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور اطلاق می‌شود که نور ممتدی در قطاع دویست و بیست و پنج درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوی تعبیه شده که نور از سینه تا بیست و دو و نیم درجه بعد از راستای عرضی در هر یک از طرفهای شناور دیده شود.

(ب) «چراغهای جانبی» به یک چراغ سبز در طرف راست و یک چراغ قرمز در طرف چپ اطلاق می‌شود که هر یک نور ممتدی در قطاع دوازده و نیم درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوی تعبیه شده که نور مستقیماً از جلو تا بیست و دو و نیم درجه بعد از راستای عرضی در طرف مربوط دیده شود. در شناوری با طول کمتر از بیست متر چراغهای جانبی می‌توانند در یک فانوس ترکیبی روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور قرار گیرند.

(پ) «چراغ پاشنه» به چراغ سفیدی اطلاق می‌شود که حتی‌المقدور نزدیک به پاشنه شناور قرار گرفته و نور ممتدی در قطاع صد و سی و پنج درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و به‌نحوی تعبیه شده که نور مستقیماً از عقب تا شصت و هفت و نیم درجه در هر یک از طرفهای شناور دیده شود.

(ت) «چراغ یدک‌کشی» به چراغ زردی اطلاق می‌شود که همان مشخصات چراغ پاشنه را که در بند

(پ) این قاعده تعریف شده است دارا می‌باشد.

(ث) «چراغ همه‌جانبه» به چراغی اطلاق می‌شود که نور ممتدی در قطاع سیصد و شصت درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد.

(ج) «چراغ چشمک زن» به چراغی اطلاق می‌شود که در فواصل معین با بسامد (فرکانس) صد و بیست بار یا بیشتر در هر دقیقه چشمک می‌زند.

قاعده ۲۲- دید چراغ‌ها

چراغهای مقرر در این قواعد باید دارای شدت نوری طبق بخش (۸) پیوست (۱) این مقررات باشند به نحوی که در بردهای حداقل زیر دیده شوند:

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

- چراغ دکل، شش مایل؛

- چراغ جانبی، سه مایل؛

- چراغ پاشنه، سه مایل؛

- چراغ یدک کشی، سه مایل؛

- چراغ سفید، قرمز، یا زرد همه‌جانبه، سه مایل.

(ب) در شناورهای با طول دوازده متر یا بیشتر ولی کمتر از پنجاه متر:

- چراغ دکل، پنج مایل؛ ولی در مواردی که طول شناور کمتر از بیست متر باشد، سه مایل؛

- چراغ جانبی، دو مایل؛

- چراغ پاشنه، دو مایل؛

- چراغ یدک کشی، دو مایل؛

- چراغ سفید، قرمز، زرد همه‌جانبه، دو مایل.

(پ) در شناورهای با طول کمتر از دوازده متر:

- چراغ دکل، دو مایل؛

- چراغ جانبی، یک مایل؛

- چراغ پاشنه، دو مایل؛

- چراغ یدک کشی، دو مایل؛

- چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه‌جانبه، دو مایل.

(ت) در شناورهای کاملاً غوطه‌ور، نیمه‌غوطه‌ور یا اشیایی که در حال یدک‌شدن هستند:

- چراغ سفید همه‌جانبه، سه مایل.

قاعده ۲۳- شناورهای موتوری در حال حرکت

(الف) شناور موتوری در حال حرکت باید چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) یک چراغ دکل در سینه.

(۲) چراغ دکل دومی در پاشنه و بالاتر از چراغ دکل سینه به استثنای شناوری با طول کمتر از پنجاه متر که ملزم به نشان دادن چنین چراغی نبوده ولی می‌تواند این کار را انجام دهد.

(۳) چراغهای جانبی

(۴) چراغ پاشنه

(ب) شناور از نوع هواناو در حال عملیات در وضعیت بی وزنی باید علاوه بر چراغهای مقرر در بند (الف) این قاعده، یک چراغ زرد چشمکزن همه جانبه نیز نشان دهد.

(پ) یک قایق پرنده (ویگ) فقط در زمان بلندشدن، فرودآمدن و در پرواز نزدیک به سطح، باید علاوه بر چراغهای مقرر در بند (الف) این قاعده، یک چراغ قرمز چشمکزن همهجانبه پرنور را نشان دهد.

(ت) (۱) شناور موتوری با طول کمتر از دوازده متر می‌تواند به جای چراغهای مقرر در بند (الف) این قاعده، یک چراغ سفید همهجانبه و چراغهای جانبی را نشان دهد.

(۲) شناور موتوری با طول کمتر از هفت متر که حداکثر سرعتش به هفت گره نمی‌رسد می‌تواند به جای چراغهای مقرر در بند (الف) این قاعده یک چراغ سفید همهجانبه نشان دهد و حتی‌الامکان چراغهای جانبی را نیز نشان دهد.

(۳) چراغ دکل یا چراغ سفید همهجانبه شناور موتوری با طول کمتر از دوازده متر، در صورتی که نتواند بر محور نصب شود، می‌تواند در محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور نصب شود، مشروط بر آنکه چراغهای جانبی با یک فانوس که باید بر روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور وجود داشته یا در نزدیکترین خط ممکن به همان خط سینه به پاشنه مانند چراغ دکل یا چراغ سفید همهجانبه قرار گرفته باشد، ترکیب شود.

قاعده ۲۴- یدککشی و هل دادن یدک به جلو

(الف) شناور موتوری در حال یدک کشی باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) به جای چراغ مقرر در جزء (۱) بند (الف) یا جزء (۲) بند (الف) قاعده (۲۳) دو چراغ دکل در سینه در یک خط عمودی. وقتی طول یدک با احتساب از پاشنه شناور یدککننده تا انتهای پاشنه یدک از دویست متر تجاوز نماید سه چراغ از این نوع در یک خط عمودی؛

(۲) چراغهای جانبی؛

(۳) یک چراغ پاشنه؛

(۴) یک چراغ یدککش در یک خط عمودی بالای چراغ پاشنه؛

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

(ب) وقتی شناور هل‌دهنده و شناور تحت هل به جلو به صورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند باید به عنوان شناور موتوری تلقی گردیده و چراغهای مقرر در قاعده (۲۳) را نشان دهند.

(پ) شناور موتوری در حال هل دادن یدک به جلو یا یدک‌کشی از پهلو، در غیر از مورد واحد مرکب، باید چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) به جای چراغ مقرر در جزء (۱) بند (الف) یا جزء (۲) بند (الف) قاعده (۲۳) دو چراغ دکل سینه در یک خط عمودی؛

(۲) چراغهای جانبی؛

(۳) یک چراغ پاشنه.

(ت) شناور موتوری مشمول مفاد بندهای (الف) یا (پ) این قاعده باید جزء (۲) بند (الف) قاعده (۲۳) را نیز رعایت نماید.

(ث) شناور یا جسمی که یدک می‌شود غیر از موارد مذکور در بند (چ) این قاعده باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) یک چراغ پاشنه؛

(۳) وقتی طول یدک از دویست متر بیشتر باشد یک علامت لوزی شکل در جایی که به‌وضوح دیده شود.

(ج) به شرط اینکه هر تعداد شناوری که از پهلو یدک می‌شوند یا به‌صورت گروهی به جلو هل داده می‌شوند چراغهایی مانند یک شناور، روشن نمایند:

(۱) شناورهایی که به جلو هل داده می‌شوند اگر جزئی از یک واحد مرکب نباشند باید در انتهای سینه چراغهای جانبی را نشان دهند.

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

(چ) شناور یا شیئی کاملاً غوطه‌ور، نیمه غوطه‌ور یا ترکیبی از چنین شناورها یا اشیایی که یدک می‌شوند، باید چراغهای زیر را نشان دهند:

(۱) اگر دارای عرض کمتر از بیست و پنج متر باشد یک چراغ سفید هم‌جانبه در انتهای قسمت انتهایی جلو یا نزدیک آن و یکی در قسمت انتهایی عقب یا نزدیک آن با این استثناء که در مورد «دراکتها» نیازی به نشان دادن چراغ در قسمت انتهایی جلو یا نزدیک آن، وجود ندارد.

(۲) اگر دارای عرض بیست و پنج متر یا بیشتر باشد، دو چراغ سفید هم‌جانبه اضافی در انتهای عرض آن یا نزدیک به آن.

(۳) اگر طول آن بیش از صد متر باشد، چراغهای سفید هم‌جانبه اضافی بین چراغهای مقرر در جزءهای (۱) و (۲) به نحوی که فاصله بین چراغها بیش از صد متر نباشد.

(۴) شکل لوزی در انتهای دکل عقب آخرین شناور یا شیئی که در حال یدک شدن است یا نزدیک آن و اگر طول یدک شونده بیش از دویست متر باشد یک شکل لوزی اضافی در جایی که به‌بترین صورت بتواند دیده شود و حتی‌المقدور در جلوترین قسمت ممکن گذاشته‌شود.

(ح) اگر بنا به هر سبب کافی، برای شناور یا شیئی که یدک می‌شود نشان‌دادن چراغها با شکلهای مقرر در بندهای (ث) یا (چ) این قاعده، امکان‌پذیر نباشد تمام اقدامات ممکن باید انجام شود تا شناور یا شیئی درحال یدک روشن شود یا حداقل وجود چنین شناور یا شیئی معلوم باشد.

(خ) اگر بنا به هر سبب کافی، برای شناوری که به‌طور معمول در امر عملیات یدک‌کشی فعالیت نمی‌کند، نمایش چراغهای مقرر در بندهای (الف) یا (پ) این قاعده، امکان‌پذیر نباشد، چنین شناوری ملزم به نشان‌دادن آن چراغها در هنگام انجام عملیات یدک‌کشی شناور دیگری که در شرایط اضطراری است یا به هر دلیل نیازمند کمک است، نمی‌باشد. تمام اقدامات ممکن باید انجام شود تا ماهیت رابطه بین شناور یدک‌کننده و شناور درحال یدک به ترتیبی که در قاعده (۳۶) مجاز دانسته شده است، خصوصاً از طریق روشن‌کردن طناب یدک، معلوم گردد.

قاعده ۲۵- شناورهای بادبانی در حال حرکت و شناورهای پارویی

(الف) شناور بادبانی در حال حرکت باید چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) یک چراغ پاشنه.

(ب) در شناور بادبانی با طول کمتر از بیست متر چراغهای مقرر در بند (الف) این قاعده می‌تواند در یک فانوس ترکیبی در بالا یا نزدیک بالای دکل در جایی که به‌وضوح دیده می‌شوند قرار گیرد.

(پ) شناور بادبانی در حال حرکت می‌تواند علاوه بر چراغهای مقرر در بند (الف) این قاعده در بالا یا نزدیک بالای دکل در جایی که به‌وضوح دیده شوند، دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی نشان دهد که چراغ بالایی قرمز و پایینی سبز بوده ولی این چراغها نباید همزمان با فانوس ترکیبی مجاز در بند (ب) این قاعده نشان داده شوند.

(ت) (۱) شناور بادبانی با طول کمتر از هفت متر باید حتی‌المقدور چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این قاعده را نشان دهد، در غیر این‌صورت باید چراغ‌قوه یا فانوس روشنی با نور سفید آماده داشته باشد تا به‌موقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

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

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

قاعده ۲۶- شناورهای صیادی

(الف) شناور مشغول ماهیگیری در حال حرکت یا لنگر باید فقط چراغها و شکلهای مقرر در این قاعده را نشان دهد.

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

(۱) دو چراغ همهجانبه در یک خط عمودی، بالایی سبز و پایینی سفید یا شکلی مرکب از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالای دیگری قرار گرفته باشند.

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

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

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

(۱) دو چراغ همهجانبه در یک خط عمودی، بالایی قرمز و پایینی سفید، یا شکلی مرکب از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالای دیگری قرار گرفته باشد؛

(۲) وقتی وسایل ماهیگیری در فاصله افق بیش از صد و پنجاه متر از شناور گسترده شده باشد، یک چراغ سفید همهجانبه یا یک مخروط که رأس آن به طرف بالا و در جهت وسیله ماهیگیری باشد،

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

(ت) علائم اضافی مقرر در پیوست (۲) این مقررات، در مورد شناور مشغول ماهیگیری در مجاورت نزدیک سایر شناورهای مشغول به ماهیگیری، اعمال می‌شود.

(ث) شناوری که مشغول ماهیگیری نیست نباید چراغها یا شکلهای مقرر در این قاعده، بلکه فقط باید علائم مقرر برای شناور با طول مشابه خود را نشان دهد.

قاعده ۲۷- شناورهای خارج از کنترل یا با قابلیت جولان محدود

(الف) شناور خارج از کنترل باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همهجانبه در یک خط عمودی در جایی که آن چراغها به‌وضوح دیده شوند.

(۲) دو توپ یا شکلهای مشابه آن در یک خط عمودی در جایی که آنها به‌وضوح دیده شوند.

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

(ب) شناور با قابلیت جولان محدود، به غیر از شناور مشغول عملیات مین‌روبی، باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) سه چراغ همهجانبه در یک خط عمودی در جایی که به‌وضوح دیده شوند. چراغهای بالایی و پایینی باید قرمز و چراغ میانی باید سفید باشد.

(۲) سه شکل در یک خط عمودی در جایی که به‌وضوح دیده شوند. شکلهای بالایی و پایینی باید به شکل توپ و شکل میانی یک لوزی باشد.

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

(۴) وقتی شناور در لنگر باشد، علاوه بر چراغها یا شکلهای مقرر در جزءهای (۱) و (۲) چراغ، چراغها یا شکلهای مقرر در قاعده (۳۰)

(پ) شناور موتوری مشغول عملیات یدککشی در شرایطی که امکان انحراف شناورهای یدککننده و یدکشونده از مسیرشان شدیداً محدود باشد، باید علاوه بر چراغها یا شکلهای مقرر در بند (الف) قاعده (۲۴)، چراغها یا شکلهای مقرر در جزءهای (۱) و (۲) بند (ب) این قاعده را نشان دهد.

(ت) شناور مشغول عملیات لایروبی یا زیرآبی، وقتی قابلیت جولان آن محدود باشد باید چراغها و شکلهای مقرر در جزءهای (۱)، (۲) و (۳) بند (ب) این قاعده را نشان دهد و به علاوه باید در صورت وجود مانع، علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همجانبه یا دو توپ در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که مانع در آن وجود دارد.

(۲) دو چراغ سبز همجانبه یا دو لوزی در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که از آن شناور دیگری می تواند عبور کند.

(۳) وقتی شناور در لنگر باشد باید به جای چراغها یا شکلهای مقرر در قاعده (۳۰) چراغها یا شکلهای مقرر در این بند را نشان دهد.

(ث) اگر اندازه شناور مشغول عملیات غواصی مانع نشان دادن کلیه شکلها و چراغهای مقرر در بند (ت) این قاعده باشد، علائم زیر باید نشان داده شود:

(۱) سه چراغ همجانبه در یک خط عمودی در جایی که آن چراغها بتوانند به وضوح دیده شوند. بالاترین و پایین ترین این چراغها باید قرمز باشد و چراغ وسط باید سفید باشد.

(۲) یک مدل غیر قابل انعطاف از پرچم (ای) مقررات بین المللی که ارتفاع آن از یک متر کمتر نباشد. اقداماتی به منظور حصول اطمینان از رؤیت همجانبه آن باید به عمل آید.

(ج) شناور مشغول عملیات مین رویی باید علاوه بر چراغهای مقرر در قاعده (۲۳) برای شناورهای موتوری یا چراغها یا شکلهای مقرر در قاعده (۳۰) برای شناور در لنگر، در صورت اقتضا، سه چراغ سبز همجانبه یا سه توپ، نشان دهد. یکی از این چراغها یا شکلها باید نزدیک رأس دکل اصلی سینه و دوتای دیگر هر یک در دو منتهی الیه بازوی دکل نشان داده شوند. این چراغها یا شکلها حاکی از آن است که نزدیک شدن به فاصله کمتر از هزار متری شناور مین روب برای شناور دیگر خطرناک است.

(چ) شناورهای با طول کمتر از دوازده متر، غیر از شناورهای مشغول به عملیات غواصی، ملزم به نشان دادن چراغها و شکلهای مقرر در این قاعده نیستند.

(ح) علائم مقرر در این قاعده، علائم شناورهای در حالت اضطرار و محتاج کمک نیستند. چنین علائمی در پیوست (۴) این مقررات ذکر شده اند.

قاعده ۲۸- شناورهای با محدودیت آبخور

شناور با محدودیت آبخور میتواند علاوه بر چراغهای مقرر در قاعده (۲۳) برای شناورهای موتوری، سه چراغ قرمز همجانبه در یک خط عمودی، یا یک علامت استوانه ای در جایی که به وضوح دیده شوند، نشان دهد.

(الف) شناور مشغول انجام وظایف راهنمایی باید علائم زیر را نشان دهد:

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

(۲) وقتی در حال حرکت باشد، به علاوه، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(۳) وقتی در لنگر باشد، علاوه بر چراغهای مقرر در جزء (۱)، چراغ، چراغها یا شکل مقرر در قاعده (۳۰) برای شناورهای در لنگر.

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

قاعده ۳۰ - شناورهای لنگر انداخته و به گل نشسته

(الف) شناور در لنگر باید علائم زیر را در جایی که به وضوح دیده شود نشان دهد:

(۱) در قسمت سینه، یک چراغ سفید همجانبه یا یک توپ.

(۲) در پاشنه یا در نزدیک آن و در سطحی پایین تر از چراغ مقرر در جزء (۱)، یک چراغ سفید همجانبه.

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

(پ) شناور در لنگر میتواند، و یک شناور با طول صد متر و بیشتر باید، از چراغهای کاری موجود یا مشابه آنها نیز به منظور روشنایی عرشه های خود استفاده نماید.

(ت) شناور به گل نشسته باید چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این قاعده و به علاوه علائم زیر را در جایی که به وضوح شوند نشان دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همجانبه در یک خط عمودی؛

(۲) سه توپ در یک خط عمودی.

(ث) شناور با طول کمتر از هفت متر، وقتی خارج از کانال باریک یا نزدیک آن، آبراه یا لنگرگاه، یا جایی که معمولاً شناورهای دیگر دریانوردی میکنند، لنگر انداخته باشد، ملزم به نشان دادن چراغ ها یا شکل مقرر در بندهای (الف) و (ب) این قاعده نخواهد بود.

(ج) شناور با طول کمتر از دوازده متر، در زمان به گل نشسته بودن ملزم به نشان دادن چراغها یا شکلهای مقرر در جزءهای (۱) و (۲) بند (ت) این قاعده نیست.

قاعده ۳۱- هواپیماهای آبنشین

وقتی برای هواپیمای آبنشین یا قایق پرنده (ویگ) نشان دادن چراغها و شکلهایی با مشخصات یا در موقعیت های موصوف در قواعد این قسمت عملی نباشد باید حتی الامکان چراغ ها و شکل هایی با مشخصات و موقعیت های بسیار مشابه نشان دهد.

قسمت ت - علائم صوتی و نوری

قاعده ۳۲- تعاریف

(الف) واژه «سوت» به هر نوع وسیله علامت‌دهنده صوتی اطلاق می‌شود که قادر به ایجاد بوق‌های مقرر بوده و با مشخصات مذکور در پیوست (۳) این مقررات تطبیق نماید.

(ب) اصطلاح «بوق کوتاه» به بوقی به مدت تقریبی یک ثانیه اطلاق می‌شود.

(پ) اصطلاح «بوق بلند» به بوقی به مدت چهار الی شش ثانیه اطلاق می‌شود.

قاعده ۳۳- وسایل علائم صوتی

(الف) شناور با طول دوازده متر یا بیشتر باید مجهز به یک سوت، شناور با طول بیست متر یا بیشتر مجهز به یک زنگ به اضافه یک سوت، و شناور با طول صد متر یا بیشتر، به علاوه مجهز به یک سنج باشد که طنین و صدای آن با طنین و صدای زنگ اشتباه نشود. سوت، زنگ و سنج باید طبق مشخصات مقرر در پیوست (۳) این مقررات باشد. زنگ یا سنج یا هر دو می‌توانند با وسایل دیگری که دارای همان مشخصات صوتی مربوط باشند جایگزین گردند، مشروط بر اینکه تولید علائم صوتی لازم به صورت دستی همواره ممکن باشد.

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

قاعده ۳۴- علائم جولان و اخطار

(الف) وقتی شناورها در دید یکدیگر قرار دارند، شناور موتوری در حال حرکت، اگر به نحوی که به موجب این قواعد، اجازه داده یا الزام شده جولان نماید، باید آن جولان را با علائم زیر به وسیله سوت خود 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 جولان با موتورهای عقب هستم.»

(ب) هر شناور می‌تواند علائم صوتی مقرر در بند (الف) این قاعده را با علائم نوری زیر، به تناوب موردنیاز، در حالی که جولان انجام می‌گیرد، تکمیل نماید:

(۱) این علائم نوری 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 جولان با موتورهای عقب هستم.»

(۲) مدت هر چشمک باید در حدود یک ثانیه باشد، فاصله زمانی بین چشمکها باید در حدود یک ثانیه باشد و فاصله زمانی بین علائم متوالی نباید کمتر از ده ثانیه باشد.

(۳) چراغ مورد استفاده برای این علامت باید - در صورت وجود - یک چراغ سفید همه‌جانبه، با برد دید حداقل پنج مایل بوده و باید با مفاد پیوست (۱) این مقررات مطابقت داشته باشد.

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

(۱) شنآوری که قصد سبقت گرفتن از دیگری را داشته باشد باید با رعایت جزء (۱) بند (ث) قاعده (۹) قصد خود را به‌وسیله علائم زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:

- دو بوق 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) شنآوری که قرار است از آن سبقت گرفته شود، وقتی طبق جزء (۱) بند (ث) قاعده (۹) عمل می‌کند باید موافقت خود را به‌وسیله علامت زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:

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

(ت) وقتی شناورها در دید یکدیگر به هم نزدیک می‌شوند و به هر علتی هر یک از شناورها مقصودها یا اقدامات دیگری را درک نکند، یا در انجام اقدام مؤثر توسط شناور دیگر به‌منظور اجتناب از تصادم در تردید باشد، شنآوری که در تردید است باید تردید خود را سریعاً با به صدا درآوردن حداقل پنج بوق کوتاه و سریع با استفاده از سوت اعلام نماید. این علامت را می‌توان با یک علامت نوری متشکل از حداقل پنج چشمک کوتاه و سریع تکمیل نمود.

(ث) شنآوری که به پیچ یا منطقه‌ای از کانال یا آبراه نزدیک می‌شود که ممکن است وجود مانعی مزاحم باعث استتار شناورهای دیگر گردد باید یک بوق بلند به صدا درآورد. هر شناور نزدیک شونده که در محدوده پیچ یا وراء مانع مزاحم این صدا را می‌شنود باید با یک بوق بلند به این علامت پاسخ دهد.

(ج) اگر سوت‌های روی یک شناور در فاصله‌ای بیش از صد متر از یکدیگر قرار گرفته باشند باید فقط از یک سوت برای دادن علائم جولان و اخطار استفاده گردد.

قاعده ۳۵ - علائم صوتی در دید محدود

در یک ناحیه با دید محدود یا نزدیک آن، در هنگام روز یا شب، علائم مقرر در این قاعده باید به نحو زیر استفاده شوند:

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

(ب) شناور موتوری در حال حرکت اگر موتورهایش متوقف و در حال دریانوردی نباشد باید در فواصلی که از دودقیقه بیشتر نباشد دو بوق بلند متوالی با فاصله‌ای در حدود دو ثانیه بین آنها به صدا درآورد.

(پ) شناور خارج از کنترل، شناور با قابلیت جولان محدود، شناور با محدودیت آبخور، شناور بادبانی، شناور مشغول ماهیگیری و شناور مشغول یدک کردن یا هل دادن شناور دیگر باید به جای علائم مقرر

در بندهای (الف) یا (ب) این قاعده، در فواصلی که بیشتر از دو دقیقه نباشند سه بوق متوالی، یعنی یک بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به صدا درآورد.

(ت) شناور مشغول ماهیگیری درحالتی که در لنگر باشد و شناور با قابلیت جولان محدود، زمانی که کار خود را در حالت درلنگر بودن انجام می‌دهد، باید به جای علائم مقرر در بند (چ) این قاعده علامت مقرر در بند (پ) این قاعده را به صدا درآورد.

(ث) شناور یدک شونده یا اگر بیش از یک شناور یدک می‌شوند آخرین شناور یدک‌شونده اگر دارای نفر باشد، باید در فواصلی که بیش از دو دقیقه نباشد چهار بوق متوالی، یعنی یک بوق بلند و سپس سه بوق کوتاه به صدا درآورد. این علامت حتی‌المقدور باید بلافاصله پس از به صدا درآمدن علامت شناور یدک‌کش، به صدا درآید.

(ج) وقتی شناور هل‌دهنده و شناور تحت هل به جلو، به صورت یک واحد مرکب محکم به یگدیگر متصل باشند باید به‌عنوان یک شناور موتوری تلقی گردیده و باید علائم مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این قاعده را بدهد.

(چ) شناور در لنگر باید در فواصلی که از یک دقیقه بیشتر نباشد، زنگ را به مدت پنج ثانیه به‌طور سریع به صدا درآورد. در شنآوری با طول صد متر یا بیشتر زنگ مذکور باید در سینه شناور به صدا درآمده و بلافاصله پس از به صدا درآمدن زنگ باید سنج حدوداً به مدت پنج ثانیه در پاشنه شناور به صدا درآید. به‌علاوه شناور در لنگر می‌تواند به منظور اعلام موقعیت خود و احتمال تصادم با شناور نزدیک‌شونده سه بوق متوالی یعنی یک بوق کوتاه، یک بوق بلند و یک بوق کوتاه به صدا درآورد.

(ح) شناور به گل‌نشسته باید علامت زنگ و در صورت لزوم علامت سنج مقرر در بند (چ) این قاعده را به صدا درآورد و باید علاوه برآن، سه ضربه جدا و واضح بلافاصله قبل و بعد از زدن سریع زنگ به آن وارد آورد. به‌علاوه شناور به گل‌نشسته می‌تواند علامت مناسب را با استفاده از سوت به صدا درآورد.

(خ) شناور با طول دوازده متر یا بیشتر ولی کمتر از بیست متر ملزم به صدا درآوردن علائم زنگ مقرر در بندهای (چ) و (ح) این قاعده نیست. با این حال اگر شناور بدان شکل عمل نکند باید علائم صوتی مؤثر دیگری در فواصلی که از دو دقیقه بیشتر نباشند بدهد.

(د) شناور با طول کمتر از دوازده متر ملزم به دادن علائم فوق‌الذکر نیست، اما اگر بدان شکل عمل نکند، باید علائم صوتی مؤثر دیگری در فواصلی که از دو دقیقه بیشتر نباشد، بدهد.

(ذ) شناور راهنما وقتی مشغول انجام وظایف راهنمایی است می‌تواند علاوه بر علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (چ) این قاعده علامت مشخصه‌ای شامل چهار بوق کوتاه نیز به صدا درآورد.

قاعده ۳۶ - علائم جلب توجه

هر شناور می‌تواند در صورت لزوم به‌منظور جلب‌توجه شناور دیگر از علائم نوری یا صوتی استفاده نماید که با علائم مجاز در قسمتهای دیگر این قواعد اشتباه نشود یا می‌تواند سمت نورافکن خود را به طرف خطر هدایت نماید، به نحوی که مزاحم هیچ شناور دیگری نگردد. هر چراغی که برای جلب توجه شناور دیگر استفاده شود باید به نحوی باشد که با علامت کمک ناوبری دیگر اشتباه نشود.

به‌منظور انجام این قاعده، باید از استفاده از چراغ‌های با شدت نور بسیار بالا یا چراغ‌های گردان، مانند چراغ‌های گردان پلیسی اجتناب شود.

قاعده ۳۷- علائم اضطرار

وقتی شناوری در حالت اضطرار بوده و نیاز به کمک دارد باید علائم موصوف در پیوست (۴) این مقررات را مورد استفاده قرار داده یا نشان دهد.

قسمت ث - معافیت‌ها

قاعده ۳۸ - معافیت‌ها

هر شناور (یا نوعی از شناورها) که قبل از لازم‌الاجراء شدن این مقررات تیر حمال آن کار گذاشته شده یا در مرحله مشابه ساختمانی باشد، به شرط رعایت الزامات مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ (۱۳۳۸) ممکن است از رعایت این مقررات به شرح زیر معاف گردد:

(الف) نصب چراغها با برد نوری مقرر در ماده (۲۲)، تا چهارسال بعد از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این مقررات.

(ب) نصب چراغها با مشخصات رنگ مقرر در بخش (۷) پیوست (۱) این مقررات، تا چهارسال بعد از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این مقررات.

(پ) تغییر محل چراغها به‌علت تبدیل از واحدهای اندازه‌گیری «امپریال» به «متریک» و گرد نمودن ارقام اندازه‌گیری، معاف به‌طور دائم.

(ت) (۱) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول کمتر از صد و پنجاه متر، ناشی از توصیه‌های بند (الف) بخش (۳) پیوست (۱)، معاف به‌طور دائم.

(۲) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول صد و پنجاه متر یا بیشتر، ناشی از توصیه‌های بند (الف) بخش (۳) پیوست (۱) این مقررات، تا نه سال بعد از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این مقررات.

(ث) تغییر محل چراغهای دکل ناشی از توصیه بند (ب) بخش (۲) پیوست (۱) این مقررات، تا نه سال بعد از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این مقررات.

(ج) تغییر محل چراغهای جانبی ناشی از توصیه‌های بند (چ) بخش (۲) و بند (ب) بخش (۳) پیوست (۱)، تا نه سال بعد از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این مقررات.

(چ) الزامات وسایل علائم صوتی مقرر در پیوست (۳) این مقررات، تا نه سال بعد از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این مقررات.

(ح) تغییر محل چراغهای همه‌جانبه ناشی از توصیه‌های بند (ب) بخش (۹) پیوست (۱) این مقررات، معاف به‌طور دائم.

قسمت ج - تأیید انطباق با مفاد کنوانسیون

قاعده ۳۹- تعاریف

(الف) ممیزی به فرآیندی سامان‌یافته، مستقل و مستند برای کسب شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به‌منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی اطلاق می‌شود.

(ب) طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان (سازمان بین‌المللی دریانوردی) است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان تهیه شده است. ۱

۱- به «چهارچوب و فرایند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قطعنامه ۱۰۶۷(۲۸). الف مراجعه نمایید.

(پ) آیین‌نامه اجرائی به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان (آیین‌نامه آی آی آی) است که توسط سازمان طی قطعنامه ۱۰۷۰(۲۸). الف تصویب شده است.

(ت) استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرائی است.

قاعده ۴۰- اجراء

طرفهای متعاقد باید از مفاد آیین‌نامه اجرائی در زمینه اجرای تعهدات و مسؤولیت‌های خود که در این پیوست درج شده، استفاده نمایند.

قاعده ۴۱- تأیید انطباق

(الف) هر طرف متعاقد باید به‌منظور تأیید انطباق با این پیوست و اجرای آن، مشمول ممیزی دوره‌ای توسط سازمان طبق استاندارد ممیزی قرار بگیرد.

(ب) دبیرکل سازمان مسؤولیت اجرای طرح ممیزی را براساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان برعهده خواهد داشت.

(پ) هر طرف متعاقد مسؤولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته‌ها براساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان را برعهده خواهد داشت.

(ت) ممیزی تمامی طرفهای متعاقد باید:

(۱) براساس برنامه زمانی کلی ارائه شده توسط دبیرکل سازمان، و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان تنظیم شود؛ و

(۲) به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان اجراء شود.

پیوست ۱

تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و شکل‌ها

۱- تعریف

اصطلاح «ارتفاع از عرشه» به معنی ارتفاع از بالاترین عرشه سراسری می‌باشد. این ارتفاع به‌طور عمودی از موقعیت زیرمحل چراغ، اندازگیری می‌شود.

۲- محل و فاصله عمودی چراغها

(الف) در یک شناور موتوری با طول بیست متر یا بیشتر چراغهای دکل باید به ترتیب زیر نصب گردند:

(۱) چراغ دکل سینه، یا در صورتی که فقط یک چراغ دکل داشته باشد، چراغ مذکور در ارتفاعی از عرشه که از شش متر کمتر نباشد و اگر عرض شناور از شش متر تجاوز نماید، در آن صورت در ارتفاعی از عرشه که از عرض مذکور کمتر نباشد، با این همه لزومی به نصب این چراغ در ارتفاعی بیش از دوازده متر از عرشه نیست؛

(۲) وقتی که دو چراغ دکل داشته باشد، چراغ دکل پاشنه باید حداقل چهار و نیم متر عمودی از چراغ دکل سینه بالاتر باشد.

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

(پ) چراغ دکل شناور موتوری با طول دوازده متر ولی کمتر از بیست متر باید در ارتفاعی از لبه شناور قرار گیرد که از دو و نیم متر کمتر نباشد.

(ت) شناور موتوری با طول کمتر از دوازده متر می تواند بالاترین چراغ را در ارتفاع کمتر از دو و نیم متر از لبه شناور نصب نماید. با این همه وقتی که چراغ دکل علاوه بر چراغهای جانبی و چراغ پاشنه یا چراغ همهجانبه مقرر در جزء (۱) بند (ت) قاعده (۲۳) علاوه بر چراغهای جانبی نصب شده باشد، در آن صورت چنین چراغ دکل یا چراغ همهجانبه‌ای باید حداقل یک متر بالاتر از چراغهای جانبی قرار گیرد.

(ث) یکی از دو یا سه چراغ دکل مقرر برای شناور موتوری وقتی که مشغول یدککشی یا هل دادن شناور دیگری به جلو باشد باید در همان محل چراغ دکل سینه شناور موتوری یا چراغ دکل پاشنه قرار گیرد، مشروط بر آنکه اگر بر روی پاشنه قرار گرفته، چراغ دکل پاشنه پایین‌تر حداقل چهار و نیم متر به‌طور عمودی بالاتر از چراغ دکل سینه قرار گرفته باشد.

(ج) (۱) چراغ دکل یا چراغهای مقرر در بند (الف) قاعده (۲۳) باید طوری قرار بگیرند که بالاتر و متمایز از سایر چراغها و موانع باشند، به استثنای موارد مذکور در جزء (۲).

(۲) وقتی داشتن چراغهای همهجانبه مقرر در جزء (۱) بند (ب) قاعده (۲۷) یا قاعده (۲۸) در زیر چراغهای دکل ممکن نباشد، آنها را می‌توان بالای چراغ(های) دکل پاشنه یا به‌طور عمودی بین چراغ(های) دکل جلو و چراغ(های) دکل پاشنه مشروط بر آنکه در مورد اخیر، الزامات بند (پ) بخش (۳) این پیوست، رعایت شده باشد، قرار داد.

(چ) چراغهای جانبی شناور موتوری باید در ارتفاعی از عرشه قرار گیرند که از سه‌چهارم ارتفاع چراغ دکل سینه بیشتر نباشد. این چراغها نباید به اندازه‌ای پایین باشند که با چراغهای روی عرشه تداخل نمایند.

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

(خ) وقتی که این قواعد داشتن دو یا سه چراغ در یک خط عمودی را مقرر می‌دارد، فاصله این چراغها باید به قرار زیر باشد:

(۱) در یک شناور با طول بیست متر یا بیشتر فاصله این چراغها از یکدیگر باید از دو متر کمتر نباشد و پایین‌ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد، نباید در ارتفاعی کمتر از چهار متر از عرشه قرار گیرد.

(۲) در یک شناور با طول کمتر از بیست متر فاصله این چراغها از یکدیگر باید از یک متر کمتر نباشد و پایین‌ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد، نباید در ارتفاعی کمتر از دو متر از لبه شناور قرار گیرد.

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

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

(ذ) چراغ لنگر سینه مقرر در جزء (۱) بند (الف) قاعده (۳۰) وقتی که شناور دو چراغ لنگر داشته باشد، نباید کمتر از چهار و نیم متر بالاتر از چراغ لنگر پاشنه قرار گیرد. در شناور با طول پنجاه متر یا بیشتر این چراغ لنگر سینه نباید در ارتفاعی کمتر از شش 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 نباید از نصف طول شناور کمتر باشد ولی لزومی ندارد که از صد متر تجاوز نماید. چراغ سینه باید طوری قرار گیرد که فاصله آن از سینه از یک‌چهارم طول شناور تجاوز ننماید.

(ب) در شناور موتوری با طول بیست متر یا بیشتر، چراغهای جانبی نباید در جلو چراغهای دکل سینه قرار گیرند. این چراغها باید در هر یک از طرفهای شناور یا نزدیک آن قرار گیرند.

(پ) وقتی چراغهای مقرر در جزء (۱) بند (ب) قاعده (۲۷) یا قاعده (۲۸) به صورت عمودی بین چراغ(های) دکل سینه و چراغ(های) دکل پاشنه قرار گرفته باشند این چراغهای همه‌جانبه باید در یک فاصله افقی که کمتر از دو متر از خط مرکزی امتداد سینه و پاشنه کشتی در جهت خط مرکزی نباشد قرار گیرند.

(ت) هنگامی که فقط یک چراغ دکل برای شناور موتوری پیش‌بینی شده باشد، این چراغ باید در سینه قسمت میانی قایق نشان داده شود، مگر شناوری با طول کمتر از بیست متر که نیازی به نشان‌دادن این چراغ در سینه قسمت میانی ندارد اما باید آن را در نزدیک ترین فاصله ممکن به سینه نشان دهد.

۴- مشخصات محل چراغهای نشان دهنده جهت، برای شناورهای صیادی، لایرونها و شناورهای مشغول عملیات زیرآبی

(الف) چراغ نشان دهنده جهت وسایل به آب انداخته‌شده از شناور صیادی مشغول ماهیگیری به‌طوری که در جزء (۲) بند (پ) قاعده (۲۶) مقرر شده باید در فاصله افقی که کمتر از دو متر و بیشتر از شش

متر از دو چراغ قرمز و سفید همه‌جانبه نباشد قرار گیرد. این چراغ باید در جایی قرار گیرد که بالاتر از چراغ سفید همه‌جانبه مقرر در جزء (۱) بند (پ) قاعده (۲۶) و پایین‌تر از چراغهای جانبی نباشد. (ب) چراغها و شکل‌های شناور مشغول لایروبی یا عملیات زیر آبی برای نشان دادن طرف مانع و/ یا طرف عبور ایمن، به طوری که در جزء‌های (۱) و (۲) بند (ت) قاعده (۲۷) مقرر شده، باید در حداکثر فاصله افقی ممکن، که به هیچ وجه از دو متر کمتر نباشد، از چراغها یا شکل‌های مقرر در جزء‌های (۱) و (۲) بند (ب) قاعده (۲۷) قرار گیرد. در هیچ مورد نباید بالاترین این چراغها یا شکلها در ارتفاعی بیشتر از پایینترین سه چراغ یا شکل‌های مقرر در جزء‌های (۱) و (۲) بند (ب) قاعده (۲۷) قرار گیرد.

۵ - حفاظ‌های چراغهای جانبی

چراغهای جانبی شناورهای با طول بیست متر یا بیشتر باید مجهز به حفاظهایی با صفحات کناری به رنگ سیاه مات و منطبق با الزامات بخش (۹) این پیوست باشند. در شناورهای با طول کمتر از بیست متر، چراغهای جانبی، در صورت ضرورت به انطباق با الزامات بخش (۹) این پیوست، باید مجهز به حفاظهایی با صفحات کناری به رنگ سیاه مات باشد. در حالت فانوس ترکیبی، که در آن فقط از یک رشته (فیلمان) عمودی استفاده می‌شود و قسمتهای سبز و قرمز توسط تیغه خیلی باریکی از هم متمایز می‌گردند لزومی به نصب حفاظ خارجی نیست.

۶ - شکلها

(الف) شکلها باید به رنگ سیاه و به اندازه‌های زیر باشند:

(۱) توپ با قطری که کمتر از شش‌دهم متر نباشد.

(۲) مخروط با قطر پایه که کمتر از شش‌دهم متر نباشد و ارتفاع برابر قطر آن.

(۳) استوانه با قطر حداقل شش‌دهم متر و ارتفاع دو برابر قطر آن.

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

(ب) فاصله عمودی بین شکلها باید حداقل یک و نیم متر باشد.

(پ) در شناوری با طول کمتر از بیست متر می‌توان از شکلهایی 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

نوع رنگ نور کلیه چراغ‌های دریانوردی باید طبق استانداردهای زیر باشد، که در محدوده سطح نمودار مشخص شده برای هر رنگ توسط کمیسیون بین‌المللی روشنایی (سی آی ای) می‌باشد.

حدود سطح برای هر رنگ با تعیین مختصات گوشه‌ها مشخص گردیده که به قرار زیر می‌باشند:

(۱) سفید

X

(ایکس)

۵۲۵/۰

۵۲۵/۰

۴۵۲/۰

۳۱۰/۰

۳۱۰/۰

۴۴۳/۰

Y

(وای)

۳۸۲/۰

۴۴۰/۰

۴۴۰/۰

۳۴۸/۰

۲۸۳/۰

۳۸۲/۰

(۲) سبز

X

(ایکس)

۰۲۸/۰

۰۰۹/۰

۳۰۰/۰

۲۰۳/۰

Y

(وای)

۳۸۵/۰

۷۲۳/۰

۵۱۱/۰

۳۵۶/۰

(۳) قرمز

X

(ایکس)

۶۸۰/۰

۶۶۰/۰

۷۳۵/۰

۷۲۱/۰

Y

(وای)

۳۲۰/۰

۳۲۰/۰

۲۶۵/۰

۲۵۹/۰

(۴) زرد

X

(ایکس)

۶۱۲/۰

۶۱۸/۰

۵۷۵/۰

۵۷۵/۰

Y

(وای)

۳۸۲/۰

۳۸۲/۰

۴۲۵/۰

۴۰۶/۰

۸ - شدت نور چراغها

(الف) حداقل شدت نور چراغها باید با استفاده از فرمول زیر محاسبه شود:

I

آی)

=

۴۳/۳

I

۱۰

۶

I

(

T

تی)

I

D)

۲

(

دی

۲

I

K)

D-

(

کا

- دی

که در آن :

آی)

I

(عبارتست از شدت نور بر حسب شمع در شرایط کار

تی)

T

(عبارتست از ضریب حداقل نور برابر

lux

۷-

۱۰

I

۲

دی)

D

(عبارتست از برد دید (برد نوری) چراغ بر حسب مایل دریایی

کا)

K

(عبارتست از قابلیت انتشار جوی

برای چراغهای موصوف، مقدار « کا)

K

(« برابر ۸/۰ مربوط به دید جوی تقریباً ۱۳ مایل دریایی می‌باشد.

(ب) نمونه‌ای از ارقام به دست آمده از فرمول مذکور در جدول زیر ارائه شده است:

برد دید (برد نوری) چراغ به مایل دریایی

دی)

D

(

شدت نور چراغ بر حسب شمع با احتساب ۸/۰=

K

آی)

I

(

۱

۲

۳

۴

۵

توضیح:

حداکثر شدت نور چراغهای دریانوردی باید به منظور اجتناب از درخشش غیر لازم محدود گردند. این امر با کنترل متغیر شدت نور حاصل نمی شود.

۹- قطاع های افقی

(الف) (۱) در جهت جلو، چراغ های جانبی شناور باید دارای حداقل شدت نور لازم باشند. شدت نور باید تا حدی کاهش یابد که بین یک تا سه درجه در خارج از قطاعهای مقرر به قطاع عملی برسد.

(۲) برای چراغ های پاشنه و چراغ های دکل در بیست و دو و نیم درجه از راستای عرضی به طرف عقب برای چراغ های جانبی، حداقل شدت نور لازم باید در کمان افقی تا پنج درجه در محدوده قطاعهای مقرر در قاعده (۲۱) حفظ شود. از پنج درجه در قطاع های مقرر شدت نور می تواند تا پنجاه درصد (۵۰٪) محدوده مقرر کاهش یابد. نور به طور مستمر می تواند کاهش یابد تا به قطاع عملی درحد کمتر از پنج درجه خارج از قطاع های مقرر برسد.

(ب) (۱) چراغ های همه جانبه طوری قرار گیرند که دکل ها، سر دکل ها یا قسمت هایی که در زوایای قطاع های بیش از شش درجه قرار دارند مانع دید آنها نشوند به جز چراغ های لنگر مقرر در قاعده (۳۰) که نیاز به نصب آنها در ارتفاع بیش از حد از عرشه نمی باشد.

(۲) اگر انطباق با جزء (۱) بند (ب) این بخش به وسیله نمایش تنها یک چراغ همه جانبه، عملی نباشد، باید از دو چراغ همه جانبه - که به نحو مناسبی قرار داده شده باشند یا به نحوی دارای حفاظ باشند که حتی الامکان، به عنوان یک چراغ از فاصله یک مایلی، آشکار باشند - استفاده شود.

۱۰- قطاع های عمودی

(الف) قطاع های عمودی چراغهای برقی نصب شده به استثنای چراغهای شناورهای بادبانی در حال حرکت، باید این اطمینان را حاصل کنند که:

- (۱) دستکم، حداقل شدت نور لازم در تمام زوایا از پنج درجه بالا تا پنج درجه پایین افق حفظ شوند.
- (۲) دستکم، شصت درصد (۶۰٪) حداقل شدت نور لازم از هفت و نیم درجه بالا تا از هفت و نیم درجه پایین افق حفظ شوند.

(ب) در مورد شناورهای بادبانی در حال حرکت قطاع‌های عمودی چراغهای برقی نصب شده باید این اطمینان را حاصل کنند که:

(۱) دستکم، حداقل شدت نور لازم در تمام زوایای از پنج درجه بالا تا پنج درجه پایین افق حفظ شود.

(۲) دستکم، پنجاه درصد (۵۰٪) حداقل شدت نور لازم از بیست و پنج درجه بالا تا بیست و پنج درجه پایین افق حفظ شود.

(پ) در مورد چراغ‌هایی غیر از چراغ‌های برقی حتی‌الامکان این مشخصات رعایت شود.

۱۱- شدت نور چراغ‌های غیر برقی

حداقل شدت نور چراغهای غیر برقی حتی‌المقدور باید با مقادیر مقرر در جدول بخش (۸) این پیوست مطابقت نماید.

۱۲- چراغ جولان

با وجود مفاد جزء (ج) بند (۲) این پیوست، چراغ جولان موصوف در بند (ب) قاعده (۳۴) باید در همان سطح عمودی سینه و پاشنه که چراغ یا چراغ‌های دکل قرار دارند و در صورت امکان در حداقل ارتفاع دو متر به طور عمودی بالای چراغ دکل سینه نصب گردد مشروط بر این که کمتر از دو متر به‌طور عمودی بالا یا پایین چراغ دکل پاشنه قرار نگیرد.

در شناوری که فقط دارای یک چراغ دکل است چراغ جولان اگر نصب شده باشد باید در جایی که به‌وضوح دیده شود با فاصله حداقل دو متر به طور عمودی از چراغ دکل قرار گیرد.

۱۳- قایق تندرو ۱

(الف) چراغ دکل قایق تندرو می‌تواند در ارتفاع مربوط به عرض قایق کمتر از آنچه در ردیف (۱) جزء (الف) بند (۲) این پیوست مقرر شده، نصب شود، مشروط بر آنکه زاویه پایه مثلثهای متساوی‌الساقین متشکله از چراغهای جانبی و چراغ دکل، وقتی از بالای ارتفاع دیده شوند، کمتر از بیست و هفت درجه نباشد.

(ب) در قایق تندرو با طول پنجاه متر یا بیشتر، تقسیم‌کننده عمودی بین سینه و چراغ پاشنه چهار و نیم متری الزامی به موجب ردیف (۲) جزء (الف) بند (۲) این پیوست می‌تواند تغییر یابد مشروط بر آنکه چنین فاصله‌ای از مقدار تعیین شده در فرمول زیر کمتر نباشد.

$$C (\psi + a)$$

$$y = \frac{\psi + a}{2}$$

$$1000$$

در این فرمول:

وای (y) ارتفاع چراغ دکل اصلی بالاتر از چراغ دکل سینه، برحسب متر، می‌باشد.

ای (a) ارتفاع چراغ دکل سینه بالاتر از سطح آب در حالت عملیاتی برحسب متر، می‌باشد.

ψ تفاوت فرو رفتگی جلو و عقب کشتی در حالت عملیاتی برحسب درجه، می‌باشد.

سی (C) فاصله افقی چراغهای دکل اصلی برحسب متر می‌باشد.

۱- به آیین نامه بین المللی ایمنی برای قایقهای تندرو مورخ ۱۹۹۴ (۱۳۷۲) و آیین نامه بین المللی ایمنی برای قایقهای تندرو مورخ ۲۰۰۰ (۱۳۷۸) مراجعه نمایید.

۱۴- تأیید

ساختار چراغ ها و شکل ها و نصب چراغ ها در شناور، باید مورد پذیرش مقام ذی ربط دولتی که شناور محق است پرچم آن دولت را برافرازد، قرار گیرد.

پیوست ۲

علائم اضافی برای شناورهای صیادی در حال ماهیگیری در مجاورت یکدیگر

۱- کلیات

چراغ های مذکور در اینجا - اگر طبق بند (ت) قاعده (۲۶) نشان داده می‌شوند - باید در جایی نصب شوند که به وضوح دیده شوند. این چراغ ها باید حداقل نه دهم متر از یکدیگر فاصله داشته ولی در سطح پایین‌تری از چراغ های مقرر در جزء (۱) بند (ب) و جزء (۱) بند (پ) قاعده (۲۶) باشند. چراغها باید در تمام سطح افق در فاصله حداقل یک مایل ولی در کمتر از فاصله مقرر در این قواعد برای چراغهای شناورهای صیادی، قابل رؤیت باشند.

۲- علائم شناورهای صیادی با تور کششی

(الف) شناورهای با طول بیست متر یا بیشتر که مشغول ماهیگیری با تور کششی هستند اعم از این که از وسایل کفکش یا سطحی استفاده نمایند باید علائم زیر را نشان دهند:

(۱) هنگام به آب انداختن تورهایشان:

دو چراغ سفید در یک خط عمودی

(۲) هنگام کشیدن تورهایشان:

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) شناور با طول بیست متر یا بیشتر که مشغول ماهیگیری با تور کششی جفت هستند. باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) در شب یک نورافکن به طرف جلو و در جهت حرکت مستقیم شناور جفت دیگر

(۲) به هنگام به آب انداختن یا کشیدن تورهایشان یا هنگامی که تورها با مانعی برخورد کرده باشند

چراغهای مقرر در جزء (الف) بند (۲).

(پ) شناور با طول کمتر از بیست متر که مشغول ماهیگیری با تور کششی است، اعم از اینکه از وسایل کفکش یا سطحی استفاده نماید یا مشغول ماهیگیری با تور کششی جفت باشد، می‌تواند چراغ‌های مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این بخش را، در صورت اقتضاء نشان دهد.

۳- علائم شناورهای صیادی با تور احاطه‌ای

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

پیوست ۳

مشخصات فنی وسایل علائم صوتی

۱- سوت‌ها

(الف) بسامدها و بُرد شنوایی

بسامد اصلی این علائم باید در محدوده بین ۷۰۰ - ۷۰ هرتز قرار گیرد. برد شنوایی علامت حاصل از یک سوت توسط بسامدهایی تعیین خواهد گردید که ممکن است شامل بسامد اصلی‌ترین و/یا یک یا چند بسامد بالاتر باشند که در محدوده برد بین ۷۰۰ - ۱۸۰ هرتز ($\pm 1\%$) برای شناوری با طول بیست متر یا بیشتر و ۲۱۰۰ - ۱۸۰ هرتز ($\pm 1\%$) برای شناوری با طول کمتر از بیست متر قرار داشته و حدود فشار صوتی مشخص‌شده در جزء (پ) بند (۱) زیر را به وجود آورند.

(ب) حدود بسامدهای اصلی

به منظور اطمینان از تنوع زیاد در مشخصات سوت‌ها، بسامد اصلی سوت باید بین محدوده‌های زیر باشد:

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

(۲) ۳۵۰ - ۱۳۰ هرتز، برای شناور با طول هفتاد و پنج متر ولی کمتر از دویست متر

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

(پ) شدت و برد شنوایی علامت صوتی

سوت نصب شده روی یک شناور باید در جهت حداکثر شدت صوتی سوت و در فاصله یک متری از آن، یک حد فشار صوتی در حداقل یک باند یک‌سوم اکتاو در باند بسامدهای ۷۰۰ - ۱۸۰ هرتز ($\pm 1\%$) برای شناوری با طول بیست متر یا بیشتر، و ۲۱۰۰ - ۱۸۰ هرتز ($\pm 1\%$) برای شناوری با طول کمتر از بیست متر، که از رقم مناسب ارائه‌شده در جدول زیر کمتر نباشد، ایجاد نماید.

طول شناور برحسب متر

سطح باند یک سوم اکتاوی در فاصله یک متر به دسی بل اشاره شده به

۵ -

۱۰

Í

۲

برد شنوایی برحسب مایل دریایی

۲۰۰ یا بیشتر

۱۴۳

۲

۷۵ ولی کمتر از ۲۰۰

۱۳۸

۵/۱

۲۰ ولی کمتر از ۷۵

۱۳۰

۱

کمتر از ۲۰

*

۱۲۰

۵/۰

+

۱۱۵

#

۱۱۱

* اگر بسامدهای اندازه‌گیری شده در محدوده ۴۵۰ - ۱۸۰ هرتز قرار گیرد.

+ اگر بسامدهای اندازه‌گیری شده در محدوده ۸۰۰ - ۴۵۰ هرتز قرار گیرد.

اگر بسامدهای اندازه‌گیری شده در محدوده ۲۱۰۰ - ۸۰۰ هرتز قرار گیرد.

برد شنوایی در جدول فوق برای اطلاع بوده و تقریباً بردی است که امکان دارد یک سوت در محور جلوی آن با احتمال نود درصد (۹۰٪) در شرایط هوای ساکن در روی شنواری با حد متوسط صدای زمینه در پستهای استماع (با فرض ۶۸ دسی بل در باند اکتاو متمرکز روی ۲۵۰ هرتز و ۶۳ دسی بل در باند اکتاو 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؛ مقادیر ارائه‌شده را می‌توان به عنوان نمونه‌های واقعی محسوب نمود ولی در شرایط باد شدید یا حد زیاد صداهاى اطراف در پست استماع برد شنوایی ممکن است به مقدار زیادی کاهش یابد.

(ت) خصوصیات جهت‌دار

حد فشار صوتی سوت جهت‌دار نباید بیش از ۴ دسی بل پایین‌تر از حد فشار صوتی معین‌شده روی محور در هر سمتی در سطح افق در محدوده $\pm 45^\circ$ درجه از محور باشد. حد فشار صوتی در هر جهت دیگر در سطح افق نباید بیش از ۱۰ دسی بل پایین‌تر از حد فشار صوتی معین شده روی محور باشد به طوری که برد صوتی در هر جهت حداقل نصف برد صوتی روی محور جلو باشد. حد فشار صوتی در باند یک‌سوم اکتاو که برد شنوایی را تعیین می‌کند اندازه‌گیری خواهد شد.

(ث) استقرار سوتها

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

به‌منظور کاهش تداخل صدای منتشره با موانع و همچنین به حداقل رساندن خطر آسیب به شنوایی کارکنان، سوت باید حتی‌المقدور در بالاترین نقطه روی شناور نصب گردد. حد فشار صوتی علامت خود شناور در پستهای استماع نباید از (ای) ۱۱۰ دسی بل تجاوز نموده و حتی‌المقدور از (ای) ۱۰۰ دسی بل بیشتر نباشد.

(ج) نصب بیش از یک سوت

اگر سوت‌ها با فاصله‌ای بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر نصب می‌شوند باید به نحوی مرتب شوند که همزمان به صدا در نیایند.

(چ) سامانه (سیستم) های سوت ترکیبی

اگر به علت وجود موانعی احتمال برود که میدان صوتی یک سوت یا یکی از سوت‌های مذکور در جزء (ج) بند (۱) فوق دارای منطقه‌ای با حد علائم شدیداً کاهش یافته باشد، توصیه می‌شود که برای غلبه بر این کاهش، سامانه (سیستم) سوت ترکیبی نصب شود. از نظر این قواعد سامانه (سیستم) سوت ترکیبی به عنوان یک سوت واحد تلقی می‌گردد. سوت‌های یک سامانه (سیستم) ترکیبی باید در فاصله‌ای از یکدیگر که بیش از ۱۰۰ متر نباشند قرار گیرند و ترتیبی داده شود که همزمان به صدا درآیند. بسامد هر یک از سوت‌ها نسبت به بقیه باید حداقل ده هرتز اختلاف داشته باشند.

۲- زنگ یا سنج

(الف) شدت صوتی علائم

زنگ یا سنج یا وسایل دیگری که دارای خصوصیات صوتی مشابهی باشند باید حد فشار صوتی‌ای تولید نمایند که در فاصله یک متری از آن، از ۱۱۰ دسی بل کمتر نباشند.

(ب) ساختار

زنگها و سنج ها باید از ماده ضد زنگ ساخته شده و به نحوی طراحی شده باشند که دارای طنین صدای واضحی باشند. قطر دهانه زنگ برای شناورهای با طول بیست متر یا بیشتر، باید کمتر از سیصد میلی متر نباشد. در صورت امکان توصیه می شود چکش زنگ برقی نیروی ثابتی داشته ولی استفاده دستی باید امکان پذیر باشد. جرم چکش باید از سهدرصد (۳٪) جرم زنگ کمتر نباشد.

۳- تأیید

ساختار وسایل علائم صوتی، نحوه کار آنها و نصب آنها روی شناور باید مورد پذیرش مقام ذی ربط دولتی که شناور محق است پرچم آن دولت را برافرازد، قرار گیرد.

پیوست ۴

علائم اضطرار

۱- علائم زیر اعم از این که با هم یا به طور مجزا مورد استفاده قرار گرفته یا نشان داده شوند بیانگر اضطرار و نیاز به کمک هستند:

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

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

(پ) راکت یا وسیله انفجاری که در فواصل زمانی کوتاه ستاره های قرمز پرتاب می کند.

(ت) علامتی ارسالی به وسیله هر روش ارسال پیام مرکب از گروه ... --- ... (اس اُ اس) با رمز مُرس.

(ث) علامتی ارسالی به وسیله رادیوتلگراف مرکب از عبارت گفتاری «می.دی»

(ج) علامت اضطرار مربوط به کد بین المللی علائم که به صورت «ان. سی» نشان داده می شود.

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

(ح) شعله هایی روی شناور (مانند اشتعال بشکه قیر، بشکه نفت و غیره)؛

(خ) شعله یک راکت چتردار یا مشعل دستی که نور قرمز را نشان دهد؛

(د) علامتی دودزا که دود نارنجی رنگ تولید می کند؛

(ذ) بالابردن و پایین آوردن دستهای گشوده در هر طرف به طور آهسته و مستمر؛

(ر) اعلام اضطرار با استفاده از پیام انتخابی رقومی (دیجیتالی) دی اس سی قابل پخش از:

۱- کانال ۷۰ وی اچ اف، یا

۲- ام اف/اچ اف در بسامدهای ۵/۲۱۸۷ کیلوهرتز، ۵/۸۴۱۴ کیلوهرتز، ۵/۴۲۰۷ کیلوهرتز، ۶۳۱۲ کیلوهرتز، ۱۲۵۷۷ کیلوهرتز یا ۵/۱۶۸۰۴ کیلوهرتز؛

(ز) اعلام اضطرار کشتی به ساحل پخش شده به وسیله اینمارست کشتی یا خدمات ماهواره ای متحرک دیگر که ایستگاه زمینی کشتی ارائه می دهد.

(ژ) علائم منتشرشده به وسیله دستگاه های هدایت رادیویی (رادیو بیکنهای) نشان دهنده وضعیت اضطراری

(س) علائم تأییدشده منتشره از طریق سامانه های (سیستم های) ارتباطات رادیویی، از جمله گیرنده های خودکار راداری قایق نجات.

۲- استفاده یا نشان دادن هر یک از علائم پیش گفته 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- بخش های مربوط در دستورالعمل (کد) بین المللی علائم، جلد ۳ کتابچه بین المللی تجسس و نجات هوایی و دریایی و علائم زیر باید مورد توجه قرار گیرند:

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

(ب) رنگ درخشان علامت دهنده

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن مقررات مشتمل بر چهل و یک قاعده و چهار پیوست در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ دهم شهریورماه یک هزار و سیصد و نود و پنج مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۲۴/۶/۱۳۹۵ به تأیید شورای نگهبان رسید.

برچسب ها

قانون