

قانون تصویب مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا

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 یاد شده 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 آبهای مرتبط به آنکه قابل کشتیرانی به وسیله شناورهای دریا پیمای 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، لنگرگاهها، رودخانه ها، دریاچه ها یا آبراههای درون سرزمینی مرتبط با دریای آزاد و قابل کشتیرانی به وسیله شناورهای دریا پیمای 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 ایستگاهها یا چراغهای علامت دهنده، اشکال یا علائم صوتی اضافی برای کشتیهای جنگی و شناورهای که به صورت کاروان دریانوردی می کنند یا در رابطه با ایستگاهها یا چراغهای علامت دهنده، اشکال اضافی برای استفاده شناورهای صیادی مشغول ماهیگیری گروهی، تداخل نماید. این ایستگاهها یا چراغهای علامت دهنده، اشکال یا علائم صوتی اضافی باید حتی الامکان به نحوی باشند که با چراغ، شکل یا علامت مجاز در قسمتهای مختلف در این قواعد اشتباه نشوند.

(ت) سازمان می تواند به منظور اجرای این قواعد، طرحهای جدا سازی 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 چراغها یا علائم، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت دهنده صوتی، به طور کامل از مفاد هر یک از این قواعد تبعیت نماید، چنین شناوری از نظر تعداد، موقعیت، برد یا زاویه دید چراغها یا شکلها، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت دهنده 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- مسئولیت

(الف) هیچ یک از مفاد این قواعد نمی تواند هر شناور یا مالک، فرمانده یا خدمه شناور را از عواقب مسامحه در رعایت این قواعد یا مسامحه در اقدام های احتیاطی مبری کند که کار روزمره دریانوردان یا اوضاع و احوال خاص ایجاب می نماید.

(ب) در تفسیر و رعایت این قواعد باید به کلیه خطرات دریانوردی و تصادم و اوضاع و احوال خاص، از جمله محدودیت های شناورهای ذی ربط، 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، به استثنای 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 آب نشین می شود که به عنوان وسایل حمل و نقل در آب مورد استفاده قرار گرفته یا قابلیت استفاده داشته باشند.

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

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

(ت) اصطلاح «شناور مشغول ماهیگیری» به هر شناور ماهیگیری اطلاق می شود که به وسیله تور، طناب، تورهای کششی یا دیگر وسایل ماهیگیری که قابلیت جولان (مانور) آن را محدود می نمایند به ماهیگیری اشتغال داشته باشد ولی شامل شناور در حال ماهیگیری با قلاب یا سایر وسایل صید که قابلیت جولان آن را محدود نمی نمایند نمی گردد.

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

(ج) اصطلاح «شناور خارج از کنترل» به شناوری اطلاق می شود 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 می شود 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 نمی گردد:

(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 مین رویی باشد؛

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

(ح) اصطلاح «شناور با محدودیت آب‌خور» به شناور موتوری اطلاق می شود که به علت آب‌خور زیاد نسبت به عمق و ارتفاع آب موجود، قابلیت انحراف از مسیری که طی می نماید برای آن شدیداً محدود شده باشد.

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

(د) واژه های «طول» و «عرض» یک شناور به طول سرتاسری و بیشترین عرض آن اطلاق می شود.

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

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

(ز) اصطلاح «قایق پرنده (ویگ)» به یک قایق چند منظوره اطلاق می شود که در حالت عملیاتی اصلی آن، در مجاورت نزدیک به سطح آب با استفاده از کنش تأثیر سطح آب، پرواز می کند.

قسمت ب – قواعد ناوبری موتور و بادبانی

بخش اول – هدایت شناورها در هر شرایط دید

قاعده ۴- اعمال قواعد این بخش در هر شرایط دید اعمال می شوند.

قاعده ۵- دیده بانی هر شناور باید در کلیه اوقات از طریق بصري و سمعي همچنين با تمام امکانات موجود مناسب در موقعیت و شرایط حاکم طوري به دیده بانی پردازد که بتواند ارزیابی کامل وضعیت و خطر تصادم را بنماید.

قاعده ۶- سرعت ایمن هر شناور باید در کلیه اوقات با يك سرعت ایمن پیش برود به طوري که بتواند به منظور اجتناب از تصادم اقدام مناسب و مؤثر به عمل آورده و در فاصله ای 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) ویژگی ها، کارایی و محدودیت های تجهیزات رادار؛

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

(۳) تأثیر وضعیت دریا، هوا و سایر منابع تداخل کننده، 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 کشف شده توسط رادار؛

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

منظور آگاهی سریع از خطر تصادم و رد نگاری اجسام کشف شده به وسیله رادار یا وسیله طراحی شده مشابه دیگر باید به عمل آید.

(پ) فرضیات نباید بر اساس اطلاعات ناقص، به خصوص اطلاعات ناقصی که از رادار کسب می گردد بنا شود.

(ت) در تشخیص وجود خطر تصادم، ملاحظات زیر باید جزء سایر ملاحظات، مورد توجه قرار گیرند:
(۱) اگر سمت قطب نمایی شناوری که نزدیک می شود به طور محسوس تغییر نکند، فرض بر وجود خطر خواهد بود.

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

قاعده ۸ - اقدام به منظور اجتناب از تصادم

(الف) هر اقدامی که برای اجتناب از تصادم به عمل می آید 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 به منظور اجتناب از تصادم، در صورتی که وضع موجود ایجاب نماید، باید به حد کافی محسوس باشد تا برای شناور دیگری که به صورت بصری یا به وسیله رادار رصد می نماید 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 می تواند 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 می شود 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 نمی شود 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 می ماند.

قاعده ۹- آب بَر (کانال) های باریک

(الف) شناوری که در طول مسیر یک آب بَر (کانال) یا آبراه باریک در حال پیشروی است باید تا آنجا که ایمن و عملی باشد نزدیک به کناره خارجی آب بَر (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 آب بَر (کانال) یا آبراه باریک می تواند به طور ایمن دریانوردی نماید.

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

یا آبراه باریک در حال دریانوردی است.

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

(ث) (۱) در یک آب بر (کانال) یا آبراه باریک تنها هنگامی سبقت امکان پذیر است که شناوری که از آن سبقت گرفته می شود موظف به انجام اقدامی به منظور اجازه عبور ایمن باشد، شناور سبقت گیرنده 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 می شود 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 می تواند علائم مقرر در بند (ت) قاعده (۳۴) را به صدا درآورد.

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

(ج) شناوری که به پیچ یا محلی از آب بر (کانال) یا آبراه باریک نزدیک می شود 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 آب بر (کانال) باریک اجتناب نماید.

قاعده ۱۰- طرحهای جداسازی تردد (ترافیک)

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

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

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

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

(۳) به طور معمول، در انتهای یک خط، به یک خط تردد (ترافیک)، پیوند یا آن را ترک نماید ولی به هنگام پیوستن یا ترک از پهلو باید حتی الامکان با زاویه کوچکی در جهت عمومی جریان تردد (ترافیک) این کار را انجام دهد.

(پ) یک شناور باید حتی المقدور از قطع خطوط تردد (ترافیک) اجتناب نماید، ولی چنانچه مجبور به این کار گردد باید تا آنجا که امکان پذیر 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)، می تواند 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، می توانند از منطقه تردد (ترافیک) ساحلی استفاده کنند.

(۲) صرف نظر 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، می تواند از منطقه تردد (ترافیک) ساحلی استفاده کند.

(ث) یک شناور، غیر از شناوری که خط (راه) را قطع می کند یا شناوری که در حال پیوستن یا ترک یک

خط (راه) است، نباید به طور معمول وارد يك منطقه جداسازي شود يا خط جداسازي را قطع کند، مگر در موارد زیر:

(۱) در موارد اضطراري براي اجتناب از بروز خطر آني؛

(۲) به منظور ماهیگیری در منطقه جداسازي.

(ج) شناوري که در نواحي نزديك به منتهي اليه طرحهاي جداسازي تردد (ترافيك) دريانوردي مي کند بايد با احتياط خاص به اين کار بپردازد.

(چ) يك شناور بايد حتي المقدور از لنگر انداختن در يك طرح جداسازي تردد (ترافيك) يا نواحي نزديك منتهي اليه آن اجتناب نمايد.

(ح) شناوري که از طرح جداسازي تردد (ترافيك) استفاده نمي نمايد بايد با اختلاف زياد حتي المقدور از آن فاصله بگيرد.

(خ) شناور مشغول ماهیگیری نباید مانع عبور شناوري که در خط تردد (ترافيك) حرکت مي کند گردد.

(د) شناور با طول کمتر از بيست متر يا شناور بادباني نباید مانع عبور ايمن يك شناور موتوري گردد که در خط تردد (ترافيك) حرکت مي کند.

(ذ) شناوري که هنگام انجام عمليات، براي حفظ ايمني دريانوردي در طرح جداسازي تردد (ترافيك)، قابليت جولان آن محدود است، از رعايت اين قاعده تا ميزاني که براي انجام عمليات لازم باشد، معاف است.

(ر) شناوري که هنگام انجام عمليات براي قراردادن، ترميم يا برداشتن بافه (کابل) زيبرديايي در طرح جداسازي تردد (ترافيك)، قابليت جولان آن محدود است، از رعايت اين قاعده تا ميزاني که براي انجام عمليات لازم باشد، معاف است.

بخش ۲- هدايت شناورها در ديد يکديگر

قاعده ۱۱- اعمال قواعد اين بخش در مورد شناورهايي که در ديد يکديگر قرار دارند اعمال مي گردد.

قاعده ۱۲- شناورهاي بادباني

(الف) موقعي که دو شناور بادباني در حال نزديك شدن به يکديگرند، به نحوي که خطر تصادم را در بر داشته باشد يکي از آن دو شناور بايد به شرح زیر از سر راه ديگري کنار برود:

(۱) موقعي که هر يك، باد را در طرف مخالف نسبت به ديگري داشته باشند، شناوري که باد را در طرف چپ خود دارد بايد از سر راه ديگري کنار رود.

(۲) موقعي که هر دو، باد را در طرف مشابه داشته باشند شناور بادگير بايد از سر راه شناور باد پناه کنار برود.

(۳) اگر شناوري که باد را طرف چپ خود دارد شناور بادگيري را مشاهده کند و نتواند با اطمینان تشخيص دهد که شناور ديگر باد را در طرف راست يا چپ دارد بايد از سر راه ديگري کنار رود.

(ب) از نظر اين قاعده طرف بادگير، طرف مخالف جهتي که بادبان اصلي کشيده شده يا در مورد شناور با بادبان هاي چهار گوش، مخالف طرفي که بزرگترين بادبان سر تا سري کشيده شده محسوب خواهد گرديد.

قاعده ۱۳- سبقت

(الف) صرف نظر از مفاد مشمول در قواعد بخشهاي (۱) و (۲) قسمت (ب)، هر شناوري که در حال سبقت گرفتن از ديگري است بايد خود را از راه شناوري که از آن سبقت گرفته مي شود، دور نگاه دارد.

(ب) يك شناور موقعي در حال سبقت گرفتن محسوب مي شود كه با شناور ديگري در يك جهت در زاويه اي بيش از بيست و دو و نيم درجه از راستاي عرضي آن به طرف پاشنه قرار گيرد، يعني در چنان موقعيتي نسبت به شناوري كه از آن سبقت مي گيرد باشد كه در شب فقط قادر به مشاهده چراغهاي پاشنه و نه هيچ يك از چراغهاي جانبي آن شناور باشد.

(پ) وقتي شناوري ترديد داشته باشد كه در حال سبقت گرفتن از ديگري است، بايد فرض نمايد كه سبقت گيرنده است و بر آن اساس عمل نمايد.

(ت) هر گونه تغيير بعدي در سمت گيري بين دو شناور نمي تواند شناور سبقت گيرنده را به عنوان يك شناور قطع كننده راه در مفهوم اين قواعد قلمداد نموده يا رافع وظيفه آن شناور نسبت به دور نگه داشتن خود از شناوري كه از آن سبقت مي گيرد تا رد شدن و دور شدن كامل از آن باشد.

قاعده ۱۴ - وضعيت سینه به سینه

(الف) هرگاه دو شناور موتوري در مسيرهاي متقابل يا تقريباً متقابل طوري به يكدیگر نزديك شوند كه خطر تصادم وجود داشته باشد هر يك از آن دو بايد مسير خود را به طرف راست تغيير دهد به طوري كه هر يك از سمت چپ ديگري عبور نمايد.

(ب) وقتي چنين وضعيتي محرز خواهد بود كه يك شناور ديگري را در امتداد يا تقريباً در امتداد سینه خود رؤيت نموده و در شب بتواند چراغهاي دكل ديگري را در يك خط يا تقريباً در يك خط و يا هر دو چراغ جانبي را مشاهده نموده و در هنگام روز خصوصيات مربوطه از شناور ديگر را رؤيت كند.

(پ) وقتي شناوري نسبت به وجود چنين وضعيتي ترديد داشته باشد بايد فرض بر وجود آن نموده و بر آن اساس عمل نمايند.

قاعده ۱۵ - وضعيت قطع راه هرگاه دو شناور موتوري به نحوي در حال قطع راه باشند كه خطر تصادم را در بر داشته باشد، شناوري كه ديگري را در طرف راست خود دارد بايد از سر راه آن كنار برود و در صورت ايجاب شرايط از قطع راه شناور ديگر در سینه آن اجتناب نمايد.

قاعده ۱۶ - اقدام شناور راه دهنده هر شناوري كه ملزم است تا به شناور ديگر راه بدهد بايد حتي الامكان اقدام سريع و اساسي به عمل آورد تا كاملاً كنار برود.

قاعده ۱۷ - اقدام شناور راه گيرنده

(الف) (۱) وقتي كه يكي از دو شناور ملزم به كنار رفتن از سر راه ديگري باشد شناور ديگر بايد مسير و سرعت خود را حفظ كند.

(۲) با اين حال شناور دوم به محض اين كه برايش معلوم گردد شناوري كه ملزم به كنار رفتن از سر راه است اقدام مناسب طبق اين قواعد انجام نمي دهد مي تواند براي اجتناب از تصادم رأساً اقدام به جولان نمايد.

(ب) هرگاه به هر علتی، شناوري كه ملزم به حفظ مسير و سرعت خود است، خود را چنان نزديك (شناور ديگر) بيايد كه اجتناب از تصادم با اقدام شناور راه دهنده به تنهائي ميسر نباشد بايد اقدامي به عمل آورد كه به بهترين نحو كمك به اجتناب از تصادم نمايد.

(پ) شناور موتوري كه در وضعيت قطع راه طبق جزء (۲) بند (الف) اين قاعده جهت اجتناب از تصادم با شناور موتوري ديگر اقدام مي كند نبايد در صورت ايجاب شرايط راه خود را براي شناوري كه در سمت چپش قرار دارد به سمت چپ تغيير دهد.

(ت) اين قاعده رافع وظيفه شناور راه دهنده براي كنار رفتن از سر راه نخواهد بود.

قاعده ۱۸ - مسؤوليت هاي شناورها نسبت به يكدیگر به استثنای مواردی كه در قواعد ۹، ۱۰ و ۱۲ به نحو ديگري مقرر گرديده است:

(الف) شناور موتوري در حال حرکت بايد از سر راه شناورهاي زير كنار 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 به طور 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 بهره برداری 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 ناحیه ای 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 می شود.

(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 حد اقلی 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- چراغها و شکلها

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 دیده بانهای 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 می توانند در کلیه موقعیت های دیگری که الزامی به نظر می رسد 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 سر تا سری سینه به پاشنه شناور اطلاق می شود که نور ممتدی در قطاع دویست و بیست و پنج درجه ای در سطح افق را نشان می دهد 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 می شود که هر یک نور ممتدی در قطاع دوازده و نیم درجه ای در سطح افق را نشان می دهد 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 می توانند در یک فانوس ترکیبی روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور قرار گیرند.

(پ) «چراغ پاشنه» به چراغ سفیدی اطلاق می شود که حتی المقدور نزدیک به پاشنه شناور قرار گرفته و نور ممتدی در قطاع صد و سی و پنج درجه ای در سطح افق را نشان می دهد و به نحوی تعبیه شده که نور مستقیماً از عقب تا شصت و هفت و نیم درجه در هر یک از طرفهای شناور دیده شود.

(ت) «چراغ یدک کشی» به چراغ زردی اطلاق می شود که همان مشخصات چراغ پاشنه را که در بند (پ) این قاعده تعریف شده است دارا می باشد.

(ث) «چراغ همه جانبه» به چراغی اطلاق می شود که نور ممتدی در قطاع سیصد و شصت درجه ای در سطح افق را نشان می دهد.

(ج) «چراغ چشمک زن» به چراغی اطلاق می شود که در فواصل معین با بسامد (فرکانس) صد و

بیست بار یا بیشتر در هر دقیقه چشمک می زند.
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 همه جانبه، 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 همه جانبه، 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 همه جانبه، دو مایل.
(ت) در شناورهای کاملاً غوطه ور، نیمه غوطه ور یا اشیایی که در حال یدک شدن هستند:

- چراغ سفید همه جانبه، سه مایل.

قاعده ۲۳- شناورهای موتوری در حال حرکت
(الف) شناور موتوری در حال حرکت باید چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) يك چراغ دكل در سینه.

(۲) چراغ دكل دومي در پاشنه و بالاتر از چراغ دكل سینه به استثنای شناوري با طول کمتر از پنجاه متر که ملزم به نشان دادن چنین چراغي نبوده ولي مي تواند این کار را انجام دهد.

(۳) چراغهاي جانبي

(۴) چراغ پاشنه

(ب) شناور از نوع هواناو در حال عملیات در وضعيت بي وزني باید علاوه بر چراغهاي مقرر در بند (الف) این قاعده، يك چراغ زرد چشمك زن همه جانبه نیز نشان دهد.

(پ) يك قایق پرنده (ویگ) فقط در زمان بلند شدن، فرود آمدن و در پرواز نزدیک به سطح، باید علاوه بر چراغهاي مقرر در بند (الف) این قاعده، يك چراغ قرمز چشمك زن همه جانبه پرنور را نشان دهد.

(ت) (۱) شناور موتوري با طول کمتر از دوازده متر مي تواند به جاي چراغهاي مقرر در بند (الف) این قاعده، يك چراغ سفید همه جانبه و چراغهاي جانبي را نشان دهد.

(۲) شناور موتوري با طول کمتر از هفت متر که حداکثر سرعتش به هفت گره نمي رسد مي تواند به جاي چراغهاي مقرر در بند (الف) این قاعده يك چراغ سفید همه جانبه نشان دهد و حتي الامکان چراغهاي جانبي را نیز نشان دهد.

(۳) چراغ دكل یا چراغ سفید همه جانبه شناور موتوري با طول کمتر از دوازده متر، در صورتي که نتواند بر محور نصب شود، مي تواند در محور سر تا سري سینه به پاشنه شناور نصب شود، مشروط بر آنکه چراغهاي جانبي با يك فانوس که باید بر روي محور سرتاسري سینه به پاشنه شناور وجود داشته یا در نزدیکترین خط ممکن به همان خط سینه به پاشنه مانند چراغ دكل یا چراغ سفید همه جانبه قرار گرفته باشد، ترکیب شود.

قاعده ۲۴- يدك كشي و هل دادن يدك به جلو

(الف) شناور موتوري در حال يدك كشي باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) به جاي چراغ مقرر در جزء (۱) بند (الف) یا جزء (۲) بند (الف) قاعده (۲۳) دو چراغ دكل در سینه در يك خط عمودي. وقتي طول يدك با احتساب از پاشنه شناور يدك کننده تا انتهاي پاشنه يدك از دویست متر تجاوز نماید سه چراغ از این نوع در يك خط عمودي؛

(۲) چراغهاي جانبي؛

(۳) يك چراغ پاشنه؛

(۴) يك چراغ يدك كشي در يك خط عمودي بالاي چراغ پاشنه؛

(۵) وقتي طول يدك از دویست متر تجاوز نماید يك علامت لوزي شکل در جايي که به وضوح دیده شود.

(ب) وقتي شناور هل دهنده و شناور تحت هل به جلو به صورت يك واحد مرکب محکم به يکدیگر متصل باشند باید به عنوان شناور موتوري تلقي گردیده و چراغهاي مقرر در قاعده (۲۳) را نشان دهند.

(پ) شناور موتوري در حال هل دادن يدك به جلو یا يدك كشي از پهلو، در غير از مورد واحد مرکب، باید چراغهاي 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 يك خط عمودي؛ (۲) چراغهاي جانبي؛

(۳) يك چراغ پاشنه.

(ت) شناور موتوري مشمول مفاد بند هاي (الف) یا (پ) اين قاعده بايد جزء (۲) بند (الف) قاعده (۲۳) را نیز رعایت نماید.

(ث) شناور یا جسمي که يدك مي شود غير از موارد مذکور در بند (ج) اين قاعده بايد علائم زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهاي جانبي؛

(۲) يك چراغ پاشنه؛

(۳) وقتي طول يدك از دويست متر بيشتر باشد يك علامت لوزي شكل در جايي که به وضوح دیده شود.

(ج) به شرط اينکه هر تعداد شناوري که از پهلو يدك مي شوند یا به صورت گروهی به جلو هل داده مي شوند چراغهايي مانند يك شناور، روشن نمایند:

(۱) شناورهايي که به جلو هل داده مي شوند اگر جزئي از يك واحد مرکب نباشند بايد در انتهاي سینه چراغهاي جانبي را نشان دهند.

(۲) شناوري که از پهلو يدك مي شود بايد چراغ پاشنه و در انتهاي سینه چراغهاي جانبي را نشان دهد.

(ج) شناور یا شیئي کاملاً غوطه ور، نیمه غوطه ور یا ترکیبی از چنین شناورها یا اشیایی که يدك مي شوند، بايد چراغهاي زیر را نشان دهند:

(۱) اگر داراي عرض کمتر از بيست و پنج متر باشد يك چراغ سفید همه جانبه در انتهاي قسمت انتهايي جلو یا نزديك آن و يکي در قسمت انتهايي عقب یا نزديك آن با اين استثناء که در مورد «دراکت ها» نيازي به نشان دادن چراغ در قسمت انتهايي جلو یا نزديك آن، وجود ندارد.

(۲) اگر داراي عرض بيست و پنج متر یا بيشتر باشد، دو چراغ سفید همه جانبه اضافي در انتهاي عرض آن یا نزديك به آن.

(۳) اگر طول آن بيش از صد متر باشد، چراغهاي سفید همه جانبه اضافي بين چراغهاي مقرر در جزء هاي (۱) و (۲) به نحوي که فاصله بين چراغها بيش از صد متر نباشد.

(۴) شکل لوزي در انتهاي دکل عقب آخرين شناور یا شیئي که در حال يدك شدن است یا نزديك آن و اگر طول يدك شونده بيش از دويست متر باشد يك شکل لوزي اضافي در جايي که به بهترين صورت بتواند دیده شود و حتي المقدور در جلوترين قسمت ممکن گذاشته شود.

(ح) اگر بنا به هر سبب کافي، براي شناور یا شیئي که يدك مي شود نشان دادن چراغها با شکلهای مقرر در بند هاي (ث) یا (ج) اين قاعده، امکان پذیر نباشد تمام اقدامات ممکن بايد انجام شود تا شناور یا شیئي در حال يدك روشن شود یا حداقل وجود چنین شناور یا شیئي معلوم باشد.

(خ) اگر بنا به هر سبب کافي، براي شناوري که به طور معمول در امر عمليات يدك کشي فعاليت نمي کند، نمايش چراغهاي مقرر در بند هاي (الف) یا (پ) اين قاعده، امکان پذیر نباشد، چنین شناوري ملزم به نشان دادن آن چراغها در هنگام انجام عمليات يدك کشي شناور ديگري که در شرايط

اضطراري است يا به هر دليل نيازمنند كمك است، نمي باشد. تمام اقدامات ممكن بايد انجام شود تا ماهيت رابطه بين شناور يدك كننده و شناور درحال يدك به ترتيبی كه در قاعده (۳۶) مجاز دانسته شده است، خصوصاً از طريق روشن كردن طناب يدك، معلوم گردد.

قاعده ۲۵- شناورهاي بادباني در حال حركت و شناورهاي پارويي
(الف) شناور بادباني در حال حركت بايد چراغهاي زير را نشان دهد:

(۱) چراغهاي جانبي؛

(۲) يك چراغ پاشنه.

(ب) در شناور بادباني با طول كمتر از بيست متر چراغهاي مقرر در بند (الف) اين قاعده مي تواند در يك فانوس تركيبی در بالا يا نزديك بالاي دكل در جايي كه به وضوح ديده مي شوند قرار گيرد.

(پ) شناور بادباني در حال حركت مي تواند علاوه بر چراغهاي مقرر در بند (الف) اين قاعده در بالا يا نزديك بالاي دكل در جايي كه به وضوح ديده شوند، دو چراغ همه جانبه در يك خط عمودي نشان دهد كه چراغ بالايي قرمز و پاييني سبز بوده ولي اين چراغها نبايد همزمان با فانوس تركيبی مجاز در بند (ب) اين قاعده نشان داده شوند.

(ت) (۱) شناور بادباني با طول كمتر از هفت متر بايد حتي المقدور چراغهاي مقرر در بند (الف) يا (ب) اين قاعده را نشان دهد، در غير اين صورت بايد چراغ قوه يا فانوس روشني با نور سفيد آماده داشته باشد تا به موقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

(۲) شناور پارويي مي تواند چراغهاي مقرر در اين قاعده براي شناور بادباني را نشان دهد، در غير اين صورت بايد چراغ قوه يا فانوس روشني با نور سفيد آماده داشته باشد تا به موقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

(ث) شناور در حال پيشروي با بادبان اگر توأمأ از نيروي موتور نيز استفاده نمايد بايد در سينه در جايي كه به وضوح ديده شود يك علامت مخروطي شكل كه رأس آن به طرف پايين باشد، نشان دهد.

قاعده ۲۶- شناورهاي صيادي

(الف) شناور مشغول ماهیگیری در حال حركت يا لنگر بايد فقط چراغها و شكلهاي مقرر در اين قاعده را نشان دهد.

(ب) شناور مشغول ماهیگیری با تور كششي كه به معني كشيدن تور يا ساير وسايل ماهیگیری مورد استفاده در آب مي باشد بايد علائم زير را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در يك خط عمودي، بالايي سبز و پاييني سفيد يا شكلي مركب از دو مخروط كه رئوس آنها بر هم منطبق و در يك خط عمودي يكي بالاي ديگري قرار گرفته باشند.

(۲) يك چراغ دكل در پشت و بالاتر از چراغ سبز همه جانبه؛ شناور با طول كمتر از پنجاه متر ملزم به نشان دادن چنين چراغي نبوده ولي مي تواند اين كار را انجام دهد.

(۳) به هنگام دريانوردي، علاوه بر چراغهاي مقرر در اين بند، چراغهاي جانبي و يك چراغ پاشنه،

(پ) شناور مشغول ماهیگیری، به غير از ماهیگیری با تور كششي، بايد علائم زير را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در يك خط عمودي، بالايي قرمز و پاييني سفيد، يا شكلي مركب از دو مخروط كه رئوس آنها بر هم منطبق و در يك خط عمودي يكي بالاي ديگري قرار گرفته باشد؛

(۲) وقتي وسايل ماهیگیری در فاصله افق بيش از صد و پنجاه متر از شناور گسترده شده باشد، يك چراغ سفيد همه جانبه يا يك مخروط كه رأس آن به طرف بالا و در جهت وسيله ماهیگیری باشد،

(۳) به هنگام دريانوردي، علاوه بر چراغهاي مقرر در اين بند چراغهاي جانبي و يك چراغ پاشنه.

(ت) علائم اضافي مقرر در پيوست (۲) اين مقررات، در مورد شناور مشغول ماهیگیری در مجاورت

نزدیک سایر شناورهای مشغول به ماهیگیری، اعمال می شود.

(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 همه جانبه در یک خط عمودی در جایی که آن چراغها به وضوح دیده شوند.
(۲) دو توپ یا شکلهای مشابه آن در یک خط عمودی در جایی که آنها به وضوح 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 همه جانبه در یک خط عمودی در جایی که به وضوح دیده شوند. چراغهای بالایی و پایینی باید قرمز و چراغ میانی باید سفید باشد.

(۲) سه شکل در یک خط عمودی در جایی که به وضوح 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 جزء های (۱) و (۲) چراغ، چراغها یا شکلهای مقرر در قاعده (۳۰)

(پ) شناور موتور مشغول عملیات یدک کشی در شرایطی که امکان انحراف شناورهای یدک کننده و یدک شونده از مسیرشان شدیداً محدود باشد، باید علاوه بر چراغها یا شکلهای مقرر در بند (الف) قاعده (۲۴)، چراغها یا شکلهای مقرر در جزء های (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 جزء های (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 همه جانبه یا دو توپ در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که مانع در آن وجود دارد.

(۲) دو چراغ سبز همه جانبه یا دو لوزی در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که از آن شناور دیگری 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 همه جانبه 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 همه جانبه آن باید به عمل آید.

(ج) شناور مشغول عملیات مین روبي باید علاوه بر چراغهاي مقرر در قاعده (۲۳) براي شناورهاي موتورې يا چراغها يا شكلهاي مقرر در قاعده (۳۰) براي شناور در لنگر، در صورت اقتضا، سه چراغ سبز همه جانبه يا سه توپ، نشان دهد. يکي از اين چراغها يا شکلها بايد نزديک رأس دکل اصلي سینه و دو تاي ديگر هر يك در دو منتهي اليه بازوي دکل نشان داده شوند. اين چراغها يا شکلها حاكي از آن است که نزديک شدن به فاصله کمتر از هزار متری شناور مین روب براي شناور ديگر خطرناک است.

(چ) شناورهاي با طول کمتر از دوازده متر، غير از شناورهاي مشغول به عملیات غواصي، ملزم به نشان دادن چراغها و شكلهاي مقرر در اين قاعده نيستند.

(ح) علائم مقرر در اين قاعده، علائم شناورهاي در حالت اضطرار و محتاج کمک نيستند. چنين علائمي در پيوست (۴) اين مقررات ذکر شده‌اند.

قاعده ۲۸- شناورهاي با محدوديت آبخور شناور با محدوديت آبخور مي تواند علاوه بر چراغهاي مقرر در قاعده (۲۳) براي شناورهاي موتورې، سه چراغ قرمز همه جانبه در يك خط عمودي، يا يك علامت استوانه اي در جايي که به وضوح ديده شوند، نشان دهد.

قاعده ۲۹- شناورهاي راهنما

(الف) شناور مشغول انجام وظايف راهنمايي بايد علائم زير را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در يك خط عمودي، بالايي سفيد و پاييني قرمز، در روي دکل اصلي يا در نزديکي آن.

(۲) وقتي در حال حرکت باشد، به علاوه، چراغهاي جانبي و يك چراغ پاشنه.

(۳) وقتي در لنگر باشد، علاوه بر چراغهاي مقرر در جزء (۱)، چراغ، چراغها يا شکل مقرر در قاعده (۳۰) براي شناورهاي در لنگر.

(ب) شناور راهنما وقتي مشغول انجام وظايف راهنمايي نباشد بايد چراغها يا شكلهاي مقرر براي شناور با طول مشابه خود را نشان دهد.

قاعده ۳۰- شناورهاي لنگر انداخته و به گل نشسته

(الف) شناور در لنگر بايد علائم زير را در جايي که به وضوح ديده شود نشان دهد:

(۱) در قسمت سینه، يك چراغ سفيد همه جانبه يا يك توپ.

(۲) در پاشنه يا در نزديک آن و در سطحي پايين تر از چراغ مقرر در جزء (۱)، يك چراغ سفيد همه جانبه.

(ب) يك شناور با طول کمتر از پنجاه متر مي تواند به جاي چراغهاي مقرر در بند (الف) اين قاعده يك چراغ سفيد همه جانبه در جايي که به وضوح ديده شود نشان دهد.

(پ) شناور در لنگر مي تواند، و يك شناور با طول صد متر و بيشتري بايد، از چراغهاي کاري موجود يا مشابه آنها نیز به منظور روشنايي عرشه هاي خود استفاده نمايد.

(ت) شناور به گل نشسته بايد چراغهاي مقرر در بند (الف) يا (ب) اين قاعده و به علاوه علائم زير را در جايي که به وضوح ديده شوند نشان دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همه جانبه در يك خط عمودي؛

(۲) سه توپ در يك خط عمودي.

(ث) شناور با طول کمتر از هفت متر، وقتي خارج از کانال باريک يا نزديک آن، آبراه يا لنگرگاه، يا جايي که معمولاً شناورهاي ديگر دريانوردي مي کنند، لنگر انداخته باشد، ملزم به نشان دادن چراغها يا شکل مقرر در بند هاي (الف) و (ب) اين قاعده نخواهد بود.

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

قاعده ۳۱- هواپیماهاي آب نشین وقتي براي هواپیمای آب نشین یا قایق پرنده (ویگ) نشان دادن چراغها و شکلهاي با مشخصات یا در موقعیت هاي موصوف در قواعد این قسمت عملي نباشد باید حتي الامکان چراغها و شکلهاي با مشخصات و موقعیت هاي بسیار مشابه نشان دهد.

قسمت ت- علائم صوتي و نوري

قاعده ۳۲- تعاریف

(الف) واژه «سوت» به هر نوع وسیله علامت دهنده صوتي اطلاق مي شود که قادر به ایجاد بوقهاي مقرر بوده و با مشخصات مذکور در پیوست (۲) این مقررات تطبیق نماید.

(ب) اصطلاح «بوق کوتاه» به بوقی به مدت تقریبی يك ثانيه اطلاق مي شود.

(پ) اصطلاح «بوق بلند» به بوقی به مدت چهار الي شش ثانيه اطلاق مي شود.

قاعده ۳۳- وسایل علائم صوتي

(الف) شناور با طول دوازده متر یا بیشتر باید مجهز به يك سوت، شناور با طول بیست متر یا بیشتر مجهز به يك زنگ به اضافه يك سوت، و شناور با طول صد متر یا بیشتر، به علاوه مجهز به يك 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 مي توانند با وسایل دیگری که دارای همان مشخصات صوتي مربوط باشند جایگزین گردند، مشروط بر اینکه تولید علائم صوتي لازم به صورت دستي همواره ممکن باشد.

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

قاعده ۳۴- علائم جولان و اخطار

(الف) وقتي شناورها در دید یکدیگر قرار دارند، شناور موتوري در حال حرکت، اگر به نحوي 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:

- يك بوق کوتاه به معني اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم.»

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

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

(ب) هر شناور مي تواند علائم صوتي مقرر در بند (الف) این قاعده را با علائم نوري زیر، به تناوب مورد نیاز، در حالی که جولان انجام مي گیرد، تکمیل نماید:

(۱) این علائم نوري دارای معاني زیر خواهند بود:

- يك چشمك به معني اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم.»

- دو چشمك به معني اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم.»

- سه چشمك به معني اینکه «من در حال جولان با موتورها به عقب هستم.»

(۲) مدت هر چشمك باید در حدود يك ثانيه باشد، فاصله زماني بين چشمکها باید در حدود يك ثانيه

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) شناوری که قصد سبقت گرفتن از دیگری را داشته باشد باید با رعایت جزء (۱) بند (ث) قاعده (۹) قصد خود را به وسیله 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) شناوری که قرار است از آن سبقت گرفته شود، وقتی طبق جزء (۱) بند (ث) قاعده (۹) عمل می کند باید موافقت خود را به وسیله 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 می شوند و به هر علتی هر یک از شناورها مقصودها یا اقدامات دیگری را درک نکنند، یا در انجام اقدام مؤثر توسط شناور دیگر به منظور اجتناب از تصادم در تردید باشند، شناوری 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 می توان با یک علامت نوری متشکل از حداقل پنج چشمک کوتاه و سریع تکمیل نمود.

(ث) شناوری که به پیچ یا منطقه ای از کانال یا آبراه نزدیک می شود 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 می شنود باید با یک بوق بلند به این علامت پاسخ دهد.

(ج) اگر سوت‌های روی یک شناور در فاصله ای 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 دو دقیقه بیشتر نباشد دو بوق بلند متوالی با فاصله ای 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 بند های (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 در حالتی که در لنگر باشد و شناور با قابلیت جولان محدود، زمانی که کار خود را در حالت در لنگر بودن انجام می دهد، باید به جای علائم مقرر در بند (ج) این قاعده علامت مقرر در بند (پ) این قاعده را به صدا درآورد.

(ث) شناور یدک شونده یا اگر بیش از یک شناور یدک می شوند آخرین شناور یدک شونده 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 حتي المقذور باید بلافاصله پس از به صدا درآمدن علامت شناور يدك كش، به صدا درآید.

(ج) وقتي شناور هل دهنده و شناور تحت هل به جلو، به صورت يك واحد مركب محكم به يگديگر [يكدیگر] متصل باشند باید به عنوان يك شناور موتوري تلقي گردیده و باید علائم مقرر در بند هاي (الف) یا (ب) این قاعده را بدهد.

(ج) شناور در لنگر باید در فواصلی که از يك دقیقه بیشتر نباشد، زنگ را به مدت پنج ثانیه به طور سريع به صدا درآورد. در شناوري 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. به علاوه شناور در لنگر مي تواند به منظور اعلام موقعیت خود و احتمال تصادم با شناور نزدیک شونده سه بوق متوالي يعني يك بوق کوتاه، يك بوق بلند و يك بوق کوتاه به صدا درآورد.

(ح) شناور به گل نشسته باید علامت زنگ و در صورت لزوم علامت سنج مقرر در بند (ج) 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. به علاوه شناور به گل نشسته مي تواند علامت مناسب را با استفاده از سوت به صدا درآورد.

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

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

(ذ) شناور راهنما وقتي مشغول انجام وظايف راهنمایی است مي تواند علاوه بر علائم مقرر در بند هاي (الف)، (ب) یا (ج) این قاعده علامت مشخصه اي شامل چهار بوق کوتاه نیز به صدا درآورد.

قاعده ۳۶- علائم جلب توجه هر شناور مي تواند در صورت لزوم به منظور جلب توجه شناور دیگر از علائم نوري یا صوتي استفاده نماید که با علائم مجاز در قسمتهای دیگر این قواعد اشتباه نشود یا مي تواند 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 كمك ناوبري دیگر اشتباه نشود. به منظور 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

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

قسمت ث - معافیت ها

قاعده ۳۸- معافیت ها

هر شناور (یا نوعی از شناور ها) که قبل از لازم الاجراء شدن این مقررات تیر حمل آن کار گذاشته شده یا در مرحله مشابه ساختمانی باشد، به شرط رعایت الزامات مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ (۱۳۳۸) ممکن است از رعایت این مقررات به شرح زیر معاف گردد:

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

(ب) نصب چراغها با مشخصات رنگ مقرر در بخش (۷) پیوست (۱) این مقررات، تا چهار سال بعد از تاریخ لازم الاجراء شدن این مقررات.

(پ) تغییر محل چراغها به علت تبدیل از واحد هاي اندازه گیری «امپریال» به «متریک» و گرد نمودن ارقام اندازه گیری، معاف به طور دائم.

(ت) (۱) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول کمتر از صد و پنجاه متر، ناشی از توصیه های

بند (الف) بخش (۳) پیوست (۱)، معاف به طور دائم.

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

(ج) تغییر محل چراغهای جانبی ناشی از توصیه های بند (ج) بخش (۲) و بند (ب) بخش (۳) پیوست (۱)، تا نه سال بعد از تاریخ لازم الاجراء شدن این مقررات.

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

(ح) تغییر محل چراغهای همه جانبه ناشی از توصیه های بند (ب) بخش (۹) پیوست (۱) این مقررات، معاف به طور دائم.

قسمت ج - تأیید انطباق با مفاد کنوانسیون

قاعده ۳۹- تعاریف

(الف) ممیزی به فرآیندی سامان یافته، مستقل و مستند برای کسب شواهد ممیزی و ارزیابی بی طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی اطلاق می شود.

(ب) طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان (سازمان بین المللی دریانوردی) است که توسط سازمان و با توجه به دستور العمل تدوین شده توسط سازمان تهیه شده است.

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

(ت) استاندارد ممیزی به معنای آیین نامه اجرائی است.

قاعده ۴۰- اجراء

طرفهای متعاقد باید از مفاد آیین نامه اجرائی در زمینه اجرای تعهدات و مسؤولیت های خود که در این پیوست درج شده، استفاده نمایند.

قاعده ۴۱- تأیید انطباق

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

(ب) دبیرکل سازمان مسؤولیت اجرای طرح ممیزی را براساس دستور العمل تدوین شده توسط سازمان بر عهده خواهد داشت.

(پ) هر طرف متعاقد مسؤولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته ها براساس دستور العمل تدوین شده توسط سازمان را بر عهده خواهد داشت.

(ت) ممیزی تمامی طرفهای متعاقد باید:

(۱) براساس برنامه زمانی کلی ارائه شده توسط دبیرکل سازمان، و باتوجه به دستور العمل 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 می باشد. این ارتفاع به طور

عمودي از موقعیت زیرمحل چراغ، اندازه گیری می شود.

۲- محل و فاصله عمودي چراغها

(الف) در يك شناور موتوري با طول بيست متر يا بيشتتر چراغهاي دكل بايد به ترتيب زير نصب گردند:
(۱) چراغ دكل سینه، يا در صورتي كه فقط يك چراغ دكل داشته باشد، چراغ مذکور در ارتفاعي از عرشه كه از شش متر كمتر نباشد و اگر عرض شناور از شش متر تجاوز نمايد، در آن صورت در ارتفاعي از عرشه كه از عرض مذکور كمتر نباشد، با اين همه لزومي به نصب اين چراغ در ارتفاعي بيش از دوازده متر از عرشه نيست؛

(۲) وقتي كه دو چراغ دكل داشته باشد، چراغ دكل پاشنه بايد حداقل چهار و نيم متر عمودي از چراغ دكل سینه بالاتر باشد.

(ب) فاصله عمودي چراغهاي دكل در شناورهاي موتوري بايد به نحوي باشد كه در تمام شرايط معمولي خمش چراغ دكل پاشنه بالاتر و متمايز از چراغ دكل سینه در فاصله هزار متری از سینه به هنگام مشاهده از سطح دريا دیده شود.

(پ) چراغ دكل شناور موتوري با طول دوازده متر ولي كمتر از بيست متر بايد در ارتفاعي از لبه شناور قرار گيرد كه از دو و نيم متر كمتر نباشد.

(ت) شناور موتوري با طول كمتر از دوازده متر مي تواند بالاترين چراغ را در ارتفاع كمتر از دو و نيم متر از لبه شناور نصب نمايد. با اين همه وقتي كه چراغ دكل علاوه بر چراغهاي جانبي و چراغ پاشنه يا چراغ همه جانبه مقرر در جزء (۱) بند (ت) قاعده (۲۳) علاوه بر چراغهاي جانبي نصب شده باشد، در آن صورت چنين چراغ دكل يا چراغ همه جانبه اي بايد حداقل يك متر بالاتر از چراغهاي جانبي قرار گيرد.

(ث) يکي از دو يا سه چراغ دكل مقرر براي شناور موتوري وقتي كه مشغول يدك كشي يا هل دادن شناور ديگري به جلو باشد بايد در همان محل چراغ دكل سینه شناور موتوري يا چراغ دكل پاشنه قرار گيرد، مشروط بر آنكه اگر بر روي پاشنه قرار گرفته، چراغ دكل پاشنه پايين تر حداقل چهار و نيم متر به طور عمودي بالاتر از چراغ دكل سینه قرار گرفته باشد.

(ج) (۱) چراغ دكل يا چراغهاي مقرر در بند (الف) قاعده (۲۳) بايد طوري قرار بگيرند كه بالاتر و متمايز از ساير چراغها و موانع باشند، به استثنای موارد مذکور در جزء (۲).

(۲) وقتي داشتن چراغهاي همه جانبه مقرر در جزء (۱) بند (ب) قاعده (۲۷) يا قاعده (۲۸) در زير چراغهاي دكل ممكن نباشد، آنها را مي توان بالاي چراغ (هاي) دكل پاشنه يا به طور عمودي بين چراغ (هاي) دكل جلو و چراغ (هاي) دكل پاشنه مشروط بر آنكه در مورد اخير، الزامات بند (پ) بخش (۳) اين پيوست، رعايت شده باشد، قرار داد.

(چ) چراغهاي جانبي شناور موتوري بايد در ارتفاعي از عرشه قرار گيرند كه از سه چهارم ارتفاع چراغ دكل سینه بيشتتر نباشد. اين چراغها نبايد به اندازه اي پايين باشند كه با چراغهاي روي عرشه تداخل نمايند.

(ح) چراغهاي جانبي، اگر به صورت فانوس تركيبی در شناور موتوري با طول كمتر از بيست متر باشند، بايد در ارتفاعي پايين تر از چراغ دكل قرار گيرند كه از يك متر كمتر نباشد.

(خ) وقتي كه اين قواعد داشتن دو يا سه چراغ در يك خط عمودي را مقرر مي دارد، فاصله اين چراغها بايد به قرار زير باشد:

(۱) در يك شناور با طول بيست متر يا بيشتتر فاصله اين چراغها از يکديگر بايد از دو متر كمتر نباشد و پايين ترين اين چراغها، مگر در جايي كه داشتن چراغ يدك الزامي باشد، نبايد در ارتفاعي كمتر از چهار متر از عرشه قرار گيرد.

(۲) در يك شناور با طول كمتر از بيست متر فاصله اين چراغها از يکديگر بايد از يك متر كمتر نباشد و

پایین ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ يدك 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 همه جانبه 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 یک چهارم 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 يك 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 همه جانبه باید در يك 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 يك چراغ دکل برای شناور موتوری پیش بینی شده باشد، این چراغ باید در سینه قسمت میانی قایق نشان داده شود، مگر شناوری با طول کمتر از بیست متر که نیازی به نشان دادن 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، لایروپها و شناورهای مشغول عملیات زیر آبی

(الف) چراغ نشان دهنده جهت وسایل به آب انداخته شده از شناور صیادی مشغول ماهیگیری به طوری 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 همه جانبه نباشد قرار گیرد. این چراغ باید در جایی قرار گیرد که بالاتر از چراغ سفید همه جانبه مقرر در جزء (۱) بند (پ) قاعده (۲۶) و پایین تر 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 جزء های (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 جزء های (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 جزء های (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 يك رشته (فیلمان) عمودی استفاده می شود و قسمت های سبز و قرمز توسط تیغه خیلی باریکی از هم متمایز می گردند لزومی به نصب حفاظ خارجی نیست.

۶- شکلها

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

(۱) توپ با قطري که کمتر از شش دهم متر نباشد.

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

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

(۴) شکل لوزي شامل دو مخروط به شرح بند (۲) فوق با قاعده مشترك.

(ب) فاصله عمودي بين شکلها باید حداقل يك و نیم متر باشد.

(پ) در شناوري با طول کمتر از بیست متر می توان از شکلهايي با ابعاد کمتر ولي متناسب با اندازه شناور استفاده نمود و فاصله بين آنها نیز می تواند به همان نسبت کاهش یابد.

۷- مشخصات رنگ چراغها نوع رنگ نور کلیه چراغهاي دريانوردي باید طبق استاندارد هاي زیر باشد، که در محدوده سطح نمودار مشخص شده براي هر رنگ توسط کمیسیون بین المللي روشنايي (سي آی اي) می باشد.

حدود سطح براي هر رنگ با تعیین مختصات گوشه ها مشخص گردیده که به قرار زیر می باشند:

| | | | | | | (۱) سفید |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| ۰/۴۴۳ | ۰/۳۱۰ | ۰/۳۱۰ | ۰/۴۵۲ | ۰/۵۲۵ | ۰/۵۲۵ | X (ایکس) |
| ۰/۳۸۲ | ۰/۲۸۳ | ۰/۳۴۸ | ۰/۴۴۰ | ۰/۴۴۰ | ۰/۳۸۲ | Y (وای) |
| | | | | | | (۲) سبز |
| | | ۰/۲۰۳ | ۰/۳۰۰ | ۰/۰۰۹ | ۰/۰۲۸ | X (ایکس) |
| | | ۰/۳۵۶ | ۰/۵۱۱ | ۰/۷۲۳ | ۰/۳۸۵ | Y (وای) |
| | | | | | | (۳) قرمز |
| | | ۰/۷۲۱ | ۰/۷۳۵ | ۰/۶۶۰ | ۰/۶۸۰ | X (ایکس) |
| | | ۰/۲۵۹ | ۰/۲۶۵ | ۰/۳۲۰ | ۰/۳۲۰ | Y (وای) |
| | | | | | | (۴) زرد |
| | | ۰/۵۷۵ | ۰/۵۷۵ | ۰/۶۱۸ | ۰/۶۱۲ | X (ایکس) |
| | | ۰/۴۰۶ | ۰/۴۲۵ | ۰/۳۸۲ | ۰/۳۸۲ | Y (وای) |

۸- شدت نور چراغها

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

$$I \text{ آي } (= ۳/۴۳ * ۱۰ * T \text{ تي } * (۲D) \text{ دي } * (K - D) * K - \text{ كا } - \text{ دي که در آن :}$$

| | |
|--------|---|
| آي (I) | عبارتست از شدت نور بر حسب شمع در شرایط کار |
| تي (T) | عبارتست از ضریب حداقل نور برابر $۱۰ - ۲ * \text{lux}$ |
| دي (D) | عبارتست از برد دید (برد نوري) چراغ بر حسب مایل دریایی |
| كا (K) | عبارتست از قابلیت انتشار جوي |

برای چراغهای موصوف، مقدار « كا (K) » برابر ۸ / ۰ مربوط به دید جوي تقریباً ۱۳ مایل دریایی می باشد.

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

| برد دید (برد نوري) چراغ به مایل دریایی دي (D) | شدت نور چراغ بر حسب شمع با احتساب ۸/۸ K = ۰ آي (I) |
|--|--|
| ۱ | ۰/۹ |
| ۲ | ۴/۳ |
| ۳ | ۱۲ |
| ۴ | ۲۷ |
| ۵ | ۵۲ |
| ۶ | ۹۴ |

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- قطاعهای افقی

(الف) (۱) در جهت جلو، چراغهای جانبی شناور باید دارای حداقل شدت نور لازم باشند. شدت نور باید تا حدی کاهش یابد که بین يك تا سه درجه در خارج از قطاعهای مقرر به قطاع عملي برسد. (۲) برای چراغهای پاشنه و چراغهای دکل در بیست و دو و نیم درجه از راستای عرضی به طرف عقب برای چراغهای 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 قطاعهای مقرر شدت نور می تواند تا پنجاه درصد (۵۰%) محدوده مقرر کاهش یابد. نور به طور مستمر می تواند کاهش یابد تا به قطاع عملي در حد کمتر از پنج درجه خارج از قطاعهای مقرر برسد.

(ب) (۱) چراغهای همه جانبه طوري قرار گیرند که دکلها، سر دکلها یا قسمتهایی که در زوایای قطاعهای بیش از شش درجه قرار دارند مانع دید آنها نشوند به جز چراغهای 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- قطاعهای عمودی

(الف) قطاعهای عمودی چراغهای برقی نصب شده به استثنای چراغهای شناورهای باد بانی درحال حرکت، باید این اطمینان را حاصل کنند که:

(۱) دست کم، حداقل شدت نور لازم در تمام زوایا از پنج درجه بالا تا پنج درجه پایین افق حفظ شوند.

(۲) دست کم، 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 درحال حرکت قطاع های عمودی چراغهای برقی نصب شده باید این اطمینان را حاصل کنند که:

(۱) دست کم، حداقل شدت نور لازم در تمام زوایای از پنج درجه بالا تا پنج درجه پایین افق حفظ شود.
(۲) دست کم، 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 حتی الامکان این مشخصات رعایت شود.

۱۱- شدت نور چراغهای غیر برقی حداقل شدت نور چراغهای غیر برقی حتی المقدور 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 به طور 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 به وضوح دیده شود با فاصله حداقل دو متر به طور عمودی از چراغ دکل قرار گیرد.

۱۳- قایق تندرو

(الف) چراغ دکل قایق تندرو می تواند 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 متساوی الساقین 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، تقسیم کننده عمودی بین سینه و چراغ پاشنه چهار و نیم متری الزامی به موجب ردیف (۲) جزء (الف) بند (۲) این پیوست می تواند تغییر یابد مشروط بر آنکه چنین فاصله ای از مقدار تعیین شده در فرمول زیر کمتر نباشد.

$$y = \frac{C^{1.7} (\Psi) + a}{1000} + 2$$

در این فرمول :

وای (y) ارتفاع چراغ دکل اصلی بالاتر از چراغ دکل سینه، برحسب متر، می باشد. ای (a) ارتفاع چراغ دکل سینه بالاتر از سطح آب در حالت عملیاتی برحسب متر، می باشد. ψ تفاوت فرورفتگی جلو و عقب کشتی در حالت عملیاتی برحسب درجه، می باشد. سی (C) فاصله افقی چراغهای دکل اصلی برحسب متر می باشد.

۱۴- تأیید ساختار چراغها و شکلها و نصب چراغها در شناور، باید مورد پذیرش مقام ذی ربط دولتی که شناور محق است پرچم آن دولت را برافرازد، قرار گیرد.

۲

پیوست

علائم اضافی برای شناورهای صیادی در حال ماهیگیری در مجاورت یکدیگر

۱- کلیات

چراغهای مذکور در اینجا- اگر طبق بند (ت) قاعده (۲۶) نشان داده می شوند- باید در جایی نصب شوند که به وضوح دیده شوند. این چراغها باید حداقل نه دهم متر از یکدیگر فاصله داشته ولی در سطح پایین تری از چراغهای 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 کف کش 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 کف کش یا سطحی استفاده نماید یا مشغول ماهیگیری با تور کششی جفت باشد، می تواند چراغهای مقرر در بند های (الف) یا (ب) این بخش را، در صورت اقتضاء نشان دهد.

۳- علائم شناورهای صیادی با تور احاطه ای شناورهای مشغول ماهیگیری با وسایل احاطه ای می توانند دو چراغ زرد در یک خط عمودی نشان دهند. این چراغها باید به طور متناوب در هر ثانیه و با مدت زمان روشنی و خاموشی مساوی چشمک بزنند. این چراغها را می توان فقط زمانی که وسایل ماهیگیری شناور درگیر هستند نشان داد.

پیوست ۲ مشخصات فنی وسایل علائم صوتی

۱- سوتها

(الف) بسامدها و بُرد شنوایی بسامد اصلی این علائم باید در محدوده بین ۷۰-۷۰۰ هرتز قرار گیرد. برد شنوایی علامت حاصل از يك سوت توسط بسامدهایی تعیین خواهد گردید که ممکن است شامل بسامد اصلی ترین و/ یا يك یا چند بسامد بالاتر باشند که در محدوده برد بین ۱۸۰-۷۰۰ هرتز (± ۱٪) برای شنواری با طول بیست متر یا بیشتر و ۱۸۰-۲۱۰۰ هرتز (± ۱٪) برای شنواری با طول کمتر از بیست متر قرار داشته و حدود فشار صوتی مشخص شده در جزء (پ) بند (۱) زیر را به وجود آورند.

(ب) حدود بسامد های اصلی به منظور اطمینان از تنوع زیاد در مشخصات سوتها، بسامد اصلی سوت باید بین محدوده های زیر باشد:

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

(۲) ۱۳۰-۲۵۰ هرتز، برای شناور با طول هفتاد و پنج متر ولی کمتر از دویست متر (۳) ۲۵۰-۷۰۰ هرتز، برای شناور با طول کمتر از هفتاد و پنج متر.

(پ) شدت و برد شنوایی علامت صوتی سوت نصب شده روی يك شناور باید در جهت حداکثر شدت صوتی سوت و در فاصله يك متري از آن، يك حد فشار صوتی در حداقل يك باند يك سوم اکتاو در باند بسامدهای ۱۸۰-۷۰۰ هرتز (± ۱٪) برای شنواری با طول بیست متر یا بیشتر، و ۱۸۰-۲۱۰۰ هرتز (± ۱٪) برای شنواری با طول کمتر از بیست متر، که از رقم مناسب ارائه شده در جدول زیر کمتر نباشد، ایجاد نماید.

| طول شناور برحسب متر | سطح باند يك سوم اکتاوي در فاصله يك متر به دسي بل اشاره شده به ۱۰*۲ ۵N-/ ۲M | برد شنوایی برحسب مایل دریایی |
|---------------------|--|------------------------------|
| ۲۰۰ یا بیشتر | ۱۴۳ | ۲ |
| ۷۵ ولی کمتر از ۲۰۰ | ۱۳۸ | ۱/۵ |
| ۲۰ ولی کمتر از ۷۵ | ۱۳۰ | ۱ |
| کمتر از ۲۰ | ۱۲۰* | ۰/۵ |
| | +۱۱۵ | |
| | #۱۱۱ | |

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

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

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

برد شنوایی در جدول فوق برای اطلاع بوده و تقریباً بردي است که امکان دارد يك سوت در محور جلوي

آن با احتمال نود درصد (۹۰٪) در شرایط هوای ساکن در روی شناوری 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، فاصله ای که یک سوت از آن شنیده می شود بسیار متغیر بوده و شدیداً به شرایط جوی بستگی دارد؛ مقادیر ارائه شده را می توان به عنوان نمونه ای واقعی محسوب نمود ولی در شرایط باد شدید یا حد زیاد صداهای اطراف در پست استماع برد شنوایی ممکن است به مقدار زیادی کاهش یابد.

(ت) خصوصیات جهت دار

حد فشار صوتی سوت جهت دار نباید بیش از ۴ دسی بل پایین تر از حد فشار صوتی معین شده روی محور در هر سمتی در سطح افق در محدوده ± 45 درجه از محور باشد. حد فشار صوتی در هر جهت دیگر در سطح افق نباید بیش از ۱۰ دسی بل پایین تر 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 یک سوم اکتاو که برد شنوایی را تعیین می کند اندازه گیری خواهد شد.

(ث) استقرار سوتها

وقتی سوت جهت داری به عنوان تنها سوت شناور مورد استفاده قرار می گیرد این سوت در جایی نصب خواهد گردید که حداکثر شدت صوت آن مستقیم رو به جلو باشد. به منظور کاهش تداخل صدای منتشره با موانع و همچنین به حداقل رساندن خطر آسیب به شنوایی کارکنان، سوت باید حتی المقدور 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 حتی المقدور از (ای) ۱۰۰ دسی بل بیشتر نباشد.

(ج) نصب بیش از یک سوت

اگر سوتها با فاصله ای بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر نصب می شوند 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 منطقه ای با حد علائم شدیداً کاهش یافته باشد، توصیه می شود 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 می گردد. سوتهای یک سامانه (سیستم) ترکیبی باید در فاصله ای 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 صوتی ای تولید نمایند که در فاصله یک متری از آن، از ۱۱۰ دسی بل کمتر نباشند.

(ب) ساختار زنگها و سنجها 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 سه درصد (۳٪) جرم زنگ کمتر نباشد.

۳- تأیید ساختار وسایل علائم صوتی، نحوه کار آنها و نصب آنها روی شناور باید مورد پذیرش مقام ذي 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 اِس) با رمز مُرس.
- (ث) علامتی ارسالی به وسیله رادیو تلگراف مرکب از عبارت گفتاری «می.دی»
- (ج) علامت اضطرار مربوط به کد بین المللی علائم که به صورت «إن. 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 دود زا که دود نارنجی رنگ تولید می کند؛
- (ذ) بالا بردن 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 ۲۱۸۷/ ۵ کیلوهرتز، ۸۴۱۴/ ۵ کیلوهرتز، ۴۲۰۷/ ۵ کیلوهرتز، ۶۳۱۲ کیلوهرتز، ۱۲۵۷۷ کیلوهرتز یا ۱۶۸۰۴/ ۵ 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.
- (ز) علائم منتشر شده به وسیله دستگاههای هدایت رادیویی (رادیو بیکن-های) نشان دهنده وضعیت اضطراری
- (س) علائم تأیید شده 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- بخشهای 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 واحد منضم به متن مقررات مشتمل بر چهل و یک قاعده و چهار پیوست در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ دهم شهریور ماه یکهزار و سیصد و نود و پنج مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۲۴ / ۶ / ۱۳۹۵ به تأیید شورای نگهبان رسید.

علی لاریجانی