

شماره: ۱۳۲/۴۲۹۲۰

تاریخ: ۱۳۹۵/۶/۱۶

پست:

دبیرخانه شورای نگهبان
شماره ثبت: ۹۵،۱۰،۲۱۹۷
تاریخ ثبت: ۱۳۹۵/۶/۱۶
کد پرونده:
ساعت ورود:

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران لایحه تصویب مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا که به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود و در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۵/۶/۱۰ مجلس عیناً به تصویب رسیده است، به پیوست ارسال می گردد.

لله
علی لازبجانی

لایحه تصویب مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا

ماده واحده - مقررات بین‌المللی 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 بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون یادشده مصوب ۱۳۶۷/۷/۵) می‌شود و به دولت اجازه داده می‌شود اسناد تصویب را نزد امین اسناد تودیع نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

مقررات بین‌المللی 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 دریایی باشد، اعمال می‌شود.

(ب) هیچ‌یک از مفاد این قواعد نباید با اجرای قواعد ویژه وضع شده توسط یک مرجع ذیصلاح برای مسیرها، لنگرگاهها، رودخانهها، دریاچهها یا آبراههای درون سرزمینی مرتبط با دریای آزاد و قابل کشتیرانی به وسیله شناورهای دریایی تداخل نماید. چنین قواعد ویژه‌ای باید حتی‌الامکان با این قواعد مطابقت داشته باشند.

(پ) هیچ‌یک از مفاد این قواعد نباید با اجرای هر یک از قواعد ویژه وضع شده توسط دولت هر کشور در رابطه با ایستگاهها یا چراغهای علامت‌دهنده، اشکال یا علائم صوتی اضافی برای کشتیهای جنگی و شناورهای که به صورت کاروان دریانوردی می‌کنند یا در رابطه با ایستگاهها یا چراغهای علامت‌دهنده، اشکال اضافی برای استفاده شناورهای صیادی مشغول ماهیگیری گروهی، تداخل

نماید. این ایستگاهها یا چراغهای علامت‌دهنده، اشکال یا علائم صوتی اضافی باید حتی‌الامکان به نحوی باشند که با چراغ، شکل یا علامت مجاز در قسمتهای مختلف در این قواعد اشتباه نشوند.

(ت) سازمان می‌تواند به منظور اجرای این قواعد، طرحهای جداسازی ترافیک تصویب نماید.

(ث) هرگاه دولت مربوط تشخیص دهد که شناوری با ساختمان یا هدفی ویژه نمی‌تواند از نظر تعداد، موقعیت، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، به‌طور 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 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 مبرمی 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 ذی‌ربط، که ممکن است به منظور اجتناب از خطر آنی، 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 به وسیله 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 «هوایمای آب‌نشین» شامل هر نوع هوایمایی 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، 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 هوایما 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.

(خ) 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 پهلو 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 پردازد 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 به طوری که بتواند به منظور اجتناب از تصادم اقدام مناسب و مؤثر به عمل آورده و در فاصله‌ای مناسب موقعیت و شرایط حاکم متوقف گردد.

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

(الف) توسط کلیه شناورها:

(۱) وضعیت دید؛

(۲) تراکم 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 به منظور آگاهی سریع از خطر تصادم و ردنگاری 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 قطب‌نمایی 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 سمت‌گیری 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- کانال های باریک

(الف) شناوری که در طول مسیر یک کانال یا آبراه باریک در حال پیشروی است باید تا آنجا که ایمن و عملی باشد نزدیک به کناره خارجی 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 بشوند که فقط در محدوده یک 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 کانال یا آبراه باریک در حال دریانوردی است.

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

(ث) (۱) در یک 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 علامت مقرر در بند (ت) قاعده (۳۴) را به صدا در آورد.

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

(ج) شناوری که به پیچ یا محلی از 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 کانال باریک اجتناب نماید.

قاعده ۱۰- طرحهای جداسازی ترافیک

(الف) این قاعده در مورد طرحهای جداسازی ترافیک مصوب سازمان اعمال می گردد و رافع تکلیف هیچ شناوری به موجب قاعده ای دیگر نیست.
(ب) شناوری که از یک طرح جداسازی ترافیک استفاده می نماید باید:
(۱) در خط ترافیک مناسب در جهت عمومی جریان ترافیک آن خط پیشروی نماید.

(۲) حتی المقدور از خط جداسازی ترافیک یا منطقه جداسازی دور شود.
(۳) به طور معمول، در انتهای یک خط، به یک خط ترافیک، پیوندد یا آن را ترک نماید ولی به هنگام پیوستن یا ترک از پهلو باید حتی الامکان با زاویه کوچکی در جهت عمومی جریان ترافیک این کار را انجام دهد.
(پ) یک شناور باید حتی المقدور از قطع خطوط ترافیک اجتناب نماید، ولی چنانچه مجبور به این کار گردد باید تا آنجا که امکان پذیر باشد با زاویه نود درجه جهت عمومی جریان ترافیک را قطع کند.

(ت) (۱) شناوری که در زمان حضور در منطقه مجاور طرح جداسازی ترافیک، می تواند از راه ترافیکی مناسب، به نحو ایمن استفاده کند نباید از منطقه ترافیک ساحلی استفاده کند. با این حال، شناورهای با طول کمتر از بیست متر، شناورهای بادبانی و شناورهایی که به ماهیگیری اشتغال دارند، می توانند از منطقه 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 ترافیک ساحلی قرار دارد، یا به منظور اجتناب از بروز خطر آبی، می تواند از منطقه 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 یک منطقه جداسازی شود یا خط جداسازی را قطع کند، مگر در موارد زیر:

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

(۲) به منظور ماهیگیری در منطقه جداسازی.

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

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

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

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

(ذ) شناوری که هنگام انجام عملیات، برای حفظ ایمنی دریانوردی در طرح جداسازی 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 کابل زیردریایی در طرح جداسازی 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 نزدیک شدن به یکدیگرند، به نحوی که خطر تصادم را در بر داشته باشد یکی از آن دو شناور باید به شرح 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) صرف نظر 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 تارد 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 به طوری 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 راه دهنده

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 راه گیرنده

(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 نمی دهد می تواند 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) بیابد 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- مسؤولیت‌های 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 حتی‌الامکان

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 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 بانی 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 سرتاسری 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 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 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 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 یدک‌کشی، 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 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 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 به‌استثنای 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- یدک کشی 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 هل دهنده 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 یدک کشی 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 می شود 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 به وضوح دیده شود.

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

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

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

(چ) شناور یا شیئی کاملاً غوطه ور، نیمه غوطه ور یا ترکیبی از چنین شناورها یا اشیایی که یدک می شوند، باید چراغهای زیر را نشان دهند:

(۱) اگر دارای عرض کمتر از بیست و پنج متر باشد یک چراغ سفید همه جانبه 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 با نزدیک آن، وجود ندارد.

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

(۳) اگر طول آن بیش از صد متر باشد، چراغهای سفید همه‌جانبه 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 یدک‌شدن است یا نزدیک آن و اگر طول یدک شونده بیش از دویست متر باشد یک شکل لوزی اضافی در جایی که به بهترین صورت بتواند دیده شود و حتی‌المقدور در جلوترین قسمت ممکن گذاشته شود.

(ح) اگر بنا به هر سبب کافی، برای شناور یا شیئی که یدک می‌شود نشان دادن چراغها با شکلهای مقرر در بندهای (ث) یا (ج) این قاعده، امکان‌پذیر نباشد تمام اقدامات ممکن باید انجام شود تا شناور یا شیئی در حال 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 نشان دادن 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 در حال یدک به ترتیبی که در قاعده (۳۶) مجاز دانسته شده است، خصوصاً از طریق روشن کردن 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 به وضوح 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 به وضوح 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 این صورت باید یک چراغ قوه یا فانوس روشنی با نور سفید آماده داشته باشد تا به موقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

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

(ث) شناور در حال پیشروی با بادبان اگر توأمأ از نیروی موتور نیز استفاده نماید باید در سینه در جایی که به وضوح 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 به‌علاوه باید در صورت وجود مانع، علائم زیر را نشان دهد:

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

(۲) دو چراغ سبز همه‌جانبه یا دو لوزی در یک خط عمودی به‌منظور نشان دادن طرفی که از آن شناور دیگری می‌تواند 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 همه‌جانبه در یک خط عمودی در جایی که آن چراغها بتوانند به‌وضوح دیده شوند. بالاترین و پایین‌ترین این چراغها باید قرمز باشد و چراغ وسط باید سفید باشد.

(۲) یک مدل غیرقابل انعطاف از پرچم (ای) مقررات بین‌المللی که ارتفاع آن از یک متر کمتر نباشد. اقداماتی به‌منظور حصول اطمینان از رؤیت همه‌جانبه آن باید به‌عمل آید.

(ج) شناور مشغول عملیات مین‌روبی 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 همه‌جانبه یا سه توپ، نشان دهد. یکی از این چراغها یا شکلها باید نزدیک رأس دکل اصلی سینه و دوتای دیگر هر یک در دو منتهی‌الیه بازوی دکل نشان داده شوند. این چراغها یا شکلها حاکی از آن است که نزدیک‌شدن به فاصله کمتر از هزار متری شناور مین‌روب برای شناور دیگر خطرناک است.

(چ) شناورهای با طول کمتر از دوازده متر، غیر از شناورهای مشغول به عملیات غواصی، ملزم به نشان‌دادن 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 شده‌اند.

قاعده ۲۸- شناورهای با محدودیت آبخور

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

قاعده ۲۹- شناورهای راهنما

(الف) شناور مشغول انجام وظایف راهنمایی باید علائم زیر را نشان دهد:
(۱) دو چراغ همه‌جانبه 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 همه جانبه یا یک توپ.

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

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

(پ) شناور در لنگر می تواند، 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 دیده شوند نشان دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همه جانبه 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 می کنند، لنگر انداخته باشد، ملزم به نشان دادن چراغها 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 آب نشین

وقتی برای هواپیمای آب نشین 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 چراغها و شکلهایی 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 علامت دهنده صوتی اطلاق می شود 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 می شود.

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

می شود.

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 می توانند 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 می تواند علائم صوتی مقرر در بند (الف) این قاعده را با

علائم نوری زیر، به تناوب مورد نیاز، در حالی که جولان انجام می گیرد، 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 همه جانبه، 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 باشد، 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 سوت های 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 اختطار 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 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 (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 می‌شوند 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 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 شناوری 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

نزدیک شونده سه بوق متوالی یعنی یک بوق کوتاه، یک بوق بلند و یک بوق کوتاه به صدا درآورد.

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

(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 فوق الذکر 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 می تواند علاوه بر علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (چ) این قاعده علامت مشخصه ای شامل چهار بوق کوتاه نیز به صدا درآورد.

قاعده ۳۶- علائم جلب توجه

هر شناور می تواند در صورت لزوم به منظور جلب توجه شناور دیگر از علائم نوری یا صوتی استفاده نماید که با علائم مجاز در قسمتهای دیگر این قواعد اشتباه نشود یا می 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 کمک ناوبری 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

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 حمل آن کار گذاشته شده یا در مرحله مشابه ساختمانی باشد، به شروط 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 به علت 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 (ج) 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 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 دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان تهیه شده است.

(پ) آیین نامه اجرائی به معنای آیین نامه اجرائی اسناد سازمان (آیین نامه آی آی) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.^۱
(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 دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان برعهده خواهد داشت.

(پ) هر طرف متعاقد مسؤولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته ها 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

^۱ به «چهارچوب و فرایند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف مراجعه نمایید.

(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 عمودی از موقعیت زیر محل چراغ، اندازه گیری می شود.

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 همه جانبه 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 هل‌دادن 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 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 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 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 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 پایتترین 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 می شود و قسمتهای 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 اندازه‌های زیر باشند:

- (۱) توپ با قطری 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 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
۰/۴۴۳	۰/۳۱۰	۰/۳۱۰	۰/۴۵۲	۰/۵۲۵	۰/۵۲۵	(ایکس)
						Y
۰/۳۸۲	۰/۲۸۳	۰/۳۴۸	۰/۴۴۰	۰/۴۴۰	۰/۳۸۲	(وای)
						(۲) سبز
						X
	۰/۲۰۳	۰/۳۰۰	۰/۰۰۹	۰/۰۲۸		(ایکس)
						Y
	۰/۳۵۶	۰/۵۱۱	۰/۷۲۳	۰/۳۸۵		(وای)
						(۳) قرمز
						X
	۰/۷۲۱	۰/۷۳۵	۰/۶۶۰	۰/۶۸۰		

شماره: ۱۳۲/۴۲۹۲۰

تاریخ: ۱۳۹۵/۶/۱۶

پیت: _____

				(ایکس)	
۰/۲۵۹	۰/۲۶۵	۰/۳۲۰	۰/۳۲۰	Y (وای)	
				(۴) زرد	
				X	
۰/۵۷۵	۰/۵۷۵	۰/۶۱۸	۰/۶۱۲	(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:

$$I \text{ آی} = \left(\frac{3}{43} \times 10^6 \times T \right) \times (D) \text{ تی} \times (D) \text{ دی} \times (K^{-D}) \times \text{کا دی}$$

که در آن :

آی (I) عبارتست از شدت نور برحسب شمع در شرایط کار

تی (T) عبارتست از ضریب حداقل نور برابر $2 \times 10^{-7} \text{ lux}$

دی (D) عبارتست از برد دید (برد نوزی) چراغ برحسب مایل دریایی.

کا (K) عبارتست از قابلیت انتشار جوی.

برای چراغهای موصوف، مقدار « کا (K) » برابر ۰/۸ 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 :

شدت نور چراغ بر حسب شمع با احتساب $K = 0.8$	برد دید (برد نوری) چراغ به مایل دریایی
آی (I)	دی (D)
۰/۹	۱
۴/۳	۲
۱۲	۳
۲۷	۴
۵۲	۵
۹۴	۶

توضیح: حداکثر شدت نور چراغهای دریانوردی باید به منظور اجتناب از درخشش غیرلازم محدود گردند. این امر با کنترل متغیر شدت نور حاصل نمی‌شود.

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 یک تا سه درجه در خارج از قطاعهای مقرر به قطاع عملی 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 می‌تواند تا پنجاه درصد (۵۰٪) محدوده مقرر کاهش یابد. نور به طور مستمر می‌تواند کاهش یابد تا به قطاع عملی در حد کمتر از پنج درجه خارج از قطاعهای مقرر برسد.

(ب) (۱) چراغهای همه جانبه طوری قرار گیرند که دکلهای، سر دکلهای 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 نمی‌باشد.

(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 بادبانی در حال 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 در حال حرکت قطعات 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 ۲

(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،

۲ به آیین نامه بین المللی ایمنی برای قایق های تندرو مورخ ۱۹۹۴ (۱۳۷۲) و آیین نامه بین المللی ایمنی برای قایق های تندرو

مورخ ۲۰۰۰ (۱۳۷۸) مراجعه نمایید.

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.

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

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 محقق است پرچم آن دولت را برافرازد، قرار گیرد.

پیوست ۲

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 کفکش یا سطحی استفاده نماید یا مشغول ماهیگیری با تور کششی جفت باشد، می تواند 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 می توانند 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 می توان 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 ۷۰-۷۰۰ 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 مشخص شده 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) ۷۰-۲۰۰ هرتز برای شناور با طول دویست متر یا بیشتر

(۲) ۱۳۰-۳۵۰ 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 یک شناور باید در جهت حداکثر شدت صوتی سوت و در فاصله یک متری از آن، یک حد فشار صوتی در حداقل یک باند یک سوم 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 ارائه شده در جدول زیر کمتر نباشد، ایجاد نماید.

طول شناور بر حسب متر	سطح باند یک سوم اکتاوی در فاصله یک متر به دسی بل اشاره شده به $2 \times 10^{-5} \text{ N/M}^2$	برد شنوایی بر حسب 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 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 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، 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 صداهای 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 ± 45 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 معین‌شده 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.

به منظور 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 در آیند. 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 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 میلی‌متر نباشد. در صورت امکان توصیه می‌شود چکش زنگ برقی نیروی ثابتی داشته ولی استفاده دستی باید امکان‌پذیر باشد. جرم چکش باید از سه درصد (۰.۳٪) جرم زنگ کمتر نباشد.

۳- تأیید

ساختار وسایل علائم صوتی، نحوه کار آنها و نصب آنها روی شناور باید مورد پذیرش مقام ذی‌ربط دولتی که شناور محقق 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 یا 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 ستاره‌های قرمز پرتاب می‌کند.

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

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

(ج) علامت اضطرار مربوط به کد بین‌المللی علائم که به صورت «ان.سی» نشان داده می‌شود.

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

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

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

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

(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 اِس سی قابل پنخش 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 پنخس شده به وسیله اینمارست کشتی یا خدمات ماهواره‌ای متحرک دیگر که ایستگاه زمینی کشتی ارائه می‌دهد.

(ژ) علائم منتشر شده به وسیله دستگاههای هدایت رادیویی (رادیو بیکن‌های) نشان‌دهنده وضعیت اضطراری

(س) علائم تأیید شده منتشره از طریق سامانه‌های (سیستم‌های) ارتباطات رادیویی، از جمله گیرنده‌های 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) بین‌المللی علائم، جلد ۳ کتابچه بین‌المللی 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 علامت‌دهنده.

لایحه 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 شهریورماه یکهزار و سیصد و نود و پنج مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. /

علی لاریجانی