

۳۳۰



جمهوری اسلامی ایران
نخست وزیر
بسمه تعالی

۷ / ۱۱۶۹۷۴

۱۳۶۷ / ۴ / ۱۱

اداره کل مرخاز شورای نگهبان
شماره ۲۱۵۷
تاریخ ۱۳۶۷/۴/۳۰

وگرامی حضرت امام و والدین آفتابها شمس و رشید جهانی

ریاست محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران بکنوانسیون مرسوط بمشورات بین المللی
و اولاد آن در شمار مقرر در تصویب ۱۹۷۲ که بنا به پیشنهاد شماره ۷۸۷۱/۱۱ مسجود
۱۳۶۶/۴/۲۴ وزارت امور خارجه و شورای عالی در جلسه مورخ ۱۳۶۶/۱۱/۲۸ هیئت وزیران بتصویب
رسم شماره ۱۳۶۶/۴/۲۴ تصویب شد و تقاضای تصویب آنرا دارم.

نخستین وزیر

میرحسین موسوی
۱۳۶۷/۴/۱۱

وزیر امور خارجه
وزیر امور اقتصادی و دارایی
وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی
وزیر بهداشت و درمان
وزیر نیرو
وزیر راه و ترابری
وزیر صنایع و معادن
وزیر کشاورزی و دامپروری
وزیر محاسبات و برنامه ریزی
وزیر مخابرات
وزیر اطلاعات
وزیر امور اوقاف
وزیر امور ایالتی
وزیر امور محلی
وزیر امور قضایی
وزیر امور فقهی
وزیر امور حقوقی
وزیر امور مالی
وزیر امور نظامی
وزیر امور ورزش
وزیر امور علمی
وزیر امور فرهنگی
وزیر امور اجتماعی
وزیر امور سیاسی
وزیر امور بین المللی
وزیر امور دیپلماتیک
وزیر امور اطلاعات
وزیر امور امنیتی
وزیر امور دفاعی
وزیر امور استخباراتی
وزیر امور امنیتی و اطلاعاتی
وزیر امور امنیتی و اطلاعاتی و دفاعی
وزیر امور امنیتی و اطلاعاتی و دفاعی و استخباراتی



جمهوری اسلامی ایران

نخستین وزیر

بسمه تعالی

شماره
تاریخ
پیوست

مقدمه توجیهی

نظاره‌ها اینکه کنوا نسبون بین المللی مربوط به مقررات بین المللی جا وگیری از تصادم در دریا در سال ۱۹۷۶ به صورت جمعی عمومی سازمان بین المللی دریا ترددی رسیده است و دولت جدید وری اسلامی ایران تاکنون به عضویت کنوا نسبون دریا مستند ه کف این امر موجب مشکلات جدیدی برای جمهوری اسلامی شده است که اهم آن بشرح زیر میباید شد .

۱- پس از لازم الاجرا شدن این کنوا نسبون در سال ۱۹۷۷ کشتمانی با پرچم ایران به بنادر تجاروشی خارج از کشور تسلسل شده اند و تا کنون آنها را اجراء نموده لیکن شکارهای تجاروشی بلاعناظ عدم الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران و بیستام تردد شراکتها تحت حاکمیت ایران خود را متعهد به اجرای این مقررات نمیدانند و در صورت بروز سانحه و تصادم نه برسان مقررات این کنوا نسبون را نسبت به مورد حاکم نمودو با عدم وجود چنین مقرراتی حاکم ایران نیز با توجه به اینکه نسبت به عرف بین المللی شکارهای مختلف را روا میدانند بالتبع با مشکل روبرو و اطلاع داد درسی را فراهم خواهند آورد ، لیکن با الحاق بداین کنوا نسبون مشکل حاکم نیسزد و این زمینه در تضح خواهد شد .

۲- مقررات ملاح تعدادی از کشورها با امضاء یا دداشتن این تقاضم در نظر دارنده زور و کشتمانی یا اینکه در این امضاها

الحاق نگردیده اند جلوگیری نمایند .

و با توجه به اینکه با عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین المللی دریا ترددی و استفاده از مقررات این کنوا نسبون دریا کنی و کشتمانی و الحاقی دولت به کنوا نسبونهای مختلف دریا کنی از طریق این سازمان و نداشتن هیچگونه تکیه دار هالی در صورت تمویب و الحاقی بداین کنوا نسبون بصورت پیش بینی ضوابط عبور و مرور شناورها در دریاهای کانالها و آبراهها و استفاده از علائم و اشکال مورد نظر اینترنرد تضمین بیشتری خواهد داشت .

علیهذا لایحه زیر تقدیم میگردد .

"لایحه الحاقی دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوا نسبون مربوط به مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۲"

ماده واحده - کنوا نسبون مربوط به مقررات بین المللی جا وگیری از تصادم در دریا مورخ ۲۰ اکتبر ۱۹۷۲ (۱۳۵۱/۰۹/۲۸) مشتمل بر یک مقدمه و نه ماده و مقررات مذکور مشتمل بر سی و هشت ماده و چهار ضمیمه بشرح پیوست تحریر و اجازه امراء امضاء آن داده میشود .

وزیر راه و ترابری

وزیر امور خارجه

نخستین وزیر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



جمهوری اسلامی ایران

مقرر و تعیین الحالی

جنوبی از تصادم در دریا

سازمان بنادر و کشتیرانی



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و ترابری
سازمان بنادر و کشتیرانی

کتوانسیون مربوط به مقررات بین المللی

جلوگیری از تصادم در دریا : ۱۹۷۲

فهرست صدر جـسات

صفحه

۲	۱- کنوانسیون مربوط به مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲
۶	مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲
۷	قسمت الف - کلیات
۱۰	قسمت ب - مقررات ناوبری صوتی و بادیانی
۱۹	قسمت ج - چراغها و علائم روز
۲۸	قسمت د - علائم صوتی و نورانی
۳۲	قسمت ه - مستثنیات
۳۳	ضمیمه (۱) تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و علائم
۴۰	ضمیمه (۲) علائم دیگر برای شناورهای صیادی در حال ماهیگیری در مياورت یکدیگر
۴۱	ضمیمه (۳) مشخصات فنی وسایل علائم صوتی
۴۳	ضمیمه (۴) علائم اضطرار

کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم

در دریا، ۱۹۷۲

طرفهای کنوانسیون حاضر،

بمنظور تأمین حداکثر ایمنی در دریا،

و با آگاهی به لزوم تجدیدنظر و به روز در آوردن مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا

که پیوست سند نهایی کنفرانس بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا، ۱۹۶۰ امیباشد،

پس از بررسی مقررات مزبور در پرتوی پیشرفت‌هایی که از زمان تصویب آن بعمل آمده است،

بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱

تعهدات کلی

طرفهای کنوانسیون حاضر به عهده‌میگیرند که قوانین و سایر پیوست‌های مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ را (که منبع "مقررات" نامیده میشود) بپذیرد اجرا بگذارند.

ماده ۲

امضاء، تصویب، قبول، تأیید و الحاق

۱- این کنوانسیون تا اول ماه ژوئن ۱۹۷۳ برای امضاء و از آن بعد برای الحاق مفتوح خواهد بود.

۲- دول عضو سازمان ملل متحد، یا عضو هر یک از سازمانهای تخصصی، یا آژانس بین‌المللی انرژی اتمی، یا طرفهای منشور دیوان بین‌المللی دادگستری میتوانند به طرق زیر طرف این کنوانسیون قرار گیرند:

(الف) امضاء بدون شرط تصویب، قبول، یا تأیید؛

(ب) امضاء مشروط به تصویب، قبول، یا تأیید ضمن تصویب، قبول، یا تأیید بعدی؛ یا

(ج) الحاق.

۳- تصویب، قبول، تأیید یا الحاق با تسلیم سند مربوطه به سازمان بین‌المللی دریانوردی

(که منبع " سازمان " نامیده میشود) انجام میگیرد که سازمان مراتب را ساذکر تاریخ تسلیم سند به دولتهائی که این کنوانسیون را امضاء کرده یا بآن ملحق شده اند اطلاع خواهد داد.

ماده ۳

کساربرد سرزمینی

۱- در مواردیکه اداره امور سرزمینی بعهده سازمان ملل متحد باشد، یا اینکه یکی از دول متعاقد مسئول روابط بین المللی سرزمینی باشد، در هر زمان میتواند طی اطلاعیه کتبی به دبیر کل سازمان (که منبع " دبیر کل " نامیده میشود) شمول این کنوانسیون را در آن سرزمین تعمیم دهند.

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

۳- هرگونه اطلاعیه صادره برطبق مفاد بند یک این ماده میتواند در مورد سرزمینی که در آن اطلاعیه قید شده است پس گرفته شود و اجرای این کنوانسیون بعد از یکسال یا هر تاریخ طولانی تری که در زمان پس گرفتن تعیین گردیده در مورد سرزمین مربوطه متوقف خواهد شد.

۴- دبیر کل میبایست کلیه دول متعاقد را از هرگونه اطلاعیه تعمیم یا استرداد هرگونه تعمیم که بموجب این ماده واصل شده باشد آگاه نماید.

ماده ۴

لازم الاجراء شدن

۱- (الف) کنوانسیون حاضر دوازده ماه پس از تاریخ الحاق حداقل ۱۵ کشور که مجموع ناوگان بازرگانی آنها کمتر از ۶۵ درصد تعداد یا ظرفیت کشتی های ۱۰۰ تن ناخالص و بالاتر ناوگان جهانی نباشد، هرکدام زودتر تحقق پذیرد، لازم الاجراء خواهد شد.

(ب) علیرغم مفاد شق (الف) این بند، کنوانسیون حاضر قبل از اول ژانویه ۱۹۷۶ لازم الاجراء نخواهد شد.

۲- لازم الاجراء شدن برای کشورهائی که برطبق مفاد ماده ۲ پس از برقراری شرایط منسدرج در بند ۱ (الف) و قبل از اینکه کنوانسیون لازم الاجراء شود این کنوانسیون را تصویب ،

قبول ، تأیید کرده یا بدان ملحق شده‌اند ، در تاریخ لازم الاجرا ، شدن کنوانسیون خواهد بود .
۳- لازم الاجرا ، شدن برای کشورهاییکه پس از تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون آنرا تصویب ، قبول ، تأیید کرده یا بدان ملحق شوند در تاریخ تسلیم سندی مطابق مفاد ماده ۲ خواهد بود .

۴- پس از لازم الاجرا شدن اصلاحیه‌ای به این کنوانسیون بر طبق مفاد بند ۴ از ماده ۶ ، هرگونه تصویب ، قبول ، تأیید یا الحاق شامل کنوانسیون اصلاح شده ، خواهد بود .
۵- در تاریخ لازم الاجرا ، شدن این کنوانسیون ، مقررات آن جانشین مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ ، شده و آنرا ملغی خواهد نمود .
۶- دبیر کل تاریخ لازم الاجرا ، شدن این کنوانسیون را با اطلاع دولتهائی که آنرا امضاء کرده یا بدان ملحق شده‌اند خواهد رساند .

ماده ۶

اصلاحیه های مقررات

- ۱- هرگونه اصلاحیه به مقررات که از طرف یکی از دول متعاقد پیشنهاد شود بنا به درخواست آن دولت در سازمان مورد بررسی قرار خواهد گرفت .
- ۲- چنانچه اصلاحیه مزبور با اکثریت دوسوم آراء اعضا حاضر و رای دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی سازمان تصویب شود ، مراتب حداقل شش ماه قبل از بررسی آن در مجمع سازمان به اطلاع کلیه دول متعاقد و اعضا سازمان خواهد رسید ، هر دولت متعاقدی که عضو سازمان نباشد مجاز خواهد بود که هنگام بررسی اصلاحیه در مجمع شرکت نماید .
- ۳- چنانچه اصلاحیه با اکثریت دوسوم آراء اعضا حاضر و رای دهنده در مجمع تصویب شود ، دبیر کل مراتب را جهت پذیرش به اطلاع کلیه دول متعاقد خواهد رساند .
- ۴- اصلاحیه مزبور در تاریخی که هنگام تصویب توسط مجمع تعیین میگردد لازم الاجرا خواهد شد ، مگر اینکه تا یک تاریخ قبلی که در همان زمان توسط مجمع تعیین میشود ، بیش از یک سوم دول متعاقد اعتراض خود را نسبت به اصلاحیه به سازمان اعلام دارند . تعیین تاریخها مذکور در این بند توسط مجمع با اکثریت دوسوم اعضا حاضر و رای دهنده خواهد بود .
- ۵- هر اصلاحیه‌ای به هنگام لازم الاجرا شدن ، برای کلیه دول متعاقدیکه به اصلاحیه اعتراض نکرده باشند جایگزین جانشین هر پیش بینی قبلی که اصلاحیه به آن اشاره دارد خواهد شد .

گردید.

۶- دبیر کل هرگونه درخواست و سگاته برطبق این ماده و تاریخ لازم الاجراء شدن هر اصلاحیه رابه اطلاع دول متعاقد و اعضاء سازمان خواهد رسانید.

ماده ۷

فسخ

- ۱- کنوانسیون حاضر ممکن است از طرف هر يك از دول متعاقد در هر زمان پس از انقضاء ۵ سال از تاریخ لازم الاجراء شدن کنوانسیون نسبت به آن دولت فسخ گردد.
- ۲- فسخ کنوانسیون با تسلیم سندی به سازمان انجام خواهد گرفت. دبیر کل وصول سند فسخ و تاریخ تسلیم آنرا به اطلاع کلیه دول متعاقد دیگر خواهد رساند.
- ۳- فسخ کنوانسیون یکسال پس از تسلیم سند مربوطه، یا مدت بیشتری که در سند قید شده باشد بمورد اجراء گذاشته خواهد شد.

ماده ۸

تسلیم و ثبت

- ۱- کنوانسیون حاضر و مقررات آن به سازمان تسلیم خواهد شد و دبیر کل نسخ گواهی شده برابر اصل آنها را به کلیه دولتهائی که این کنوانسیون را امضاء کرده و یا بآن ملحق شده اند خواهد فرستاد.
- ۲- هنگام لازم الاجراء شدن کنوانسیون حاضر، متن آن توسط دبیر کل جهت ثبت و انتشار برطبق ماده ۲۰ منشور ملل متحد به دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد.

ماده ۹

زبان

کنوانسیون حاضر بانضمام مقررات آن در يك نسخه واحد بزبانهای انگلیسی و فرانسوی تهیه گردیده و هر دو متن دارای اعتبار واحد میباشد. ترجمه های رسمی بزبانهای روسی و اسپانیولی تهیه و به همراه نسخه اصلی امضاء شده تسلیم خواهند شد.

در احراز مراتب ، امضاء کنندگان زیر* که بدین منظور از طرف دولت های متبوعه مجاز شناخته شده اند کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند .

لندن - بیستم اکتبر یک هزار و نهمصد و هفتاد و دو

* امضاء ها حذف گردیده اند .

ماده ۱

(الف) این مقررات در مورد کلیه شناورها در دریاهای آزاد و در کلیه آبهای مرتبط با آن

دریاها و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو اعمال خواهد شد .

(ب) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط مقامات

ذیربط برای مسیرها بنادر ، رودخانهها ، دریاچهها ، یا آبراههای داخلی مرتبط

با دریاهای آزاد و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو تداخل نماید .

چنین مقررات ویژه بایستی حتی الامکان با این مقررات مطابقت داشته باشد .

(ج) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط هر کشور

در رابطه با ایستگاهها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی برای کشتیهای جنگی

و شناورهاییکه بصورت کاروان دریانوردی میکنند ، یا در رابطه با ایستگاهها

یا علائم نورانی اضافی برای استفاده شناورهای صیادی مشغول ماهیگیری گروهی

تداخل نماید . این ایستگاهها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی بایستی

حتی الامکان بنحوی باشند که با چراغ یا علامت سباز در قسمتهای دیگر ایستگاه

مقررات اشتباه نشوند .

(د) طرحهای جدا سازی ترافیک بمنظور این مقررات ممکن است توسط سازمان تصویب

گردد .

(ه) هرگاه دولت مربوطه تشخیص دهد که شناوری با ساختمان یا هدفی ویژه نمیتواند

از نظر تعداد ، محل ، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم ، همچنین طرز قرار گرفتن

و خصوصیات وسائل علامت دهنده صوتی ، بدون تداخل با وظائف خاص آن شناور

بطور کامل از پیش بینیهای حریک از این مقررات تبعیت نماید ، چنین شناوری

از نظر تعداد ، محل ، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم ، همچنین طرز قرار گرفتن

و خصوصیات وسائل علامت دهنده صوتی ، از پیش بینیهای دیگری تبعیت خواهد

نمود که به تشخیص دولت متبوع در مورد آن شناور حتی الامکان با این مقررات

مطابقت داشته باشند.

ماده ۲

مسئولیت

- (الف) هیچ موردی در این مقررات نمی‌تواند رافع مسئولیت شناور، یا مالک، ناخدا یا خدمه آن از عواقب مسامحه کاری در رعایت این مقررات یا احوال در انجام احتیاط‌هایی بشود که کار روزمره دریانوردان یا اوضاع و احوال خاص ایجاب مینماید.
- (ب) در استناد و رعایت این مقررات بایستی توجه لازم به کلیه خطرات دریانوردی و تصادم و اوضاع و احوال خاص، از جمله محدودیت‌های شناورهای ذیربط، که ممکن است بمنظور احتراز از خطر آبی انحراف از این مقررات را ایجاب نماید معطوف گردد.

ماده ۳

تعاریف عمومی

بمنظور این مقررات، با استثناء مواردی که موضوع بنحو دیگری اقتضا نماید:

- (الف) واژه "شناور" عبارت است از هر توصیفی از وسیله آبی، از جمله شناورهای بدون آبخور و هواپیماهای آب‌نشین، که بعنوان وسایل حمل و نقل در آب مورد استفاده قرار گرفته یا قابلیت استفاده داشته باشند.
- (ب) اصطلاح "شناور موتوری" عبارت است از هر شناوری که نیروی محرکه آن قدرت موتور باشد.
- (ج) اصطلاح "شناور بادبانی" عبارت است از هر شناور مجهز به بادبان، مشروط بر این‌که چنانچه دارای موتور باشد، موتور آن مورد استفاده قرار نگیرد.
- (د) اصطلاح "شناور مشغول ماهیگیری" عبارت است از هر شناوری که بوسیله تور، طناب، تورهای کششی یا دیگر وسایل ماهیگیری که قابلیت مانور آنرا محدود مینمایند، به ماهیگیری اشتغال داشته باشد، ولی شامل شناور در حال ماهیگیری با قلاب یا سایر وسایل صید که قابلیت مانور آنرا محدود نمی‌نمایند، نمیگردد.
- (ه) واژه "هواپیمای آب‌نشین" شامل هر نوع هواپیمایی است که بمنظور مانور در روی آب طراحی شده باشد.

(و) اصطلاح "شناور خارج از کنترل" عبارتست از شناوری که بجهت موقعیتی ویسوزده قادر به انجام مانور برطبق الزامات این مقررات نبوده و لذا قادر نباشد کسبه از سر راه شناور دیگری کنار برود.

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

شناورهای زیر بعنوان شناورهای با قابلیت مانور محدود محسوب خواهد شد:

(۱) شناوری که مشغول گذاشتن، سرویس یا برداشتن يك علامت ناوبری، کابل یا لوله زیر آبی باشد؛

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

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

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

(۵) شناوری که مشغول عملیات مین رویی باشد؛

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

(ح) اصطلاح "شناور با محدودیت آبخورد" عبارت است از شناور موتوری که بعلت آبخورد زیاد نسبت به عمق آب موجود قابلیت انحراف از مسیری که طی مینماید برای آن شدیداً " محدود شده باشد.

(ط) واژه " در حال حرکت" بمعنی شناوری است که در لنگر نبوده، یا بجای پهلوسو نگرفته، یا بگل ننشسته باشد.

(ی) واژه های "طول" و "عرض" يك شناور عبارتند از طول سرتاسری و بزرگترین عرض آن.

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

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

ناخدا یا خدمه
ام احتیاطهای
باید.

یا ناوردی
ط، که بکن
باید معطوف

های بدون
رد استفاده

قدرت

ط بر

سور،
حدود

بگیری
دد.

سور

قسمت ب - مقررات ناوبری موتوری و بادبانسی
بخش اول - هدایت شناورها در هر شرایط دید

ماده ۴

کاربرد

مقررات این بخش در هر شرایط دید به کار گرفته میشوند.

ماده ۵

دید بانسی

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

ماده ۶

سرعت ایمنی

هر شناور بایستی در کلیه اوقات بایک سرعت ایمن پیش برود بطوریکه بتواند بمنظور احتراز از تصادم اقدام مناسب و موثر بعمل آورده و در فاصله ای مناسب موقعیت و شرایط حاکم متوقف گردد.

در تعیین سرعت ایمن عوامل زیر از جمله عواملی است که بایستی مدنظر قرار گیرد:
(الف) توسط کلیه شناورها:

(۱) وضعیت دید؛

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

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

(۴) بهنگام شب وجود نورهای مختلف 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، کارائی و محدودیتهای دستگاه رادار؛

- (۲) محدودیتهای ناشی از مقیاس برد رادار مورد استفاده؛
- (۳) تاثیر وضعیت دریا، هوا و سایر منابع تداخل کننده در توان کشف رادار؛
- (۴) امکان اینکه شناورهای کوچک، توده یخ و دیگر اجسام شناور نتوانند در برد مناسب توسط رادار کشف گردند؛
- (۵) تعداد، مرتبیت و حرکت شناورهای کشف شده توسط رادار؛
- (۶) ارزیابی دقیقتر دید که بهنگام استفاده از رادار برای تعیین برد شناورهای پایدار اجسام موجود در اطراف امکان پذیر گردد.

ماده ۷

خطر تصادم

- (الف) هر شناور بایستی از کلید امکانات موجود مناسب موقعیت و شرایط حاکم بسرای تشخیص وجود خطر تصادم استفاده نماید، اگر تردیدی وجود داشته باشد فرض بر وجود خطر خواهد بود.
- (ب) استفاده صحیح از دستگاه رادار در صورت نصب و عملیاتی بودن آن از جمله ردیابی دور برد بمنظور آگاهی سریع از خطر تصادم و ردنگازی اجسام کشف شده بوسیله رادار یا وسیله سیستماتیک مشابه دیگر، بایستی بعمل آید.
- (ج) فرضیات نبایستی بر اساس اطلاعات ناقص، بخصوص اطلاعات ناقصی که از رادار کسب میگردد بنا شوند.
- (د) در تشخیص وجود خطر تصادم ملاحظات زیر بایستی جزء سایر ملاحظات مورد توجه قرار گیرند:
- (۱) اگر سمت قطب نمائی شناوریکه نزدیک میشود بطور محسوس تغییر نکند فرض بر وجود خطر خواهد بود؛
- (۲) چنین خطری حتی بهنگام آشکار شدن محسوس تغییرات سمت گیری میتواند گاهی علی الخصوص بهنگام نزدیک شدن به شناوری خیلی بزرگ یا یک یدک یا بهنگام نزدیک شدن به شناوری در برد نزدیک، وجود داشته باشد.

ماده ۸

اقدام بمنظور احتراز از تصادم

- (الف) هر اقدامی که برای احتراز از تصادم بعمل میآید، در صورتیکه وضع موجود ایجاب

م امکانات
زیابسی

شور
شرایط

شور

نماید، بایستی مثبت، در زمان کافی و با توجه لازم به رعایت اصول ناوبری صحیح صورت گیرد.

(ب) هرگونه تغییر مسیر یا سرعت یا هر دو بمنظور احتراز از تصادم، در صورتیکه

وضع موجود ایجاب نماید، بایستی بحد کافی محسوس باشد تا برای شناوردیگری

که بصورت بصری یا بوسیله رادار رسد مینماید بسادگی قابل تشخیص باشد؛ از

تغییرات پیاپی جزئی مسیر یا سرعت یا هر دو بایستی اجتناب شود.

(ج) اگر فضای کافی در دریا وجود داشته باشد، تغییر مسیر به تنهایی میتواند

موثرترین اقدام بمنظور احتراز از وضعیت نزدیک به تصادم* باشد مشروط بر

اینکه این اقدام بموقع بوده، محسوس باشد و موجب بروز وضعیت نزدیک به تصادم دیگری نگردد.

(د) اقدام بمنظور احتراز از تصادم با شناوری دیگر، بایستی بنحوی صورت پذیرد

که موجب عبور در یک فاصله ایمن گردد. تاثیر این اقدام بایستی تا زمانیکه

شناور دیگر نهایتاً "عبور نموده و دور میشود دقیقاً" مورد ارزیابی قرار گیرد.

(ه) در صورت لزوم بمنظور احتراز از تصادم یا استفاده از فرصت بیشتر برای ارزیابی

وضعیت، یک شناور بایستی سرعت خود را کاهش یا تا حد توقف رسانده یا موتورهای خود را عقب بگذارد.

ماده ۹

کانالهای باریک

(الف) شناوریکه در طول مسیر یک کانال یا آبراه باریک در حال پیشروی است بایستی تا

آنجایکه ایمن و عملی میباشد نزدیک به کناره خارجی کانال یا آبراه که در طرف راست شناور قرار دارد عبور نماید.

(ب) شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر بایک شناور بادیانی نبایستی مانع عبور شناوری

بشود که فقط در محدوده یک کانال یا آبراه میتواند با ایمنی دریانوردی نماید.

* Close - Quarters Situation

وضعیت نزدیک به تصادم

(ج) يك شناور در حال ماهیگیری نبایستی مانع عبور هیچ شناور دیگری گردد کـــ
در محدوده يك کانال یا آبراه باریك در حال دریانوردی میباشد.

شناوری صحیح

(د) يك شناور نبایستی يك کانال یا آبراه باریك را قطع نماید بطوریکه چنین عملی
مانع عبور شناوری نشود که فقط میتواند در محدوده چنین کانال یا آبراه دریانوردی
نماید، شناور اخیر در صورتیکه از قصد شناور در حال قطع کانال در تردید باشد
میتواند از علامت صوتی مقرر در ماده (د) ۲۴ استفاده نماید.

بورتیکه

شناور دیگری

باشد؛ از

(ه) (۱) در يك کانال یا آبراه باریك هنگامی که سبقت امکان پذیر است فقط اگر
شناوریکه از آن سبقت گرفته میشود موظف به اقدامی بد منظور اجازه سبقت
ایمن باشد؛ شناور سبقت گیرنده بایستی قصد خود را با بصد در آوردن علامت
مناسب مقرر در ماده ۲۴ (ج) (۱) اعلام نماید، شناوریکه از آن سبقت گرفته
میشود بایستی، در صورت موافقت، علامت مناسب مقرر در ماده ۲۴ (ج) (۲) را
بصد در آورده و بطریقی اقدام نماید که سبقت ایمن تامین گردد. در صورتیکه
در تردید باشد میتواند علامت مقرر در ماده ۲۴ (د) را بصد در آورده.

وانند

بوظیفه

به تمام

پذیرد

انیکه

ارگیرد.

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

ی ارزیابی

(و) شناوری که به پیچ یا محلی از کانال یا آبراه باریك نزدیک میشود که ممکن است
وجود مانعی باعث استتار شناورهای دیگر گردد بایستی با دقت و احتیاط خاصی
دریانوردی نموده و علامت مناسب مقرر در ماده ۲۴ (ه) را بصد در آورده.

موتورهای

(ز) هر شناور بایستی، بنابر آنچه وضع موجود اجازه دهد، از لنگر انداختن در کانال
باريك اجتناب نماید.

ستی تا

ه در طرف

ماده ۱۰

طرحهای جداسازی ترافیك

(الف) این ماده در مورد طرحهای جداسازی ترافیك مضوب سازمان اعمال میگردد.

ساوری

(ب) شناوریکه از يك طرح جداسازی ترافیك استفاده مینماید بایستی:

نوردی

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

(۲) حتی المقدور از خط جداسازی ترافیك یا منطقه جداسازی دور شود؛

(۳) معمولاً در انتهای خط به يك خط ترافیك پیوسته یا آنرا ترك نماید، ولی بهنگام

*

پیوستن یا تریک از پهلو بایستی حتی الامکان با زاویه کوچکی در جهت عمومی جریان ترافیک این کار را انجام دهد.

(ج) یک شناور بایستی حتی المقدور از قطع خطوط ترافیک اجتناب نماید، ولی چنانچه مجبور به اینکار گردد بایستی تا جاییکه امکان پذیر میباید بطور عمودی جهت عمومی جریان ترافیک را قطع نماید.

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

(ه) یک شناور، غیر از شناور قطع کننده کانال، معمولاً "نبایستی وارد منطقه جداسازی شده یا خط جداسازی را قطع نماید مگر در موارد زیر:

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

(۲) بجنه تر ماهیگیری در منطقه جداسازی.

(و) شناوری که در نواحی نزدیک به منتهی الیه طرحهای جداسازی ترافیک دریانوردی میکند بایستی با احتیاط خاصی به اینکار بپردازد.

(ز) یک شناور بایستی حتی المقدور از لنگر انداختن در یک طرح جداسازی ترافیک و یا نواحی نزدیک منتهی الیه آن احتراز نماید.

(ح) شناوری که از طرح جداسازی ترافیک استفاده نمی نماید بایستی حتی المقدور از آن فاصله بگیرد.

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

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

بخش دوم - هدایت شناورها در دید یکدیگر

ماده ۱۱

کاربرد

مقررات این بخش در مورد شناورهاست که در دید یکدیگر قرار دارند اعمال میگردد.

ماده ۱۲

شناورهای بادبانی

- (الف) موقعیکه دوشناور بادبانی بهمديگر نزديك شوند، بطوريكه احتمال خطر تصادم برود یکی از آنها دوشناور بایستی بشرح زیر از سر راه دیگری کنار برود:
- (۱) موقعیکه باد در ادو طرف مخالف داشته باشند، شناوریکه باد را در طرف چپ خود دارد باید از سر راه دیگری کنار برود؛
- (۲) موقعیکه هر دو باد را در طرف مشابه داشته باشند، شناور بادگیر بایستی از سر راه شناور بادپناه کنار برود؛
- (۳) اگر شناوری که باد را در طرف چپ خود دارد شناور بادگیری را مشاهده و نتواند با اطمینان تشخیص دهد که شناور دیگر باد را در طرف راست یا چپ دارد، بایستد از سر راه دیگری کنار برود.
- (ب) از نظر این ماده طرف بادگیر طرف مخالف جهت که بادبان اصلی کشیده شده، یا در مورد شناور بادبانهای چهار گوش، مخالف طرفی که بزرگترین بادبان سرتاسری کشیده شده محسوب خواهد گردید.

ماده ۱۳

سبقت

- (الف) علیرغم مفاد مقررات این بخش هر شناوری که در حال سبقت گرفتن از دیگری است بایستی خود را از راه شناوریکه از آن سبقت گرفته میشود دورنگهدارد.
- (ب) يك شناور موقعی در حال سبقت گرفتن محسوب میشود که با شناور دیگری در يك جهت در زاویه ای بیش از ۲۲/۵ درجه از راستای عرضی آن بطرف پاشنه قرار گیرد، بدین معنی که، در چنان موقعیتی نسبت به شناوریکه از آن سبقت میگیرد باشد که، در شب فقط قادر به مشاهده چراغهای پاشنه و نه هیچیک از چراغهای جانبی آن شناور باشد.
- (ج) موقعیکه شناوری تردید داشته باشد که در حال سبقت گرفتن از دیگری میباشد، بایستی فرض نماید که سبقت گیرنده است و بر آن اساس عمل نماید.
- (د) هرگونه تغییری در سمت گیری بین دوشناور نمیتواند شناور سبقت گیرنده را بسه

عمودی جریان

، ولی چنانچه

عمودی جهت

خواند بطور ایمن

تفاده شود.

نطقه

دریانسوردی

افیک وی

مقدور

ترکست

يك شناور

عنوان يك شناور قطع کننده راه در محدوده این مقررات قلمداد نموده بارافسوس
مسئولیت آن شناور نسبت به دور نگه داشتن خود از شناوری که از آن سبقت
میگیرد تارد شدن و دور شدن کامل از آن باشد.

ماده ۱۴ -

وضعیت سینه به سینه

(الف) هرگاه دوشناور موتوری در مسیرهای متقابل یا تقریباً " متقابل طوری بیکدیگر
تزدیک شوند که خطر تصادم وجود داشته باشد هر یک از آن دو بایستی مسیر خود
را بطرف راست تغییر دهد بطوری که هر یک از سمت چپ دیگری عبور نماید.

(ب) وقتی چنین وضعیتی محرز خواهد بود که يك شناور دیگری را در امتداد یا تقریباً
در امتداد سینه خود رویت 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 نه
خصوصیات مربوطه از شناور دیگر را رویت کند.

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

ماده ۱۵

وضعیت قطع راه

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

ماده ۱۶

اقدام شناور راه دهنده

هر شناوریکه ملزم به راه دادن به دیگری میباشد بایستی، حتی الامکان، اقدام سریع
و اساسی بعمل آورد تا کاملاً " کنار برود.

ماده ۱۷

اقدام شناور راه گیرنده

(الف) (۱) وقتیکه یکی از دوشناور ملزم به کنار رفتن از سر راه دیگری باشد شناور دیگر

بایستی راه و سرعت خود را ثابت نگهدارد.

(۲) با این حال شناور دوم بحض اینک برایش معلوم گردد شناوریکه ملزم به کنار رفتن از سرراه میباشد اقدام مناسب طبق این مقررات انجام نمیدهد، میتواند برای احتراز از تصادم را با " اقدام به مانور نماید.

(ب) هرگاه، بهره‌مندی شناور ملزم به حفظ مسیر و سرعت خود را چنان نزدیک شناور

دیگر بیابد که احتراز از تصادم با اقدام شناور راه دهنده به تنهایی میسر نباشد، بایستی اقدامی بعمل آورد که به بهترین نحو کمک به احتراز از تصادم نماید.

(ج) شناور موتوری که در وضعیت قطع راه بر طبق مفاد بند (الف) و این ماده جهت احتراز

از تصادم با شناور دیگری اقدام میکند بایستی، اگر وضع موجود ایجاب نماید، راه خود را برای شناوری که در سمت چپش قرار دارد بسمت چپ تغییر دهد.

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

ماده ۱۸

مسئولیت‌های شناورهای نسبت به یکدیگر

با استثناء مواردیکه در مواد ۹، ۱۰، ۱۳ مقرر گردیده:

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

(۱) شناور خارج از کنترل؛

(۲) شناور با قابلیت محدود؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری؛

(۴) شناور بادبانی.

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

(۱) شناور خارج از کنترل؛

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری.

(ج) شناور مشغول ماهیگیری موتویکه در حال حرکت باشد بایستی، حتی الامکان، از سر

راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل؛

بمباراقت
ن سقت

بیکدیگر
بهر خود
نماید
تقریبا
زادر یک
نگام روز

تی قرض

د داشته
د و بایستی،

ب

دیگر

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود.

(د) (۱) هر شناوری بنابر از شناور خارج از کنترل با شناور با قابلیت مانور محدود بایستی، اگر وضع موجود ایجاب نماید، از سد راه عبور ایمن شناور دیگری که از نظر آبخور محدودیت دارد و علائم ماده ۲۸ را نشان میدهد احتراز نماید.

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

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

بخش سوم - هدایت شناورها در دید محدود

ماده ۱۹

هدایت شناورها در دید محدود

(الف) این ماده در مورد شناورهاییکه در دید یکدیگر قرار ندارند بهنگام دریانوردی در کجا نزدیک ناحیه ای با دید محدود اعمال میگردد.

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

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

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

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

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

(ه) بجز در مواردیکه معلوم شده است خطر تصادم وجود ندارد، حرشناوری که علامتست مه شناور دیگری را ظاهراً " در جلوی راستای عرضی خود بشنود، یا نتوانست از وضعیت نزدیک به تصادم با شناور دیگری که در جلوی راستای عرضی خود قرار دارد احتراز نماید، بایستی سرعت خود را تا حد اقلی کاهش دهد که بتوانست در مسیرش نگهداشته بشود. بایستی اگر لازم باشد تمام سرعت خود را گرفته و بهر حال تا از بین رفتن خطر تصادم با دقت کامل دریانوردی نماید.

قسمت ج - چراغها و علائم روز

ماده ۲۰

کار بایستی

- (الف) مقررات این قسمت بایستی در هر شرایط جوی رعایت شود.
- (ب) مقررات مربوط به چراغهای بایستی از غروب تا طلوع خورشید رعایت شود، و در طول این مدت بایستی چراغ دیگری نشان داده شود، با استثنای چراغهای که با چراغهای مندرج در این مقررات اشتباه نشده یا باعث اختلال دید یا خصوصیات مشخصه آن نگشته یا تداخلی با دیده بانی صحیح نداشته باشد.
- (ج) چراغهای مندرج در این مقررات بایستی، در صورت وجود، در شرایط دید محدود از طلوع تا غروب آفتاب نیز نشان داده شوند و میتوانند در کلیه موقعیتهای دیگری که الزامی بنظر میرسد نشان داده شوند.
- (د) مقررات مربوط به علائم روز بایستی در هنگام روز رعایت گردد.
- (ه) چراغها و علائم روز مندرج در این مقررات بایستی با پیش بینی های پیوسته شماره ۱ این مقررات مطابقت نمایند.

ماده ۲۱

تعاریف

(الف) "چراغ دکل" عبارتست از چراغ سفیدی در روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور که نور مستدی در قطاع ۲۲۵ درجه ای در سطح افق را نشان میدهد و بنحوی تعبیه

شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی در طرفین شناور دیده شود.

- (ب) "چراغهای جانبی" عبارتند از يك چراغ سبز در طرف راست و يك چراغ قرمز در طرف چپ که هر يك نور ممتدی در قطاع ۱۱۲/۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان میدهد و بنحوی تعبیه شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی در طرف مربوطه دیده شود. در شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر چراغهای جانبی میتواند در يك فانوس ترکیبی روی محور سرتاسری سپند به پاشنه شناور قرار گیرند
- (ج) "چراغ پاشنه" عبارتست از چراغ سفیدی که حتی المقدور نزدیک به پاشنه شناور قرار گرفته و نور ممتدی در قطاع ۱۲۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان میدهد و بنحوی تعبیه شده که نور از پاشنه تا ۶۲/۵ درجه در طرفین شناور دیده شود.
- (د) "چراغ يدك كشی" عبارتست از چراغ زردی که همان مشخصات چراغ پاشنه را که در بند (ج) این ماده تعریف شده است دارا میباشد.
- (هـ) "چراغ همه جانبه" عبارتست از چراغی که نور ممتدی در قطاع ۳۶۰ درجه‌ای در سطح افق را نشان میدهد.
- (و) "چراغ چشمك زن" عبارتست از چراغی که در فواصل معین با فرکانس ۱۲۰ بار یا بیشتر در هر دقیقه چشمك میزند.

ماده ۲۲

دید چراغها

چراغهای مندرج در این مقررات بایستی دارای شدت نوری مطابق با مفاد بخش ۸ پیوست

(۱) این مقررات باشند بنحویکه در بردهای حداقل زیر دیده شوند:

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

- چراغ دکل، ۶ میل؛

- چراغ جانبی، ۳ میل؛

- چراغ پاشنه، ۳ میل؛

- چراغ يدك كشی، ۳ میل؛

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

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

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

- چراغ جانبی، ۲ میل؛
- چراغ پاشنه، ۲ میل؛
- چراغ یدک کشی، ۲ میل؛
- چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه جانبه، ۲ میل.
- (ج) درشناورهای با طول کمتر از ۱۲ متر:
 - چراغ دکل، ۲ میل؛
 - چراغ جانبی، ۱ میل؛
 - چراغ پاشنه، ۲ میل؛
 - چراغ یدک کشی، ۲ میل؛
 - چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه جانبه، ۲ میل.

ماده ۲۲

شناور موتوری در حال حرکت

- (الف) شناور موتوری در حال حرکت بایستی چراغهای زیر را نشان دهد:
- (۱) يك چراغ دکل در سینه؛
 - (۲) چراغ دکل دومی در پاشنه و بالاتر از چراغ دکل سینه؛ باستثناء شناوری با طول کمتر از ۵۰ متر که ملزم به نشان دادن این چراغ نبوده ولی میتواند اینکار را انجام دهد؛
 - (۳) چراغهای جانبی؛
 - (۴) چراغ پاشنه.
- (ب) شناور از نوع هوانا و در حال تحلیات در وضعیت بی وزنی بایستی، علاوه بر چراغهای مندرج در بند (الف) این ماده، يك چراغ زرد چشمک زن همه جانبه نیز نشان دهد.
- (ج) شناور موتوری با طول کمتر از ۷ متر که حداکثر سرعت آن از ۷ گره تجاوز ننماید میتواند، بجای چراغهای مندرج در بند (الف) این ماده، يك چراغ سفید همه جانبه نشان دهد. چنین شناوری بایستی، حتی المقدور، چراغهای جانبی را نیز نشان دهد.

ماده ۲۴

بندك كشى و فشار بىدك بچلسو

(الف) شناور موتورى در حال بىدك كشى بايستى علائـم زير را نشان دهد:

(۱) بجاى چراغ مندرج در ماده ۲۳ (الف) (۱)، دو چراغ دكل در سینه در بىك خط عمودى •

وقتیکه طول بىدك ، با احتساب از پاشنه شناور بىدك کننده تا انتهای پاشنه

بىدك از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، سه چراغ از این نوع در بىك خط عمودى؟

(۲) چراغهای جانبى؟

(۳) بىك چراغ پاشنه؟

(۴) بىك چراغ بىدك كشى در بىك خط عمودى بالای چراغ پاشنه؟

(۵) وقتیکه طول بىدك از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، بىك علامت لوزى شکل در جایشیکه بوضوح

دیده شود •

(ب) وقتیکه شناور فشار دهنده و شناور تحت فشار بچلو بصورت بىك واحد مرکب محکم

بیکدیگر مستعمل باشند بايستى بعنوان شناور موتورى تلقى گردیده و چراغهای

مندرج در ماده ۲۳ را نشان دهد •

(ج) شناور موتورى در حال فشار دادن بىدك بچلو یا بىدك كشى از پهلوى، مگر در مورد

واحد مرکب ، بايستى چراغهای زير را نشان دهد:

(۱) بجاى چراغ مندرج در ماده ۲۳ (الف) (۱)، دو چراغ دكل سینه در بىك خط عمودى؟

(۲) چراغهای جانبى؟

(۳) بىك چراغ پاشنه •

(د) شناور موتورى مشمول مفاد بندهای (الف) و (ج) این ماده بايستى ماده ۲۳ (الف)

(۲) را نیز رعایت نمایند •

(ه) شناور یا جسمیکه بىدك میشود بايستى علائم زير را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبى؟

(۲) بىك چراغ پاشنه؟

(۳) وقتیکه طول بىدك از ۲۰۰ متر تجاوز نماید ، بىك علامت لوزى شکل در جایشیکه بوضوح

دیده شود •

(و) ضمن اینکه در تعداد شناوریکه از یهلو بیدک میشوند یا بصورت گروهی بجلو فشار داده میشوند بایستی چراغهای مانند يك شناور را روشن نمایند،

(۱) شناوریکه بجلو فشار داده میشود، اگر جزئی از يك واحد مرکب نباشد، بایستی در انتهای سینه چراغهای جانبی را نشان دهد،

(۲) شناوریکه از یهلو بیدک میشود بایستی چراغ پاشنه و در انتهای سینه چراغهای جانبی را نشان دهد.

(ز) در صورتیکه بهر علت معقول نشان دادن چراغهای مندرج در بند (هـ) این ماده برای شناور یا جسمیکه بیدک میشود عملی نباشد، بایستی کلیه اقدامات بمنظور روشنائی شناور یا جسمیکه بیدک میشود و یا حداقل بمنظور نشان دادن وجود شناور یا جسم بدون چراغ بعمل آید.

ماده ۲۵

شناورهای بادبانی در حال حرکت و شناورهای پاروئی

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

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) يك چراغ پاشنه.

(ب) در شناور بادبانی با طول کمتر از ۱۲ متر چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده میتواند در يك فانوس ترکیبی در بالا یا نزدیک بالای دکل در جائیکه بوضوح دیده میشود قرار گیرد.

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

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

نشان دهد.

- (۲) شناور پاروئی میتواند چراغهای مقرر در این ماده برای شناور بادبانی را -
نشان دهد، در غیر اینصورت بایستی يك چراغ قوه یا فانوس روشنی بانور سفید
آماده داشته باشد تا بموقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.
- (ه) شناور در حال پیشروی با بادبان اگر تواما "از نیروی موتور نیز استفاده نمایند
بایستی در سینه درجائیکه بوضوح دیده شود يك علامت مخروطی شکل که راس آن بطرف
پائین باشد، نشان دهد.

ماده ۲۶

شناورهای میادی

- (الف) شناور مشغول ماهیگیری، در حال حرکت یا لنگر، بایستی فقط چراغها و علائم
مقرر در این ماده را نشان دهد.
- (ب) شناور مشغول ماهیگیری با تور کشی، که بمعنی کشیدن تور یا سایر رسایل
ماهیگیری مورد استفاده در آب میباشد، بایستی علائم زیر را نشان دهد:
- (۱) دو چراغ همه جانبه در يك خط عمودی، بالائی سبز و پائینی سفید، یا علامتی مرکب
از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در يك خط عمودی یکی بالای دیگری قرار
گرفته باشند؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر میتواند بجای این علامت يك سپدنشان
بدهد:
- (۲) يك چراغ دکل در پشت و بالاتر از چراغ سبز همه جانبه؛ شناور با طول کمتر از ۱۰ متر
ملزم به نشان دادن چنین چراغی نبوده ولی میتواند اینکار را انجام دهد:
- (۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و يك
چراغ پاشنه.
- (ج) شناور مشغول ماهیگیری، بغیر از ماهیگیری با تور کشی، بایستی علائم زیر
را نشان دهد:
- (۱) دو چراغ همه جانبه در يك خط عمودی، بالائی قرمز و پائینی سفید، یا علامتی مرکب
از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در يك خط عمودی یکی بالای دیگری
قرار گرفته باشد؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر میتواند بجای این علامت يك سپد

نشان دهد؛

- (۲) وقتیکه وسائل ماهیگیری در فاصله افقی بیش از ۱۵۰ متر از شناور گسترده شده باشد، یک چراغ سفید همه جانبه یا یک مخروط که راس آن بطرف بالا و در جهت وسیله ماهیگیری باشد؛
- (۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و بیسک چراغ پاشنه.
- (د) شناور مشغول ماهیگیری در مجاورت سایر شناورهای مشغول ماهیگیری میتواند علائم اضافی مندرج در ضمیمه ۲ این مقررات را نشان دهد.
- (ه) شناوریکه مشغول ماهیگیری نیست نیابتی چراغها یا علائم مقرر در این ماده را نشان دهد، بلکه فقط به نشان دادن چراغها یا علائم در نظر گرفته شده برای شناور با طول مشابه اکتفا نماید.

ماده ۲۷

شناورهای خارج از کنترل یا اقابلیت مانور محدود

- (الف) شناور خارج از کنترل یا اقابلیت مانور محدود، شناور زیر را نشان دهد:
 - (۱) دو چراغ قرمز همه جانبه در یک خط عمودی و جائیکه بوضوح دیده شوند؛
 - (۲) دو توپ یا علائم مشابه آن در یک خط عمودی در جائیکه بوضوح دیده شوند؛
 - (۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و بیسک چراغ پاشنه.
- (ب) شناور با قابلیت مانور محدود، بغیر از شناور مشغول عملیات مین رویایی، نیابتی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:
 - (۱) سه چراغ همه جانبه در یک خط عمودی در جائیکه بوضوح دیده شوند. چراغهای بالائی و پائینی نیابتی قرمز و چراغ میانی نیابتی سفید باشد؛
 - (۲) سه علامت در یک خط عمودی در جائیکه بوضوح دیده شوند. علائم بالائی و پائینی نیابتی بشکل توپ و علامت میانی یک لوزی باشد؛
 - (۳) به هنگام دریانوردی، چراغهای دکل، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه، علاوه بر چراغهای مقرر در شق (۱)؛

(۴) وقتیکه در لنگر باشد، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شق های (۱) و (۲). چراغ،

چراغها یا علائم مقرر در ماده ۳۰.

(ج) شناور مشغول عملیات یدک کشی بنحوی که قادر به انحراف از مسیر خردنباشسد

بایستی، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شق های (ب) (۱) و (۲) این ماده، چراغها

یا علامت مقرر در ماده ۲۴ (الف)، رانیز نشان دهد.

(د) شناور مشغول عملیات لایروبی یا زیر آبی، وقتیکه قابلیت مانور آن محدود

باشد، بایستی چراغها و علائم مقرر در بند (ب) این ماده را نشان دهد و بعلاوه

بایستی وقتیکه مانعی وجود داشته باشد، چراغها یا علائم زیر رانیز نشان دهد:

(۱) دوچراغ ترمز همه جانبه یا دوشوپ در يك خط عمودی بمنظور نشان دادن طرفی که

مانع در آن وجود دارد؛

(۲) دوچراغ سبز همه جانبه یا دز لوزی در يك خط عمودی بمنظور نشان دادن طرفی که از

آن شناور دیگری میتواند عبور کند؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای دکل، چراغهای

جانبی و يك چراغ پاشنه؛

(۴) شناور مشمول مفاد این بند وقتیکه در لنگر باشد بایستی بجای چراغها یا علائم

مقرر در ماده ۳۰ چراغها یا علائم مقرر در شق های (۱) و (۲) را نشان دهد.

(ه) هر زمان که اندازه شناور مشغول عملیات غواصی مانع نشان دادن علائم مقرر در بند

(د) این ماده باشد، بایستی يك بدل غیر قابل انعطاف از پرچم "A" مقسوسررات

بین المللی که ارتفاع آن از يك متر کمتر نباشد نشان دهد. اقداماتی بمنظور

اطمینان از رویت همه جانبه آن بایستی بعمل آید.

(و) شناور مشغول عملیات مین روبی بایستی علاوه بر چراغهای مقرر برای شناورهای

موتوری در ماده ۲۳، سه چراغ سبز همه جانبه یا سه شوپ نشان دهد. یکی از ایسن

چراغها یا علائم بایستی در روی دکل اصلی سینه یا در نزدیکی آن و دوتای دیگر هر

کدام در منتهی الیه بازوی دکل نشان داده شوند. این چراغها یا علائم نشان میدهد

که نزدیک شدن بفاصله کمتر از ۱۰۰۰ متر به پاشنه یا ۵۰۰ متر به طرفین مین روب

برای هر شناور دیگر خطرناک است.

(ز) شناورهای باطول کمتر از ۷ متر ملزم به نشان دادن چراغهای مقرر در این ماده نمیشوند.

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

ماده ۲۸

شناورهای با محدودیت آبخورد

شناور با محدودیت آبخورد میتواند، علاوه بر چراغهای مقرر برای شناورهای موتوری در ماده ۲۳، سه چراغ همه جانبه در یک خط عمودی، یا یک علامت استوانه‌ای درجائیکه بوضوح دیده شوند نشان دهد.

ماده ۲۹

شناورهای راهنما

(الف) شناور مشغول انجام وظایف راهنمایی بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

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

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

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

(ب) شناور راهنما وقتیکه مشغول انجام وظایف راهنمایی نباشد بایستی چراغها یا علائم مقرر برای شناور باطول مشابه خود را نشان دهد.

ماده ۳۰

شناورهای لنگرانداخته و بگل نخسته

(الف) شناور در لنگر بایستی درجائیکه بوضوح دیده شود چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

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

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

(ب) شناور با طول کمتر از ۵۰ متر میتواند بجای چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده يك چراغ سفید همه جانبه درجائیکه بوضوح دیده شود نشان دهد.

(ج) شناور در لنگر میتواند، و يك شناور با طول ۱۰۰ متر و بیشتر بایستی، از چراغهای کاری موجود با مشابه آنها نیز بمنظور روشنائی مرشد های خود استفاده نماید.

(د) شناور بگل نشسته بایستی چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این ماده و علاوه چراغها و علائم زیر را درجائیکه بوضوح دیده شوند نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در يك خط عمودی؛

(۲) سه توپ در يك خط عمودی.

(ه) شناور با طول کمتر از ۷ متر، وقتیکه خارج از کانال باریک یا نزدیکی آن، آبراه

یا لنگرگاه، یا جائیکه معمولاً "شناورهای دیگر دریاوردی میکنند" لنگر انداخته

یا بگل نشسته باشد، ملزم به نشان دادن چراغها یا علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب)

یا (د) این ماده نخواهد بود.

ماده ۳۱

هواپیماهای آب نشین

وقتیکه برای هواپیمای آب نشین نشان دادن چراغها و علائم با مشخصات و یادرمحلهای مقرر در مقررات این قسمت غیر عملی باشد بایستی حتی الامکان چراغها و علائم با مشخصات و در محلهای مشابه نشان دهد.

قسمت (د) - علائم صوتی و نورانی

ماده ۳۲

تعاریف

(الف) کلمه "سوت" عبارتست از هر نوع وسیله صوتی که قادر به ایجاد بوقهای مقرر بسوده

و با مشخصات پیوست ۳ این مقررات تطبیق نماید.

(ب) واژه "بوق کوتاه" عبارتست از بوقی بمدت تقریبی يك ثانیه باشد.

(ج) واژه "بوق بلند" عبارتست از بوقی بمدت چهار الی شش ثانیه.

ماده ۳۳

وسایل و علائم صوتی

- (الف) شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر بایستی مجهز به يك سوت و يك زنگ و شناور بسا طول ۱۰۰ متر یا بیشتر بایستی، علاوه بر آن، مجهز به يك سنج باشد. بطوریکه طنین و صدای آن با طنین و صدای زنگ اشتباه نشود. سوت، زنگ و سنج بایستی با مشخصات مقرر در ضمیمه ۲ این مقررات مطابقت نمایند. زنگ یا سنج یا هر دو میتوانند با وسایل دیگری که دارای همان مشخصات صوتی مربوطه باشند جایگزین گردند، مشروط بر اینکه تولید علائم صوتی لازم بصورت دستی هدواره ممکن باشد.
- (ب) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به داشتن وسایل تولیدکننده علائم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده نمیشود؛ ولی در صورت نداشتن آنها، میبایست تجهیز بسسه وسائل دیگری باشد که علائم صوتی موثری تولید نماید.

ماده ۳۴

علائم مانسور و اخطار

- (الف) وقتیکه شناور در دید یکدیگر قرار دارند؛ شناور موتوری در حال حرکت، موقعیکه بر طبق این مقررات یا الزامات آن مانور مینماید، بایستی آن مانور را با علائم زیر بوسیله سوت اعلام نماید:
 - يك بوق کوتاه بمعنی اینکه " من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم "؛
 - دو بوق کوتاه بمعنی اینکه " من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم "؛
 - سه بوق کوتاه بمعنی اینکه " من در حال مانور یا موتورهایه عقب هستم ".
- (ب) هر شناور میتواند علائم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده را با علائم نورانی زیر، به تناوب مورد نیاز، در حالی که مانور انجام میگیرد، تکمیل نماید:
 - (۱) این علائم نورانی دارای معانی زیر خواهند بود:
 - يك چشمک بمعنی اینکه " من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم "؛
 - دو چشمک بمعنی اینکه " من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم "؛
 - سه چشمک بمعنی اینکه " من در حال مانور یا موتورهایه عقب هستم "؛
 - (۲) زمان هر چشمک بایستی در حدود يك ثانیه باشد، فاصله زمانی بین چشمکها

بایستی در حدود يك ثانیه باشد، و فاصله زمانی بین علائم متوالی نبایستی کمتر از ۰.۱ ثانیه باشد:

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

(ج) وقتیکه شناورها در يك کانال یا آبراه باریک در دید یکدیگر قرار داشته باشند:

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

— دویوق بلند و سپس يك بوق کوتاه بمعنی اینکه " من قصد سبقت گرفتن از طرف راست شمارا دارم "؛

— دویوق بلند و سپس دویوق کوتاه بمعنی اینکه " من قصد سبقت گرفتن از طرف چپ شمارا دارم "؛

(۲) شناوریکه از آن سبقت گرفته میشود وقتیکه مطابق ماده ۹ (ه) (۱) عمل میکند بایستی موافقت خود را بوسیله علامت زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:

— يك بوق بلند. يك بوق کوتاه، يك بوق بلند و يك بوق کوتاه، بترتیب.

(د) وقتیکه شناورها در دید یکدیگر بهم نزدیک میشوند و بهر علتی یکی از شناورها مقاصد یا اقدامات دیگری را درك نکند، یا در انجام اقدام موثر توسط شناور دیگر بسنطور احتراز از تصادم در تردید باشد، شناوریکه در تردید است بایستی تردید خود را سریعاً " یا بصدا در آوردن حداقل پنج بوق کوتاه و سریع با استفاده از سوت اعلام نماید. این علامت را میتوان با يك علامت نورانی متشکل از حداقل پنج چشمك کوتاه و سریع تکمیل نمود.

(ه) شناوریکه بدیج یا محلی از کانال یا آبراه نزدیک میشود که ممکن است وجود مانعی باعث استتار شناورهای دیگر گردد بایستی يك بوق بلند بصدا در آورد. هر شناور نزدیک شونده که در محدوده دید و راه مانع این صدای شود بایستی با يك بوق بلند به این علامت پاسخ دهد.

(و) اگر سوت جای روی يك شناور در فاصله ای بیش از ۰.۰۱ امتراز یکدیگر قرار گرفته باشند

بایستی فقط از يك صوت برای دادن علامت مانور و اخطار استفاده گردد.

ماده ۲۵

علامت صوتی در دید محدود

در يك ناحیه با دید محدود یا نزدیک آن، در هنگام روز یا شب، علامت مقرر در این ماده بایستی به نحو زیر استفاده شوند:

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

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

(ج) شناور خارج از کنترل، شناور با قابلیت مانور محدود، شناور با محدودیت آبخوره، شناور بادبانی، شناور مشغول ماهیگیری و شناور مشغول بیدک کردن یا فشار دادن شناور دیگر بایستی بجای علامت مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این ماده، در فواصلی که بیشتر از ۲ دقیقه نباشند سه بوق متوالی، یعنی يك بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه بمدا درآورد.

(د) شناور بیدک شونده یا اگر بیش از يك شناور بیدک میشوند آخرین شناور بیدک شونده اگر دارای نقر باشد، بایستی در فواصلی که بیش از ۲ دقیقه نباشند چهار بوق متوالی، یعنی يك بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه بمدا درآورد.

این علامت حتی المقدور بایستی بلافاصله پس از بمدا درآمدن علامت بیدک کش تولید شود.

(ه) وقتی که شناور فشار دهنده و شناور تحت فشار بجلو بصورت يك واحد مرکب محکم بیکدیگر متصل باشند بایستی بعنوان يك شناور موتوری تلقی گردیده و بایستی علامت مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این ماده را تولید نمایند.

(و) شناور در لنگر بایستی در فواصلی که از يك دقیقه بیشتر نباشد، زنگ خود را بمسرت پنج ثانیه بطور سریع بمدا درآورد. در شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر زنگ مذکور بایستی در سینه شناور بمدا درآمده و بلافاصله پس از بمدا درآمدن زنگ بایستی

سنج حدوداً " بمدت پنج ثانیه در پاشنه بصدادرآید . بعلاوه شناور در لنکر میتواند بمنظور اعلام موقعیت خود و احتمال تصادم با شناور نزدیک شونده سه برق متوالسی یعنی یک برق کوتاه ، یک برق بلند و یک برق کوتاه بصدادرآورد .

(ز) شناور بگل نشسته بایستی علامت زنگ و در صورت لزوم علامت سنج مقرر در بند

(و) این ماده را بحد درآورده و بایستی ، علاوه بر آن - سه ضربه جدا و واضح بلافاصله قبل و بعد از زدن سریع زنگ به آن وارد آورد . بعلاوه شناور بگل نشسته میتواند علامت مناسب را با استفاده از سوت بصدادرآورد .

(ح) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به تولید علائم فوق الذکر نمیشود ، ولی در صورت

عدم تولید آنها ، بایستی علائم صوتی موثر دیگری در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشد تولید نماید .

(ط) شناور راهنما و قتیکه مشغول انجام وظایف راهنمایی میباشد میتواند علاوه بر

علائم مقرر در بندهای (الف) ، (ب) یا (و) این ماده علامت مشخصه ای شامل چهار برق کوتاه نیز بصدادرآورد .

ماده ۲۶

علائم جلب توجه

هر شناور میتواند در صورت لزوم بمنظور جلب توجه شناور دیگر از علائم نورانی یا صوتی که با علائم مجاز در قسمتها ، دیگر این مقررات اشتباه نشود استفاده نماید ، یا میتواند سمت نور افکن خود را بطرف خطر هدایت نماید ، بنحویکه مزاحم هیچ شناور دیگری نگردد .

ماده ۲۷

علائم اضطرار

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

قسمت ۵ - مستثنیات

ماده ۲۸

مستثنیات

هر شناور (یا طبقه ای از شناورها) که قبل از لازم الاجرا شدن این مقررات تیر حمل آن کار

گذاشته شده یا در مرحله مشابه ساختمانی باشد، مشروط بر متابعت از الزامات مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادف دریا ۱۹۶۰ ممکن است از رعایت مقررات حاضر شرح ذیل مستثنا گردد:

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

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

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

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

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

(ه) تغییر محل چراغهای دکل ناشی از مندرجات بخش ۳ ب ضمیمه ۱، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این مقررات.

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

(ز) مشخصات وسایل علائم صوتی مقرر در ضمیمه ۲، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این مقررات.

ضمیمه ۱

تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و علائم

۱- تعریف

اصطلاح " ارتفاع از عرشه " بمعنی ارتفاع از بالاترین عرشه سراسری میباشد.

۲- محل و فاصله عمودی چراغها

(الف) در شناور موتوری با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای دکل بایستی بترتیب زیر

میتواند
والی
سد
سح
سته
صورت
بیشتر
سر
بار بوق
وتی
میتواند
نگردد
حیثه ۴ این
ن کبار

نصب گردند:

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

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

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

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

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

(ه) یکی از دو پایه چراغ دکل مقرر برای شناور موتوری وقتیکه مشغول بیدک کشی یا فشار دادن شناور دیگری بجلو باشد بایستی در همان محل چراغ دکل سینه شناور موتوری قرار گیرد.

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

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

(ح) چراغهای جانبی، اگر بصورت فانوس ترکیبی در شناور موتوری با طول کمتر از ۲۰ متر باشند، بایستی در ارتفاعی پائین تر از چراغ دکل قرار گیرند که از لبه متر کمتر

نباشد.

(ط) وقتیکه مشروبات داشتید و سازه چراغ دريك خط عمودی را ایجاد نماید، فاصله این

چراغها بایستی بقرار زیر باشد:

(۱) دريك شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی

از ۲ متر کمتر نباشد، و یا بیشترین این چراغها، مگر در جاشکاف داشتن چراغ بیدك

الزامی باشد، نبایستی کمتر از ۴ متر از عرشه قرار گیرد؟

(۲) دريك شناور با طول کمتر از ۲۰ متر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی از بیدك

متر کمتر نباشد و یا بیشترین این چراغها، مگر در جاشکاف داشتن چراغ بیدك الزامی

باشد، نبایستی کمتر از ۲ متر از لبه شناور قرار گیرد؟

(۳) وقتیکه شناور دارای سه چراغ باشد بایستی به فاصله مساوی از یکدیگر

قرار گیرند.

(ی) چراغ پائینی از دو چراغ همه جانبه مقرر برای شناور میباید وقتیکه مشغول ماهیگیری

است بایستی در ارتفاعی از چراغهای جانبی کداز دو برابر فاصله بین دو چراغ

عمودی کمتر نباشد قرار گیرد.

(ک) چراغ لنگر سینه، وقتیکه شناور دو چراغ لنگر داشته باشد، نبایستی کمتر از ۴/۵ متر

بالا چراغ لنگر پاشنه قرار گیرد. در شناور با طول ۵۰ متر یا بیشتر چراغ لنگر

سینه نبایستی در ارتفاعی کمتر از ۶ متر از عرشه قرار گیرد.

محل و فاصله افقی

چراغها

(الف) وقتیکه دو چراغ دکل برای شناور موتور مقرر شده باشد، فاصله افقی بین آنها

نبایستی از نصف طول شناور کمتر باشد ولی لزومی ندارد که از ۱۰۰ متر تجاوز نماید.

چراغ سینه بایستی طوری قرار گیرد که فاصله آن از سینه از $\frac{1}{4}$ طول شناور تجاوز

نماید.

(ب) در شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای جانبی نبایستی جلوتر از چراغهای

دکل سینه قرار گیرند. این چراغها بایستی در طرفین شناور یا نزدیک آن قرار

گیرند.

دکل

اوز نماید،

لزومی به

خط عمودی

در تمام

در فاصله

ی از لبه

تراز ۲/۵

های جانبی

متر بالاتر

کشوری

سینه شناور

رو متمایز

که از سه

سازهای

کمتر از ۲۰ متر

تر کمتر

۴. مشخصات محل چراغهای نشان دهنده جهت ، برای شناورهای صیادی ، لایروبیها و شناورهای مشغول عملیات زیر آبی

(الف) چراغ نشان دهنده جهت وسایل به آب انداخته شده از شناور صیادی مشغول ماهگیری بطوریکه در ماده ۲۶ (ب) (۲) مقرر شده بایستی در فاصله افقی که کمتر از ۲ متر و بیشتر از ۶ متر از دو چراغ قرمز و سفید همد جانبه نباشد قرار گیرد . این چراغ بایستی در جایی قرار گیرد که بالاتر از چراغ سفید همد جانبه مقرر در ماده (۲۶) (ج) (۱) و پائین تر از چراغهای جانبی باشد .

(ب) چراغها و علائم شناور مشغول لایروبی یا عملیات زیر آبی برای نشان دادن طرف مانع یا طرف عبور ایمن ، بطوریکه در ماده ۲۷ (د) (۱) و (۲) مقرر شده ، بایستی در حداکثر فاصله افقی ممکن ، که بهیچ وجه از ۲ متر کمتر نباشد ، از چراغها یا علائم مقرر در ماده (۲۷) (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد . در هیچ مورد نبایستی بالاترین این چراغها یا علائم در ارتفاعی بیشتر از پانزده متر از سطح دریا علامت مقرر در ماده ۲۷ (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد .

۵. محفظه چراغهای جانبی

چراغهای جانبی بایستی تجهیز به محفظه‌ای با صفحات کناری برنگ سیاه مات ، و منطبق با الزامات بخش ۹ این ضمیمه باشند . در حالت فانوس ترکیبی ، که در آن فقط از یک فلدمان عمودی استفاده میشود و قسمت های سبز و قرمز توسط تیفن ، باریکی از هم متمایز میگردند ، لزومی به نصب محفظه خارجی نمیشود .

۶. علائم

(الف) علائم بایستی برنگ سیاه و باندهای زیر باشند :

(۱) توپ با قطر یکه کمتر از ۰/۶ متر نباشد ؛

(۲) مخروط با قطر پایه که کمتر از ۰/۶ متر نباشد و ارتفاع دو برابر قطر آن ؛

(۳) استوانه با قطر یکه کمتر از ۰/۶ متر نباشد و ارتفاع دو برابر قطر آن ؛

(۴) علامت لرزی شامل دو مخروط بشرح بند (۲) فوق با قاعده مشترک خواهد بود .

(ب) فاصله عمودی بین علائم بایستی حداقل ۱/۵ متر باشد .

(ج) در شناور با طول کمتر از ۲۰ متر میتوان از علائم با ابعاد کمتر ولی متناسب با

اندازه شناور استاندارد نمود و فاصله بین آنها نیز میتواند بهمان نسبت کاهش یابد.

۷- مشخصات رنگ چراغها

جنس رنگ نور کلیه چراغهای دریانوردی بایستی مطابق با استانداردهای زیر باشد، کسبه در محدوده سطح دیاگرام مشخص شده برای هر رنگ توسط کمیسیون بین‌المللی روشنایی میباشند. حدود سطح برای هر رنگ با تعیین مختصات گوشه‌ها مشخص گردیده که به‌قرار زیر میباشند:

0/443	0/310	0/310	0/452	0/525	0/525	X	(۱) سفید
0/382	0/282	0/348	0/440	0/440	0/382	Y	
	0/203	0/300	0/1009	0/1028		X	(۲) سبز
	0/356	0/511	0/723	0/385		Y	
	0/721	0/735	0/660	0/680		X	(۳) قرمز
	0/259	0/265	0/320	0/320		Y	
	0/575	0/575	0/618	0/612		X	(۴) زرد
	0/406	0/425	0/382	0/382		Y	

۸- شدت نور چراغها

(الف) حداقل شدت نور چراغها بایستی از فرمول زیر محاسبه شود:

$$I = 2,42 \times 10^6 \times T \times D \times K$$

که در آن

I عبارت است از شدت نور بر حسب شمعدر شرایط کار،

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

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

K عبارت است از قابلیت انتشار جوی.

برای چراغهای مقرر مقدار K برابر ۰/۸ خواهد بود، مربوط به دید جوی

تقریباً " ۱۳ میل دریائی میباشند.

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

شدت نور چراغ بر حسب شع یا احتساب $K = 0/8$	برد نیند (برد نورانی) چراغ به میل در پاشی
۰/۹	۱
۴/۳	۲
۱۲	۳
۲۷	۴
۵۲	۵
۹۴	۶

توضیح: حداکثر شدت نور چراغهای دریانوردی بایستی بمنظور احتراز از انعکاس
غیر لازم محدود گردند.

۹- قطاع های افقی

(الف) (۱) درجهت جلو، چراغهای جانبی شناور بایستی دارای حداقل

شدت نور لازم باشند. شدت نور بایستی بین ۱ تا ۳ درجه در خارج از قطاع های مقرر
عملاً "بحد مقرر برسد".

(۲) برای چراغهای پاشنه و چراغهای دکل و در ۲۲/۵ درجه از راستای عرضی بطرف

عقب برای چراغهای جانبی، حداقل شدت نور لازم بایستی در کمان افقی تا ۵ درجه
در محدوده قطاعهای مقرر در ماده ۱۲ حفظ شود. از ۵ درجه در محدوده قطاعهای مقرر
شدت نور میتواند تا ۵۰ درصد تا محدوده تعیین شده نقصان یابد: شدت نور بایستی
بهطور یکنواخت تغییر یابد تا عملاً "در حداکثر ۵ درجه خارج از محدوده مقرر
به صفر برسد".

(ب) چراغهای همه جانبه بایستی طوری قرار گیرند که دکلهای، سردکلهای یا قسمتهایی

که در زوایای قطاع های بیش از ۶ درجه قرار دارند مانع دید آنها نشوند، بجز
چراغهای لنگر که نیازی به نصب آنها در ارتفاع بیش از حد از عرشه نمیباشد.

۱۰- قطاع های عمودی

(الف) قطاع های عمودی چراغهای برقی، با استثناء چراغهای شناورهای بادبانی بایستی

بقسمی باشند که:

(۱) حداقل شدت نور مقرر لاقلا، در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پائین افق حفظ

شود؛

(۲) لاقلا ۶۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۷/۵ درجه بالا تا ۷/۵ درجه پائین افق

حفظ شود.

(ب) در مورد شناورهای بادبانی قطاع های عمودی چراغهای برقی بایستی بقسمی باشند

که:

(۱) حداقل شدت نور مقرر لاقلا در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پائین افق

حفظ شود؛

(۲) لاقلا ۵۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۲۵ درجه بالا تا ۲۵ درجه پائین افق

حفظ شود.

(ج) در مورد چراغهای غیر از چراغهای برقی بایستی حتی الامکان این مشخصات رعایت

شود.

۱۱- شدت نور چراغهای غیر برقی

حداقل شدت نور چراغهای غیر برقی حتی المقدور بایستی با مقادیر مندرج در جدول بخش ۸ این

ضمیمه مطابقت نماید.

۱۲- چراغ مانور

علیرغم پیش بینیهای بند ۲ (ا) و این ضمیمه چراغ مانور مندرج در ماده ۲۲ (ب) بایستی در همان

سطح عمودی سینه و پاشنه که چراغ یا چراغهای دکل قرار دارند و، در صورت امکان، در حداقل

ارتفاع ۲ متر بطور عمودی بالای چراغ دکل سینه نصب گردد، مشروط بر اینکه کمتر از ۲ متر

بطور عمودی بالا یا پائین چراغ دکل پاشنه قرار نگیرد.

در شناوریکه فقط دارای يك چراغ دکل است چراغ مانور، اگر وجود داشته باشد، بایستی

در جاییکه بوضوح دیده شود با فاصله حداقل ۲ متر بطور عمودی از چراغ دکل قرار گیرد.

۱۳- تایید

ساختمان فانوس ها و علائم و نصب فانوسها در روی شناور، بایستی مورد قبول مقام ذیربط

در کشوری که شناور در آن به ثبت رسیده باشد.

س

حداقل

های مقرر

سی بطور

تا ۵ درجه

های مقرر

ور بایستی

مقرر

ا قسمتهای

، بجای

میباشد.

بانی بایستی

ضمیمه ۲

علائم دیگر برای شناورهای صیادی در حال ماهیگیری

در مجاورت یکدیگر

۱- کلیات

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

۲- علائم شناورهای صیادی باتور کشی

(الف) شناورهاییکه مشغول ماهیگیری باتور کشی هستند، اعم از اینکه از ساییل کف کش

یا سطحی استفاده نمایند، میتوانند علائم زیر را نشان دهند:

(۱) هنگام بآب انداختن تورها:

دو چراغ سفید در یک خط عمودی؛

(۲) هنگام کشیدن تورها:

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

(۳) هنگامیکه تور به مانعی برخورد ننموده باشد:

دو چراغ قرمز در یک خط عمودی.

(ب) هر یک از دو شناور مشغول ماهیگیری باتور کشی مشترک میتوانند علائم زیر را نشان دهد:

(۱) در شب، یک نور افکن بطرف جلو و در جهت شناور دیگر؛

(۲) بهنگام بآب انداختن یا کشیدن تورها یا هنگامیکه تورها به مانعی برخورد کرده باشند، چراغهای مقرر در بند ۲ (الف) فوق.

(۳) علائم شناورهای صیادی با تور احاطهای

شناورهای مشغول ماهیگیری با وسایل احاطهای میتوانند دو چراغ زرد در یک خط عمودی

نشان دهند. این چراغها بایستی بطور متناوب در هر ثانیه و با مدت زمان روشنی

و خاموشی مساوی چشمک بزنند. این چراغها را میتوان فقط زمانی که وسایل مادیگیری شناور درگیر هستند نشان داد.

ضمیمه ۳

مشخصات فنی وسایل علائم صوتی

۱- سوتها

(الف) فرکانسها و برد شنوایی

فرکانس اصلی این علائم بایستی در محدوده بین ۷۰-۷۰۰ هرتز قرار گیرد. برد شنوایی علامت حاصل از یک سوت توسط فرکانسهایی تعیین خواهد گردید، که ممکن است شامل فرکانس اصلی و یابک یا چند فرکانس بالاتر باشند، که در محدوده بیسن ۷۰۰-۱۸۰ هرتز (+ یک در صد) قرار داشته و حدود فشار صوتی مندرج در بند (ج) زیر را - بوجود میآورند.

(ب) حدود فرکانسهای اصلی

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

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

(۲) ۲۵۰-۱۲۰ هرتز، برای شناور با طول ۷۵ متر ولی کمتر از ۲۰۰ متر؛

(۳) ۲۵۰-۷۰ هرتز، برای شناور با طول کمتر از ۷۵ متر.

(ج) شدت و برد شنوایی علامت صوتی

سوت نصب شده روی یک شناور بایستی، در جهت حداکثر شدت صوتی سوت و در فاصله یک متر از آن، یک سطح فشار صوتی در حداقل یک باند اکتاوی در محدوده فرکانسهای ۷۰-۱۸۰ هرتز (+ یک در صد) که از رقم مناسب ارائه شده در جدول زیر کمتر نباشد.

ایجاد نماید.

طول شناور به متر	سطح باند یک اکتاوی در فاصله یک متر باندی بل شاره شده به $1.5 \times 10^{-5} N/m^2$ میل دریائی	برد شنوایی به میل دریائی
۲۰۰ یا بیشتر	۱۴۲	۲
۷۵ ولی کمتر از ۲۰۰	۱۲۸	۱/۵
۲۰ ولی کمتر از ۷۵	۱۲۰	۱
کمتر از ۲۰	۱۲۰	۰/۵

بردشنوائی در جدول فوق برای اطلاع بوده و تقریباً " بردی است که امکان دارد يك سوت در محور جلوی آن با احتمال ۶۰ درصد در شرایط هوای ساکن در روی شناوری باحد متوسط مدهای زمینیه در پست است. این فرض ۶۸ دسی بل در باند اکتا و متمرکز روی ۲۵۰ هرتز و ۶۳ دسی بل در بانده اکتا و متمرکز روی ۵۰۰ هرتز) شنیده شود.

در عمل فاصله ای که يك سوت از آن شنیده میشود بسیار متغیر بوده و شدیداً " به شرایط جوی بستگی دارد؛ ارقام ارائه شده را میتوان نمونه های معمول محسوب نمود ولی در شرایط مساعد شدید، یا حد زیاد مدهای اطراف، در پست استماع برد شنوائی ممکن است بمقدار زیادی کاهش یابد.

(د) خصوصیات جهت سوت

حد فشار صوتی جهت دار نیایستی بیش از چهار دسی بل پائین تر از حد فشار صوتی روی محور در هر سستی در سطح افق در محدوده ۴۵⁺ درجه از محور باشد. حد فشار صوتی در هر جهت دیگر در سطح افق نیایستی بیش از ۱۰ دسی بل پائین تر از حد فشار صوتی روی محور باشد، بطوریکه برد صوتی در هر جهت حداقل نصف برد صوتی روی محور جلو باشد. حد فشار صوتی در باند اکتاوی که بردشنوائی را تعیین میکند اندازه گیری خواهد گردید.

(ه) استقرار سوتها

وقتی که سوت جهت داری بعنوان تنها سوت شناور مورد استفاده قرار میگیرد، این سوت در جایی نصب خواهد گردید که حداکثر شدت صوت آن مستقیم رو به جلو باشد. سوت بایستی حتی المقدور در بالاترین نقطه روی شناور نصب گردد، بطوریکه تداخل صوت منتشره با موانع کاهش یافته و احتمال مده شنوائی به خدمه حداقل برسد. حد فشار صوتی علامت خود شناور در جهت استعدانیستی از (A) ۱۰ دسی بل تجاوز نموده و حتی المقدور از (A) ۱۰۰ دسی بل بیشتر نباشد.

(و) نصب بیش از يك سوت

اگر سوتها با فاصله ای بیش از ۰.۰۱ متر از یکدیگر نصب میشوند، بایستی ترتیبی داده شود که همزمان بمددا در نیاید.

(ز) سیستم سوتهای ترکیبی

اگر بعلت وجود مزایای احتمالی برود که میدان صوتی يك سوت بایستی از سوتهای

مدرج در بند ۱ (و) فوق دارای منطقه‌ای با حدموتی شدیداً " کاهش یافته باشد
 باشد، توصیه میشود که برای جبران این نقیصه از سیستم‌های ترکیبی استفاده شود
 از نظر مقررات سیستم سوت ترکیبی بعنوان يك سوت واحد تلقی میگردد. سوت‌های
 سیستم ترکیبی بایستی در فاصله‌ای از یکدیگر که بیش از ۱۰۰ متر نباشد قرار گیرند
 و ترتیبی داده شود که همزمان بمداد آیند. فرکانس، حرکات از سوتها نسبت
 به بقیه بایستی حداقل، اهرتز اختلاف داشته باشد.

۲- زنگ یا سنج

(الف) شدت صوتی ثلاثم

زنگ، یا سنج، یا وسایل دیگری که دارای خصوصیات صوتی مشابه و، باشند بایستی
 حد فشار صوتی تولید نمایند که در يك متری از ۱۰۰ دسی بل کمتر نباشد.

(ب) ساختمان

زنگ‌ها و سنج‌ها بایستی از ماده ضد زنگ ساخته شده و دارای ظنین صدای واضحی
 باشند قطر دهانه زنگ، بایستی برای شناورهای با طول بیش از ۲۰ متر کمتر از ۲۰۰ میلی
 متر نبوده، و برای شناورهای با طول بین ۱۰ تا ۲۰ متر کمتر از ۲۰۰ میلی متر نباشد.
 توصیه میشود حتی المقدور چکش زنگ برقی نیروی ثابتی داشته ولی استفاده دستی
 بایستی امکان پذیر باشد. جرم چکش بایستی از ۳ درصد جرم زنگ تجاوز نماید.

۳- تایید

ساختمان وسایل علامت صوتی، نحوه کار آنها و نصب آنها روی شناور بایستی مورد تایید
 مقامات ذیربط کشوری که شناور در آنجا به ثبت رسیده باشد.
 ضمیمه ۴

علامت اضطرار

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

(الف) شلیک یا تفنگ یا سایر علامت انفجاری در فاصله زمانی حدود يك دقیقه؛

(ب) صوت ممتد یا هروسيله تولید علامت مه؛

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

ت در محور
 ی زمین
 بانس
 یط چسوی
 یط باد
 ی کاهش
 فشار
 حد فشار
 دشمار
 تی روی -
 یین
 برد،
 لریا
 یکه
 ه بسه
 (A) ۱۰ دسی -
 ترتیبی
 سوت‌های

- (د) ارسال علامت (SOS) ... - - - ۰۰۰ یا رمز موریس بوسیله رادیو تلگراف یا هر وسیله علامت دهنده دیگر ؟
- (ه) ارسال علامت محاوره‌ای " May day " می‌دی بر وسیله رادیو تلفن ؟
- (و) نشان دادن علامت اضطرار " NC " مربوط به کد بین‌المللی علامت ؟
- (ز) علامتی مرکب از یک پرچم چهار گوش که در بالا یا پایین آن یک توپ یا شیشه‌سی مشابیه توپ قرار گرفته باشد ؟
- (ح) شعله‌های روی شناور (مانند اشتعال بشکه تیر : بشکه نفت و غیره ...)
- (ط) نشان دادن نور قرمز از یک راکت چتر دار یا مشغل دستی ؛
- (ی) بالا بردن و پاشیدن آوردن دستها در طرفین بطور مرتب و آهسته ؛
- (ک) علامتی دود زاکه دود نارنجی رنگ تولید میکند ؛
- (ل) علامت خطر رادیو و تلگرافی ؛
- (م) اعلام خطر رادیو تلفنی ؛
- (ن) انتشار علامت بوسیله رادیو بیکن‌های نشان دهنده موقدیت اضطراری .
- ۲- استفاده یا نشان دادن هر یک از علامت مذکور بجز بمنظور اعلام اضطرار و نیاز به کمک و استفاده از سایر علامت که ممکن است با علامت فوق اشتباه گردند ممنوع است .
- ۳- بخش‌های مربوطه در کمیسیون ملی علامت : دستور العمل تجسس و نجات کشتیهای بازرگانی و علامت زیر بایستی مورد توجه قرار گیرند :
- (الف) یک قطعه کرباس نارنجی رنگ بایک مربع و دایره سیاه یا سایر علامت مناسب جهت شناسائی از هوا ؛
- (ب) علامت دای مارک (نوعی علامت دهنده شیمیائی که نوری روشن داشته و بمحسوس انداختن در آب فعال میشود) .