



جمهوری اسلامی ایران
رئیس جمهور

۵۱۷۹۰/۴۳۱۲۳

۹۵,۴,۱۴

دبیرخانه شورای نگهبان	
شماره ثبت:	۹۵,۱۰,۱۴۴۳
تاریخ ثبت:	۱۳۹۵/۴/۱۵
ساعت ورود:	کد پرونده

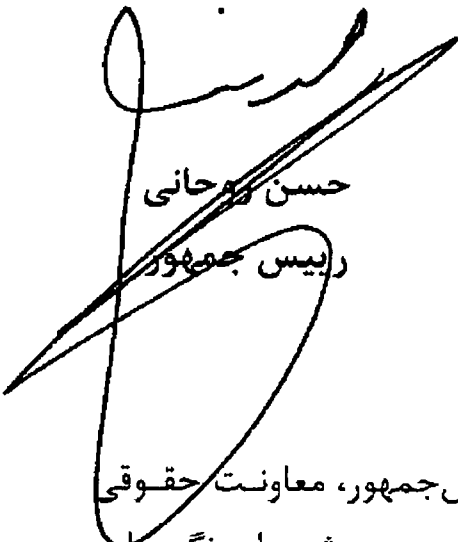
بسمه تعالی

"با صلوات بر محمد و آل محمد"

جناب آقای دکتر لاریجانی

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه "تصویب مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا"
که به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه ۱۳۹۵/۲/۲۶
هیئت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی به پیوست
تقدیم می‌شود.



حسن روحانی
رئیس جمهور

رونوشت: دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، معاونت حقوقی
رئیس جمهور، معاونت امور مجلس رئیس جمهور، شورای نگهبان،
وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور خارجه، دبیرخانه شورای اطلاع‌رسانی دولت
و دفتر هیئت دولت.



جمهوری اسلامی ایران

رئیس جمهور

بسمه تعالی

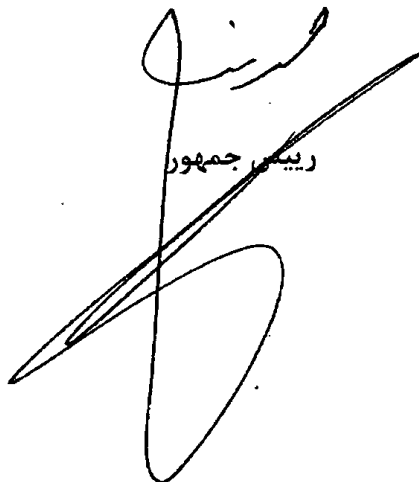
مقدمه توجیهی:

نظر به اینکه دولت جمهوری اسلامی ایران به موجب قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۳، به کنوانسیون یادشده ملحق شده است و طبق بند (۵) ماده (۶) کنوانسیون مذکور، اصلاحیه‌های این کنوانسیون برای تمام دولت‌های عضو که در موعد مقرر به اصلاحیه اعتراض نکرده‌اند، از طریق پذیرش ضمنی لازم‌الاجرا و جایگزین مقررات قبلی می‌شود، با توجه به اصلاح کنوانسیون یادشده و ضرورت تصویب موضوع در مجلس شورای اسلامی، لایحه زیر جهت طی مراحل قانونی تقدیم می‌شود:

لایحه تصویب مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا

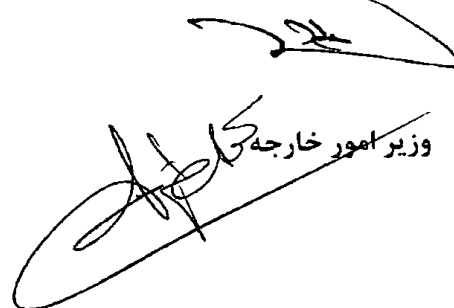
ماده واحده - مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مشتمل بر (۴۱) قاعده و چهار پیوست (به شرح پیوست) تصویب و جایگزین پیوست کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون یادشده مصوب ۱۳۶۷/۷/۵) می‌شود و به دولت اجازه داده می‌شود اسناد تصویب را نزد امین اسناد تودیع نماید.

رئیس جمهور



وزیر راه و شهرسازی

وزیر امور خارجه



مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۲ (۱۳۵۱) به شکل اصلاح شده

قسمت الف - کلیات

قاعده ۱

اعمال

(الف) این قواعد در مورد کلیه شناورها در دریای آزاد و در کلیه آبهای مرتبط به آن که قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریایما باشد، اعمال می شود.

(ب) هیچ یک از مفاد این قواعد نباید با اجرای قواعد ویژه وضع شده توسط یک مرجع ذی صلاح برای مسیره‌ها، لنگرگاهها، رودخانه‌ها، دریاچه‌ها، یا آبراههای درون سرزمینی مرتبط با دریای آزاد و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریایما تداخل نماید. چنین قواعد ویژه‌ای باید حتی الامکان با این قواعد مطابقت داشته باشند.

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

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

(ث) هرگاه دولت مربوط تشخیص دهد که شناوری با ساختمان یا هدفی ویژه نمی تواند از نظر تعداد، موقعیت، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت دهنده صوتی، به طور کامل از مفاد هر یک از این قواعد تبعیت نماید، چنین شناوری از نظر تعداد، موقعیت، برد یا زاویه دید چراغها یا شکلها، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت دهنده صوتی، از مقررات دیگری تبعیت خواهد نمود که به تشخیص دولت متبوع در مورد آن شناور بیشترین تطابق ممکن با این قواعد را داشته باشند.

قاعده ۲

مسئولیت

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

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

قاعده ۳

تعاریف عمومی

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

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

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

دفتر هیئت دولت

(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 بوسیله 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 «هوایمائی آب‌نشین» شامل هر نوع هوایمائی 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 استثنایی 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 هواپیما باشد؛

(۵) شناوری که مشغول عملیات مین رویی باشد؛

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

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

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

(د) واژه های «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 غلل 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

دیده بانی

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

دفتر هیئت دولت

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 تداخل کننده، در کشف رادار؛
 - (۴) امکان این که شناورهای کوچک، توده یخ و دیگر اجسام شناور نتوانند در برد مناسب توسط رادار کشف گردند.
 - (۵) تعداد، موقعیت و حرکت شناورهای کشف شده توسط رادار.
 - (۶) ارزیابی دقیقتر دید که به هنگام استفاده از رادار برای تعیین برد شناورها یا سایر اجسام موجود در اطراف امکان پذیر گردد.

قاعده ۷

خطر تصادم

(الف) هر شناور باید از کلیه امکانات موجود مناسب موقعیت و شرایط حاکم برای تشخیص وجود خطر تصادم استفاده نماید. اگر تردیدی وجود داشته باشد فرض بر وجود خطر خواهد بود.
(ب) استفاده صحیح از تجهیزات رادار در صورت نصب و عملیاتی بودن آن از جمله ردیابی دور برد به منظور آگاهی سریع از خطر تصادم و ردنگاری اجسام کشف شده بوسیله رادار یا وسیله طراحی شده مشابه دیگر باید به عمل آید.
(پ) فرضیات نباید بر اساس اطلاعات ناقص، بخصوص اطلاعات ناقصی که از رادار کسب می‌گردد بنا شود.
(ت) در تشخیص وجود خطر تصادم، ملاحظات زیر باید جزء سایر ملاحظات، مورد توجه قرار گیرند:

- (۱) اگر سمت قطب نمایی شناوری که نزدیک می‌شود به طور محسوس تغییر نکند، فرض بر وجود خطر خواهد بود.
- (۲) چنین خطری حتی به هنگام آشکار شدن محسوس تغییرات سمت‌گیری می‌تواند 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 می‌آید در صورتی که وضع موجود ایجاب نماید باید مثبت، در زمان کافی و با توجه لازم به رعایت اصول ناوبری صحیح طبق قواعد این قسمت صورت گیرد.

دفتر هیئت دولت

(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 بوسیله رادار رصد می‌نماید به سادگی قابل تشخیص باشد؛ از تغییرات پیاپی جزئی مسیر و یا سرعت باید اجتناب شود.

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

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

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

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

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

(۳) شناوری که عبور آن، نباید با مانعی مواجه شود، هنگام نزدیک شدن ۲ شناور به یکدیگر، به نحوی که خطر تصادم را در بر داشته باشد، کاملاً متعهد به انجام قواعد این قسمت باقی می‌ماند.

قاعده ۹

کانالهای 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 ۲۰ 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 به طور 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 به منظور اجازه عبور ایمن باشد، شناور سبقت گیرنده باید قصد خود را با به صدا درآوردن علامت مناسب مقرر در جزء (۱) بند (پ) قاعده ۳۴ اعلام نماید. شناوری که از آن سبقت گرفته 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 علایم مقرر در بند (ت) قاعده ۳۴ را به صدا در آورد.

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

دفتر هیئت دولت

(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 می‌گردد و رافع تکلیف هیچ شناوری به موجب قاعده‌ای دیگر نیست.

(ب) شناوری که از یک طرح جداسازی ترافیک استفاده می‌نماید 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، پیوندی 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 ۹۰ درجه جهت عمومی جریان ترافیک را قطع کند.

(ت) (۱) شناوری که در زمان حضور در منطقه مجاور طرح جداسازی ترافیک، می‌تواند از راه ترافیکی مناسب، به نحو ایمن استفاده کند نباید از منطقه ترافیک ساحلی استفاده کند. با این حال، شناورهای با طول کمتر از ۲۰ متر، شناورهای بادبانی و شناورهایی که به ماهیگیری اشتغال دارند، می‌توانند از منطقه ترافیک ساحلی استفاده کنند.

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

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

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

(۲) به منظور ماهیگیری در منطقه جداسازی.

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

(چ) یک شناور باید حتی المقدور از لنگرانداختن در یک طرح جداسازی ترافیک یا نواحی نزدیک منتهی‌الیه آن اجتناب نماید.

(ح) شناوری که از طرح جداسازی ترافیک استفاده نمی‌نماید باید با اختلاف زیاد حتی المقدور 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 ۲۰ 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 زیر دریایی 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 می گردد.

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 $22/5$ 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 هیچ یک 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 نگه داشتن خود از شناوری که از آن سبقت می‌گیرد تا رد شدن و دور شدن کامل از آن باشد.

قاعده ۱۴

وضعیت سینه به سینه

(الف) هرگاه دو شناور موتوری در مسیرهای متقابل یا تقریباً متقابل طوری به یکدیگر نزدیک شوند که خطر تصادم وجود داشته باشد هر یک از آن دو باید مسیر خود را به طرف راست تغییر دهد 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 راساً 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 می کند 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

مسئولیت های شناورها نسبت به یکدیگر

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

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

(۱) شناور خارج از کنترل؛

(۲) شناور با قابلیت جولان محدود؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری

(۴) شناور بادبانی

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

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت جولان محدود

(۳) شناور مشغول ماهیگیری

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

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت جولان محدود

دفتر هیئت دولت

- (ت) (۱) هر شناوری غیر از شناور خارج از کنترل یا شناور باقابلیت جولان محدود باید در صورت ایجاد شرایط از ایجاد مانع برای عبور ایمن شناور با محدودیت آبخور که علائم قاعده ۲۸ را نشان می‌دهد اجتناب نماید.
- (۲) شناور با محدودیت آبخور باید با احتیاط خاص و توجه کامل به شرایط ویژه خود دریانوردی نماید.
- (ث) هواپیمای آب‌نشین در روی آب باید به طور کلی از سر راه تمام شناورهای دیگر کنار برود و مانع دریانوردی آنها نشود. با این حال در موقعیتی که خطر تصادم وجود داشته باشد باید طبق قواعد این قسمت عمل نماید.
- (ج) (۱) قایق پرنده (ویگ)، هنگام شروع به حرکت، فرود آمدن و پرواز در نزدیک سطح آب باید از سر راه تمام شناورهای دیگر کنار رود و از ایجاد مانع برای دریانوردی آنها اجتناب نماید.
- (۲) قایق پرنده (ویگ) در حال 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 بوسیله 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 بموقع برای اجتناب از آن به عمل آورد، مشروط بر این که اگر چنین اقدامی شامل تغییر مسیر باشد، حتی‌الامکان 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 حدقلی 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 می‌توانند در کلیه موقعیتهای دیگری که الزامی به نظر می‌رسد نشان داده شوند.

(ت) قواعد مربوط به شکلها باید در هنگام روز رعایت گردد.
(ث) چراغها و شکلهای مقرر در این قواعد باید طبق مفاد پیوست شماره ۱ این مقررات، باشد.

قاعده ۲۱

تعاریف

(الف) «چراغ دکل» به چراغ سفیدی در روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور اطلاق می‌شود که نور ممتدی در قطاع ۲۲۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوی تعبیه شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ 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 ۱۲/۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوی تعبیه شده که نور مستقیماً از جلو تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی در طرف مربوط دیده شود. در شناوری با طول کمتر از ۲۰ 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 ۱۳۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوی تعبیه شده که نور مستقیماً از عقب تا ۶۷/۵ 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 ۳۶۰ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد.

(ج) «چراغ چشمک زن» به چراغی اطلاق می‌شود که در فواصل معین با بسامد (فرکانس) ۱۲۰ 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 ۵۰ متر یا بیشتر :

- چراغ دکل، ۶ مایل ؛

- چراغ جانبی، ۳ مایل ؛

- چراغ پاشنه، ۳ مایل ؛

- چراغ یدک‌کشی، ۳ مایل ؛

- چراغ سفید، قرمز، یا زرد همه‌جانبه، ۳ مایل.

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

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

- چراغ جانبی، ۲ مایل ؛

- چراغ پاشنه، ۲ مایل ؛

- چراغ یدک‌کشی، ۲ مایل ؛

- چراغ سفید، قرمز، زرد همه‌جانبه، ۲ مایل.

(پ) در شناورهای با طول کمتر از ۱۲ متر:

- چراغ دکل، ۲ مایل ؛

- چراغ جانبی، ۱ مایل؛

- چراغ پاشنه، ۲ مایل؛

- چراغ یدک کشی، ۲ مایل؛

- چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه جانبه، ۲ مایل.

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

- چراغ سفید همه‌جانبه، ۳ مایل.

قاعده ۲۳

شناورهای موتوری در حال حرکت

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

(۱) یک چراغ دکل در سینه.

(۲) چراغ دکل دومی در پاشنه و بالاتر از چراغ دکل سینه به استثنای شناوری با طول کمتر از ۵۰ 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 ۱۲ 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 ۷ متر که حداکثر سرعتش به ۷ 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 ۱۲ متر، در صورتی که نتواند بر محور نصب

شود، می‌تواند در محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور نصب شود، مشروط بر آن که 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 ۲۰۰ 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 ۲۰۰ متر تجاوز نماید یک علامت لوزی شکل در جایی که به وضوح دیده شود.

دفتر هیئت دولت

(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 (ج) این قاعده باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) یک چراغ پاشنه؛

(۳) وقتی طول یدک از ۲۰۰ متر بیشتر باشد یک علامت لوزی شکل در جایی که بوضوح دیده شود.

(ج) به شرط این که هر تعداد شناوری که از پهلو یدک می شوند یا بصورت 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.

(ج) 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 ۲۵ 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 استثنا که در مورد «دراکتها» نیازی به نشان دادن چراغ در قسمت انتهایی جلو یا نزدیک آن، وجود ندارد.

(۲) اگر دارای عرض ۲۵ متر یا بیشتر باشد، ۲ چراغ سفید همه جانبه اضافی در انتهای عرض آن یا نزدیک به آن.

(۳) اگر طول آن بیش از ۱۰۰ متر باشد، چراغهای سفید همه جانبه اضافی بین چراغهای مقرر در جزءهای ۱ و ۲ به نحوی که فاصله بین چراغها بیش از ۱۰۰ متر نباشد.

(۴) شکل لوزی در انتهای دکل عقب آخرین شناور یا شیئی که در حال یدک شدن است یا نزدیک آن و اگر طول یدک شونده بیش از ۲۰۰ متر باشد یک شکل لوزی اضافی در جایی که به بهترین صورت بتواند دیده شود و حتی المقدور در جلوترین قسمت ممکن گذاشته شود.

(ح) اگر بنا به هر سبب کافی، برای شناور یا شیئی که یدک می شود نشان دادن چراغها با شکلهای مقرر در بندهای (ث) یا (ج) این قاعده، امکان پذیر 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 به طور معمول در امر عملیات یدک کشی فعالیت نمی کند، نمایش چراغهای مقرر در بندهای (الف) یا (پ) این قاعده، امکان پذیر نباشد، چنین شناوری ملزم به نشان دادن آن چراغها در هنگام انجام عملیات یدک کشی شناور دیگری که در شرایط اضطراری است یا به هر دلیل نیازمند کمک است، نمی باشد. تمام اقدامات ممکن باید انجام شود تا ماهیت رابطه بین شناور یدک کننده و شناور در حال یدک به ترتیبی که در قاعده ۳۶ مجاز دانسته شده است، خصوصاً از طریق روشن کردن طناب یدک، معلوم گردد.

دفتر هیئت دولت

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 ۲۰ متر چراغهای مقرر در بند (الف) این قاعده می‌تواند در یک فانوس ترکیبی در بالا یا نزدیک بالای دکل در جایی که بوضوح 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 بوضوح دیده شوند، دو چراغ همه جانبه 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 ۷ 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 بموقع 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 بموقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

(ث) شناور در حال پیشروی با بادبان اگر تماماً از نیروی موتور نیز استفاده نماید باید در سینه در جایی که بوضوح 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 می باشد باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی، بالایی سبز و پایینی سفید، یا شکلی مرکب از دو مخروط که رؤس 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 همه جانبه؛ شناور با طول کمتر از ۵۰ 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 همه جانبه در یک خط عمودی، بالایی قرمز و پایینی سفید، یا شکلی مرکب از دو مخروط که رؤس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالای دیگری قرار گرفته باشد؛

(۲) وقتی وسایل ماهیگیری در فاصله افق بیش از ۱۵۰ متر از شناور گسترده شده باشد، یک چراغ سفید همه جانبه 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.

شناورهای خارج از کنترل یا با قابلیت جولان محدود

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

(۱) دو چراغ قرمز همه جانبه در یک خط عمودی در جایی که آن چراغها بوضوح دیده شوند.

(۲) دو توپ یا شکلهای مشابه آن در یک خط عمودی در جایی که آنها بوضوح 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 مین رویی، باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) سه چراغ همه جانبه در یک خط عمودی در جایی که بوضوح دیده شوند. چراغهای بالایی و پایینی باید قرمز و

چراغ میانی باید سفید باشد.

(۲) سه شکل در یک خط عمودی در جایی که بوضوح 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 یدک کشی در شرایطی که امکان انحراف شناورهای یدک کننده و یدک شونده از

مسیرشان شدیداً محدود باشد، باید علاوه بر چراغها یا شکلهای مقرر در بند (الف) قاعده (۲۴)، چراغها یا شکلهای

مقرر در جزءهای (۱) و (۲) بند (ب) این قاعده را نشان دهد.

(ت) شناور مشغول عملیات لایروبی یا زیر آبی، وقتی قابلیت جولان آن محدود باشد باید چراغها و شکلهای مقرر در جزءهای

(۱)، (۲) و (۳) بند (ب) این قاعده را نشان دهد و به علاوه باید در صورت وجود مانع، علائم زیر را نشان دهد:

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

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

می تواند عبور کند.

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

را نشان دهد.

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

علائم زیر باید نشان داده شود:

(۱) ۳ چراغ همه جانبه در یک خط عمودی در جایی که آن چراغها بتوانند بوضوح دیده شوند. بالاترین و پایین ترین

این چراغها باید قرمز باشد و چراغ وسط باید سفید باشد.

(۲) یک مدل غیر قابل انعطاف از پرچم (بی) مقررات بین المللی که ارتفاع آن از یک متر کمتر نباشد. اقداماتی به

منظور حصول اطمینان از رؤیت همه جانبه آن باید به عمل آید.

(ج) شناور مشغول عملیات مین رویی باید علاوه بر چراغهای مقرر در قاعده ۲۳ برای شناورهای موتوری یا چراغها یا

شکلهای مقرر در قاعده ۳۰ برای شناور در لنگر، در صورت اقتضا، ۳ چراغ سبز همه جانبه یا ۳ توپ، نشان دهد. یکی

از این چراغها یا شکلها باید نزدیک رأس دکل اصلی سینه و دوتای دیگر هر یک در دو منتهی الیه بازوی دکل نشان

داده شوند. این چراغها یا شکلها حاکی از آن است که نزدیک شدن به فاصله کمتر از ۱۰۰۰ متری شناور مین روب

برای شناور دیگر خطرناک است.

(چ) شناورهای با طول کمتر از ۱۲ متر، غیر از شناورهای مشغول به عملیات غواصی، ملزم به نشان دادن چراغها و

شکلهای مقرر در این قاعده نیستند.

(ح) علایم مقرر در این قاعده، علایم شناورهای در حالت اضطرار و محتاج کمک نیستند. چنین علایمی 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 همه جانبه در یک خط عمودی، یا یک علامت استوانه ای در جایی که بوضوح دیده شوند نشان دهد.

قاعده ۲۹

شناورهای راهنما

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

- (۱) دو چراغ همه جانبه 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 علایم زیر را در جایی که بوضوح 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 ۵۰ متر می‌تواند به جای چراغهای مقرر در بند (الف) این قاعده یک چراغ سفید همه جانبه در جایی که بوضوح دیده شود نشان دهد.
- (پ) شناور در لنگر می‌تواند، و یک شناور با طول ۱۰۰ متر و بیشتر باید، از چراغهای کاری موجود یا مشابه آنها نیز به منظور روشنایی عرشه‌های خود استفاده نماید.
- (ت) شناور به گل نشسته باید چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این قاعده و بعلاوه علایم زیر را در جایی که بوضوح 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 ۷ متر، وقتی خارج از کانال باریک یا نزدیک آن، آبراه یا لنگرگاه، یا جایی که معمولاً شناورهای دیگر دریانوردی می‌کنند، لنگر انداخته باشد، ملزم به نشان دادن چراغها یا شکل مقرر در بندهای (الف) و (ب) این قاعده نخواهد بود.

(ج) شناور با طول کمتر از ۱۲ 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

هوایماهای آب نشین

وقتی برای هوایمای آب نشین یا قایق پرنده (ویگ) نشان دادن چراغها و شکلهایی با مشخصات یا در موقعیتهای موصوف در قواعد این قسمت عملی نباشد باید حتی الامکان چراغها و شکلهایی با مشخصات و موقعیتهای بسیار مشابه نشان دهد.

قسمت ت - علایم صوتی و نوری

قاعده ۳۲

تعاریف

- (الف) واژه «سوت» به هر نوع وسیله علامت دهنده صوتی اطلاق می‌شود که قادر به ایجاد بوقهای مقرر بوده و با مشخصات مذکور در پیوست ۳ این مقررات تطبیق نماید.
- (ب) اصطلاح «بوق کوتاه» به بوقی به مدت تقریبی یک ثانیه اطلاق می‌شود.
- (پ) اصطلاح «بوق بلند» به بوقی به مدت چهار الی شش ثانیه اطلاق می‌شود.

قاعده ۳۳

وسایل علایم صوتی

- (الف) شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر باید مجهز به یک سوت، شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر مجهز به یک زنگ به اضافه یک سوت، و شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر، به علاوه مجهز به یک سنج باشد که طنین و صدای آن با طنین و صدای زنگ اشتباه نشود. سوت، زنگ و سنج باید طبق مشخصات مقرر در پیوست ۳ این مقررات باشد. زنگ یا سنج یا هر دو می‌توانند با وسایل دیگری که دارای همان مشخصات صوتی مربوط باشند جایگزین گردند، مشروط بر اینکه تولید علایم صوتی لازم به صورت دستی همواره ممکن باشد.
- (ب) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به داشتن وسایل تولید کننده علایم صوتی مقرر در بند (الف) این قاعده نیست، ولی در صورت نداشتن آنها، باید مجهز به وسایل دیگری باشد که علایم صوتی مؤثری تولید نماید.

قاعده ۳۴

علایم جولان و اخطار

- (الف) وقتی شناورها در دید یکدیگر قرار دارند، شناور موتور در حال حرکت، اگر به نحوی که به موجب این قواعد، اجازه داده یا الزام شده جولان نماید، باید آن جولان را با علایم زیر بوسیله سوت خود اعلام نماید:
- یک بوق کوتاه به معنی این که «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم.»
 - دو بوق کوتاه به معنی این که «من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم.»
 - سه بوق کوتاه به معنی این که «من در حال جولان با موتورها به عقب هستم.»
- (ب) هر شناور می‌تواند علایم صوتی مقرر در بند (الف) این قاعده را با علایم نوری زیر، به تناوب مورد نیاز، در حالی که جولان انجام می‌گیرد، تکمیل نماید:
- (۱) این علایم نوری دارای معانی زیر خواهند بود:
- یک چشمک به معنی این که «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم.»
 - دو چشمک به معنی این که «من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم.»
 - سه چشمک به معنی این که «من در حال جولان با موتورها به 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 علایم متوالی نباید کمتر از ۱۰ ثانیه باشد.
- (۳) چراغ مورد استفاده برای این علامت باید- در صورت وجود- یک چراغ سفید همه‌جانبه، با برد دید حداقل ۵ 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 بوسیله علایم زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:
- دو بوق بلند و سپس یک بوق کوتاه به معنی این که «من قصد سبقت گرفتن از طرف راست شما را دارم.»

۶۶

- دو بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به معنی این که «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 می‌کند باید موافقت خود را بوسیله علامت زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:

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

(ت) وقتی شناورها در دید یکدیگر به هم نزدیک می‌شوند و به هر علتی هر یک از شناورها مقصودها یا اقدامات دیگری را درک نکنند، یا در انجام اقدام مؤثر توسط شناور دیگر به منظور اجتناب از تصادم در تردید باشند، شناوری که در تردید است باید تردید خود را سریعاً با به صدا درآوردن حداقل پنج بوق کوتاه و سریع با استفاده از سوت اعلام نماید.

این علامت را می‌توان با یک علامت نوری متشکل از حداقل پنج چشمک کوتاه و سریع تکمیل نمود.

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

(ج) اگر سوت‌های روی یک شناور در فاصله ای بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر قرار گرفته باشند باید فقط از یک سوت برای دادن علائم جولان و اخطار استفاده گردد.

قاعده ۳۵

علائم صوتی در دید محدود

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

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

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

(پ) شناور خارج از کنترل، شناور با قابلیت جولان محدود، شناور با محدودیت آب‌خور، شناور بادبانی، شناور مشغول ماهیگیری و شناور مشغول یدک کردن یا هل دادن شناور دیگر باید به جای علائم مقرر در 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 (ب) 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 حتی المقدور باید بلافاصله پس از به صدا درآمدن علامت شناور یدک‌کش، به صدا درآید.

(ج) وقتی شناور هل دهنده و شناور تحت هل به جلو، به صورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند باید به عنوان 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 ۵ ثانیه به طور سریع به صدا درآورد. در شناوری با طول ۱۰۰ 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. بعلاوه 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.

دفتر هیئت دولت

(ج) 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. بعلاوه شناور به گل نشسته می‌تواند علامت مناسب را با استفاده از سوت به صدا درآورد.

(خ) شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر ولی کمتر از ۲۰ متر ملزم به صدا درآوردن علائم زنگ مقرر در بندهای (چ) و (ج) این قاعده نیست. با این حال اگر شناور بدان شکل عمل نکند باید علائم صوتی موثر دیگری در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشند بدهد.

(د) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به دادن علائم فوق‌الذکر نیست، اما اگر بدان شکل عمل نکند، باید علائم صوتی موثر دیگری در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشد، بدهد.

(ذ) شناور راهنما وقتی مشغول انجام وظایف راهنمایی است می‌تواند علاوه بر علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (ج) این قاعده علامت مشخصه‌ای شامل ۴ بوق کوتاه نیز به صدا درآورد.

قاعده ۳۶

علائم جلب توجه

هر شناور می‌تواند 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 می‌تواند سمت نورافکن خود را به طرف خطر هدایت نماید، به نحوی که مزاحم هیچ شناور دیگری نگردد. هر چراغی که برای جلب توجه شناور دیگر استفاده شود باید به نحوی باشد که با علامت کمک ناوبری دیگر اشتباه نشود. 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 لازم الاجرا 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 چهار سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این مقررات.

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

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

(ت) (۱) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول کمتر از ۱۵۰ متر، ناشی از توصیه‌های بند (الف) بخش ۳ پیوست ۱، معاف به طور دائم.

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

دفتر هیئت دولت

(ث) تغییر محل چراغهای دکل ناشی از توصیه بند (ب) بخش ۲ پیوست ۱ این مقررات، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این مقررات.

(ج) تغییر محل چراغهای جانبی ناشی از توصیه‌های بند (چ) بخش ۲ و بند (ب) بخش ۳ پیوست ۱، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.

(چ) الزامات وسایل علایم صوتی مقرر در پیوست ۳ این مقررات، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.

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

قسمت ج -- تأیید انطباق با مفاد کنوانسیون

قاعده ۳۹

تعاریف

(الف) ممیزی به فرایندی سامان یافته، مستقل و مستند برای کسب شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی اطلاق می‌شود.

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

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

(ت) استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرایی است.

قاعده ۴۰

اجرا

طرف‌های متعاقد باید از مفاد آیین‌نامه اجرایی در زمینه اجرای تعهدات و مسؤولیت‌های 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 دوره‌ای توسط سازمان طبق استاندارد ممیزی قرار بگیرد.

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

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

(ت) ممیزی تمامی طرف‌های متعاقد باید:

(۱) براساس برنامه زمانی کلی ارائه شده توسط دبیرکل سازمان، و باتوجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان

تنظیم شود؛ و

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

دفتر هیئت دولت

* «چارچوب و فرایند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف مراجعه نمایید.

پیوست ۱

تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و شکلها

۱- تعریف

اصطلاح «ارتفاع از عرشه» به معنی ارتفاع از بالاترین عرشه سراسری می‌باشد. این ارتفاع به طور عمودی از موقعیت زیرمحل چراغ، اندازه گیری می‌شود.

۲- محل و فاصله عمودی چراغها

(الف) در یک شناور موتوری با طول ۲۰ 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 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 این همه لزومی به نصب این چراغ در ارتفاعی بیش از ۱۲ متر از عرشه نیست؛
- (۲) وقتی که دو چراغ دکل داشته باشد، چراغ دکل پاشنه باید حداقل ۴/۵ 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 ۱۰۰۰ متری از سینه به هنگام مشاهده از سطح دریا دیده شود.

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

(ت) شناور موتوری با طول کمتر از ۱۲ متر می‌تواند بالاترین چراغ را در ارتفاع کمتر از ۲/۵ متر از لبه شناور نصب نماید. با این همه وقتی که چراغ دکل علاوه بر چراغهای جانبی و چراغ پاشنه یا چراغ همه‌جانبه مقرر در جزء (۱) بند (ت) قاعده ۲۳ علاوه بر چراغهای جانبی نصب شده باشد، در آن صورت چنین چراغ دکل یا چراغ همه‌جانبه‌ای باید حداقل یک متر بالاتر از چراغهای جانبی قرار گیرد.

(ث) یکی از دو یا سه چراغ دکل مقرر برای شناور موتوری وقتی که مشغول یدک کشی یا هل دادن شناور دیگری به جلو باشد باید در همان محل چراغ دکل سینه شناور موتوری یا چراغ دکل پاشنه قرار گیرد، مشروط بر آن که اگر بر روی پاشنه قرار گرفته، چراغ دکل پاشنه پایین‌تر حداقل ۴/۵ متر به طور 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 به طور عمودی بین چراغ (های) دکل جلو و چراغ (های) دکل پاشنه مشروط بر آن که 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 سه چهارم ارتفاع چراغ دکل سینه بیشتر نباشد. این چراغها نباید به اندازه ای پایین باشند که با چراغهای روی عرشه تداخل نمایند.

(ح) چراغهای جانبی، اگر به صورت فانوس ترکیبی در شناور موتوری با طول کمتر از ۲۰ 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:

دفتر هیئت دولت

- (۱) در یک شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر فاصله این چراغها از یکدیگر باید از ۲ متر کمتر نباشد و پایین‌ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد، نباید در ارتفاعی کمتر از ۴ متر از عرشه قرار گیرد.
- (۲) در یک شناور با طول کمتر از ۲۰ 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 ۲ متر از لبه شناور قرار گیرد.
- (۳) وقتی که شناور دارای سه چراغ باشد باید به فاصله مساوی از یکدیگر قرار گیرند.
- (د) چراغ پایینی از دو چراغ همه جانبه مقرر برای شناور وقتی که مشغول ماهیگیری است باید در ارتفاعی از چراغهای جانبی که از دو برابر فاصله بین دو چراغ عمودی کمتر نباشد قرار گیرد.
- (ذ) چراغ لنگر سینه مقرر در جزء (۱) بند (الف) قاعده ۳۰ وقتی که شناور دو چراغ لنگر داشته باشد، نباید کمتر از ۴/۵ متر بالاتر از چراغ لنگر پاشنه قرار گیرد. در شناور با طول ۵۰ متر یا بیشتر این چراغ لنگر سینه نباید در ارتفاعی کمتر از ۶ 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 ۱۰۰ 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 ۲۰ 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 ۲ 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 ۲۰ متر که نیازی به نشان دادن این چراغ در سینه قسمت میانی ندارد اما باید آن را در نزدیک‌ترین 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 ۲ متر و بیشتر از ۶ 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 پایین‌تر از چراغهای جانبی نباشد.

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

۵- حفاظ‌های چراغهای جانبی

چراغهای جانبی شناورهای با طول ۲۰ 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 ۲۰ متر، چراغهای جانبی، در صورت ضرورت به انطباق با الزامات بخش ۹ این پیوست، باید مجهز به حفاظهایی با صفحات کناری به رنگ سیاه مات باشد. در حالت

فانوس ترکیبی، که در آن فقط از یک رشته (فیلمان) عمودی استفاده می‌شود و قسمتهای سبز و قرمز توسط تیغه خیلی باریکی از هم متمایز می‌گردند لزومی به نصب حفاظ خارجی نیست.

۶- شکل‌ها

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

- (۱) توپ با قطری که کمتر از ۰/۶ متر نباشد.
 - (۲) مخروط با قطر پایه که کمتر از ۰/۶ متر نباشد و ارتفاع برابر قطر آن.
 - (۳) استوانه با قطر حداقل ۰/۶ 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 ۱/۵ متر باشد.
- (پ) در شناوری با طول کمتر از ۲۰ 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 بین المللی روشنایی (سی آی ای) می‌باشد.

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

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

۸- شدت نور چراغها

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

$$K \times (K^{-D}) \times D^2 \times (I) \times 10^{-6} \times 3/43 = (A)$$

که در آن :

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

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

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

(K) کا عبارتست از قابلیت انتشار جوی.

برای چراغهای موصوف، مقدار « کا (K) » برابر ۰/۸ مربوط به دید جوی تقریباً ۱۳ مایل دریایی می‌باشد.

دفتر هیئت دولت

(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
ای (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 غیر لازم 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 ۱ تا ۳ درجه در خارج از قطاع‌های مقرر به قطاع عملی برسد.

(۲) برای چراغهای پاشنه و چراغهای دکل در ۲۲/۵ درجه از راستای عرضی به طرف عقب برای چراغهای جانبی، حداقل شدت نور لازم باید در کمان افقی تا ۵ درجه در محدوده قطاعهای مقرر در قاعده ۲۱ حفظ شود. از ۵ درجه در قطاعهای مقرر شدت نور می‌تواند تا ۵۰٪ محدوده مقرر کاهش یابد. نور به طور مستمر می‌تواند کاهش یابد تا به قطاع عملی درحد کمتر از ۵ درجه خارج از قطاعهای مقرر برسد.

(ب) (۱) چراغهای همه‌جانبه طوری قرار گیرند که دکلها، سر دکلها یا قسمتهایی که در زوایای قطاع‌های بیش از ۶ 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 بوسیله تنه‌ها یک چراغ همه‌جانبه، عملی نباشد، باید از ۲ چراغ همه‌جانبه - که به نحو مناسبی قرار داده شده باشند یا به نحوی دارای حفاظ باشند که حتی‌الامکان، 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 ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شوند.

(۲) دست کم، ۶۰٪ حداقل شدت نور لازم از ۷/۵ درجه بالا تا ۷/۵ درجه پایین افق حفظ شوند.

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

(۱) دست کم، حداقل شدت نور لازم در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شود.

(۲) دست کم، ۵۰ درصد حداقل شدت نور لازم از ۲۵ درجه بالا تا ۲۵ درجه پایین افق حفظ شود.

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

۱۱- شدت نور چراغهای غیر برقی

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

۱۲- چراغ جولان

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

۱۳- قایق تندرو*

(الف) چراغ دکل قایق تندرو می‌تواند در ارتفاع مربوط به عرض قایق کمتر از آنچه در ردیف (۱) جزء (الف) بند (۲) این پیوست مقرر شده، نصب شود، مشروط بر آن که زاویه پایه مثلثهای متساوی‌الساقین متشکله از چراغهای جانبی و چراغ دکل، وقتی از بالای ارتفاع دیده شوند، کمتر از ۲۷ درجه نباشد.

(ب) در قایق تندرو با طول ۵۰ متر یا بیشتر، تقسیم‌کننده عمودی بین سینه و چراغ پاشنه ۴/۵ متری الزامی به موجب ردیف (۲) جزء (الف) بند (۲) این پیوست می‌تواند تغییر یابد مشروط بر آن که چنین فاصله‌ای از مقدار تعیین شده در فرمول زیر کمتر نباشد.

$$y = \frac{(a + 17\Psi) C}{1000} + 2$$

در این فرمول :

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

۱۴- تأیید

ساختار چراغها و شکلها و نصب چراغها در شناور، باید موردپذیرش مقام ذی‌ربط دولتی که شناور محق است پرچم آن دولت را برافرازد، قرار گیرد.

دفتر هیئت دولت

* به آئین‌نامه بین‌المللی ایمنی برای قایق‌های تندرو مورخ ۱۹۹۴ (۱۳۷۲) و آئین‌نامه بین‌المللی ایمنی برای قایق‌های تندرو مورخ ۲۰۰۰ (۱۳۷۸) مراجعه نمایید.

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 می‌شوند- باید در جایی نصب شوند که بوضوح دیده شوند. این چراغها باید حداقل ۰/۹ متر از یکدیگر فاصله داشته ولی در سطح پایین‌تری 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 کشی

(الف) شناورهای با طول ۲۰ متر یا بیشتر که مشغول ماهیگیری با تور کشی هستند اعم از این که از وسایل کف‌کش یا سطحی استفاده نمایند باید علائم زیر را نشان دهند:

(۱) هنگام به آب انداختن تورهایشان :

دو چراغ سفید در یک خط عمودی

(۲) هنگام کشیدن تورهایشان :

یک چراغ سفید روی یک چراغ قرمز در یک خط عمودی

(۳) هنگامی که تور به مانعی برخورد نموده باشد:

دو چراغ قرمز در یک خط عمودی

(ب) شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر که مشغول ماهیگیری با تور کشی جفت هستند. باید علائم زیر را نشان دهد:

(۱) در شب یک نور افکن 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 ۲۰ متر که مشغول ماهیگیری با تور کشی است، اعم از این که از وسایل کف‌کش یا

سطحی استفاده نماید یا مشغول ماهیگیری با تور کشی جفت باشد، می‌تواند چراغهای مقرر در بندهای (الف) یا

(ب) این بخش را، در صورت اقتضاء نشان دهد.

۳- علائم شناورهای صیادی با تور احاطه ای

شناورهای مشغول ماهیگیری با وسایل احاطه‌ای می‌توانند دو چراغ زرد در یک خط عمودی نشان دهند. این چراغها باید

به طور متناوب در هر ثانیه و با مدت زمان روشنی و خاموشی مساوی چشمک بزنند. این چراغها را می‌توان فقط زمانی

که وسایل ماهیگیری شناور درگیر هستند نشان داد.

دفتر هیئت دولت

پیوست ۳ مشخصات فنی وسایل علایم صوتی

۱- سوت‌ها

(الف) بسامدها و بُرد شنوایی

بسامد اصلی این علایم 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 ۲۰ متر یا بیشتر و ۱۸۰-۲۱۰۰ هرتز ($\pm 1\%$) برای شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر قرار داشته و حدود فشار صوتی مشخص شده در جزء (ب) 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 محدوده های زیر باشد:

- (۱) ۲۰۰-۷۰ هرتز برای شناور با طول ۲۰۰ متر یا بیشتر
- (۲) ۳۵۰-۱۳۰ هرتز، برای شناور با طول ۷۵ متر ولی کمتر از ۲۰۰ متر
- (۳) ۷۰۰-۲۵۰ هرتز، برای شناور با طول کمتر از ۷۵ 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 ۲۰ متر یا بیشتر، و ۱۸۰-۲۱۰۰ هرتز ($\pm 1\%$) برای شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر، که از رقم مناسب ارائه شده در جدول زیر کمتر نباشد، ایجاد نماید.

طول شناور برحسب متر	سطح باند یک سوم اکتاوی در فاصله یک متر به دسی بل اشاره شده به $2 \times 10^{-5} N/M^2$	برد شنوایی برحسب مایل دریایی
۲۰۰ یا بیشتر	۱۴۳	۲
۷۵ ولی کمتر از ۲۰۰	۱۳۸	۱/۵
۲۰ ولی کمتر از ۷۵	۱۳۰	۱
کمتر از ۲۰	۱۲۰ *	۰/۵
	۱۱۵ +	
	۱۱۱ #	

* اگر بسامدهای 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 ۹۰ درصد 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 ارائه شده 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 جهت دار

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 یک سوم 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 حتی المقدور 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) سیستم‌های 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 علایم شدیداً کاهش یافته باشد، توصیه می‌شود که برای غلبه بر این کاهش، سیستم سوت ترکیبی نصب شود. از نظر این قواعد سیستم سوت ترکیبی به عنوان یک سوت واحد تلقی می‌گردد. سوت‌های یک سیستم ترکیبی باید در فاصله‌ای از یکدیگر که بیش از ۱۰۰ متر نباشد قرار گیرند و ترتیبی داده شود که همزمان به صدا درآیند. بسامد هر یک از سوتها نسبت به بقیه باید حداقل ۱۰ هرتز اختلاف داشته باشند.

۲- زنگ یا سنج

(الف) شدت صوتی علایم

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 ۲۰ متر یا بیشتر، باید کمتر از ۳۰۰ میلی‌متر نباشد. در صورت امکان توصیه می‌شود چکش زنگ برقی نیروی ثابتی داشته ولی استفاده دستی باید امکان‌پذیر باشد. جرم چکش باید از ۳ درصد جرم زنگ کمتر نباشد.

۳- تأیید

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

دفتر هیئت دولت

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 بوسیله هر روش ارسال پیام مرکب از گروه ... — ... (اس اِس) با رمز مُرس.

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

(ج) علامت اضطرار مربوط به کد بین‌المللی علائم که به صورت «اِن. 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 دود زا که دود نارنجی رنگ تولید می‌کند؛

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

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

۱- کانال ۷۰ وی اچ اف، یا

۲- ام اف/اچ اف در بسامدهای ۲۱۸۷/۵ کیلوهرتز، ۸۴۱۴/۵ کیلوهرتز، ۴۲۰۷/۵ کیلوهرتز، ۶۳۱۲ کیلوهرتز،

۱۲۵۷۷ کیلوهرتز یا ۱۶۸۰۴/۵ کیلوهرتز؛

(ز) اعلام اضطرار کشتی به ساحل پخش شده بوسیله اینمارست کشتی یا خدمات ماهواره‌ای متحرک دیگر که

ایستگاه زمینی کشتی ارائه می‌دهد.

(ژ) علائم منتشرشده بوسیله دستگاه‌های هدایت رادیویی (رادیو بیکن‌های) نشان دهنده وضعیت اضطراری

(س) علائم تأییدشده منتشره از طریق 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 علامت دهنده.

دفتر هیئت دولت