

قانون تصویب مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا

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

بسم الله الرحمن الرحيم

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

قسمت الف - کلیات

قاعده ۱ - اعمال

(الف) این قواعد در مورد کلیه شناورها در دریای آزاد و در کلیه آبهای مرتبط به آنکه قابل کشتیرانی به وسیله شناورهای دریا پیمای باشند، اعمال می شود.

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

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

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

(ث) هرگاه دولت مربوط تشخیص دهد که شناوری با ساختمان یا هدفی ویژه نمی تواند از نظر تعداد، موقعیت، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت دهنده صوتی، به طور کامل از مفاد هر یک از این قواعد تبعیت نماید، چنین شناوری از نظر تعداد، موقعیت، برد یا زاویه دید چراغها یا شکلهای، 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.

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

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

قاعده ۳- تعاریف عمومی از نظر این قواعد، به استثنای مواردی که متن به نحو دیگری اقتضاء نماید:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(۳) شناور در حال حرکتی که مشغول سوخت رسانی 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) شناوري که مشغول عمليات يدك کشي باشد به نحوي که شناور يدك کننده و يدك آن در قابليت انحراف از مسير خود شديداً محدود شده باشند.

(ح) اصطلاح «شناور با محدوديت آبخور» به شناور موتوري اطلاق مي شود که به علت آبخور زياد نسبت به عمق و ارتفاع آب موجود، قابليت انحراف از مسيري که طي مي نمايد براي آن شديداً محدود شده باشد.

(خ) واژه «در حال حرکت» به اين معني است که شناوري در لنگر نيست يا به جايي پهلوی نگرفته يا به گل ننشسته است.

(د) واژه هاي «طول» و «عرض» يك شناور به طول سرتاسري و بيشتري عرض آن اطلاق مي شود.

(ذ) شناورها فقط زماني در ديد يکديگر محسوب مي گردند که يکي از ديگري با چشم قابل رؤيت باشد.

(ر) اصطلاح «ديد محدود» به شرايطي اطلاق مي شود که در آن، بر اثر مه، ميغ (مه رقيق)، بارش برف، رگبارهاي سنگين، طوفان هاي شن يا علل مشابه ديگر، ديد محدود شود.

(ز) اصطلاح «قايق پرنده (ويگ)» به يك قايق چند منظوره اطلاق مي شود که در حالت عملياتي اصلي آن، در مجاورت نزديک به سطح آب با استفاده از کنش تأثير سطح آب، پرواز مي کند.

قسمت ب – قواعد ناوبري موتوري و بادبانی

بخش اول – هدايت شناورها در هر شرايط ديد

قاعده ۴- اعمال قواعد اين بخش در هر شرايط ديد اعمال مي شوند.

قاعده ۵- ديده باني هر شناور بايد در کليه اوقات از طريق بصري و سمعي همچنين با تمام امکانات موجود مناسب در موقعيت و شرايط حاکم طوري به ديده باني بپردازد که بتواند ارزيابي کامل وضعيت و خطر تصادم را بنمايد.

قاعده ۶- سرعت ايمن هر شناور بايد در کليه اوقات با يك سرعت ايمن پيش برود به طوري که بتواند به منظور اجتناب از تصادم اقدام مناسب و مؤثر به عمل آورده و در فاصله اي مناسب موقعيت و شرايط حاکم متوقف گردد. در تعيين سرعت ايمن عوامل زير از جمله عواملی هستند که بايد مد نظر قرار گيرند:

(الف) توسط کليه شناورها:

(۱) وضعيت ديد؛

(۲) تراکم تردد (ترافيك) از جمله تجمع شناورهاي ماهيگيري يا ساير شناورها؛

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

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

(۵) وضعیت باد، دریا و جریان آب و نزدیک بودن خطرات ناوبری؛

(۶) آبخور نسبت به عمق آب موجود.

(ب) علاوه بر آن، توسط شناورهای مجهز به رادار عملیاتی:

(۱) ویژگی ها، کارایی و محدودیت های تجهیزات رادار؛

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

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

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

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

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

قاعده ۷- خطر تصادم

(الف) هر شناور باید از کلیه امکانات موجود مناسب موقعیت و شرایط حاکم برای تشخیص وجود خطر تصادم استفاده نماید. اگر تردیدی وجود داشته باشد فرض بر وجود خطر خواهد بود.

(ب) استفاده صحیح از تجهیزات رادار در صورت نصب و عملیاتی بودن آن از جمله ردیابی دوربرد به منظور آگاهی سریع از خطر تصادم و رد نگاری اجسام کشف شده به وسیله رادار یا وسیله طراحی شده مشابه دیگر باید به عمل آید.

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

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

(۱) اگر سمت قطب نمایی شناوری که نزدیک می شود به طور محسوس تغییر نکند، فرض بر وجود خطر خواهد بود.

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

قاعده ۸ - اقدام به منظور اجتناب از تصادم

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

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

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

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

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

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

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

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

قاعده ۹ - آب بر (کانال) های باریک

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

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

(پ) شناور مشغول ماهیگیری نباید مانع عبور هیچ شناور دیگری گردد که در محدوده یک آب بر (کانال) یا آبراه باریک در حال دریانوردی است.

(ت) يك شناور نبايد يك آب بر (كانال) يا آبراه باريك را قطع نمايد چنانچه چنين عملي مانع عبور شناوري شود كه فقط مي تواند در محدوده چنين آب بر (كانال) يا آبراهي به طور ايمن دريانوردي نمايد. شناور اخير اگر در مورد قصد شناور در حال قطع آب بر (كانال) ترديد داشته باشد مي تواند از علامت صوتي مقرر در بند (ت) قاعده (۳۴) استفاده نمايد.

(ث) (۱) در يك آب بر (كانال) يا آبراه باريك تنها هنگامي سبقت امكان پذير است كه شناوري كه از آن سبقت گرفته مي شود موظف به انجام اقدامي به منظور اجازه عبور ايمن باشد، شناور سبقت گيرنده بايد قصد خود را با به صدا درآوردن علامت مناسب مقرر در جزء (۱) بند (پ) قاعده (۳۴) اعلام نمايد. شناوري كه از آن سبقت گرفته مي شود بايد در صورت موافقت، علامت مناسب مقرر در جزء (۲) بند (پ) قاعده (۳۴) را به صدا درآورده و به طريقي اقدام نمايد كه امكان عبور ايمن را فراهم كند. اگر در ترديد باشد مي تواند علائم مقرر در بند (ت) قاعده (۳۴) را به صدا درآورد.

(۲) اين قاعده رافع وظيفه شناور سبقت گيرنده به موجب قاعده (۱۳) نخواهد بود.

(ج) شناوري كه به پيچ يا محلي از آب بر (كانال) يا آبراه باريك نزديك مي شود كه ممكن است به علت وجود مانعي مزاحم، ساير شناورها ديده نشوند، بايد با دقت و احتياط خاص دريانوردي نموده و علامت مناسب مقرر در بند (ث) قاعده (۳۴) را به صدا درآورد.

(چ) هر شناور بايد چنانچه شرايط موجود ايجاب نمايد، از لنگر انداختن در آب بر (كانال) باريك اجتناب نمايد.

قاعده ۱۰- طرحهاي جداسازي تردد (ترافيك)

(الف) اين قاعده در مورد طرحهاي جداسازي تردد (ترافيك) مصوب سازمان اعمال مي گردد و رافع تكليف هيچ شناوري به موجب قاعده اي ديگر نيست.

(ب) شناوري كه از يك طرح جداسازي تردد (ترافيك) استفاده مي نمايد بايد:

(۱) در خط تردد (ترافيك) مناسب در جهت عمومي جريان تردد (ترافيك) آن خط پيشروي نمايد.

(۲) حتي المقدور از خط جداسازي تردد (ترافيك) يا منطقه جداسازي دور شود.

(۳) به طور معمول، در انتهاي يك خط، به يك خط تردد (ترافيك)، بپيوند يا آن را ترك نمايد ولي به هنگام پيوستن يا ترك از پهلوي بايد حتي الامكان با زاويه كوچكي در جهت عمومي جريان تردد (ترافيك) اين كار را انجام دهد.

(پ) يك شناور بايد حتي المقدور از قطع خطوط تردد (ترافيك) اجتناب نمايد، ولي چنانچه مجبور به اين كار گردد بايد تا آنجا كه امكان پذير باشد با زاويه نود درجه جهت عمومي جريان تردد (ترافيك) را قطع كند.

(ت) (۱) شناوري كه در زمان حضور در منطقه مجاور طرح جداسازي تردد (ترافيك)، مي تواند از راه ترديدي

(ترافيكي) مناسب، به نحو ايمن استفاده كند نبايد از منطقه تردد (ترافيك) ساحلي استفاده كند. با اين حال،

شناورهاي با طول کمتر از بيست متر، شناورهاي بادباني و شناورهايي كه به ماهيگيري اشتغال دارند، مي توانند از منطقه تردد (ترافيك) ساحلي استفاده كنند.

(۲) صرف نظر از جزء (۱) بند (ت)، يك شناور هنگام حضور در مسير ورودي يا خروجي يك بندر، تأسيسات يا سازه فراساحلي، ايستگاه راهنمايي يا هر مكان ديگري كه در داخل منطقه تردد (ترافيك) ساحلي قرار دارد، يا به منظور اجتناب از بروز خطر آني، مي تواند از منطقه تردد (ترافيك) ساحلي استفاده كند.

(ث) يك شناور، غير از شناوري كه خط (راه) را قطع مي كند يا شناوري كه در حال پيوستن يا ترك يك خط (راه) است، نبايد به طور معمول وارد يك منطقه جداسازي شود يا خط جداسازي را قطع كند، مگر در موارد زير:

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

(۲) به منظور ماهيگيري در منطقه جداسازي.

(ج) شناوري كه در نواحي نزديك به منتهي اليه طرحهاي جداسازي تردد (ترافيك) دريانوردي مي كند بايد با احتياط خاص به اين كار بپردازد.

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

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

(خ) شناور مشغول ماهيگيري نبايد مانع عبور شناوري كه در خط تردد (ترافيك) حركت مي كند گردد.

(د) شناور با طول کمتر از بيست متر يا شناور بادباني نبايد مانع عبور ايمن يك شناور موتوري گردد كه در خط تردد (ترافيك) حركت مي كند.

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

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

بخش ۲- هدايت شناورها در ديد يكدیگر

قاعده ۱۱- اعمال قواعد اين بخش در مورد شناورهايي كه در ديد يكدیگر قرار دارند اعمال مي 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 باد پناه 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 بادبان های چهار گوش، مخالف طرفی که بزرگترین بادبان سر تا سری 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 می شود، دور نگاه دارد.

(ب) یک شناور موقعی در حال سبقت گرفتن محسوب می شود که با شناور دیگری در یک جهت در زاویه ای بیش از بیست و دو و نیم درجه از راستای عرضی آن به طرف پاشنه قرار گیرد، یعنی در چنان موقعیتی نسبت به شناوری که از آن سبقت می گیرد 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 سبقت گیرنده است و بر آن اساس عمل نماید.

(ت) هر گونه تغییر بعدی در سمت گیری بین دو شناور نمی تواند شناور سبقت گیرنده را به عنوان یک شناور قطع کننده راه در مفهوم این قواعد قلمداد نموده یا رافع وظیفه آن شناور نسبت به دور نگه داشتن خود از شناوری که از آن سبقت می گیرد 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 رأساً اقدام به جولان نماید.
(ب) هرگاه به هر علتی، شناوری که ملزم به حفظ مسیر و سرعت خود است، خود را چنان نزدیک (شناور دیگر) بباید که اجتناب از تصادم با اقدام شناور راه دهنده به تنهایی میسر نباشد باید اقدامی به عمل آورد که به بهترین نحو کمک به اجتناب از تصادم نماید.

(پ) شناور موتوری که در وضعیت قطع راه طبق جزء (۲) بند (الف) این قاعده جهت اجتناب از تصادم با شناور موتوری دیگر اقدام 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 موتوري در حال حرکت باید از سر راه شناورهاي زیر کنار برود:
(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت جولان محدود

(۳) شناور مشغول ماهیگیری

(۴) شناور بادباني

(ب) شناور بادباني در حال حرکت باید از سر راه شناورهاي 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 حتي الامکان از سر راه شناورهاي زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت جولان محدود

(ت) (۱) هر شناوري غير از شناور خارج از کنترل یا شناور با قابلیت جولان محدود باید در صورت ايجاب شرایط از ایجاد مانع برای عبور ایمن شناور با محدودیت آبخور که علائم قاعده (۲۸) را نشان می دهد اجتناب نماید.

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

(ث) هواپیمای آب نشین در روی آب باید به طور کلی از سر راه تمام شناورهاي دیگر کنار برود و مانع دریانوردي 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 شناورهاي دیگر کنار رود و از ایجاد مانع برای دریانوردي آنها اجتناب نماید.

(۲) قایق پرنده (ویگ) در حال بهره برداري در سطح آب، به عنوان يك قایق موتوري باید قواعد این قسمت را رعایت نماید.

بخش ۳ – هدایت شناورها در دید محدود

قاعده ۱۹ - هدایت شناورها در دید محدود

(الف) این قاعده در مورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار ندارند به هنگام دریانوردی در، یا نزدیک ناحیه ای با دید محدود اعمال می گردد.

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

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

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

(۱) تغییر مسیر به سمت چپ برای شناوری که در جلوی راستای عرضی باشد، به جز برای شناوری که از آن سبقت گرفته می شود.

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

(ث) به جز در مواردی که معلوم شده است خطر تصادم وجود ندارد هر شناوری که علامت مه شناور دیگری را ظاهراً در جلوی راستای عرضی خود بشنود یا نتواند از وضعیت نزدیک به تصادم با شناور دیگری که در جلوی راستای عرضی خود قرار دارد اجتناب نماید، باید سرعت خود را تا حدی که بتواند در مسیرش نگاه داشته شود کاهش دهد. شناور مزبور باید در صورت لزوم تمام سرعت خود را گرفته و به هر حال تا از بین رفتن خطر تصادم با دقت کامل دریانوردی نماید.

قسمت پ- چراغها و شکلها

قاعده ۲۰- اعمال

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

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

(پ) چراغهای مقرر در این قواعد باید در صورت وجود، در شرایط دید محدود از طلوع تا غروب آفتاب نیز نشان داده شوند و می توانند در کلیه موقعیت های دیگری که الزامی به نظر می رسد نشان داده شوند.

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

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

قاعده ۲۱- تعاریف

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

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

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

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

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

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

قاعده ۲۲- دید چراغها

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

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

- چراغ دکل، شش مایل؛

- چراغ جانبی، سه مایل؛

- چراغ پاشنه، سه مایل؛

- چراغ یدک کشی، سه مایل؛

- چراغ سفید، قرمز، یا زرد همه جانبه، سه مایل.
 - (ب) در شناورهاي با طول دوازده متر یا بیشتر ولي کمتر از پنجاه متر:
 - چراغ دکل، پنج مایل؛ ولي در مواردی که طول شناور کمتر از بیست متر باشد، سه مایل؛
 - چراغ جانبي، دو مایل؛
 - چراغ پاشنه، دو مایل؛
 - چراغ يدك کشي، دو مایل؛
 - چراغ سفید، قرمز، زرد همه جانبه، دو مایل.
 - (پ) در شناورهاي با طول کمتر از دوازده متر:
 - چراغ دکل، دو مایل؛
 - چراغ جانبي، يك مایل؛
 - چراغ پاشنه، دو مایل؛
 - چراغ يدك کشي، دو مایل؛
 - چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه جانبه، دو مایل.
 - (ت) در شناورهاي کاملاً غوطه ور، نیمه غوطه ور یا اشیایی که در حال يدك شدن هستند:
 - چراغ سفید همه جانبه، سه مایل.
-

قاعده ۲۳- شناورهاي موتوروي در حال حرکت

(الف) شناور موتوروي در حال حرکت باید چراغهاي زیر را نشان دهد:

(۱) يك چراغ دکل در سینه.

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

(۳) چراغهاي جانبي

(۴) چراغ پاشنه

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

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

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

(۲) شناور موتوری با طول کمتر از هفت متر که حداکثر سرعتش به هفت گره نمی رسد می تواند به جای چراغهای مقرر در بند (الف) این قاعده یک چراغ سفید همه جانبه نشان دهد و حتی الامکان چراغهای جانبی را نیز نشان دهد.

(۳) چراغ دکل یا چراغ سفید همه جانبه شناور موتوری با طول کمتر از دوازده متر، در صورتی که نتواند بر محور نصب شود، می تواند در محور سر تا سری سینه به پاشنه شناور نصب شود، مشروط بر آنکه چراغهای جانبی با یک فانوس که باید بر روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور وجود داشته یا در نزدیکترین خط ممکن به همان خط سینه به پاشنه مانند چراغ دکل یا چراغ سفید همه جانبه 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 یدک کننده تا انتهای پاشنه یدک از دویست متر تجاوز نماید سه چراغ از این نوع در یک خط عمودی؛

(۲) چراغهای جانبی؛

(۳) یک چراغ پاشنه؛

(۴) یک چراغ یدک کش در یک خط عمودی بالای چراغ پاشنه؛

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

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

(پ) شناور موتوري در حال هل دادن يديك به جلو يا يديك كشي از پهلوي، در غير از مورد واحد مركب، بايد چراغهاي زير را نشان دهد:

(۱) به جاي چراغ مقرر در جزء (۱) بند (الف) يا جزء (۲) بند (الف) قاعده (۲۳) دو چراغ دكل سینه در يديك خط عمودي؛ (۲) چراغهاي جانبي؛

(۳) يديك چراغ پاشنه.

(ت) شناور موتوري مشمول مفاد بند هاي (الف) يا (پ) اين قاعده بايد جزء (۲) بند (الف) قاعده (۲۳) را نيز رعايت نمايد.

(ث) شناور يا جسمي كه يديك مي شود غير از موارد مذکور در بند (ج) اين قاعده بايد علائم زير را نشان دهد:

(۱) چراغهاي جانبي؛

(۲) يديك چراغ پاشنه؛

(۳) وقتي طول يديك از دويست متر بيشتر باشد يديك علامت لوزي شكل در جايي كه به وضوح ديده شود.

(ج) به شرط اينكه هر تعداد شناوري كه از پهلويديك مي شوند يا به صورت گروههاي به جلو هل داده مي شوند چراغهايي مانند يديك شناور، روشن نمايند:

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

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

(ج) شناور يا شيني كاملاً غوطه ور، نيمه غوطه ور يا تركيبی از چنين شناورها يا اشيائي كه يديك مي شوند، بايد چراغهاي زير را نشان دهند:

(۱) اگر داراي عرض كمتر از بيست و پنج متر باشد يديك چراغ سفيد همه جانبه در انتهاي قسمت انتهائي جلو يا نزديك آن و يكي در قسمت انتهائي عقب يا نزديك آن با اين استثناء كه در مورد «دراكت ها» نيازي به نشان دادن چراغ در قسمت انتهائي جلو يا نزديك آن، وجود ندارد.

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

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

(۴) شکل لوزي در انتهاي دكل عقب آخرين شناور يا شيئي كه در حال يدك شدن است يا نزديك آن و اگر طول يدك شونده بيش از دويست متر باشد يك شكل لوزي اضافي در جايي كه به بهترين صورت بتواند ديده شود و حتي المقدور در جلوترين قسمت ممكن گذاشته شود.

(ج) اگر بنا به هر سبب كافي، براي شناور يا شيئي كه يدك مي شود نشان دادن چراغها با شكلهاي مقرر در بند هاي (ث) يا (چ) اين قاعده، امكان پذير نباشد تمام اقدامات ممكن بايد انجام شود تا شناور يا شيئي در حال يدك روشن شود يا حداقل وجود چنين شناور يا شيئي معلوم باشد.

(خ) اگر بنا به هر سبب كافي، براي شناوري كه به طور معمول در امر عمليات يدك كشي فعاليت نمي كند، نمايش چراغهاي مقرر در بند هاي (الف) يا (پ) اين قاعده، امكان پذير نباشد، چنين شناوري ملزم به نشان دادن آن چراغها در هنگام انجام عمليات يدك كشي شناور ديگري كه در شرايط اضطراري است يا به هر دليل نيازمند كمك است، نمي باشد. تمام اقدامات ممكن بايد انجام شود تا ماهيت رابطه بين شناور يدك كننده و شناور در حال يدك به ترتيبی كه در قاعده (۳۶) مجاز دانسته شده است، خصوصاً از طريق روشن كردن طناب يدك، معلوم گردد.

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

(۱) چراغهاي جانبي؛

(۲) يك چراغ پاشنه.

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

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

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

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

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

قاعده ۲۶- شناورهاي صيادي

(الف) شناور مشغول ماهیگیری در حال 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 يك خط عمودي، بالايي سبز و پاييني سفيد يا شكلي مركب از دو مخروط كه رؤس آنها بر هم منطبق و در يك خط عمودي يكي بالايي ديگري قرار گرفته باشند.
(۲) يك چراغ دکل در پشت و بالاتر از چراغ سبز همه جانبه؛ شناور با طول کمتر از پنجاه متر ملزم به نشان دادن چنین چراغي نبوده ولي مي تواند اين كار را انجام دهد.

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و يك 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 يك خط عمودي، بالايي قرمز و پاييني سفيد، يا شكلي مركب از دو مخروط كه رؤس آنها بر هم منطبق و در يك خط عمودي يكي بالايي ديگري قرار گرفته باشد؛ (۲) وقتی وسایل ماهیگیری در فاصله افق بیش از صد و پنجاه متر از شناور گسترده شده باشد، يك چراغ سفيد همه جانبه يا يك مخروط كه رأس آن به طرف بالا و در جهت وسیله ماهیگیری باشد، (۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند چراغهای جانبی و يك 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 می شود.

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

قاعده ۲۷- شناورهاي خارج از كنترل يا با قابليت جولان محدود

(الف) شناور خارج از كنترل بايد علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همه جانبه در يك خط عمودي در جايي كه آن چراغها به وضوح دیده شوند.

(۲) دو توپ یا شکلهای مشابه آن در يك خط عمودي در جايي كه آنها به وضوح دیده شوند.

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

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

(۱) سه چراغ همه جانبه در يك خط عمودي در جايي كه به وضوح دیده شوند. چراغهاي بالايي و پاييني بايد قرمز و چراغ مياني بايد سفيد باشد.

(۲) سه شكل در يك خط عمودي در جايي كه به وضوح دیده شوند. شكلهاي بالايي و پاييني بايد به شكل توپ و شكل مياني يك لوزي باشد.

(۳) به هنگام دريافتي، چراغ يا چراغهاي دكل، چراغهاي جانبي و يك چراغ پاشنه، علاوه بر چراغهاي مقرر در جزء (۱)

(۴) وقتي شناور در لنگر باشد، علاوه بر چراغهاي مقرر در جزء هاي (۱) و (۲) چراغ، چراغهاي شكلهاي مقرر در قاعده (۳۰)

(پ) شناور موتور مشغول عمليات يدك كشي در شرايطي كه امكان انحراف شناورهاي يدك كننده و يدك شونده از مسيرشان شديداً محدود باشد، بايد علاوه بر چراغهاي شكلهاي مقرر در بند (الف) قاعده (۲۴)، چراغهاي شكلهاي مقرر در جزء هاي (۱) و (۲) بند (ب) اين قاعده را نشان دهد.

(ت) شناور مشغول عمليات لايروبي يا زيرآبي، وقتي قابليت جولان آن محدود باشد بايد چراغهاي شكلهاي مقرر در جزء هاي (۱)، (۲) و (۳) بند (ب) اين قاعده را نشان دهد و به علاوه بايد در صورت وجود مانع، علائم زير را نشان دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همه جانبه يا دو توپ در يك خط عمودي به منظور نشان دادن طرفي كه مانع در آن وجود دارد.

(۲) دو چراغ سبز همه جانبه يا دو لوزي در يك خط عمودي به منظور نشان دادن طرفي كه از آن شناور ديگري مي تواند عبور كند.

(۳) وقتي شناور در لنگر باشد بايد به جاي چراغهاي شكلهاي مقرر در قاعده (۳۰) چراغهاي شكلهاي مقرر در اين بند را نشان دهد.

(ث) اگر اندازه شناور مشغول عمليات غواصي مانع نشان دادن كليشه شكلها و چراغهاي مقرر در بند (ت) اين قاعده باشد، علائم زير بايد نشان داده شود:

(۱) سه چراغ همه جانبه در يك خط عمودي در جايي كه آن چراغها بتوانند به وضوح دیده شوند. بالاترين و پايين ترين اين چراغها بايد قرمز باشد و چراغ وسط بايد سفيد باشد.

(۲) يك مدل غير قابل انعطاف از پرچم (اي) مقررات بين المللي كه ارتفاع آن از يك متر كمتر نباشد. اقداماتي به منظور حصول اطمينان از رؤيت همه جانبه آن بايد به عمل آيد.

- (ج) شناور مشغول عملیات مین روبي باید علاوه بر چراغهاي مقرر در قاعده (۲۳) براي شناورهاي موتوري يا چراغها يا شكلهاي مقرر در قاعده (۳۰) براي شناور در لنگر، در صورت اقتضا، سه چراغ سبز همه جانبه يا سه توپ، نشان دهد. يكي از اين چراغها يا شكلها بايد نزديك رأس دکل اصلي سینه و دو تاي ديگر هر يك در دو منتهي اليه بازوي دکل نشان داده شوند. اين چراغها يا شكلها حاکي از آن است که نزديك شدن به فاصله کمتر از هزار متری شناور مین روب براي شناور ديگر خطرناک است.
- (چ) شناورهاي با طول کمتر از دوازده متر، غير از شناورهاي مشغول به عملیات غواصي، ملزم به نشان دادن چراغها و شكلهاي مقرر در اين قاعده نيستند.
- (ح) علائم مقرر در اين قاعده، علائم شناورهاي در حالت اضطرار و محتاج کمک نيستند. چنين علائمي در پيوست (۴) اين مقررات ذکر شده اند.
-

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

قاعده ۲۹- شناورهاي راهنما

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

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

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

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

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

قاعده ۳۰- شناورهاي لنگر انداخته و به گل نشسته

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

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

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

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

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

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

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

(۲) سه توپ در يك خط عمودي.

(ث) شناور با طول کمتر از هفت متر، وقتي خارج از كانال باريك يا نزديك آن، آبراه يا لنگرگاه، يا جايي كه معمولاً شناورهاي ديگر دريانوردي مي كنند، لنگر انداخته باشد، ملزم به نشان دادن چراغها يا شكل مقرر در بند هاي (الف) و (ب) اين قاعده نخواهد بود.

(ج) شناور با طول کمتر از دوازده متر، در زمان به گل نشسته بودن ملزم به نشان دادن چراغها يا شكلهاي مقرر در جزء هاي (۱) و (۲) بند (ت) اين قاعده نيست.

قاعده ۳۱- هواپيماهاي آب نشين وقتي براي هواپيمايي آب نشين يا قايق پرنده (ويگ) نشان دادن چراغها و شكلهايي با مشخصات يا در موقعيت هاي موصوف در قواعد اين قسمت عملي نباشد بايد حتي الامكان چراغها و شكلهايي با مشخصات و موقعيت هاي بسيار مشابه نشان دهد.

قسمت ت- علائم صوتي و نوري

قاعده ۳۲- تعاريف

(الف) واژه «سوت» به هر نوع وسيله علامت دهنده صوتي اطلاق مي شود كه قادر به ايجاد بوقهاي مقرر بوده و با مشخصات مذكور در پيوست (۳) اين مقررات تطبيق نمايد.

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

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

قاعده ۳۳- وسايل علائم صوتي

(الف) شناور با طول دوازده متر يا بيشتر بايد مجهز به يك سوت، شناور با طول بيست متر يا بيشتر مجهز به يك زنگ به اضافه يك سوت، و شناور با طول صد متر يا بيشتر، به علاوه مجهز به يك سنج باشد كه طنين و صداي آن با طنين و صداي زنگ اشتباه نشود. سوت، زنگ و سنج بايد طبق مشخصات مقرر در پيوست (۳) اين مقررات باشد.

زنگ یا سنج یا هر دو می توانند با وسایل دیگری که دارای همان مشخصات صوتی مربوط باشند جایگزین گردند، مشروط بر اینکه تولید علائم صوتی لازم به صورت دستی همواره ممکن باشد.

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

قاعده ۳۴- علائم جولان و اخطار

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

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

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

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

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

(۱) این علائم نوری دارای معانی زیر خواهند بود:

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

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

- سه چشمك به معنی اینکه «من در حال جولان با موتورهای به عقب هستم.»

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

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

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

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

- دو بوق بلند و سپس يك بوق کوتاه به معني اينكه «من قصد سبقت گرفتن از طرف راست شما را دارم.» - دو بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به معني اينكه «من قصد سبقت گرفتن از طرف چپ شما را دارم.»
(۲) شناوري كه قرار است از آن سبقت گرفته شود، وقتي طبق جزء (۱) بند (ث) قاعده (۹) عمل مي كند بايد موافقت خود را به وسيله علامت زير با استفاده از سوت خود اعلام نمايد:

- يك بوق بلند، يك بوق کوتاه، يك بوق بلند، يك بوق کوتاه، به ترتيب

(ت) وقتي شناورها در ديد يكدیگر به هم نزديك مي شوند و به هر علتی هر يك از شناورها مقصود ها يا اقدامات ديگري را درك نكند، يا در انجام اقدام مؤثر توسط شناور ديگر به منظور اجتناب از تصادم در ترديد باشد، شناوري كه در ترديد است بايد ترديد خود را سريعاً با به صدا درآوردن حداقل پنج بوق کوتاه و سريع با استفاده از سوت اعلام نمايد. اين علامت را مي توان با يك علامت نوري متشكل از حداقل پنج چشمك کوتاه و سريع تكميل نمود.
(ث) شناوري كه به پيچ يا منطقه اي از كانال يا آبراه نزديك مي شود كه ممكن است وجود مانعي مزاحم باعث استتار شناورهاي ديگر گردد بايد يك بوق بلند به صدا درآورد. هر شناور نزديك شونده كه در محدوده پيچ يا وراء مانع مزاحم اين صدا را مي شنود بايد با يك بوق بلند به اين علامت پاسخ دهد.
(ج) اگر سوتهاي روي يك شناور در فاصله اي بيش از صد متر از يكدیگر قرار گرفته باشند بايد فقط از يك سوت براي دادن علائم جولان و اخطار استفاده گردد.

قاعده ۳۵- علائم صوتي در ديد محدود

در يك ناحيه با ديد محدود يا نزديك آن، در هنگام روز يا شب، علائم مقرر در اين قاعده بايد به نحو زير استفاده شوند:
(الف) شناور موتوري در حال دريانشدي بايد در فواصلی كه از دو دقيقه بيشتر نباشند يك بوق بلند به صدا درآورد.
(ب) شناور موتوري در حال حركت اگر موتورهايش متوقف و در حال دريانشدي نباشد بايد در فواصلی كه از دو دقيقه بيشتر نباشد دو بوق بلند متوالي با فاصله اي در حدود دو ثانيه بين آنها به صدا درآورد.
(پ) شناور خارج از كنترل، شناور با قابليت جولان محدود، شناور با محدوديت آبخور، شناور بادباني، شناور مشغول ماهيگيري و شناور مشغول يدك كردن يا هل دادن شناور ديگر بايد به جاي علائم مقرر در بند هاي (الف) يا (ب) اين قاعده، در فواصلی كه بيشتر از دو دقيقه نباشند سه بوق متوالي، يعني يك بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به صدا درآورد.
(ت) شناور مشغول ماهيگيري در حالي كه در لنگر باشد و شناور با قابليت جولان محدود، زماني كه كار خود را در حالت در لنگر بودن انجام مي دهد، بايد به جاي علائم مقرر در بند (ج) اين قاعده علامت مقرر در بند (پ) اين قاعده را به صدا درآورد.

- (ث) شناور يدك شونده يا اگر بيش از يك شناور يدك مي شوند آخرين شناور يدك شونده اگر داراي نفر باشد، بايد در فواصلي كه بيش از دو دقيقه نباشد چهار بوق متوالي، يعني يك بوق بلند و سپس سه بوق کوتاه به صدا درآورد. اين علامت حتي المقدور بايد بلافاصله پس از به صدا درآمدن علامت شناور يدك كش، به صدا درآيد.
- (ج) وقتي شناور هل دهنده و شناور تحت هل به جلو، به صورت يك واحد مركب محكم به يگديگر [يكدیگر] متصل باشند بايد به عنوان يك شناور موتوري تلقي گرديده و بايد علائم مقرر در بند هاي (الف) يا (ب) اين قاعده را بدهد.
- (چ) شناور در لنگر بايد در فواصلي كه از يك دقيقه بيشتر نباشد، زنگ را به مدت پنج ثانيه به طور سريع به صدا درآورد. در شناوري با طول صد متر يا بيشتر زنگ مذکور بايد در سینه شناور به صدا درآمده و بلافاصله پس از به صدا درآمدن زنگ بايد سنج حدوداً به مدت پنج ثانيه در پاشنه شناور به صدا درآيد. به علاوه شناور در لنگر مي تواند به منظور اعلام موقعيت خود و احتمال تصادم با شناور نزديك شونده سه بوق متوالي يعني يك بوق کوتاه ، يك بوق بلند و يك بوق کوتاه به صدا درآورد.
- (ح) شناور به گل نشسته بايد علامت زنگ و در صورت لزوم علامت سنج مقرر در بند (چ) اين قاعده را به صدا درآورد و بايد علاوه برآن، سه ضربه جدا و واضح بلافاصله قبل و بعد از زدن سريع زنگ به آن وارد آورد. به علاوه شناور به گل نشسته مي تواند علامت مناسب را با استفاده از سوت به صدا درآورد.
- (خ) شناور با طول دوازده متر يا بيشتر ولي کمتر از بيست متر ملزم به صدا درآوردن علائم زنگ مقرر در بند هاي (چ) و (ح) اين قاعده نيست. با اين حال اگر شناور بدان شکل عمل نکند بايد علائم صوتي مؤثر ديگري در فواصلي كه از دو دقيقه بيشتر نباشند بدهد.
- (د) شناور با طول کمتر از دوازده متر ملزم به دادن علائم فوق الذكر نيست، اما اگر بدان شکل عمل نکند، بايد علائم صوتي مؤثر ديگري در فواصلي كه از دو دقيقه بيشتر نباشد، بدهد.
- (ذ) شناور راهنما وقتي مشغول انجام وظائف راهنمايي است مي تواند علاوه بر علائم مقرر در بند هاي (الف)، (ب) يا (چ) اين قاعده علامت مشخصه اي شامل چهار بوق کوتاه نيز به صدا درآورد.

قاعده ۳۶- علائم جلب توجه هر شناور مي تواند در صورت لزوم به منظور جلب توجه شناور ديگر از علائم نوري يا صوتي استفاده نمايد كه با علائم مجاز در قسمتهاي ديگر اين قواعد اشتباه نشود يا مي تواند سمت نورافكن خود را به طرف خطر هدايت نمايد، به نحوي كه مزاحم هيچ شناور ديگري نگردد. هر چراغي كه براي جلب توجه شناور ديگر استفاده شود بايد به نحوي باشد كه با علامت كمك ناوبري ديگر اشتباه نشود. به منظور انجام اين قاعده، بايد از استفاده از چراغهاي با شدت نور بسيار بالا يا چراغهاي گردان، مانند چراغهاي گردان پليسي اجتناب شود.

قاعده ۳۷- علائم اضطرار

وقتي شناوري 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 – معافیت ها

قاعده ۳۸- معافیت ها

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

(الف) نصب چراغها با برد نوری مقرر در ماده (۲۲)، تا چهار سال بعد از تاریخ لازم الاجراء شدن این مقررات.
(ب) نصب چراغها با مشخصات رنگ مقرر در بخش (۷) پیوست (۱) این مقررات، تا چهار سال بعد از تاریخ لازم الاجراء شدن این مقررات.

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

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

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

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

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

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

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

قسمت ج – تأیید انطباق با مفاد کنوانسیون

قاعده ۳۹- تعاریف

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

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

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

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

قاعده ۴۰- اجراء

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

قاعده ۴۱- تأیید انطباق

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

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

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

(ت) ممیزی تمامی طرفهای متعاقد باید:

(۱) براساس برنامه زمانی کلی ارائه شده توسط دبیرکل سازمان، و باتوجه به دستور العمل تدوین شده توسط سازمان تنظیم شود؛ و

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

پیوست ۱

تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و شکلها ۱- تعریف

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

۲- محل و فاصله عمودی چراغها

(الف) در يك شناور موتوري با طول بيست متر يا بيشتر چراغهاي دكل بايد به ترتيب زير نصب گردند:

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

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

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

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

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

(ث) یکی از دو یا سه چراغ دکل مقرر برای شناور موتوری وقتی که مشغول يدك 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 آنکه اگر بر روی پاشنه قرار گرفته، چراغ دکل پاشنه پایین تر حداقل چهار و نیم 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 همه جانبه مقرر در جزء (۱) بند (ب) قاعده (۲۷) یا قاعده (۲۸) در زیر چراغهای دکل ممکن نباشد، آنها را می توان بالای چراغ (های) دکل پاشنه یا به طور عمودی بین چراغ (های) دکل جلو و چراغ (های) دکل پاشنه مشروط بر آنکه در مورد اخیر، الزامات بند (پ) بخش (۳) این پیوست، رعایت شده باشد، قرار داد. (چ) چراغهای جانبی شناور موتوری باید در ارتفاعی از عرشه قرار گیرند که از 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 بیست متر باشند، باید در ارتفاعی پایین تر از چراغ دکل قرار گیرند که از يك متر کمتر نباشد.

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

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

(۲) در يك شناور با طول کمتر از بيست متر فاصله اين چراغها از يكدیگر بايد از يك متر کمتر نباشد و پايين ترين اين چراغها، مگر در جايي كه داشتن چراغ يدك الزامي باشد، نبايد در ارتفاعي کمتر از دو متر از لبه شناور قرار گيرد.

(۳) وقتي كه شناور داراي سه چراغ باشد بايد به فاصله مساوي از يكدیگر قرار گيرند.

(د) چراغ پاييني از دو چراغ همه جانبه مقرر براي شناور وقتي كه مشغول ماهیگیری است بايد در ارتفاعي از چراغهاي جانبي كه از دو برابر فاصله بين دو چراغ عمودي کمتر نباشد قرار گيرد.

(ذ) چراغ لنگر سینه مقرر در جزء (۱) بند (الف) قاعده (۳۰) وقتي كه شناور دو چراغ لنگر داشته باشد، نبايد کمتر از چهار و نيم متر بالاتر از چراغ لنگر پاشنه قرار گيرد. در شناور با طول پنجاه متر يا بيشتر اين چراغ لنگر سینه نبايد در ارتفاعي کمتر از شش متر از عرشه قرار گيرد.

۳- محل و فاصله افقي چراغها

(الف) وقتي كه دو چراغ دکل براي شناور موتوري مقرر شده باشد، فاصله افقي بين آنها نبايد از نصف طول شناور کمتر باشد ولي لزومي ندارد كه از صد متر تجاوز نمايد. چراغ سینه بايد طوري قرار گيرد كه فاصله آن از سینه از يك چهارم طول شناور تجاوز ننمايد.

(ب) در شناور موتوري با طول بيست متر يا بيشتر، چراغهاي جانبي نبايد در جلو چراغهاي دکل سینه قرار گيرند. اين چراغها بايد در هر يك از طرفهاي شناور يا نزديك آن قرار گيرند.

(پ) وقتي چراغهاي مقرر در جزء (۱) بند (ب) قاعده (۲۷) يا قاعده (۲۸) به صورت عمودي بين چراغ (هاي) دکل سینه و چراغ (هاي) دکل پاشنه قرار گرفته باشند اين چراغهاي همه جانبه بايد در يك فاصله افقي كه کمتر از دو متر از خط مركزي امتداد سینه و پاشنه كشتي در جهت خط مركزي نباشد قرار گيرند.

(ت) هنگامي كه فقط يك چراغ دکل براي شناور موتوري پيش بيني شده باشد، اين چراغ بايد در سینه قسمت مياني قايق نشان داده شود، مگر شناوري با طول کمتر از بيست متر كه نيازي به نشان دادن اين چراغ در سینه قسمت مياني ندارد اما بايد آن را در نزديك ترين فاصله ممكن به سینه نشان دهد.

۴- مشخصات محل چراغهاي نشان دهنده جهت، براي شناورهاي صيادي، لايرونها و شناورهاي مشغول عمليات زير آبي

(الف) چراغ نشان دهنده جهت وسايل به آب انداخته شده از شناور صيادي مشغول ماهیگیری به طوري كه در جزء (۲) بند (پ) قاعده (۲۶) مقرر شده بايد در فاصله افقي كه کمتر از دو متر و بيشتر از شش متر از دو چراغ قرمز و سفيد همه جانبه نباشد قرار گيرد. اين چراغ بايد در جايي قرار گيرد كه بالاتر از چراغ سفيد همه جانبه مقرر در جزء (۱) بند (پ) قاعده (۲۶) و پايين تر از چراغهاي جانبي نباشد.

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

۵- حفاظهای چراغهای جانبی

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

۶- شکلهای

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

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

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

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

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

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

(پ) در شناوری با طول کمتر از بیست متر می توان از شکلهایی با ابعاد کمتر ولی متناسب با اندازه شناور استفاده نمود و فاصله بین آنها نیز می تواند به همان نسبت کاهش یابد.

۷- مشخصات رنگ چراغها نوع رنگ نور کلیه چراغهای دریانوردی باید طبق استاندارد های زیر باشد، که در محدوده سطح نمودار مشخص شده برای هر رنگ توسط کمیسیون بین المللی روشنایی (سی آی ای) می باشد.

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

(۱) سفید

X (ایکس) ۰/۵۲۵ ۰/۵۲۵ ۰/۴۵۲ ۰/۳۱۰ ۰/۳۱۰ ۰/۴۴۳

Y (وای) ۰/ ۳۸۲ ۰/ ۴۴۰ ۰/ ۴۴۰ ۰/ ۴۴۰ ۰/ ۳۴۸ ۰/ ۲۸۳ 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:

$I \text{ آي } (= \frac{43}{3} * 10 * T \text{ تي } (2 * D) \text{ دي } (K - D) * \text{كا} - \text{دي كه در آن :})$

آي (I)	عبارتست از شدت نور بر حسب شمع در شرایط کار
تي (T)	عبارتست از ضریب حداقل نور برابر $7 \text{ lux} - 10 * 2$
دي (D)	عبارتست از برد دید (برد نوري) چراغ بر حسب مایل دریایی
كا (K)	عبارتست از قابلیت انتشار جوي

براي چراغهاي موصوف، مقدار « K » برابر $۰/۸$ مربوط به دید جوي تقريباً ۱۳ مايل دريائي مي باشد.

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

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

توضيح: حداکثر شدت نور چراغهاي دريانوردي بايد به منظور اجتناب از درخشش غير لازم محدود گردند.

اين امر با کنترل متغير شدت نور حاصل نمي شود.

۹- قطاعهاي افقي

(الف) (۱) در جهت جلو، چراغهاي جانبي شناور بايد داراي حداقل شدت نور لازم باشند. شدت نور بايد تا حدي کاهش يابد که بين يك تا سه درجه در خارج از قطاعهاي مقرر به قطاع عملي برسد.
(۲) براي چراغهاي پاشنه و چراغهاي دکل در بيست و دو و نيم درجه از راستاي عرضي به طرف عقب براي چراغهاي جانبي، حداقل شدت نور لازم بايد در کمان افقي تا پنج درجه در محدوده قطاعهاي مقرر در قاعده (۲۱) حفظ شود. از پنج درجه در قطاعهاي مقرر شدت نور مي تواند تا پنجاه درصد (۵۰%) محدوده مقرر کاهش يابد. نور به طور مستمر مي تواند کاهش يابد تا به قطاع عملي در حد کمتر از پنج درجه خارج از قطاعهاي مقرر برسد.

(ب) (۱) چراغهاي همه جانبه طوري قرار گيرند که دکلها، سر دکلها يا قسمتهايي که در زواياي قطاعهاي بيش از شش درجه قرار دارند مانع دید آنها نشوند به جز چراغهاي لنگر مقرر در قاعده (۳۰) که نياز به نصب آنها در ارتفاع بيش از حد از عرشه نمي باشد.

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

۱۰- قطاعهاي عمودي

(الف) قطاعهاي عمودي چراغهاي برقي نصب شده به استثنای چراغهاي شناورهاي بادبانی درحال حرکت، باید این اطمینان را حاصل کنند که:

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

(۲) دست کم، شصت درصد (۶۰٪) حداقل شدت نور لازم از هفت و نیم درجه بالا تا از هفت و نیم درجه پایین افق حفظ شوند.

(ب) در مورد شناورهاي بادبانی درحال حرکت قطاع هاي عمودي چراغهاي برقي نصب شده باید این اطمینان را حاصل کنند که:

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

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

(پ) در مورد چراغهایی غیر از چراغهاي برقي حتی الامکان این مشخصات رعایت شود.

۱۱- شدت نور چراغهاي غیر برقي حداقل شدت نور چراغهاي غیر برقي حد المقدور باید با مقادیر مقرر در جدول بخش (۸) این پیوست مطابقت نماید.

۱۲- چراغ جولان با وجود مفاد جزء (ج) بند (۲) این پیوست، چراغ جولان موصوف در بند (ب) قاعده

(۳۴) باید در همان سطح عمودي سینه و پاشنه که چراغ یا چراغهاي دکل قرار دارند و در صورت امکان در حداقل ارتفاع دو متر به طور عمودي بالای چراغ دکل سینه نصب گردد مشروط بر این که کمتر از دو متر به طور عمودي بالا یا پایین چراغ دکل پاشنه قرار نگیرد. در شناسایی که فقط دارای يك چراغ دکل است چراغ جولان اگر نصب شده باشد باید در جایی که به وضوح دیده شود با فاصله حداقل دو متر به طور عمودي از چراغ دکل قرار گیرد.

۱۳- قایق تندرو

(الف) چراغ دکل قایق تندرو می تواند در ارتفاع مربوط به عرض قایق کمتر از آنچه در ردیف (۱) جزء

(الف) بند (۲) این پیوست مقرر شده، نصب شود، مشروط بر آنکه زاویه پایه مثلثهای متساوی الساقین متشکله از چراغهای جانبی و چراغ دکل، وقتی از بالای ارتفاع دیده شوند، کمتر از بیست و هفت درجه نباشد.

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

$$y = \sqrt[2]{C^2 + a^2} \Psi$$

۱۰۰۰

در این فرمول :

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

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

پیوست ۲ علائم اضافی برای شناورهای صیادی در حال ماهیگیری در مجاورت یکدیگر

۱- کلیات

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

۲- علائم شناورهای صیادی با تور کششی

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

(۱) هنگام به آب انداختن تور هایشان :

دو چراغ سفید در يك خط

عمودي (۲) هنگام کشیدن

تور هایشان :

يك چراغ سفید روي يك چراغ قرمز در يك خط

عمودي (۳) هنگامي که تور به مانعي برخورد نموده

باشد:

دو چراغ قرمز در يك خط عمودي

(ب) شناور با طول بيست متر يا بيشتتر که مشغول ماهیگيري با تور کششي جفت هستند. بايد علائم زیر را نشان دهد:

(۱) در شب يك نورافکن به طرف جلو و در جهت حرکت مستقيم شناور جفت ديگر

(۲) به هنگام به آب انداختن يا کشیدن تور هایشان يا هنگامي که تورها با مانعي برخورد کرده باشند چراغهاي مقرر در جزء (الف) بند (۲).

(پ) شناور با طول کمتر از بيست متر که مشغول ماهیگيري با تور کششي است، اعم از اینکه از وسايل کف کش يا سطحي استفاده نمايد يا مشغول ماهیگيري با تور کششي جفت باشد، مي تواند چراغهاي مقرر در بند هاي (الف) يا (ب) اين بخش را، در صورت اقتضاء نشان دهد.

۳- علائم شناورهاي صيادي با تور احاطه اي شناورهاي مشغول ماهیگيري با وسايل احاطه اي مي توانند دو چراغ زرد در يك خط عمودي نشان دهند. اين چراغها بايد به طور متناوب در هر ثانيه و با مدت زمان روشني و خاموشي مساوي چشمک بزنند. اين چراغها را مي توان فقط زماني که وسايل ماهیگيري شناور درگير هستند نشان داد.

پيوست ۳ مشخصات فني وسايل علائم صوتي

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

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

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

(۲) ۱۳۰-۳۵۰ هرتز، برای شناور با طول هفتاد و پنج متر ولی کمتر از دویست متر (۳) ۲۵۰-۷۰۰ هرتز، برای شناور با طول کمتر از هفتاد و پنج متر.

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

طول شناور بر حسب متر	سطح باند يك سوم اکتاوی در فاصله يك متر به دسی بل اشاره شده به	برد شنوایی بر حسب مایل دریایی
۲۰۰ یا بیشتر	۱۴۳	۲
۷۵ ولی کمتر از ۲۰۰	۱۳۸	۱/۵
۲۰ ولی کمتر از ۷۵	۱۳۰	۱
کمتر از ۲۰	۱۲۰*	۰/۵
	+۱۱۵	

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

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

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

برد شنوایی در جدول فوق برای اطلاع بوده و تقریباً بردي است که امکان دارد يك سوت در محور جلوي آن با احتمال نود درصد (۹۰ %) در شرایط هوای ساکن در روی شنواری با حد متوسط صدای زمینه در پستهای استماع (با فرض ۶۸ دسی بل در باند اکتاو متمرکز روی ۲۵۰ هرتز و ۶۳ دسی بل در باند اکتاو متمرکز روی ۵۰۰ هرتز) شنیده شود. در عمل، فاصله ای که يك سوت از آن شنیده می شود بسیار متغیر بوده و شدیداً به شرایط جوی بستگی دارد؛ مقادیر ارائه شده را می توان به عنوان نمونه ه ای واقعی محسوب نمود ولی در شرایط باد شدید یا حد زیاد صداهای اطراف در پست استماع برد شنوایی ممکن است به مقدار زیادی کاهش یابد.

(ت) خصوصیات جهت دار

حد فشار صوتی سوت جهت دار نباید بیش از ۴ دسی بل پایین تر از حد فشار صوتی معین شده روی محور در هر سمتی در سطح افق در محدوده $\pm 45^\circ$ درجه از محور باشد. حد فشار صوتی در هر جهت دیگر در سطح افق نباید بیش از ۱۰ دسی بل پایین تر از حد فشار صوتی معین شده روی محور باشد به طوری که برد صوتی در هر جهت حداقل نصف برد صوتی روی محور جلو باشد. حد فشار صوتی در باند يك سوم اکتاو که برد شنوایی را تعیین می کند اندازه گیری خواهد شد.

(ث) استقرار سوتها

وقتی سوت جهت داری به عنوان تنها سوت شناور مورد استفاده قرار می گیرد این سوت در جایی نصب خواهد گردید که حداکثر شدت صوت آن مستقیم رو به جلو باشد. به منظور کاهش تداخل صدای منتشره با موانع و همچنین به حداقل رساندن خطر آسیب به شنوایی کارکنان، سوت باید حتی المقدور در بالاترین نقطه روی شناور نصب گردد. حد فشار صوتی علامت خود شناور در پستهای استماع نباید از (ای) ۱۱۰ دسی بل تجاوز نموده و حتی المقدور از (ای) ۱۰۰ دسی بل بیشتر نباشد.

(ج) نصب بیش از يك سوت

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

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

۲- زنگ یا سنج

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

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

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

پیوست ۴ علائم اضطرار

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

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

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

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

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

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

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

(چ) علامتي مركب از يك پرچم چهارگوش كه در بالا يا پايين آن يك توپ يا شئي مشابه توپ قرار گرفته باشد.

(ح) شعله هايي روي شناور (مانند اشتعال بشكه قير، بشكه نفت و غيره.)؛

(خ) شعله يك راکت چتردار يا مشعل دستي كه نور قرمز را نشان دهد؛

(د) علامتي دود را كه دود نارنجي رنگ توليد مي كند؛

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

(ر) اعلام اضطرار با استفاده از پيام انتخابي رقمي (ديجيتالي) دي اس سي قابل پخش از:

۱- كانال ۷۰ وي اچ اف، يا

۲- ام اف/اچ اف در بسامدهاي ۵/ ۲۱۸۷ كيلوهرتز، ۵/ ۸۴۱۴ كيلوهرتز، ۵/ ۴۲۰۷ كيلوهرتز

، ۶۳۱۲ كيلوهرتز، ۱۲۵۷۷ كيلوهرتز يا ۵/ ۱۶۸۰۴ كيلوهرتز؛

(ز) اعلام اضطرار كشتي به ساحل پخش شده به وسيله اينمارست كشتي يا خدمات ماهواره اي متحرك ديگر كه ايستگاه زميني كشتي ارائه مي دهد.

(ژ) علائم منتشر شده به وسيله دستگاههاي هدايت راديويي (راديوييكن-هاي) نشان دهنده وضعيت اضطراري

(س) علائم تأييد شده منتشره از طريق سامانه هاي (سيستم هاي) ارتباطات راديويي، از جمله گيرنده هاي خودكار راداري قايق نجات.

۲- استفاده يا نشان دادن هر يك از علائم پيش گفته جز به منظور اعلام اضطرار و نياز به كمك و استفاده از ساير علائم كه ممكن است با علائم فوق اشتباه گردند، ممنوع است.

۳- بخشهاي مربوط در دستورالعمل (كد) بين المللي علائم، جلد ۳ كتابچه بين المللي تجسس و نجات هوايي و دريائي و علائم زير بايد مورد توجه قرار گيرند:

(الف) يك قطعه كرباس نارنجي رنگ با يك مربع و دايره سياه يا ساير علائم مناسب (جهت شناسايي از آسمان)

(ب) رنگ درخشان علامت دهنده

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن مقررات مشتمل بر چهل و يك قاعده و چهار پيوست در جلسه علني روز چهارشنبه مورخ دهم شهريور ماه يکهزار و سيصد و نود و پنج مجلس شوراي اسلامي تصويب شد و در تاريخ ۲۴/ ۶/ ۱۳۹۵ به تأييد شوراي نگهبان رسيد.