

**<قانون الحاق دولت جمهوري اسلامي ايران به کنوانسیون مربوط به  
مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۲> ۱ مصوب**

۱۳۶۷/۷/۵

ماده واحده - کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مورخ بیست و هشتم مهر ۱۳۵۱ ( بیستم اکتبر ۱۹۷۲ ) مشتمل بر یک مقدمه و ۹ ماده مقررات مذکور مشتمل بر سی و هشت ماده و چهار ضمیمه به

شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ طرفهای کنوانسیون حاضر ، به منظور تأمین حداکثر ایمنی در دریا و آگاهی به لزوم تجدیدنظر و به روز درآوردن مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا که پیوست سند نهایی کنفرانس بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا ۱۹۶۰ می‌باشد ، پس از بررسی مقررات مزبور در پرتو پیشرفتهایی که از زمان تصویب آن به عمل آمده است ، به شرح زیر موافقت نمودند:

---

**ماده ۱- تعهدات کلی :** طرفهای کنوانسیون حاضر به عهده می‌گیرند که قوانین و سایر پیوسته‌های مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ را که منبعت « مقررات » نامیده می‌شود ، به مورد اجراء بگذارند .

**ماده ۲- امضاء ، تصویب ، قبول ، تأیید و الحاق :** ۱- این کنوانسیون تا اول ماه ژوئن ۱۹۷۳ برای امضاء و از آن به بعد برای الحاق مفتوح خواهد بود.

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

الف - امضاء بدون شرط ، تصویب ، قبول یا تأیید.

ب - امضاء مشروط به تصویب ، قبول یا تأیید ضمن تصویب ، یا تأیید بعدی.

ج - الحاق

۳- تصویب ، قبول ، تأیید یا الحاق با تسلیم سند مربوطه به سازمان بین‌المللی دریانوردی که منبعت «سازمان» نامیده می‌شود ، انجام می‌گیرد که سازمان مراتب را با ذکر تاریخ تسلیم سند به دولتهایی که کنوانسیون را امضاء کرده یا به آن ملحق شده‌اند، اطلاع خواهد داد.

---

### ماده ۳- کاربرد سرزمینی :

- ۱- در مواردی که اداره امور سرزمینی به عهده سازمان ملل متحد باشد ، یا اینکه یکی از دول متعاهد مسئول روابط بین‌المللی سرزمینی باشد ، در هر زمان می‌تواند طی اعلامیه کتبی به دبیرکل سازمان که منبع « دبیرکل » نامیده می‌شود ، شمول این کنوانسیون را در آن سرزمین تعمیم دهد.
  - ۲- این کنوانسیون از تاریخ وصول اطلاعیه مذکور یا از تاریخی که در اطلاعیه قید شده به سرزمین موردنظر تعمیم داده خواهد شد.
  - ۳- هرگونه اطلاعیه صادره بر طبق مفاد بند ۱ این ماده می‌تواند در مورد سرزمینی که در آن اطلاعیه قید شده است ، پس گرفته شود و اجرای این کنوانسیون بعد از یکسال یا هر تاریخ طولانی‌تری که در زمان پس‌گرفتن تعیین گردیده در مورد سرزمین مربوطه متوقف خواهد شد.
  - ۴- دبیرکل می‌بایست کلیه دول متعاهد را از هرگونه اطلاعیه تعمیم یا استرداد هرگونه تعمیم که به موجب این ماده واصل شده باشد ، آگاه نماید.
- 

### ماده ۴- لازمالاجرا شدن :

- ۱- الف - کنوانسیون حاضر دوازده ماه پس از تاریخ الحاق حداقل پانزده کشور که مجموع ناوگان بازرگانی آنها کمتر از ۶۵٪ تعداد یا ظرفیت کشتیهایی صد تن ناخالص و بالاتر ناوگان جهانی نباشد هرکدام زودتر تحقق پذیرد ، لازمالاجرا خواهد شد.
- ب - علیرغم مفاد شق « الف » این بند ، کنوانسیون حاضر قبل از اول ژانویه ۱۹۷۶ لازمالاجرا نخواهد شد.
- ۲- لازمالاجرا شدن برای کشورهایایی که بر طبق مفاد ماده ۲ پس از برقراری شرایط مندرج در بند ۱ «الف» و قبل از اینکه کنوانسیون لازمالاجرا شود این کنوانسیون را تصویب ، قبول ، تأیید کرده یا بدان ملحق شده اند در تاریخ لازمالاجرا شدن کنوانسیون خواهد بود.
- ۳- لازمالاجرا شدن برای کشورهایایی که پس از تاریخ لازمالاجرا شدن این کنوانسیون آن را تصویب ، قبول ، تأیید کرده یا بدان ملحق شوند در تاریخ تسلیم سندی مطابق مفاد ماده ۲ خواهد بود.
- ۴- پس از لازمالاجرا شدن اصلاحیه‌ای به این کنوانسیون بر طبق مفاد بند ۴ از ماده ۶ هرگونه تصویب ، قبول ، تأیید یا الحاق شامل کنوانسیون اصلاح شده ، خواهد بود.
- ۵- در تاریخ لازمالاجرا شدن این کنوانسیون مقررات آن جانشین مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ شده و آن را ملغی خواهد نمود.

۶- دبیرکل تاریخ لازمالاجرا شدن این کنوانسیون را به اطلاع دولتهایی که آن را امضاء کرده یا بدان ملحق شده‌اند، خواهد رساند.

---

#### ماده ۵- کنفرانس تجدیدنظر :

۱- به منظور تجدیدنظر در این کنوانسیون یا مقررات و یا هر دو ممکن است کنفرانسی توسط سازمان تشکیل گردد.

۲- سازمان بنا به درخواست حداقل یک سوم از دول متعاقد به منظور تجدیدنظر در این کنوانسیون یا مقررات و یا هر دو کنفرانسی از دول متعاقد تشکیل خواهد داد.

---

#### ماده ۶- اصلاحیه‌های مقررات :

۱- هرگونه اصلاحیه به مقررات که از طرف یکی از دول متعاقد پیشنهاد شود بنا به درخواست آن دولت در سازمان مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۲- چنانچه اصلاحیه مزبور با اکثریت دو سوم آراء اعضاء حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی سازمان تصویب شود، مراتب حداقل شش ماه قبل از بررسی آن در مجمع سازمان به اطلاع کلیه دول متعاقد و اعضاء سازمان خواهد رسید، هر دولت متعاهدی که عضو سازمان نباشد مجاز خواهد بود که هنگام بررسی اصلاحیه در مجمع شرکت نماید.

۳- چنانچه اصلاحیه با اکثریت دو سوم آراء اعضاء حاضر و رأی‌دهنده در مجمع تصویب شود، دبیرکل مراتب را جهت پذیرش به اطلاع کلیه دول متعاقد خواهد رساند.

۴- اصلاحیه مزبور در تاریخی که هنگام تصویب توسط مجمع تعیین می‌گردد، لازمالاجرا خواهد شد مگر اینکه تا یک تاریخ قبلی که در همان زمان توسط مجمع تعیین می‌شود، بیش از یک سوم دول متعاهدی که اعتراض خود را نسبت به اصلاحیه به سازمان اعلام دارند، تعیین تاریخهای مذکور در این بند توسط مجمع یا اکثریت دو سوم اعضاء حاضر و رأی‌دهنده خواهد بود.

۵- هر اصلاحیه‌ای به هنگام لازمالاجرا شدن برای کلیه دول متعاهدی که به اصلاحیه اعتراض نکرده باشند، جایگزین و جانشین هر پیش‌بینی قبلی که اصلاحیه به آن اشاره دارد، خواهد گردید.

۶- دبیرکل هرگونه درخواست و مکاتبه برطبق این ماده و تاریخ لازمالاجرا شدن هر اصلاحیه را به اطلاع دول متعاقد و اعضاء سازمان خواهد رسانید.

---

#### ماده ۷- فسخ :

- ۱- کنوانسیون حاضر ممکن است از طرف هریک از دول متعاقد در هر زمان پس از انقضاء پس از پنج سال از تاریخ لازمالاجراء شدن کنوانسیون نسبت به آن دولت فسخ گردد.
  - ۲- فسخ کنوانسیون با تسلیم سندی به سازمان انجام خواهد گرفت. دبیرکل وصول سند فسخ و تاریخ تسلیم آن را به اطلاع کلیه دول متعاقد دیگر خواهد رسان.
  - ۳- فسخ کنوانسیون یکسال پس از تسلیم سند مربوطه یا مدت بیشتری که در سند قید شده باشد، به مورد اجراء گذاشته خواهد شد.
- 

#### ماده ۸ - تنظیم و ثبت :

- ۱- کنوانسیون حاضر و مقررات آن به سازمان تسلیم خواهد شد و دبیرکل نسخ گواهی شده برابر اصل آنها را به کلیه دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده و یا به آن ملحق شدهاند، خواهد فرستاد.
  - ۲- هنگام لازمالاجراء شدن کنوانسیون حاضر متن آن توسط دبیرکل جهت ثبت و انتشار برطبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد به دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد.
- 

#### ماده ۹- زبان :

- کنوانسیون حاضر به انضمام مقررات آن در یک نسخه واحد به زبانهای انگلیسی و فرانسه تهیه گردیده و هر دو متن دارای اعتبار واحد میباشند ، ترجمه های رسمی به زبانهای روسی و اسپانیولی تهیه و به همراه نسخه اصلی امضاء شده تسلیم خواهد شد.
- در احراز مراتب ، امضاءکنندگان زیر که بدین منظور از طرف دولتهای متبوعه مجاز شناخته شدهاند، کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

لندن - بیستم اکتبر یکهزار و نهصد و هفتاد و دو مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ ۲

---

#### قسمت الف - کلیات

---

- ماده ۱ - (الف) این مقررات در مورد کلیه شناورها در دریاهای آزاد و در کلیه آبهای مرتبط به آن دریاها و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو اعمال خواهد شد.

(ب) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط مقامات ذیربط برای مسیرها، بنادر، رودخانه‌ها، دریاچه‌ها یا آبراهه‌های داخلی مرتبط با دریاهای آزاد و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو تداخل نماید. چنین مقررات ویژه بایستی حتی‌الامکان با این مقررات مطابقت داشته باشد.

(ج) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط هر کشور در رابطه با ایستگاه‌ها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی برای کشتیهایی جنگی و شناورهایی که به صورت کاروان دریانودی می‌کنند، یا در رابطه با ایستگاه‌ها یا علائم نورانی اضافی برای استفاده شناورهای صیادی مشغول ماهیگیری گروهی تداخل نماید. این ایستگاه‌ها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی بایستی حتی‌الامکان به نحوی باشند که با چراغ یا علامت مجاز در قسمتهای دیگر این مقررات اشتباه نشوند.

(د) طرح‌های جداسازی ترافیک به منظور این مقررات ممکن است توسط سازمان تصویب گردد.

(هـ) هرگاه دولت مربوطه تشخیص دهد که شناوری با ساختمان یا هدفی ویژه نمی‌تواند از نظر تعداد، محل، برد یا زاویه دید چراغ‌ها یا علائم، همچنین طرز قرارگرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، بدون تداخل با وظائف خاص آن شناور بطور کامل از پیش‌بینی‌های هریک از این مقررات تبعیت نماید، چنین شناوری از نظر تعداد، محل، برد یا زاویه دید چراغ‌ها یا علائم، همچنین طرز قرارگرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، از پیش‌بینی‌های دیگری تبعیت خواهد نمود. که به تشخیص دولت متبوع درمورد آن شناور حتی‌الامکان با این مقررات مطابقت داشته باشند.

---

**ماده ۲- مسئولیت :** (الف) هیچ موردی در این مقررات نمی‌تواند رافع مسئولیت شناور، یا مالک، ناخدا یا خدمه آن از عواقب مسامحه‌کاری در رعایت این مقررات یا اهمال در انجام احتیاط‌هایی بشود که کار روزمره دریانوردان یا اوضاع یا احوال خاص ایجاب می‌نماید.

(ب) در استناد و رعایت این مقررات بایستی توجه لازم به کلیه خطرات دریانوردی و تصادم و اوضاع و احوال خاص، از جمله محدودیتهای شناورهای ذیربط، که ممکن است به منظور احتراز از خطر آبی انصراف از این مقررات را ایجاب نماید معطوف گردد.

---

**ماده ۳- تعاریف عمومی :** از نظر این مقررات، به استثناء مواردی که موضوع به نحو دیگری اقتضاء نماید:

(الف) واژه « شناور » عبارت است از هر توصیفی از وسیله آبی، از جمله شناورهای بدون آبخور و هواپیماهای آبنشین، که به عنوان وسایل حمل و نقل در آب مورد استفاده قرار گرفته یا قابلیت استفاده داشته باشند.

(ب) اصطلاح « شناور موتوري » عبارت است از هر شناوري که نيروي محرکه آن قدرت موتور باشد.

(ج) اصطلاح « شناور بادبانی » عبارت است از هر شناور مجهز به بادبان ، مشروط بر اینکه چنانچه داراي موتور باشد ، موتور آن مورد استفاده قرار نگیرد.

(د) اصطلاح « شناور مشغول ماهیگیری » عبارت است از هر شناوري که بوسیله تور ، طناب ، تورهاي کششی یا دیگر وسایل ماهیگیری که قابلیت 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 مانور آن را محدود می نمایند ، نمی گردد.

(هـ) واژه « هواپیمای آبنشین » شامل هر نوع هواپیمایی است که به منظور مانور در روی آب طراحی شده است .

(و) اصطلاح « شناور خارج از کنترل » عبارت است از شناوري که به جهت موقعیتی ویژه قادر به انجام مانور بر طبق الزامات این مقررات نبوده و لذا قادر نباشد که از همراه شناور دیگری کنار برود.

(ز) اصطلاح « شناور با قابلیت مانور محدود » عبارت است از شناوري که بنا به ماهیت کاري قابلیت مانور آن بر طبق الزامات این مقررات محدود بوده و لذا قادر نباشد که از همراه شناور دیگری کنار برود.

شناورهاي زیر به عنوان شناورهاي با قابلیت مانور محدود محسوب خواهد شد:

(۱) شناوري که مشغول گذاشتن ، سرویس یا برداشتن یک علامت ناوبري ، کابل یا لوله زیر آبی باشد ؛

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

(۳) شناوري که در حال حرکت ، تدارك یا مبادله خدمه ، آذوقه یا کالا باشد ؛ (۴) شناوري که مشغول پرواز دادن یا فرود آمدن هواپیما باشد ؛

(۵) شناوري که مشغول عملیات مین رویی باشد ؛

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

(ح) اصطلاح « شناور بامحدودیت آبخور » عبارت است از شناور موتوري که به علت آبخور زیاد نسبت به عمق آب موجود قابلیت انحراف از مسيري که طی می نماید براي آن شديداً محدود شده باشد.

(ط) واژه « در حال حرکت » به معنی شناوري است که در لنگر نبوده ، یا به جایی پهلو نگرفته ، یا به گل ننشسته باشد.

(ي) واژه هاي « طول » و « عرض » یک شناور عبارتند از طول سرتاسري و بزرگترین عرض آن .

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

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

---

قسمت ب - مقررات ناوبری موتوری و بادبانی

---

---

بخش اول - هدایت شناورها در هر شرایط دید

---

ماده ۴- کاربرد : مقررات این بخش در هر شرایط دید به کار گرفته می‌شوند.

---

ماده ۵- دیده‌بانی : هر شناور بایستی در کلیه اوقات از طریق بصري و سمعی همچنین با استفاده از تمام امکانات موجود و مناسب موقعیت و شرایط حاکم طوری به دیده‌بانی بپردازد که بتواند ارزیابی کامل از وضعیت و خطر تصادم را بنماید.

---

ماده ۶ - سرعت ایمنی : هر شناور بایستی در کلیه اوقات با یک سرعت ایمن پیش برود بطوریکه بتواند به منظور احتراز 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 است که بایستی مدنظر قرار گیرد :

(الف) توسط کلیه شناورها:

(۱) وضعیت دید ؛

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

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

(۴) به هنگام شب وجود نورهای مختلف از قبیل نور چراغهای ساحلی یا انعکاس نور چراغهای خودشناور؛

- (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 دستگاه رادار ؛
- (۲) محدودیتهایی ناشی از مقیاس برد رادار مورد استفاده ؛
- (۳) تأثیر وضعیت دریا ، هوا و سایر منابع تداخل کننده در توان کشف رادار ؛
- (۴) امکان اینکه شناورهای کوچک ، توده یخ و دیگر اجسام شناور نتوانند در برد مناسب توسط رادار کشف گردند .
- (۵) تعداد ، موقعیت و حرکت شناورهای کشف شده توسط رادار ؛
- (۶) ارزیابی دقیق تر دید که به هنگام استفاده از رادار برای تعیین برد شناورها یا سایر اجسام موجود در اطراف امکانپذیر گردد.

---

#### ماده ۷- خطر تصادم :

- (الف) هر شناور بایستی 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 دستگاه رادار در صورت نصب و عملیاتی بودن آن از جمله ردیابی دوربرد به منظور آگاهی سریع از خطر تصادم و ردنگاری اجسام کشف شده بوسیله رادار یا وسیله سیستماتیک مشابه دیگر ، بایستی به عمل آید .
- (ج) فرضیات نبایستی بر اساس اطلاعات ناقص ، بخصوص اطلاعات ناقصی که از رادار کسب می گردد بنا شوند.
- (د) در تشخیص وجود خطر تصادم ملاحظات زیر بایستی جزء سایر ملاحظات مورد توجه قرار گیرند :
- (۱) اگر سمت قطب نمایی شناوری که نزدیک می شود بطور محسوس تغییر نکند فرض بر وجود خطر خواهد بود ؛
- (۲) چنین خطری حتی به هنگام آشکار شدن محسوس تغییرات سمت گیری می تواند گاهی علی الخصوص به هنگام نزدیک شدن به شناوری خیلی بزرگ یا یک یدک یا به هنگام نزدیک شدن به شناوری در برد نزدیک ، وجود داشته باشد.
-



## ماده ۸ - اقدام به منظور احتراز از تصادم:

(الف) هر اقدامی که برای احتراز از تصادم به عمل می‌آید ، در صورتیکه وضع موجود ایجاب نماید، بایستی مثبت ، در زمان کافی و با توجه لازم به رعایت اصول ناوبری صحیح صورت گیرد.

(ب) هرگونه تغییر مسیر یا سرعت یا هر دو به منظور احتراز از تصادم ، در صورتیکه وضع موجود ایجاب نماید، بایستی به حد کافی محسوس باشد تا برای شناور دیگری که بصورت بصری یا بوسیله رادار رسد می‌نماید به سادگی قابل تشخیص باشد ؛ از تغییرات پیاپی جزئی مسیر یا سرعت یا هر دو بایستی اجتناب شود.

(ج) اگر فضایی کافی در دریا وجود داشته باشد ، تغییر مسیر به تنهایی می‌تواند مؤثرترین اقدام به منظور احتراز از وضعیت نزدیک به تصادم<sup>۳</sup> باشد مشروط بر اینکه این اقدام به موقع بوده ، محسوس باشد و موجب بروز وضعیت نزدیک به تصادم دیگری نگردد .

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

(هـ) در صورت لزوم به منظور احتراز از تصادم یا استفاده از فرصت بیشتر برای ارزیابی وضعیت ، یک شناور بایستی سرعت خود را کاهش یا تا حد توقف رسانده یا موتورهای خود را به عقب بگذارد.

---

## ماده ۹ - کانالهای باریک:

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

(ب) شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر یا یک شناور بادبانی نبایستی مانع عبور شناوری بشود که فقط در محدوده یک کانال یا آبراه می‌تواند با ایمنی دریانوردی نماید.

(ج) یک شناور در حال ماهیگیری نبایستی مانع عبور هیچ شناور دیگری گردد که در محدوده یک کانال یا آبراه باریک در حال دریانوردی می‌باشد.

(د) یک شناور نبایستی یک کانال یا آبراه باریک را قطع نماید بطوریکه چنین عملی مانع عبور شناوری شود که فقط می‌تواند در محدوده چنین کانال یا آبراه دریانوردی نماید. شناور اخیر در صورتیکه از قصد شناور در حال قطع کانال در تردید باشد می‌تواند از علامت صوتی مقرر در ماده ۳۴ (د) استفاده نماید.

(هـ)

(۱) در یک کانال یا آبراه باریک هنگامی که سبقت امکانپذیر است فقط اگر شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود موظف به اقدامی به منظور اجازه سبقت ایمن باشد، شناور سبقت‌گیرنده بایستی قصد خود را با به صدا درآوردن علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ج) (۱) اعلام نماید، شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود بایستی، در صورت موافقت، علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ج) (۲) را به صدا درآورده و به طریقی اقدام نماید که سبقت ایمن تأمین گردد. در صورتیکه در تردید باشد می‌تواند علائم مقرر در ماده ۳۴ (د) را به صدا درآورد.

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

(و) شناوری که به پیچ یا محلی از کانال یا آبراه باریک نزدیک می‌شود که ممکن است وجود مانعی باعث استتار شناورهای دیگر گردد بایستی با دقت و احتیاط خاصی دریانوردی نموده و علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ه) را به صدا درآورد.

(ز) هر شناور بایستی، چنانچه وضع موجود اجازه دهد، از لنگر انداختن در کانال باریک اجتناب نماید.

---

#### ماده ۱۰ - طرحهای جداسازی ترافیک :

(الف) این ماده در مورد طرحهای جداسازی ترافیک مصوب سازمان اعمال می‌گردد.

(ب) شناوری که از یک طرح جداسازی ترافیک استفاده می‌نماید بایستی:

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

(۲) حتی‌المقدور از خط جداسازی ترافیک یا منطقه جداسازی دور شود؛

(۳) معمولاً در انتهای خط به یک خط ترافیک پیوسته یا آن را ترك نماید، ولی به هنگام پیوستن یا ترك از پهلوی بایستی حتی‌الامکان با زاویه کوچکی در جهت عمومی جریان ترافیک این کار را انجام دهد.

(ج) یک شناور بایستی حتی‌المقدور از قطع خطوط ترافیک اجتناب نماید، ولی چنانچه مجبور به این کار گردد بایستی تا جایی که امکانپذیر می‌باشد بطور عمودی جهت عمومی جریان ترافیک را قطع نماید.

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

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

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

(۲) به منظور ماهیگیری در منطقه جداسازی.

(و) شناوري که در نواحی نزدیک به منتهی‌الیه طرح‌های جداسازی ترافیک دریانودي می‌کند بایستی با احتیاط خاصی به این کار بپردازد.

(ز) یک شناور بایستی حتی‌المقدور از لنگر انداختن در یک طرح جداسازی ترافیک و یا نواحی نزدیک منتهی‌الیه آن احتراز نماید.

(ح) شناوري که از طرح جداسازی ترافیک استفاده نمی‌نماید بایستی حتی‌المقدور از آن فاصله بگیرد .

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

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

---

#### بخش دوم - هدایت شناورها در دید یکدیگر

---

**ماده ۱۱ - کاربرد :** مقررات این بخش در مورد شناور هایی که در دید یکدیگر قرار دارند اعمال می‌گردد.

---

#### **ماده ۱۲ - شناور های بادبانی :**

(الف) موقعی که دو شناور بادبانی به همدیگر نزدیک شوند ، بطوریکه احتمال خطر تصادم برود یکی از آن دو شناور بایستی به شرح زیر از سر راه دیگری کنار برود:

(۱) موقعی که بار را در دو طرف مخالف داشته باشند ، شناوري که باد را در طرف چپ خود دارد باید از سر راه دیگری کنار برود ؛

(۲) موقعی که هر دو باد را در طرف مشابه داشته باشند، شناور بادگیر بایستی از سر راه شناور بادپناه کنار برود ؛

(۳) اگر شناوري که باد را در طرف چپ خود دارد شناور بادگیری را مشاهده و نتوانند با اطمینان تشخیص دهد که شناور دیگر باد را در طرف راست یا چپ دارد، باید از سر راه دیگری کنار برود .

(ب) از نظر این ماده طرف بادگیر طرف مخاف جهتی که بادبان اصلی کشیده شده، یا در مورد شناور بادبانهایی چهارگوش ، مخالف طرفی که بزرگترین بادبان سرتاسری کشیده شده محسوب خواهد گردید.

---

#### **ماده ۱۳ - سبقت :**

(الف) علیرغم مفاد مقررات این بخش هر شناوري که در حال سبقت گرفتن از ديگري است بایستی خود را از راه شناوري که از آن سبقت گرفته می‌شود دور نگهدارد.

(ب) یک شناور موقعی در حال سبقت گرفتن محسوب می‌شود که با شناو ديگري در یک جهت در زاویه‌اي بیش از ۵,۲۲ درجه از راستاي عرضی آن به طرف پاشنه قرار گیرد ، بدین معنی که ، در چنان موقعیتی نسبت به شناوري که از آن سبقت می‌گیرد باشد که ، در شب فقط قادر به مشاهده چراغهاي پاشنه و نه هیچیک از چراغهاي جانبی آن شناور باشد.

(ج) موقعیکه شناوري تردید داشته باشد که در حال سبقت گرفتن از ديگري می‌باشد، بایستی فرض نماید که سبقت گیرنده است و بر آن اساس عمل نماید.

(د) هرگونه تغییری در سمت‌گیری بین دو شناور نمی‌تواند شناور سبقت گیرنده را به عنوان یک شناور قطع‌کننده راه در محدوده این مقررات قلمداد نموده یا رافع مسئولیت آن شناور نسبت به دورنگداشتن خود از شناوري که از آن سبقت می‌گیرد تا رد شدن و دور شدن کامل از آن باشد.

---

#### ماده ۱۴ - وضعیت سینه به سینه :

(الف) هرگاه دو شناور موتوري در مسیرهاي متقابل یا تقریبا متقابل طوري به یکدیگر نزدیک شوند که خطر تصادم وجود داشته باشد هریک از آن دو بایستی مسیر خود را به طرف راست تغییر دهد بطوریکه هریک از سمت چپ ديگري عبور نماید.

(ب) وقتی چنین وضعیتی محرز خواهد بود که یک شناور ديگري را در امتداد یا تقریبا در امتداد سینه خود رؤیت نموده و در شب بتواند چراغهاي دکل ديگري را در یک خط یا تقریبا در یک خط و یا هر دو چراغ جانبی را مشاهده نموده و در هنگام روز خصوصیات مربوطه از شناور ديگر را رؤیت کند .

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

---

#### ماده ۱۵ - وضعیت قطع راه :

هرگاه دو شناور موتوري به نحوي در حال قطع راه یکدیگر باشند که خطر تصادم وجود داشته باشد ، شناوري که ديگري را در طرف راست خود دارد بایستی از سر راه آن کنار برود و بایستی ، اگر وضع موجود ایجاب نماید ، از قطع راه شناور ديگر در سینه آن احتراز نماید.

---

#### ماده ۱۶ - اقدام شناور راه دهنده :

---

هر شناوري که ملزم به راهدادن به ديگري می باشد بایستی، حتی الامکان ، اقدام سریع و اساسی به عمل آورده تا کاملاً کنار برود.

---

**ماده ۱۷ - اقدام شناور راهگیرنده :**

(الف)

(۱) وقتی که یکی از دو شناور ملزم به کناررفتن از سر راه ديگري باشد شناور ديگر بایستی راه و سرعت خود را ثابت نگهدارد.

(۲) با این حال شناور دوم به محض اینکه برایش معلوم گردد شناوري که ملزم به کار رفتن از سر راه می باشد اقدام مناسب طبق این مقررات انجام نمی دهد ، می تواند برای احتراز از تصادم رأساً اقدام به مانور نماید.

(ب) هرگاه ، به هر علتی شناور ملزم به حفظ مسیر و سرعت خود را چنان نزدیک شناور ديگر بیايد که احتراز از تصادم با اقدام شناور راهدنده به تنهایی میسر نباشد، بایستی اقدامی به عمل آورد که به بهترین نحو کمک به احتراز از تصادم نماید.

(ج) شناور موتوري که در وضعیت قطع راه بر طبق مفاد بند (الف) و این ماده جهت احتراز از تصادم با شناور موتوري ديگر اقدام می کند نبایستی ، اگر وضع موجود ایجاب نماید، راه خود را برای شناوري که در سمت چپش قرار دارد به سمت چپ تغییر دهد .

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

---

**ماده ۱۸ - مسئولیتهای شناورها نسبت به یکدیگر :** باستثناء مواردی که در مواد ۹ ، ۱۰ ، ۱۳ مقرر گردیده :

(الف) شناور موتوري در حال حرکت بایستی از سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل ؛

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود ؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری ؛

(۴) شناور بادبانی.

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

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت محدود ؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری ؛

(ج) شناور مشغول ماهیگیری موقعی که در حال حرکت باشد بایستی ، حتی الامکان ، از سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل ؛

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود ؛

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

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

(هـ) هواپیمای آبتشین در روی آب بایستی عموماً از سر راه تمام شناورهای دیگر کنار برود و مانع دریانوردی آنها نشود . با اینهمه ، در وضعیت‌هایی که خطر تصادم وجود داشته باشد ، بایستی طبق مقررات این قسمت عمل نماید. بخش سوم - هدایت شناورها در دید محدود

---

**ماده ۱۹ - هدایت شناورها در دید محدود :**

(الف) این ماده در مورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار ندارند به هنگام دریانوردی در ، یا نزدیک ناحیه‌ای با دید محدود اعمال می‌گردد.

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

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

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

(۱) تغییر مسیر به سمت چپ برای شناوری که در جلوی راستای عرضی باشد ، 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 .

(هـ) به جز در مواردیکه 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 احتراز نماید ، بایستی سرعت خود را تا حداقل کاهش دهد که بتواند در مسیر نگهداشته بشود . بایستی اگر لازم باشد تمام سرعت خود را گرفته و بهر حال تا از بین رفتن خطر تصادم با دقت کامل دریانوردی نماید.

---

## قسمت ج - چراغها و علائم روز

---

### ماده ۲۰- کاربرد :

(الف) مقررات این قسمت بایستی در هر شرایط جوی رعایت شود.

(ب) مقررات مربوط به چراغها می‌بایستی از غروب تا طلوع خورشید رعایت شود ، و در طول این مدت نبایستی چراغ دیگری نشان داده شود ، به استثنای چراغهایی که با چراغهای مندرج در این مقررات اشتباه نشده یا باعث اختلال دید یا خصوصیات مشخصه آن نگشته یا تداخلی با دیدهبانی صحیح نداشته باشد.

(ج) چراغهای مندرج در این مقررات بایستی ، در صورت وجود ، در شرایط دید محدود از طلوع تا غروب آفتاب نیز نشان داده شوند و می‌توانند در کلیه موقعیتهای دیگری که الزامی به نظر می‌رسد نشان داده شوند.

(د) مقررات مربوط به علائم روز بایستی در هنگام روز رعایت گردد .

(هـ) چراغها و علائم روز مندرج در این مقررات بایستی با پیش‌بینی‌های پیوست شماره ۱ این مقررات مطابقت نماید.

---

### ماده ۲۱- تعاریف :

(الف) « چراغ دکل » عبارت است از چراغ سفیدی در روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور 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 طرفین شناور دیده شود.

(ب) « چراغهاي جانبی » عبارتند از یک چراغ سبز در طرف راست و یک چراغ قرمز در طرف چپ که هریک نور ممّدي در قطاع ۱۲/۵ درجه‌اي در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوي تعبیه شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستاي عرضی در طرف مربوطه دیده شود. در شناوري با طول کمتر از ۲۰ متر چراغهاي جانبی می‌توانند در یک فانوس ترکیبی روی محور سرتاسري سینه به پاشنه شناور قرار گیرند.

(ج) « چراغ پاشنه » عبارت است از چراغ سفیدی که حتی‌المقدور نزدیک به پاشنه شناور قرار گرفته و نور ممّدي در قطاع ۱۳۵ درجه‌اي در سطح افق را نشان می‌دهد و به نحوي تعبیه شده که نور از پاشنه تا ۶۷/۵ درجه در طرفین شناور دیده شود.

(د) « چراغ یدککشی » عبارت است از چراغ زردی که همان مشخصات چراغ پاشنه را که در بند (ج) این ماده تعریف شده است دارا می‌باشد .

(هـ) « چراغ همه جانبه » عبارت است از چراغی که نور ممّدي در قطاع ۳۶۰ درجه‌اي در سطح افق را نشان می‌دهد.

(و) « چراغ چشمکزن » عبارت است از چراغی که در فواصل معین با فرکانس ۱۲۰ بار یا بیشتر در هر دقیقه چشمک می‌زند.

---

**ماده ۲۲- دید چراغها :** چراغهاي مندرج در این مقررات بایستی دارای شدت نوري مطابق با مفاد بخش ۸ پیوست (۱) این مقررات باشند به نحوي که در بردهاي حداقل زیر دیده شوند:

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

چراغ دکل ، ۶ میل ؛

چراغ جانبی ، ۳ میل ؛

چراغ پاشنه ، ۳ میل ؛

چراغ یدککشی ، ۳ میل

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

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

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

چراغ جانبی ، ۲ میل ؛

چراغ پاشنه ، ۲ میل ؛



چراغ یدککشی ، ۲ میل ؛

چراغ سفید ، قرمز ، سبز یا زرد همه جانبه ، ۲ میل.

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

چراغ دکل ، ۲ میل ؛

چراغ جانبی ، ۱ میل ؛

چراغ پاشنه ، ۲ میل ؛

چراغ یدککشی ، ۲ میل ؛

چراغ سفید ، قرمز ، سبز یا زرد همه جانبه ، ۲ میل.

---

**ماده ۲۳ - شناور موتوری در حال حرکت :**

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

(۱) یک چراغ دکل در سینه ؛

(۲) چراغ دکل دومی در پاشنه و بالاتر از چراغ دکل سینه ؛ باستثناء شناوری با طول کمتر از ۵۰ متر که ملزم به نشان دادن این چراغ نبوده ولی می تواند این کار را انجام دهد ؛

(۳) چراغهای جانبی ؛

(۴) چراغ پاشنه.

(ب) شناور از نوع هواناو در حال عملیات در وضعیت بی وزنی بایستی، علاوه بر چراغهای مندرج در بند (الف) این ماده ، یک چراغ زرد چشمکزن همه جانبه نیز نشان دهد.

(ج) شناور موتوری با طول کمتر از ۷ متر که حداکثر سرعت آن از ۷ گره تجاوز ننماید می تواند ، به جای چراغهای مندرج در بند (الف) این ماده ، یک چراغ همه جانبه نشان دهد چنین شناوری بایستی ، حتی المقدور ، چراغهای جانبی را نیز نشان دهد.

---

**ماده ۲۴ - یدککشی و فشار یدک به جلو :**

( الف ) شناور موتوری در حال یدککشی بایستی علائم زیر را نشان دهد :

(۱) به جاي چراغ مندرج در ماده ۲۳ (۱) ، دو چراغ دکل در سینه در یک خط عمودي . وقتی که طول یدک ، با احتساب از پاشنه شناور یدککننده تا انتهاي پاشنه یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، سه چراغ از این نوع در یک خط عمودي ؛

(۲) چراغهاي جانبی ؛

(۳) یک چراغ پاشنه ؛

(۴) یک چراغ یدککشی در یک خط عمودي بالاي چراغ پاشنه ؛

(۵) وقتی که طول یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، یک علامت لوزي شکل در جایی که بوضوح دیده شود.

(ب) وقتی که شناور فشاردهنده و شناور تحت فشار به جلو به صورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند بایستی به عنوان شناور موتور ي تلقی گردیده و چراغهاي مندرج در ماده ۲۳ را نشان دهد.

(ج) شناور موتور ي در حال فشار دادن یدک به جلو یا یدککشی از پهلو ، مگر در مورد واحد مرکب ، بایستی چراغهاي زیر را نشان دهد:

(۱) به جاي چراغهاي مندرج در ماده ۲۳ (الف) (۱) ، دو چراغ دکل سینه در یک خط عمودي

؛

(۲) چراغهاي جانبی ؛

(۳) یک چراغ پاشنه ؛

(د) شناور موتور ي مشمول مفاد بندهاي (الف) و (ج) این ماده بایستی ماده ۲۳ (الف) (۲) را نیز رعایت نمایند.

(هـ) شناور یا جسمی که یدک می شود بایستی علائم زیر را نشان دهد :

(۱) چراغهاي جانبی ؛

(۲) یک چراغ پاشنه ؛

(۳) وقتی که طول یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید ، یک علامت لوزي شکل در جایی که به وضوح دیده شود.

(و) ضمن اینکه هر تعداد شناور ي که از پهلو یدک می شوند یا بصورت گروهی به جلو فشار داده می شوند بایستی چراغهايی مانند یک شناور را روشن نمایند.

(۱) شناور ي که به جلو فشار داده می شود ، اگر جزئی از یک واحد مرکب نباشد ، بایستی در انتهاي سینه چراغهاي جانبی را نشان دهد.

(۲) شناوري که از پهلو يدک می‌شود بایستی چراغ پاشنه و در انتهاي سینه چراغهاي جانبی را نشان دهد.

(ز) در صورتیکه بهر علت معقول نشان دادن چراغهاي مندرج در بند (هـ) این ماده برای شناور یا جسمی که يدک می‌شود عملی نباشد ، بایستی کلیه اقدامات به منظور روشنایی شناور یا جسمی که يدک می‌شود و یا حداقل به منظور نشان دادن وجود شناور یا جسم بدون چراغ به عمل آید.

---

**ماده ۲۵ - شناورهاي بادبانی در حال حرکت و شناورهاي پارویی :**

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

(۱) چراغهاي جانبی ؛

(۲) یک چراغ پاشنه.

(ب) در شناور بادبانی با طول کمتر از ۱۲ متر چراغهاي مقرر در بند (الف) این ماده می‌تواند در یک فانوس ترکیبی در بالا یا نزدیک بالاي دکل در جایی که به وضوح دیده می‌شود قرار گیرد.

(ج) شناور بادبانی در حال حرکت می‌تواند ، علاوه بر چراغهاي مقرر در بند (الف) این ماده ، در بالا یا نزدیک بالاي دکل ، در جایی که بوضوح دیده شوند ، دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودي نشان دهد، که چراغ بالایی قرمز و پایینی سبز بوده ، ولی این چراغها نبایستی همزمان با فانون ترکیبی مجاز در بند (ب) این ماده نشان داده شوند.

(د) (۱) شناور بادبانی با طول کمتر از ۷ متر بایستی ، حتی‌المقدور ، چراغهاي مقرر در بند (الف) یا (ب) این ماده را نشان دهد ، در غیر اینصورت بایستی یک چراغ قوه یا فانوس روشنی با نور سفید آماده داشته باشد تا به موقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

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

(هـ) شناور در حال پیشروی با بادبان اگر توأماً از نیروي موتور نیز استفاده نماید بایستی در سینه در جایی که به وضوح دیده شود یک علامت مخروطی شکل که رأس آن به طرف پایین باشد ، نشان دهد.

---

**ماده ۲۶ - شناورهاي صیادي :**

(الف) شناور مشغول ماهیگیری ، در حال حرکت یا لنگر ، بایستی فقط چراغها و علائم مقرر در این ماده را نشان دهد.

(ب) شناور مشغول ماهیگیری با تور کششی ، که به معنی کشیدن تور یا سایر وسایل ماهیگیری مورد استفاده در آب می باشد ، بایستی علائم نیز را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی ، بالایی سبز و پایینی سفید ، یا علامتی مرکب از دو مخروط که رؤس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالایی دیگری قرار گرفته باشند ؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می تواند به جای این علامت یک سبد نشان بدهد ؛

(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 می تواند اینکار را انجام دهد ؛

(۳) به هنگام دریانوردی ، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند ، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(ج) شناور مشغول ماهیگیری ، به غیر از ماهیگیری با تور کششی ، بایستی علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی ، بالایی قرمز و پایینی سفید ، یا علامتی مرکب از دو مخروط که رؤس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالایی دیگری قرار گرفته باشد ؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می تواند به جای این علامت یک سبد نشان دهد ؛

(۲) وقتی که وسایل ماهیگیری در فاصله افقی 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.

(د) شناور مشغول ماهیگیری در مجاورت سایر شناورهای مشغول ماهیگیری می تواند علائم اضافی مندرج در ضمیمه ۲ این مقررات را نشان دهد.

(هـ) شناوری که مشغول ماهیگیری نیست بایستی چراغها یا علائم مقرر در این ماده را نشان دهد ، بلکه فقط به نشاندادن چراغها یا علائم در نظر گرفته شده برای شناور با طول مشابه اکتفا نماید.

---

**ماده ۲۷ - شناورهای خارج از کنترل یا با قابلیت مانور محدود :**

(الف) شناور خارج از کنترل بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ قرمز همه جانبه در یک خط عمودی و جایی که به وضوح دیده شوند ؛

(۲) دو توپ یا علائم مشابه آن در یک خط عمودی در جایی که به وضوح دیده شوند ؛

(۳) به هنگام دریانوردی ، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند ، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(ب) شناور با قابلیت مانور محدود ، به غیر از شناور مشغول عملیات مین‌روبی ، بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

(۱) سه چراغ همه جانبه در یک خط عمودی در جایی که به وضوح دیده شوند . چراغهاي بالایی و پایینی بایستی قرمز و چراغ میانی بایستی سفید باشد ؛

(۲) سه علامت در یک خط عمودی در جایی که به وضوح دیده شوند . علائم بالایی و پایینی بایستی به شکل توپ و علامت میانی یک لوزی باشد ؛

(۳) به هنگام دریانوردی ، چراغهاي دکل ، چراغهاي جانبی و یک چراغ پاشنه ، علاوه بر چراغهاي مقرر در شق (۱) ؛

(۴) وقتی که در لنگر باشد ، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شق‌هاي (۱) و (۲) . چراغ ، چراغها یا علائم مقرر در ماده ۳۰.

(ج) شناور مشغول عملیات یدککشی به نحوی که قادر به انحراف از مسیر خود نباشد بایستی ، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شق‌هاي (ب) (۱) و (۲) این ماده ، چراغها یا علائم مقرر در ماده ۲۴ (الف) را نیز نشان دهد.

(د) شناور مشغول عملیات لایروبی یا زیرآبی، وقتی که قابلیت مانور آن محدود باشد ، بایستی چراغها و علائم مقرر در بند (ب) این ماده را نشان دهد و به علاوه بایستی وقتی که مانعی وجود داشته باشد ، چراغها یا 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 می‌تواند عبور کند ؛

(۳) به هنگام دریانوردی ، علاوه بر چراغهاي مقرر در این بند، چراغهاي دکل ، چراغهاي جانبی و یک چراغ پاشنه ؛

(۴) شناور مشمول مفاد این بند وقتی که در لنگر باشد بایستی به جاي چراغها یا علائم مقرر در ماده ۳۰ چراغها یا علائم مقرر در شق‌ها (۱) و (۲) را نشان دهد.

(هـ) هر زمان که اندازه شناور مشغول عملیات غواصی مانع نشان دادن علائم مقرر در بند (د) این ماده باشد، بایستی یک بدل غیر قابل انعطاف از پرچم A مقررات بین‌المللی که ارتفاع آن از یک متر کمتر نباشد نشان دهد. اقداماتی به منظور اطمینان از رؤیت همه جانبه آن بایستی به عمل آید.

(و) شناور مشغول عملیات مین‌روبی بایستی علاوه بر چراغهاي مقرر برای شناورهاي موتوري در ماده ۲۳، سه چراغ سبز همه‌جانبه یا سه توپ نشان دهد. یکی از این چراغها یا علائم بایستی در روی دکل اصلی سینه یا در نزدیکی آن و دو تای دیگر هر کدام در منتهی‌الیه بازوی دکل نشان داده شوند. این چراغها

یا علائم نشان میدهد که نزدیک شدن به فاصله کمتر از ۱۰۰۰ متر به پاشنه یا ۵۰۰ متر به طرفین مین‌روب برای هر شناور دیگر خطرناک است.

(ز) شناورهای با طول کمتر از ۷ متر ملزم به نشان دادن چراغهای مقرر در این ماده نمی‌باشند.

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

---

#### ماده ۲۸- شناورهای با محدودیت آبخور :

شناور با محدودیت آبخور می‌تواند ، علائم بر چراغهای مقرر برای شناورهای موتوری در ماده ۲۳ ، سه چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، یا یک علامت استوانه‌ای در جایی که به وضوح دیده شوند نشان دهد.

---

#### ماده ۲۹- شناورهای راهنما :

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

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی ، بالایی سفید و پایینی قرمز ، در روی دکل اصلی یا در نزدیکی آن ؛

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

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

(ب) شناور راهنما وقتی که مشغول انجام وظایف راهنمایی نباشد بایستی چراغها یا علائم مقرر برای شناور با طول مشابه خود را نشان دهد .

---

#### ماده ۳۰- شناورهای لنگر انداخته و به گل نشسته :

(الف) شناور در لنگر بایستی در جایی که بوضوح دیده شوند چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

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

(۲) در پاشنه یا در نزدیک آن و در سطحی پایین‌تر از چراغ مقرر در شق (۱) ، یک چراغ سفید همه‌جانبه.

(ب) شناور با طول کمتر از ۵۰ متر می‌تواند به جای چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده یک چراغ سفید همه جانبه در جانبه در جایی که به وضوح دیده شود نشان دهد.

(ج) شناور در لنگر می‌تواند ، و یک شناور با طول ۱۰۰ متر و بیشتر بایستی ، از چراغهای کاری موجود یا مشابه آنها نیز به منظور روشنایی عرشه‌های خود استفاده نماید.

(د) شناور به گل نشسته بایستی چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این ماده به علاوه چراغها و علائم زیر را در جایی که به وضوح دیده شوند نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی ؛

(۲) سه توپ در یک خط عمودی

(هـ) شناور با طول کمتر از ۷ متر ، وقتی که خارج از کانال باریک یا نزدیکی آن ، آبراه یا لنگرگاه ، یا جایی که معمولاً شناورهای دیگر دریانوردی می‌کنند، لنگر انداخته یا به گل نشسته باشد ، ملزم به نشان دادن چراغها یا علائم مقرر در بندهای (الف) ، (ب) یا (د) این ماده نخواهد بود.

---

**ماده ۳۱ -** هواپیماهای آبنشین : وقتی که برای هواپیمای آبنشین نشان دادن چراغها و علائم با مشخصات و یا در محل‌های مقرر در مقررات این قسمت غیر عملی باید بایستی حتی‌المکان چراغها و علائم با مشخصات و در محل‌های مشابه نشان دهد.

---

---

#### قسمت د - علائم صوتی و نورانی

---

**ماده ۳۲ -** تعاریف : (الف) کلمه « سوت » عبارتست از هر نوع وسیله صوتی که قادر به ایجاد بوقهای مقرر بوده و با

مشخصات پیوست ۳ این مقررات تطبیق نماید.

- واژه « بوق کوتاه » عبارتست از بوقی به مدت تقریبی یک ثانیه باشد.

- واژه « بوق بلند » عبارتست از بوقی به مدت چهار الی شش ثانیه.

---

**ماده ۳۳ -** وسایل و علائم صوتی :

(الف) شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر بایستی مجهز به یک سوت و یک زنگ و شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر بایستی ، علاوه بر آن ، مجهز به یک سنج باشد ، به طوری که طنین و صدای آن با طنین و صدای زنگ اشتباه نشود. سوت ، زنگ و سنج بایستی با مشخصات مقرر در ضمیمه ۳ این مقررات مطابقت نمایند. زنگ یا سنج یا هر دو می‌توانند با وسایل دیگری که دارای همان مشخصات صوتی مربوطه باشند جایگزین گردند، مشروط بر اینکه تولید علائم صوتی لازم به صورت دستی همواره ممکن باشد.

(ب) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به داشتن وسایل تولیدکننده علائم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده نمی‌باشند ، ولی در صورت نداشتن آنها ، می‌بایست مجهز به وسایل دیگری باشد که علائم صوتی مؤثری تولید نماید.

---

#### ماده ۳۴ - علائم مانور و اخطار :

(الف) وقتی که شناورها در دید یکدیگر قرار دارند ، شناور موتوری در حال حرکت ، موقعی که بر طبق این مقررات یا الزامات آن مانور می‌نماید ، بایستی آن مانور را با علائم زیر بوسیله سوت اعلام نماید :

یک بوق کوتاه به معنی اینکه « من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم » ؛

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

سه بوق کوتاه به معنی اینکه « من در حال مانور با موتورها به عقب هستم » .

(ب) هر شناور می‌تواند علائم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده را با علائم نورانی زیر ، به تناب موردر نیاز، درحالی که مانور انجام می‌گیرد ، تکمیل نماید:

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

یک چشمک به معنی اینکه « من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم » ؛

دو چشمک به معنی اینکه « من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم » ؛

سه چشمک به معنی اینکه « من در حال مانور با موتورها به عقب هستم » .

(۲) زمان هر چشمک بایستی در حدود یک ثانیه باشد ، فاصله زمانی بین چشمکها بایستی در حدود یک ثانیه باشد ، و فاصله زمانی بین علائم متوالی نبایستی کمتر از ۱۰ ثانیه باشد؛

(۳) چراغ مورد استفاده برای این علامت بایستی ، در صورت وجود ، یک چراغ سفید همه جانبه ، با برد دید حداقل ۵ میل بوده وبایستی با مندرجات ضمیمه ۱ مطابقت داشته باشد.

(ج) وقتی که شناورها در یک کانال یا آبراه باریک در دید یکدیگر قرار داشته باشند:



(۱) شناوري که قصد سبقت گرفتن از ديگري داشته باشد بايستی با رعايت ماده ۹ (هـ) (۱) قصد خود را بوسیله علائم زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:

- دويوق بلند و سپس یک بوق کوتاه به معنی اینکه « من قصد سبقت گرفتن از طرف راست شما را دارم »؛

- دو بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به معنی اینکه « من قصد سبقت گرفتن از طرف چپ شما را دارم »؛

(۲) شناوري که از آن سبقت گرفت می شود وقتی که مطابق ماده ۹ (هـ) (۱) عمل می کند. بايستی موافقت خود را بوسیله علامت زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:

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

(د) وقتی که شناور در دید یکدیگر به هم نزدیک می شوند و به هر علتی یکی از شناورها مقاصد یا اقدامات ديگري را درك نکند، یا در انجام اقدام مؤثر توسط شناور ديگر به منظور احتراز از تصادم در تردید باشد ، شناوري که در تردید است بايستی تردید خود را سریعاً با به صدا درآوردن حداقل پنج بوق کوتاه و سریع با استفاده از سوت اعلام نماید. این علامت را می توان با یک علامت نورانی متشکل از حداقل پنج چشمک کوتاه و سریع تکمیل نمود.

(هـ) شناوري که به پیچ یا محلی از کانال یا آبراه نزدیک می شود که ممکن است وجود مانعی باعث استتار شناورهاي ديگر گردد بايستی یک بوق بلند به صدا درآورد. هر شناور نزدیک شونده که در محدوده پیچ یا وراء مانع این صدا را می شنود بايستی با یک بوق بلند به این علامت پاسخ دهد.

(و) اگر سوتهاي روي یک شناور در فاصله اي بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر قرار گرفته باشند بايستی فقط از یک سوت براي دادن علائم مانور و اخطار استفاده گردد.

---

**ماده ۳۵ - علائم صوتی در دید محدود :** در یک ناحیه با دید محدود یا نزدیک آن ، در هنگام روز یا شب ، علائم مقرر در این ماده بايستی به نحو زیر استفاده شوند :

(الف) شناور موتوري در حال دریانوردي بايستی در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشند یک بوق بلند به صدا درآورد .

(ب) شناور موتوري در حال حرکت اگر موتور هایش متوقف و در حال دریانوردي نباشد بايستی در فواصلی که از دو دقیقه بیشتر نباشد دو بوق بلند متوالی با فاصله اي در حدود ۲ ثانیه بین آنها به صدا درآورد.

(ج) شناور خارج از کنترل ، شناور با قابلیت مانور محدود ، شناور با محدودیت آبخور ، شناور بادبانی، شناور مشغول ماهیگیری و شناور مشغول یدک کردن یا فشار دادن شناور ديگر بايستی ، به جاي علائم

مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این ماده، در فواصلی که بیشتر از دو دقیقه نباشند سه بوق متوالی، یعنی یک بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به صدا درآورد.

(د) شناور یدک شونده یا اگر بیش از یک شناور یدک می‌شوند آخرین شناور یدکشونده اگر دارای نفر باشد، بایستی در فواصلی که بیش از دو دقیقه نباشند چهار بوق متوالی، یعنی یک بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به صدا درآورد.

این علامت حتی‌المقدور بایستی بلافاصله پس از به صدا درآمدن علامت یدککش تولید شود.

(ه) وقتی که شناور فشاردهنده و شناور تحت فشار به جلو بصورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند بایستی به عنوان یک شناور موتور ی تلقی گردیده و بایستی علائم مقرر در بندهای (الف) یا (ب) اینماده را تولید نماید.

(و) شناور در لنگر بایستی در فواصلی که از یک دقیقه بیشتر نباشد، زنگ خود را به مدت پنج ثانیه بطور سریع به صدا درآورد. در شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر زنگ مذکور بایستی در سینه شناور به صدا درآمده و بلافاصله پس از به صدا درآمدن زنگ بایستی سنج حدودا به مدت پنج ثانیه در پاشنه به صدا درآید. به علاوه شناور در لنگر می‌تواند به منظور اعلام موقعیت خود و احتمال تصادم با شناور نزدیک‌شونده سه بوق متوالی یعنی یک بوق کوتاه، یک بوق بلند و یک بوق کوتاه به صدا درآورد.

(ز) شناور به گل نشسته بایستی علامت زنگ و در صورت لزوم علامت سنج مقرر در بند (و) این ماده را به صدا درآورده و بایستی، علاوه بر آن، سه ضربه جدا و واضح بلافاصله قبل و بعد از زدن سریع زنگ به آن وارد آورد. به علاوه شناور به گل نشسته می‌تواند علامت مناسب را با استفاده از سوت به صدا درآورد.

(ح) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به تولید علائم فوق‌الذکر نمی‌باشد، ولی در صورت عدم تولید آنها، بایستی علائم صوتی موثر دیگری در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشد تولید نماید.

(ط) شناور راهنما وقتی که مشغول انجام وظایف راهنمایی می‌باشد می‌تواند علاوه بر علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (و) این ماده علامت مشخصه‌ای شامل چهار بوق کوتاه نیز به صدا درآورد.

---

### ماده 36 - علائم جلب توجه :

هر شناور می‌تواند در صورت لزوم به منظور جلب توجه شناور دیگر از علائم نورانی یا صوتی که با علائم مجاز در قسمتهای دیگر این مقررات اشتباه نشود استفاده نماید. یا می‌تواند سمت نوافکن خود را به طرف خطر هدایت نماید، به نحوی که مزاحم هیچ شناور دیگری نگردد.

---

**ماده ۳۷ -** علائم اضطرار : وقتی که شناور در حالت اضطرار بوده و نیاز به کمک دارد بایستی علائم مقرر در ضمیمه ۴ این مقررات را تولید یا نشان دهد.

**قسمت هـ -** مستثنیات ماده ۳۸ - مستثنیات : هر شناور (یا طبقه‌ای از شناورها) که قبل از لازمالاجرا شدن این مقررات تیر حمال آن کار گذاشته شده یا در مرحله مشابه ساختمانی باشد، مشروط بر متابعت از الزامات مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ ممکن است از رعایت مقررات حاضر به شرح ذیل مستثناء گردد:

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

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

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

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

(۲) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول ۱۵۰ یا بیشتر، ناشی از مندرجات بخش ۳

(الف) ضمیمه ۱ این مقررات، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این مقررات.

(هـ) تغییر محل چراغهای دکل ناشی از مندرجات بخش ۲ (ب) ضمیمه ۱، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازمالاجرا شدن این مقررات.

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

(ز) مشخصات وسایل علائم صوتی مقرر در ضمیمه ۳، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازمالاجرا شدن این مقررات.

---

## **ضمیمه ۱- تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و علائم**

۱- تعریف : اصطلاح « ارتفاع از عرشه » به معنی ارتفاع از بالاترین عرشه سراسری می‌باشد.

۲- محل و فاصله عمومی چراغها :

(الف) در یک شناور موتوری با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای دکل بایستی به ترتیب زیر نصبی گردند :

(۱) چراغ دکل سینه ، یا در صورتیکه 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 اینهمه لزومی به نصب این چراغ در ارتفاعی بیش از ۱۲ متر از عرشه نمی باشد ؛

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

(ب) فاصله عمودی چراغهای دکل در شناورهای موتوری بایستی 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.

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

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

(هـ) یکی از دو یا سه چراغ دکل مقرر برای شناور موتوری وقتی که مشغول یدککشی یا فشار دادن شناور دیگری به جلو باشد بایستی در همان محل چراغ دکل سینه شناور موتوری قرار گیرد.

(و) در تمام اوضاع چراغ یا چراغهای دکل بایستی طوری قرار بگیرند که بالاتر و متمایز از سایر چراغها و موانع باشند. (ز) چراغهای جانبی شناور موتوری بایستی در ارتفاعی از عرشه قرار گیرند که از سه چهارم ارتفاع چراغ دکل سینه بیشتر نباشد. این چراغها بایستی به اندازه های 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، بایستی در ارتفاعی پایین تر از چراغ دکل قرار گیرند که از یک متر کمتر نباشد.

(ط) وقتی که مقررات داشتن دو یا سه چراغ در یک خط عمودی را ایجاب نماید، فاصله این چراغها بایستی به قرار زیر باشد :

(۱) در یک شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی از ۲ متر کمتر نباشد، و پایین ترین این چراغها ، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد، بایستی کمتر از ۴ متر از عرشه قرار گیرد ؛

(۲) در یک شناور با طول کمتر از ۲۰ متر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی از یک متر کمتر نباشد و پایین ترین این چراغها ، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد ، بایستی کمتر از ۲ متر از لبه شناور قرار گیرد ؛

(۳) وقتی که شناور دارای سه چراغ باشد بایستی به فاصله مساوی از یکدیگر قرار گیرند.

(ی) چراغ پایینی از دو چراغ همه جانبه مقرر برای شناور صیادی وقتی که مشغول ماهیگیری است بایستی در ارتفاعی از چراغهای جانبی که از دو برابر فاصله بین دو چراغ عمودی کمتر نباشد قرار گیرد.

(ک) چراغ لنگر سینه ، وقتی که شناور دو چراغ لنگر داشته باشد ، نبایستی کمتر از ۴/۵ متر بالا چراغ لنگر پاشنه قرار گیرد. در شناور با طول ۵۰ متر یا بیشتر چراغ لنگر سینه نبایستی در ارتفاعی کمتر از ۶ متر از عرشه قرار گیرد.

### ۳- محل و فاصله افقی چراغها :

(الف) وقتی که دو چراغ دکل برای شناور موتوری مقرر شده باشد، فاصله افقی بین آنها نبایستی از نصف طول شناور کمتر باشد ولی لزومی ندارد که از ۱۰۰ متر تجاوز نماید. چراغ سینه بایستی طوری قرار گیرد که فاصله آن از سینه از یک چهارم طول شناور تجاوز ننماید.

(ب) در شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای جانبی نبایستی جلوتر از چراغهای دکل سینه قرار گیرند. این چراغها بایستی در طرفین شناور یا نزدیک آن قرار گیرند.

### ۴- مشخصات محل چراغهای نشاندهنده جهت ، برای شناورهای صیادی، لایرونها و شناورهای مشغول عملیات زیرآبی :

(الف) چراغ نشاندهنده جهت وسایل به آب انداخته شده از شناور صیادی مشغول به ماهیگیری بطوریکه در ماده ۲۶ (ج) (۲) مقرر شده بایستی 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 بایستی در جایی قرار گیرد که بالاتر از چراغ سفید همه جانبه مقرر در ماده (۲۶) (ج) (۱) و پایین تر از چراغهای جانبی باشد.

(ب) چراغها و علائم شناور مشغول لایروبی یا عملیات زیرآبی برای نشان دادن طرف مانع یا طرف عبور ایمن ، بطوریکه در ماده ۲۷ (د) (۱) و (۲) مقرر شده ، بایستی در حداکثر فاصله افقی ممکن ، که به هیچوجه از ۲ متر کمتر نباشد ، از چراغها یا علائم مقرر در ماده ۲۷ (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد. در هیچ مورد نبایستی بالاترین این چراغها یا علائم در ارتفاعی بیشتر از پایینترین سه چراغ یا علامت مقرر در ماده ۲۷ (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد.

### ۵- محفظه چراغهای جانبی : چراغهای جانبی بایستی مجهز به محفظه‌ای با صفحات کناری به رنگ سیاه مات ، و منطبق با الزامات بخش ۹ این ضمیمه باشند. در حالت فانوس ترکیبی ، که در آن فقط از یک

فیلمان عمودي استفاده می‌شود و قسمتهای سبز و قرمز توسط تیغه باریکی از هم متمایز می‌گردند ، لزومی به نصب محفظه خارجی نمی‌باشد.

## ۶- علائم :

(الف) علائم بایستی به رنگ سیاه و به اندازه‌های زیر باشند :

(۱) توپ با قطري که کمتر از ۶,۰ متر نباشد ؛

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

(۳) استوانه با قطري که کمتر از ۶,۰ متر نباشد و ارتفاع دو برابر قطر آن ؛

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

(ب) فاصله عمودي بين علائم بایستی حداقل ۵,۱ متر باشد.

(ج) در شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می‌توان از علائم با ابعاد کمتر ولی متناسب با اندازه شناور استفاده نمود و فاصله بين آنها نیز می‌تواند به همان نسبت کاهش یابد.

۷- مشخصات رنگ چراغها : جنس رنگ نور کلیه چراغهای دریانوردي بایستی مطابق با استانداردهای زیر باشد ، که در محدوده سطح دیاگرام مشخص شده برای هر رنگ توسط کمیسیون بین‌المللی روشنایی می‌باشد. حدود سطح برای هر رنگ با تعیین مختصات گوشه‌ها مشخص گردیده که به قرار زیر می‌باشند :

### (۱) سفید

X	۵۲۵,۰	۵۲۵,۰	۴۵۲,۰	۳۱۰,۰	۴۴۳,۰
Y	۳۸۲,۰	۴۴۰,۰	۳۴۸,۰	۲۸۳,۰	۳۸۲,۰

### (۲) سبز

X	۰,۲۸۷,۰	۰,۰۹,۰	۳۰۰,۰	۲۰۳,۰
Y	۳۸۵,۰	۷۲۳,۰	۵۱۱,۰	۳۵۶,۰

### (۳) قرمز

X	۶۸۰,۰	۶۶۰,۰	۷۳۵,۰	۷۲۱,۰
Y	۳۲۰,۰	۳۲۰,۰	۲۶۵,۰	۲۵۹,۰

### (۴) زرد

X	۶۱۲,۰	۶۱۸,۰	۵۷۵,۰	۵۷۵,۰
Y	۳۸۲,۰	۳۸۲,۰	۴۲۵,۰	۴۰۶,۰

۸ - شدت نور چراغها :

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

I عبارت است از شدت نور بر حسب شمع در شرایط کار

T عبارت است از ضریب حداقل نور برابر  $LUX_{u7-10 \times 2}$  ،

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

K عبارت است از قابلیت انتشار جوی.

برای چراغهای مقرر مقدار K برابر ۸,۰ خواهد بود، مربوط به دید جوی تقریباً ۱۳ میل دریایی می باشد.

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

شدت نور چراغ بر حسب شمع با احتساب $k = 0.8$	برد دید (برد نورانی) چراغ به میل دریایی
I	D
0.9	1
3.4	2
12	3
27	4
52	5
94	6

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

۹ - قطاعهای افقی :

(الف) (۱) در جهت جلو ، چراغهاي جانبی شناور بایستی دارای حداقل شدت نور لازم باشند. شدت نور بایستی بین ۱ تا ۳ درجه در خارج از قطاعهاي مقرر عملا به حد صفر برسد.

(۲) برای چراغهاي پاشنه و چراغهاي دکل و ۲۲/۵ درجه از راستاي عرضی به طرف عقب برای چراغهاي جانبی، حداقل شدت نور لازم بایستی در کمال افقی تا ۵ درجه در محدوده قطاعهاي مقرر در ماده ۲۱ حفظ شود. از ۵ درجه در محدوده قطاعهاي مقرر شدت نور می‌تواند تا ۵۰ درصد تا محدوده تعیین شده نقصان یابد ؛ شدت نور بایستی بطور یکنواخت تغییر یابد تا عملا در حداکثر ۵ درجه خارج از محدوده مقرر به صفر برسد.

(ب) چراغهاي همجانبه بایستی طوري قرار گیرند که دکلها ، سر دکلها یا قسمتهایی که در زوایای قطاعهاي بیش از ۶ درجه قرار دارند مانع دید آنها نشوند ، به جز چراغهاي لنگر که نیازی به نصب آنها در ارتفاع بیش از حد از عرشه نمی‌باشد.

#### ۱۰ - قطاعهاي عمودي :

(الف) قطاعهاي عمودي چراغهاي برقی ، باستثناء چراغهاي شناورهاي بادبانی بایستی به قسمی باشند که :

(۱) حداقل شدت نور مقرر لااقل در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شود ؛

(۲) لااقل ۶۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۷/۵ درجه بالا تا ۷/۵ درجه پایین افق حفظ شود.

(ب) در مورد شناورهاي بادبانی قطاعهاي عمودي چراغهاي برقی بایستی به قسمی باشند که :

(۱) حداقل شدت نور لااقل در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شود ؛

(۲) لااقل ۵۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۲۵ درجه بالا تا ۲۵ درجه پایین افق حفظ شود.

(ج) در مورد چراغهاي غیر از چراغهاي برقی بایستی حتی‌الامکان این مشخصات رعایت شود.

۱۱- شدت نور چراغهاي غیربرقی : حداقل شدت نور چراغهاي غیربرقی حتی‌المقدور بایستی با مقادیر مندرج در جدول بخش ۸ این ضمیمه مطابقت نماید.

۱۲- چراغ مانور : علیرغم پیش‌بینی‌هاي بند ۲ (و) و این ضمیمه چراغ مانور مندرج در ماده ۳۴ (ب) بایستی در همان سطح عمودي سینه و پاشنه که چراغ یا چراغهاي دکل قرار دارند، و در صورت امکان ، در حداقل ارتفاع ۲ متر بطور عمودي بالاي چراغ دکل سینه نصب گردد، مشروط بر اینکه کمتر از ۲ متر بطور عمودي بالا یا پایین چراغ دکل پاشنه قرار نگیرد.



در شناوري که فقط داراي یک چراغ دکل است چراغ مانور، اگر وجود داشته باشد، بایستی درجایی که به وضوح دیده شود با فاصله حداقل ۲ متر بطور عمودي از چراغ دکل قرار گیرد.

۱۳- تأیید : ساختمان فانوسها و علائم نصب فانوسها در روي شناور، بایستی مورد قبول مقام ذیربط در کشوري که شناور در آن به ثبت رسیده باشد.

---

## ضمیمه ۲- علائم دیگر برای شناورهاي صیادي در حال ماهیگیری در مجاورت یکدیگر

۱- کلیات : چراغهاي مذکور در اینجا بایستی، اگر بر طبق ماده ۲۶ (د) نشان داده می شوند، در جایی که بوضوح دیده شود قرار گیرد. این چراغها بایستی حداقل ۰/۹ متر از یکدیگر فاصله داشته ولی در سطح پایین تري از چراغهاي مقرر در ماده ۲۶ (ب) (۱) و (ج) (۱) باشند. چراغها بایستی در تمام سطح افق در فاصله حداقل یک میل ولی در کمتر از فاصله مندرج در این مقررات برای چراغهاي شناورهاي صیادي دیده شوند.

### ۲- علائم شناورهاي صیادي با تور کششی :

(الف) شناورهايی که مشغول ماهیگیری با تور کششی هستند، اعم از اینکه از وسایل کفکش یا سطحی استفاده نمایند، می توانند علائم زیر را نشان دهد:

(۱) هنگام به آب انداختن تورها : دو چراغ سفید در یک خط عمودي;

(۲) هنگام کشیدن تورها : یک چراغ سفید روي یک چراغ قرمز در یک خط عمودي ؛

(۳) هنگامی که تور به مانعی برخورد نموده باشد: دو چراغ قرمز در یک خط عمودي.

(ب) هریک از دو شناور مشغول ماهیگیری با تور کششی مشترك می تواند علائم زیر را نشان دهد :

۱- در شب، یک نورافکن به طرف جلو و در جهت شناور دیگر ؛

۲- به هنگام به آب انداختن یا کشیدن تورها یا هنگامی که تورها به مانعی برخورد کرده باشند، چراغهاي مقرر در بند (الف) فوق.

### ۳- علائم شناورهاي صیادي با تور احاطه اي

شناورهاي مشغول ماهیگیری با وسایل احاطه‌ای می‌تواند دو چراغ زرد در یک خط عمودي نشان دهند. این چراغها بایستی بطور متناوب در هر ثانیه و با مدت زمان روشنی و خاموشی مساوي چشمک بزنند. این چراغها را می‌توان زمانی که وسایل ماهیگیری شناور درگیر هستند نشان داد.

### ضمیمه ۳ - مشخصات فنی وسایل علائم صوتی

#### ۱- سوتها :

#### (الف) فرکانسها و برد شنوایی

فرکانس اصلی این علائم بایستی در محدوده بین ۷۰۰ - ۷۰ هرتز قرار گیرد.

برد شنوایی علامت حاصل از یک سوت توسط فرکانسهای تعیین خواهد گردید، که ممکن است شامل فرکانس اصلی و یا یک یا چند فرکانس بالاتر باشند ، که در محدوده بین ۷۰۰ - ۱۸۰ هرتز ( یک درصد ) قرار داشته و حدود فشار صوتی مندرج در بند ۱ (ج) زیر را بوجود می‌آورند.

#### (ب) حدود فرکانسهای اصلی

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

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

(۲) 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.

#### (ج) شدت و برد شنوایی علامت صوتی.

سوت نصب شده روی یک شناور بایستی ، در جهت حداکثر شدت صوتی سوت و در فاصله یک متر از آن ، یک سطح فشار صوتی در حداقل یک باند یک سوم اکتاوي در محدوده فرکانسهای ۷۰۰-۱۸۰ هرتز (یک درصد) که از رقم مناسب ارائه شده در جدول زیر کمتر نباشد ایجاد نماید.

طول شناور به متر	سطح باند یک سوم اکتاوی در فاصله یک متر به دسی بل اشاره شده $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	برد شنوایی به میل دریایی
200 یا بیشتر	143	2



تلقى می‌گردد. سوت‌های سیستم ترکیبی بایستی در فاصله‌ای از یکدیگر که بیش از ۱۰۰ متر نباشد قرار گیرند و ترتیبی داده شد که همزمان به صدا درآیند. فرکانس هریک از سوت‌ها نسبت به بقیه بایستی حداقل ۱۰ هرتز اختلاف داشته باشد.

## ۲- زنگ یا سنج :

### (الف) شدت صوتی علائم

زنگ یا سنج ، یا وسایل دیگری که دارای خصوصیات صوتی مشابهی باشند بایستی حد فشار صوتی تولید نمایند که در یک متری از ۱۱۰ دسی‌بل کمتر نباشد .

### (ب) ساختمان

زنگ‌ها و سنج‌ها بایستی از ماده ضد زنگ ساخته شده و دارای طنین صدای واضحی باشند ؛ قطر دهانه زنگ بایستی برای شناورهای با طول بیش از ۲۰ متر کمتر از ۳۰۰ میل‌متر نبوده ، و برای شناورهای با طول بین ۱۲ تا ۲۰ متر کمتر از ۲۰۰ میلیمتر نباشد. توصیه می‌شود حتی‌المقدور چکش زنگ برقی نیروی ثابتی داشته ولی استفاده بایستی امکانپذیر باشد. جرم چکش بایستی از ۳ درصد جرم زنگ تجاوز نماید.

## ۳- تأیید : ساختمان وسایل علائم صوتی ، نحوه کار آنها و نصب آنها روی شناور بایستی مورد تأیید مقامات ذیربط کشوری که شناور در آنجا به ثبت رسیده باشد.

---

## ضمیمه ۴ - علائم اضطرار

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

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

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

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

(د) ارسال علامت (sos) ... - ... یا رمز موریس بوسیله رادیوتلگراف یا هر وسیله علامت‌دهنده دیگر ؛

(هـ) ارسال علامت محاوره‌ای May day می‌دی بوسیله رادیو تلفن ؛

(و) نشان دادن علامت اضطرار NC مربوط به کد بین‌المللی علائم ؛

(ز) 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 ... ) ؛

(ط) نشان دادن نور قرمز از یک راکت چتردار یا مشعل دستی ؛

(ي) بالا بردن و پایین آوردن دستها در طرفین بطور مرتب و آهسته ؛

(ك) علامتی دودزا که دودنارنجی رنگ تولید می‌کند ؛

(ل) اعلام خطر رادیوتلگرافی ؛

(م) اعلام خطر رادیو تلفن ؛

(ن) انتشار علائم بوسیله رادیو بیکن‌های نشان‌دهنده موقعیت اضطراری.

۲- استفاده یا نشان دادن هریک از علائم مذکور به 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 مربوطه در کد بین‌المللی علائم ، دستورالعمل تجسس و نجات کشتیهایی بازرگانی و علائم زیر بایستی مورد توجه قرار گیرند :

(الف) یک قطعه کرباس نارنجی رنگ با یک مربع و دایره سیاه یا سایر علائم مناسب (جهت شناسایی از هوا) ؛

(ب) علامت‌دای مارك ( نوعی علامت‌دهنده شیمیایی که نوری روشن داشته و به محض انداختن در آب فعال می‌شود

---

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۲۷۲۹ مورخ ۱۳۶۷/۸/۱۸ - صفحه ۶۲۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۷.

۲ - این قسمت تا انتهای ضمیمه ۴ به نقل از : کتاب کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (۱۹۷۲) - تهیه و تنظیم اداره کل سازمان‌های تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی - ناشر : روابط عمومی و بین‌المللی سازمان بنادر و کشتیرانی - چاپ اول - بهار ۱۳۷۳ - ص ۱۱ - ۳۹.

۳ - وضعیت نزدیک به تصادم Close-Quarters Situation