

بخش اول

کلیات

### به کار بستن قوانین و تعیین مسئولیت‌ها

هدف‌های رفتاری: پس از آموزش این فصل از فراگیران انتظار می‌رود:

- ۱- نحوه شمول قوانین راه به یگان‌های شناور را در شرایط گوناگون زمانی و مکانی توضیح دهند؛
- ۲- ارتباط قوانین بین‌المللی راه در دریا را با سایر قوانین راه موضوعه محلی بیان کنند؛
- ۳- ارتباط قوانین بین‌المللی راه در دریا را با قوانین ویژه راه برای ناوگان‌های جنگی و ماهیگیری در حال دریانوردی گروهی، بیان کنند؛
- ۴- چگونگی مسئولیت‌های دریانوردان در زمینه نحوه رعایت قوانین راه و جلوگیری از تصادم را توضیح دهند.

#### ۱- قوانین و تعیین مسئولیت‌ها

تعیین موارد لزوم رعایت و به کار بندی قوانین راه و حدود زمانی و مکانی شمول این قوانین به عملکرد دریانوردان، از دیدگاه حقوق دریایی دارای اهمیت ویژه است. همچنین است تعیین وظایف و مسئولیت‌های دریانوردان در رابطه با این قوانین که در این فصل به این دو امر مهم می‌پردازیم.

## ۱-۱- قانون اول: کاربرد

**a:** این قوانین به تمام شناورها در دریا‌های آزاد و تمامی آب‌هایی که به آنان متصل هستند و قابلیت دریانوردی را دارند اعمال می‌شود.

**b:** هیچ موردی در این قوانین مانع اجرای قوانین محلی که توسط مقامات صلاحیت‌دار محلی برای پاره‌ای از بندر، دریاچه‌ها، رودخانه‌ها و آب‌های داخلی قابل دریانوردی و متصل به دریا‌های آزاد، وضع می‌گردد نمی‌شود. این گونه قوانین باید تا حد امکان به قوانین بین‌المللی راه نزدیک باشند.

**c:** هیچ موردی در این قوانین نباید مانع اجرای قوانین راه که توسط دولت یک کشور در رابطه با موقعیت، یا چراغ‌ها، شکل‌ها یا علائم شنیداری برای شناورهای جنگی و شناورهای کاروانی یا در ارتباط با موقعیت، یا چراغ‌ها یا اشکال برای شناورهای ماهیگیری در حال ماهیگیری دسته‌جمعی هستند بشود این گونه جایگاه چراغ‌ها، اشکال یا علائم شنیداری باید تا جایی که امکان دارد با قوانین موجود در قوانین بین‌المللی راه برای چراغ‌ها، شکل‌ها یا علائم تصویب شده اشتباه نشوند.

**d:** طرح‌های جداسازی مسیرهای ترافیکی می‌تواند توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی در جهت هدف‌های این قوانین تأیید شوند.

**e:** هرگاه مقامات مسئول یک کشور تشخیص دهند که شناوری به دلیل ساختمان یا کاربری خاص قادر به رعایت کامل مندرجات قوانین بین‌المللی راه از لحاظ تعداد، محل، برد یا زاویه چراغ‌ها یا شکل‌ها و همچنین موقعیت و مشخصات وسایل تولید علائم شنیداری نباشد این گونه شناورها باید از لحاظ تعداد، محل، برد و زاویه چراغ‌ها یا شکل‌ها و همچنین موقعیت و مشخصات وسایل تولید علائم شنیداری از مقررات خاصی پیروی کنند که بنا به تشخیص دولت متبوع برای آن شناور بخصوص وضع گردیده است. این مقررات باید تا سر حد امکان با قوانین بین‌المللی راه در ارتباط با آن شناور هماهنگی داشته باشد.

## ۱-۲- قانون دوم: مسئولیت

**a:** هیچ موردی در این قوانین نمی‌تواند غفلت یک شناور یا مالک، فرمانده یا خدمه آن را در اجرای این قوانین و یا بکارگیری تجربه دریانوردی و یا شرایط خاص بوجود می‌آید، تبرئه کند.

**b:** در تفسیر و اجرای این قوانین توجه اصلی باید به همه خطرات دریایی و تصادفات و به شرایط خاص که شامل محدودیت شناورهای درگیر است، باشد این امر امکان دارد تخطی از قوانین را برای جلوگیری از خطرات اجتناب ناپذیر سازد.



- ۱- قوانین بین‌المللی راه در بر گیرنده کدام یگان‌های شناور است؟
- ۲- قوانین ویژه محلی راه کدامند و ارتباط آن‌ها با قوانین بین‌المللی راه چیست؟
- ۳- قوانین بین‌المللی راه یا قوانین ویژه راه برای ناوگان‌های جنگی چه برخوردی دارد؟
- ۴- دریانوردان هنگام پیروی از قوانین بین‌المللی راه، به چه مواردی باید توجه ویژه داشته

باشند؟

### تعاریف و اصطلاح‌ها

**هدف‌های رفتاری:** پس از آموزش این فصل از فراگیران انتظار می‌رود:

- ۱- علت اهمیت و حساسیت واژه‌های خاص به کار رفته در قوانین را بیان کنند؛
- ۲- واژه‌های «شناور» و «یگان شناور» را تعریف کنند؛
- ۳- واژه‌های «شناور موتور» و «شناور بادبانی» را تعریف کنند؛
- ۴- واژه‌های «شناور ماهیگیری» و «هواپیمای آب نشین» را تعریف کنند؛
- ۵- واژه‌های «خارج از کنترل» و «دارای دشواری در مانور» را تعریف کنند؛
- ۶- واژه «شناور با آبخور زیاد» را تعریف کنند؛
- ۷- واژه «شناور براه» را تعریف کنند؛
- ۸- واژه‌های «درازا» و «پهنا» را برای یک یگان شناور توضیح دهند؛
- ۹- واژه «در دید یکدیگر» را تعریف کنند و توضیح دهند؛
- ۱۰- واژه «دید محدود» را تعریف کنند.

### ۲- تعاریف و اصطلاح‌ها

#### ۲-۱- تعاریف و اصطلاح‌ها

از آنجا که مفاهیم قوانین بین‌المللی راه اهمیت و حساسیت ویژه‌ای دارند و از جهت حقوقی در محاکم قضایی بین‌المللی می‌توانند نقشی تعیین‌کننده داشته باشند، تعریف دقیق هر واژه و اصطلاح

به کار رفته در این قوانین، فوق العاده مهم و ضروری است. برای پیشگیری از هرگونه تفسیر و تعبیر به رأی از این واژه‌ها، تعاریف ویژه‌ای داده شده و تلاش بر این بوده است که این تعاریف تا حد ممکن ساده، روشن و به دور از هرگونه ابهام باشند. این تعاریف در قوانین بین‌المللی راه با عنوان «قانون سوم» بیان شده‌اند و به ترتیب و شرح زیر هستند:

## ۲-۲- قانون سوم: تعاریف کلی

این تعاریف به طور عام مورد استفاده قرار می‌گیرند مگر آنکه در متن این قانون به نحو دیگری خواسته باشد.

**a:** واژه شناور به هر وسیلهٔ آبرو که شامل هاور کرافت، قایق پرنده و هواپیمای آب‌نشین که برای ترابری دریایی استفاده می‌شود اطلاق می‌گردد.

**b:** واژه شناور موتوری به هر شناوری که نیروی محرکه آن موتور است اطلاق می‌گردد.

**c:** واژه شناور بادبانی شامل همه شناورهای خواهد بود که نیروی محرکهٔ آن باد می‌باشد و اگر دارای موتور نیز می‌باشند از آن استفاده نمی‌گردد.

**d:** واژه شناور ماهیگیری در برگیرنده هر شناوری است که با تور یا وسایل دیگر و یا روش کف‌کشی که مانور شناور را محدود می‌سازد ماهیگیری می‌کند اما شامل شناوری که در حال ماهیگیری با لانسر و یا دیگر وسایل که مانور را محدود نمی‌سازد نمی‌شود.

**e:** واژه هواپیمای آب‌نشین شامل هواپیماهایی خواهد شد که قادر به مانور بر روی آب هستند.

**f:** واژه شناور خارج از کنترل شامل هر شناوری است که بخاطر دلایل خاصی قادر به مانور منطبق با این قوانین نبوده و بنابراین نمی‌تواند از مسیر شناورهای دیگر کنار رود.

**g:** واژه شناور دارای دشواری در مانور شامل همهٔ شناورهایی می‌شوند که به دلیل انجام عملیات خاص به دشواری قادر به انجام مانور هستند و نمی‌توانند مطابق با قوانین راه از مسیر شناورهای دیگر کنار روند شناورهای ذیل مثال‌هایی برای شناورهای با محدودیت در مانور می‌باشند:

۱- شناوری که در حال کارگذاری، تعمیر یا برداشتن علائم دریایی، کابل و یا لوله زیر آب می‌باشد.

۲- شناور درگیر عملیات لایروبی، آبنگاری یا زیرآبی

۳- شناورهایی که در حال انجام مبادله افراد، کالا یا سوخت در دریا هنگامی که به راه است

می‌باشند.

۴- شناوری که در حال عملیات پرواز دادن یا نشان دادن هواپیماست.

۵- شناوری که در حال عملیات مین‌روبی می‌باشد.

۶- شناور در حال یدک کشی که به دلیل این عملیات یدک کش و یدک شونده به دشواری قادر

به تغییر مسیر هستند.

**h** : واژه شناور با آب‌خور بالا به شناوری گفته می‌شود که به دلیل نسبت آب‌خور آن به عمق و عرض آبراه قابل دریانوردی به سختی قادر به تغییر مسیر می‌باشد.

**i** : واژه شناور به راه در برگیرنده هر شناوری است که لنگر انداخته به خشکی وصل نشده یا به

گل نشست است.

**j** : واژه‌های درازا و پهناهای یک شناور عبارتند از بیشترین درازا و پهناهای بدنه آن شناور.

**k** : دو شناور را زمانی در دید یکدیگر می‌گویند که یکی از آنان قادر به دیدن دیگری با چشم باشد.

**l** : واژه دید محدود به هر شرایطی که دید به وسیله مه، غبار، برف، باران شدید، طوفان شن یا هر

شرایط مشابهی محدود شده باشد می‌گویند.

**m** : واژه قایق پرنده به شناور چند منظوره‌ای اطلاق می‌شود که در حالت اصلی خود در نزدیکی

سطح آب با استفاده از نیروی عکس العمل باد به سطح آب پرواز می‌کند.

## پرسش‌های فصل دوم

۱- ویژگی واژه‌ها و اصطلاحات متداول در قوانین بین‌المللی راه چیست؟ چرا؟

۲- واژه «شناور» را تعریف کنید.

۳- واژه «شناور موتوری» را تعریف کنید.

۴- واژه «شناور ماهیگیری» را تعریف کنید.

۵- واژه شناور «خارج از کنترل» را تعریف کنید.

۶- «شناور دارای دشواری در مانور» در برگیرنده چه نوع یگان‌هایی است؟

۷- واژه «براه» در عبارت «شناور براه» چه مفهومی دارد؟

۸- واژه «دید محدود» یعنی چه و در برگیرنده چه شرایطی است؟



بخش دوم

قوانین مربوط به  
یگان‌های شناور  
موتوری و بادبانی



### وظایف یگان‌های شناور در هر شرایط دید

هدف‌های رفتاری: پس از آموزش این فصل از فراگیران انتظار می‌رود:

- ۱- کاربرد قوانین مربوط به این فصل را بیان کنند؛
- ۲- چگونگی و ضوابط مربوط به انجام دیده بانی توسط شناورها را توضیح دهند؛
- ۳- سرعت ایمنی را تعریف کنند و ملاحظات مربوط به آن را برشمرند؛
- ۴- چگونگی عملکرد یگان‌ها را برای جلوگیری از وقوع تصادم در دریا را توضیح دهند؛
- ۵- اقدامات لازم برای جلوگیری از وقوع تصادم را در شرایط مختلف برشمرند؛
- ۶- مقررات مربوط به چگونگی عملکرد شناورها در کانال باریک را تشریح نمایند؛
- ۷- مسیر (لین)‌های ویژه ترافیک را تعریف کنند و مقررات مربوط به آن‌ها را بیان

نمایند.

### ۳- وظایف یگان‌های شناور در هر شرایط دید

#### ۳-۱- قانون چهارم: کاربرد

قوانین این فصل در هر شرایط دید اجرا می‌شوند.

#### ۳-۲- قانون پنجم: دیده بانی

همه شناورها باید با توجه به شرایط موجود، ضمن استفاده از کلیه امکانات، برای جلوگیری



از تصادفات و ارزیابی از موقعیت همیشه یک سیستم دیده‌بانی خوب از لحاظ دیداری و شنیداری داشته باشند.

### ۳-۳- قانون ششم: سرعت ایمنی

همه شناورها همیشه موظف به رعایت سرعت ایمن می‌باشند. به نحوی که عکس‌العمل مناسبی را در جلوگیری از تصادمات انجام داده و قادر به نگاه داشتن شناور خود در فاصله مناسب در موقعیت‌های مختلف باشند.

برای تعیین سرعت ایمن عوامل ذیل نیز باید در نظر گرفته شود :

a : همه شناورها

۱- وضعیت دید

۲- حجم ترافیکی دریایی که شامل شناورهای ماهیگیری و دیگر شناورها می‌شود

۳- قدرت مانور یک شناور با توجه خاص به فاصله توقف شناور و قدرت چرخش آن در شرایط

موجود

۴- در شب تجمع چراغ‌های ساحلی و یا تالو چراغ‌های شناور خودی

۵- اثر باد، دریا و جریان‌های آبی و نزدیکی به خطرات دریایی

۶- نسبت آبخور شناور به عمق آب موجود

b : شناورهای مجهز به رادار

۱- ویژگی‌ها، کاربری و محدودیت‌های دستگاه رادار

۲- هر محدودیتی که به واسطه استفاده از مقیاس برد به وجود آید

۳- سوء تأثیر امواج دریا، وضعیت جوی و دیگر عوامل بر رادار

۴- امکان ظاهر نشدن شناورهای کوچک، توده‌های یخ و دیگر اجسام شناور بر روی صفحه

رادار در بردهای خاص

۵- تعداد، موقعیت و حرکت شناورهای نمایان شده بر روی صفحه رادار

۶- تعیین دقیق‌تر برد دید در هنگام پیدا کردن فاصله شناورهای دیده شده با چشم توسط رادار

### ۳-۴- قانون هفتم: خطر تصادف

a : همه شناورها موظف هستند در هر شرایط و موقعیتی از کلیه وسایل موجود برای تعیین

خطر تصادم استفاده کنند و اگر در وجود خطر تصادم شک و تردیدی باشد باید فرض را بر وجود خطر گذاشت.

**b :** در صورت تجهیز بودن شناور به رادار باید از آن استفاده بهینه کرد که شامل استفاده از مقیاس بالا برای هشدار زود هنگام خطر تصادف و ردنگاری دستی و یا خودکار می‌باشد.

**c :** تجزیه و تحلیل موقعیت نباید بر اساس اطلاعات ناقص مخصوصاً اطلاعات ناقص راداری باشد.

**d :** در تعیین خطر تصادم عوامل ذیل را نیز باید در نظر داشته باشید :

۱- خطر تصادم در صورتی که سمت (زاویه) شناور نزدیک شونده تغییر نکند وجود خواهد داشت.

۲- احتمال خطر تصادم در سمت‌های متغیر نیز وجود دارد بویژه اگر شناور نزدیک شونده شناوری بزرگ، یا در فاصله کم یا در حال یدک‌کشی باشد.

### **۵-۳- اقدامات پیشگیری از تصادم**

**a :** هرگونه اقدام پیشگیری از تصادم باید بر طبق قوانین این فصل و در صورتی که شرایط ایجاب کند : مؤثر، به موقع و با استفاده از تجربه در یانوردی باشد.

**b :** هرگونه تغییر راه و یا سرعت برای جلوگیری از تصادف باید اگر شرایط ایجاب کند در حدی باشد که برای شناور دیگر که ما را با چشم یا رادار مشاهده می‌کند ملموس باشد. از تغییرات اندک و متوالی راه یا سرعت باید دوری جست.

**c :** چنانچه فضای مانور کافی وجود داشته باشد بهترین اقدام برای پیشگیری از موقعیت تنگاتنگ تغییر راه است به شرط آنکه به موقع و کافی انجام شده باشد و اقدام شما باعث بوجود آمدن موقعیت تنگاتنگ با شناور دیگری نشود.

**d :** اقدام پیشگیری برای جلوگیری از تصادم باید باعث ایجاد عبور فاصله مناسب شود اثرات این اقدام تا زمانی که شناور مورد نظر از کنار شما به طور کامل عبور نکرده است باید به طور مرتب کنترل شود.

**e :** چنانچه می‌خواهید از یک تصادم جلوگیری کنید و یا نیاز به زمان بیشتری برای ارزیابی از وضعیت دارید می‌توانید سرعت را کم کنید و یا برای نگاه داشتن شناور موتورها را ایست یا تمام قدرت به عقب بگذارید.

**f1:** هرگاه از یک شناور در این قوانین خواسته شود تا مزاحمتی برای حرکت و یا حرکت ایمن شناورهای دیگر به وجود نیاورد، اگر شرایط اجازه می دهد باید کاری سریع انجام دهد تا راه را برای عبور ایمن شناورهای دیگر باز کند.

**f2:** هرگاه شناوری که نباید مزاحمت برای حرکت یا حرکت ایمن شناورهای دیگر ایجاد می کرد، به شرایطی رسید که خطر تصادف وجود دارد از مسئولیت خود برای راه دادن به شناورهای دیگر مبری نیست، در این حالت در زمان انجام مسئولیت خود باید با توجه به قوانین این فصل عمل نماید.

**f3:** شناوری که نباید برای او مزاحمت ایجاد می شد، هرگاه خطر تصادم بین دو شناور وجود داشته باشد همچنان مسئول است و باید بر طبق قوانین این فصل عمل نماید.

### **۶-۳- قانون نهم: کانال های باریک**

**a:** شناوری که در کانال یا آبراه در حال تردد است باید حتی الامکان به منظور رعایت ایمنی از سمت بیرونی کانال که در سمت راست خود قرار دارد حرکت نماید.

**b:** شناورهای زیر ۲۰ متر یا بادبانی نباید مزاحم شناورهای دیگر که در حال حرکت در کانال یا آبراه هستند بشوند.

**c:** شناورهای ماهیگیری نباید مزاحم هیچ شناور دیگری که در کانال در حال تردد هستند بشوند.

**d:** کلیه شناورهای در حال تردد نباید عرض کانال یا آبراه را قطع کند. در صورت ایجاد مزاحمت برای شناور دیگری که در امتداد کانال، در حال حرکت است چنانچه به عملیات شناور قطع کننده مشکوک باشد می تواند از اعلام شنیداری ذکر شده در قانون ۳۴d استفاده کند.

**e1:** عمل سبقت گرفتن در کانال زمانی امکان پذیر است که شناوری که از آن سبقت گرفته می شود فضای کافی برای سبقت دادن را داشته باشد و با اقدامات خود این اجازه را بدهد. شناور سبقت گیرنده قصد خود را با به صدا در آوردن علامت های شنیداری در قانون ۳۴ci اعلام دارد. شناوری که از آن سبقت گرفته می شود اگر موافق باشد علامت شنیداری ذکر شده در قانون ۳۴cii را به صدا در آورد و اقدامات لازم را انجام دهد و اگر نسبت به این امر شک داشت می تواند اعلام شنیداری در قانون ۳۴d را به صدا در آورد.

**e2:** این قانون مسئولیت های شناور سبقت گیرنده را بر طبق قانون ۱۳ مبری نمی سازد.

**f:** هرگاه شناوری در پشت یک پیچ کانال و یا منطقه ای که شناورهای دیگر را نمی تواند به

علت وجود مانعی با چشم ببیند باید با دقت خاصی دریانوردی کرده و علائم صوتی ذکر شده در قانون ۳۴e را به صدا درآورد.

g: هیچ شناوری تا حد امکان نباید در کانال‌های باریک و یا در اطراف آن لنگر بیندازد.

### ۷-۳- قانون دهم: مسیرهای جداکننده ترافیک TSS

a: این قانون به کلیه مسیرهای جداکننده ترافیک تأیید شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی اعمال می‌شود و عمل به قوانین دیگر ذکر شده در این قانون نیز برای شناورها الزامی است.

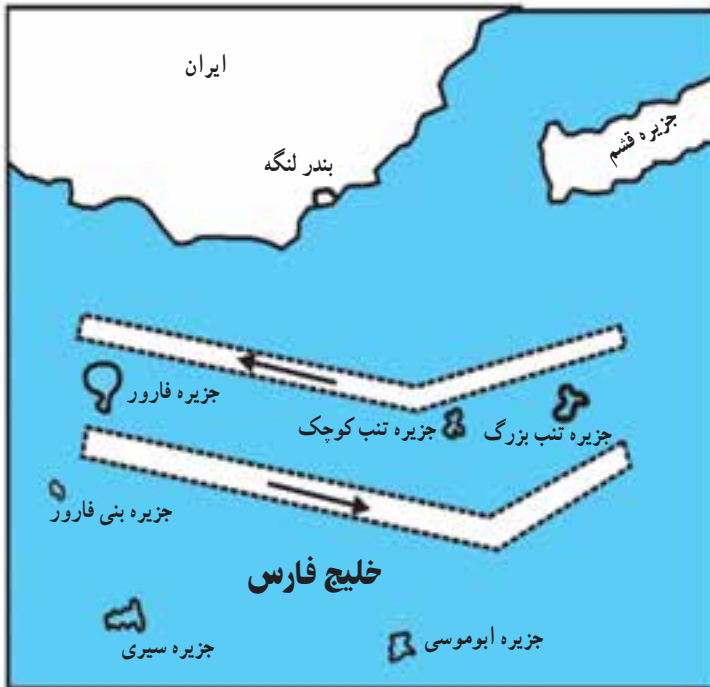
b: هر شناوری که از مسیر ترافیکی استفاده می‌کند باید:

۱- در مسیر مناسب و در جهت عمومی ترافیک تعیین شده دریانوردی نماید.

۲- تا سر حد امکان از خطوط و مناطق مجزا کننده لین‌های ترافیک فاصله بگیرد.

۳- معمولاً یک شناور باید در دو سر لین‌های ترافیک وارد و یا خارج شود اگر مجبور به ورود

یا خروج از وسط لین شد باید با کمترین زاویه نسبت به جهت عمومی تعیین شده ترافیکی این کار را انجام دهد.



شکل ۱-۳- لین‌های ترافیک مربوط به طرح جداسازی ترافیک در حوالی جزایر ایرانی در خلیج فارس

**c** : تا حد امکان یک شناور نباید یک لین را قطع نماید اما اگر مجبور به این کار شد باید مسیر خود را تا حد امکان عمود به جهت‌های تعیین شده ترافیکی قرار دهد.

**d1** : هیچ شناوری نباید در زمانی که می‌تواند به طور امن در لین دریانوردی نماید از مناطق ساحلی خارج از لین بدون دلیل استفاده نماید اما شناورهای با طول کمتر از ۲۰ متر، بادبانی یا ماهیگیری می‌توانند از این مناطق استفاده کنند.

**d2** : بدون در نظر گرفتن آنچه که در قانون (d)(i) گفته شد، یک شناور می‌تواند اگر در حال تردد به یک بندر؛ سکوی دریایی و یا ایستگاه راهنما و یا هر منطقه دیگری در مناطق ساحلی خارج از لین و یا برای جلوگیری از خطر حتمی از مناطق ساحلی خارج از لین استفاده کند.

**e** : هر شناوری به غیر از شناور قطع‌کننده عرض لین و یا در حال تردد به لین نباید معمولاً وارد مناطق جداکننده ترافیکی شود و خطوط مجزاکننده ترافیکی را قطع نماید مگر اینکه :

۱- در وضعیت اضطراری برای جلوگیری از خطر حتمی

۲- به قصد ماهیگیری در آن مناطق

**f** : شناورهای که در دو طرف لین‌های ترافیکی هستند باید با دقت دریانوردی نمایند.

**g** : شناورها نباید در مسیر ترافیکی و نزدیک به آن لنگر ببندازند.

**h** : شناوری که از خطوط جداکننده ترافیکی استفاده نمی‌نماید باید تا حد امکان از آن فاصله

بگیرد.

**l** : شناور با دشواری در مانور، در زمان گذاشتن، برداشتن و یا تعمیرات کابل‌های دریایی در مسیرهای جداکننده ترافیک با پیروی از این قوانین به اندازه مورد نیاز برای انجام کار معاف است.

**i** : شناورهای ماهیگیری نباید مزاحم هیچ شناوری که در حال استفاده از لین هست بشود.

**j** : شناور زیر ۲۰ متر یا بادبانی نباید مزاحم راه شناورهای موتوری در لین‌های ترافیکی

شوند.

**k** : شناور با دشواری در مانور، در زمان ارتقاء ایمنی دریانوردی در مسیرهای جداکننده

ترافیک با پیروی از این قوانین به اندازه مورد نیاز برای انجام کار معاف است.

- ۱- وظایف هر یگان شناور را در مورد دیده‌بانی توضیح دهید.
- ۲- سرعت ایمنی را تشریح و وظایف سایر شناورها را در این مورد بیان کنید.
- ۳- چگونه باید سرعت ایمنی را برای تمام یگان‌های شناور توضیح داد؟
- ۴- اگر در وجود خطر تصادم شک و تردید ایجاد شود، باید بنا را بر چه گذاشت؟
- ۵- در صورت وجود خطر تصادم، به چه نکاتی باید توجه کرد؟
- ۶- هر گونه تغییر راه یا سرعت برای جلوگیری از تصادم باید چگونه باشد؟
- ۷- بهترین اقدام برای پیشگیری از تصادم چیست و به چه شرطی عملی می‌شود؟
- ۸- هر یگان شناور موتوری در کانال باریک باید از کدام طرف دریانوردی کند؟
- ۹- عمل پیشی گرفتن در کانال باریک، به چه شرطی امکان‌پذیر است؟
- ۱۰- در حالت اجبار به گذشتن از عرض لین ترافیک، چگونه باید این کار را انجام داد؟

### وظایف یگان‌های شناور در دید یکدیگر

هدف‌های رفتاری: پس از آموزش این فصل از فراگیران انتظار می‌رود:

- ۱- کاربرد قوانین مربوط به این فصل را برشمرند؛
- ۲- مقررات مربوط به یگان‌های شناور بادبانی در دید یکدیگر را تشریح نماید و توضیح دهند؛
- ۳- مقررات مربوط به پیشی‌گیری شناورها از یکدیگر را برشمرند و هر یک را تشریح کنند؛
- ۴- عملکرد یگان‌ها را در وضعیت سینه به سینه توضیح دهند؛
- ۵- وظایف و مسئولیت‌های هریک از یگان‌های شناوری را که راه یکدیگر را قطع می‌کنند، برشمرند؛
- ۶- وظایف یگان راه دهنده (قانون شانزدهم) را برشمرند و تشریح کنند؛
- ۷- وظایف شناوری را که حق تقدم راه دارد، توضیح دهند؛
- ۸- مسئولیت‌های موجود میان یگان‌های شناور را شرح دهند.

### ۴- وظایف یگان‌های شناوری که در دید یکدیگر قرار دارند

#### ۴-۱- قانون یازدهم: کاربرد

قوانین این فصل در برگیرنده شناورهایی است که در دید یکدیگر قرار دارند.



## ۲-۴- قانون دوازدهم: شناورهای بادبانی

**a:** هرگاه دو شناور بادبانی طوری به یکدیگر نزدیک شوند که خطر تصادم وجود داشته باشد یکی از آن دو شناور باید برابر مقررات زیر به دیگری راه دهد:

۱- هرگاه هر دو شناور جریان باد را در دو جهت مخالف داشته باشند شناوری که باد را در سمت چپ دارد باید به دیگری راه دهد.

۲- زمانی که هر دو شناور باد را در یک جهت دارند شناوری که به باد نزدیکتر است باید به دیگری راه دهد.

۳- هرگاه باد به سمت چپ شناوری بوزد و شناور دیگری را نزدیکتر به باد مشاهده کند اما نتواند تشخیص دهد که شناور دیگر باد را در سمت راست یا چپ خود دارد باید به آن راه دهد.

**b:** از دید این قانون سمت نزدیک به باد سمتی است که باد از آن طرف می‌وزد. به عبارت دیگر سمت باد مخالف سمتی است که بادبان اصلی به طرف آن کشیده می‌شود، در مورد شناورهای بادبان‌های چهارگوش سمت باد مخالف سمتی است که بزرگترین بادبان سرتاسری به طرف آن کشیده شده است.

## ۳-۴- قانون سیزدهم: پیشی‌گیری یا سبقت

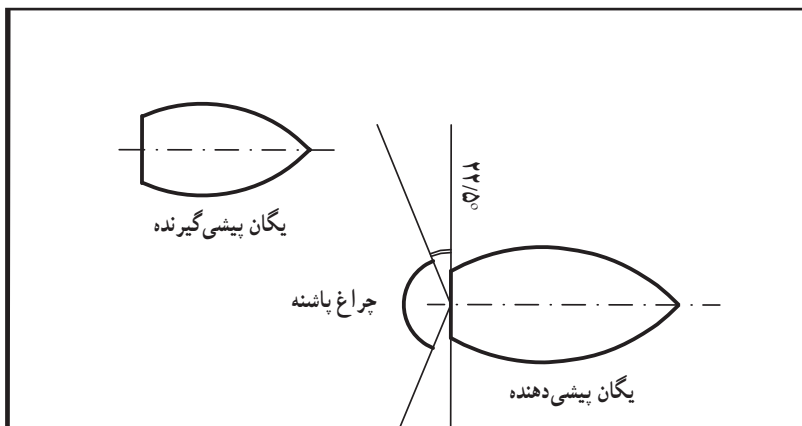
**a:** بدون در نظر گرفتن قوانین فصل B بخش یک و دو هر شناور سبقت‌گیرنده باید به هنگام سبقت از شناور دیگر فاصله بگیرد.

**b:** هر شناور نزدیک شونده از هر جهتی بیش از ۲۲/۵ درجه پشت راستای عرضی شناور دیگر و یا در شب در موقعیتی باشد که هیچ کدام از چراغ‌های راه طرفین شناور دیگر را نبیند و فقط چراغ‌های پاشنه آن را مشاهده نماید شناور سبقت‌گیرنده محسوب می‌شود.

**c:** هرگاه نسبت به اینکه آیا یگان سبقت‌گیرنده هستیید دچار شک و تردید شدید باید فرض کنید که در حال سبقت گرفتن هستیید و بر این اساس اقدام نمایید.

**d:** تغییرات در مسیر نباید یک شناور سبقت‌گیرنده را از حالت سبقت گرفتن خارج کند و تحت قوانین قطع‌کننده در آورد و یا اینکه شناور سبقت‌گیرنده را از انجام وظایفش تا زمانی که به اندازه کافی از شناور سبقت‌شونده دور نشده است معاف سازد.

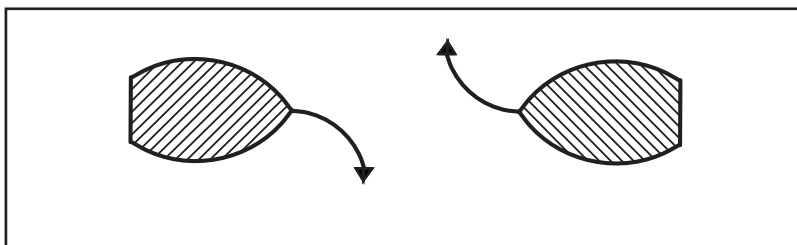




شکل ۴-۱- یگان شناور پیشی گیرنده

#### ۴-۴- قانون چهاردهم: وضعیت روبرو یا سینه به سینه

a: هر گاه دو شناور موتوری با دو راه مخالف یا تقریباً مخالف از روبرو به یکدیگر نزدیک شوند و خطر تصادم وجود داشته باشد هر یک باید به سمت راست خود تغییر راه دهند و از سمت چپ دیگری عبور کنند.



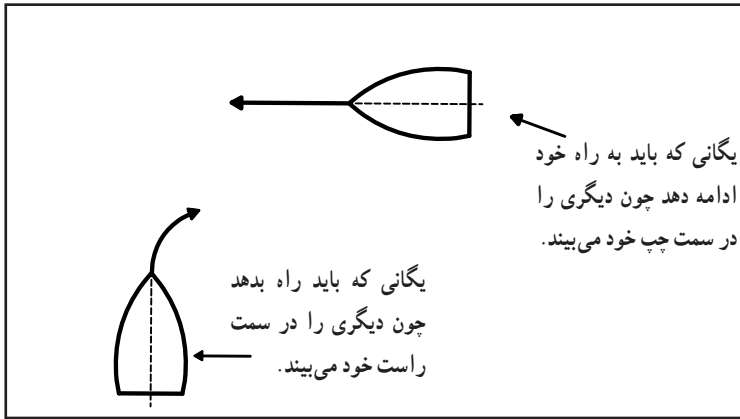
شکل ۴-۲- عبور در وضعیت سینه به سینه

b: این موقعیت زمانی بوجود می آید که دو شناور از روبرو یا تقریباً به یکدیگر نزدیک می شوند، هم چنین در شب چراغ های دکل اصلی یکدیگر را در یک خط و یا تقریباً در یک خط و یا همزمان با چراغ های طرفین مشاهده می کنند.

c: اگر شناوری نسبت به وجود چنین وضعیتی دچار شک و تردید شود باید فرض کند که وضعیت روبرو و تصادم وجود دارد طبق قوانین مربوطه به آن عمل نماید.

## ۴-۵- قانون پانزدهم: موقعیت قطع کننده راه

هر گاه دو شناور موتوری طوری به یکدیگر نزدیک شوند که خطر تصادم وجود داشته باشد شناوری که دیگری را در سمت راست خود می بیند باید به آن شناور راه دهد و چنانچه شرایط اجازه می دهد نباید از جلوی آن عبور کند.



شکل ۳-۴- وضعیت یگان هایی که راه یکدیگر را قطع می کنند.

## ۴-۶- قانون شانزدهم: وظایف شناور راه دهنده

هر شناوری که برابر قوانین، شناور راه دهنده است باید تا حد ممکن اقدامات خود را به موقع و به میزان کافی انجام دهد.

## ۴-۷- قانون هفدهم: وظایف شناوری که حق تقدم راه دارد

**a ۱:** هر گاه یکی از دو شناور موظف به راه دادن به دیگری باشد شناور دیگر باید با حفظ مسیر به سرعت خود بیفزاید.

**aii:** شناور راه دهنده می تواند برای پیشگیری از تصادم اقدامات مناسبی انجام دهد در صورتی که متوجه شود که شناور راه دهنده مانور صحیحی مطابق با این قوانین انجام نمی دهد.

**b:** هر گاه شناور دارای حق تقدم در موقعیت تنگاتنگی قرار گیرد و تشخیص دهد که اقدامات شناور راه دهنده به تنهایی کافی نیست تا از تصادم جلوگیری کند باید به سرعت برای جلوگیری از تصادم اقدامات مؤثر و به موقعی را انجام دهد.

**c :** شناور موتوری که راه شناور دیگری را قطع می‌کند و طبق قسمت **a(ii)** همین قانون برای جلوگیری از تصادم اقدام به انجام عملی می‌کند باید تا آنجا که موقعیت و شرایط به او اجازه می‌دهد از تغییر راه به سمت چپ به سوی شناور دیگری که در سمت چپ آن قرار دارد دوری کند.

**d :** این قانون شناور راه دهنده را تحت هیچ شرایطی از مسئولیت‌هایش جهت دوری از شناورهای دیگر مبرا نمی‌سازد.

### قانون هجدهم: مسئولیت‌های موجود میان یگان‌های شناور

به جز مواردی که قوانین ۹، ۱۰، ۱۳ به نحو دیگری خواسته‌اند

**a :** شناور موتوری در حال دریانوردی باید از مسیر شناورهای زیر دوری کند :

- ۱- شناور خارج از کنترل
- ۲- شناور با دشواری در مانور
- ۳- شناور ماهیگیری
- ۴- شناور بادبانی

**b :** شناور بادبانی باید از مسیر شناورهای زیر دوری کند :

- ۱- شناور خارج از کنترل
- ۲- شناور با دشواری در مانور
- ۳- شناور ماهیگیری

**c :** شناور ماهیگیری باید تا سر حد امکان از مسیر شناورهای زیر دوری کند :

- ۱- شناور خارج از کنترل
- ۲- شناور با دشواری در مانور

**d1 :** هر شناوری بجز شناور خارج از کنترل و شناور با دشواری در مانور باید تا حد ممکن راه امن شناور با آب‌خور بالا را که به این دلیل در نگهداری مسیرش محدودیت دارد و علامت‌های مندرج در قانون ۲۸ را به نمایش در آورده است را سد نکند.

**dii :** شناور با آب‌خور بالا باید به دقت دریانوردی کند و به موقعیت و شرایط خاصی که دارد

توجه کند.

- e : هواپیمای آب‌نشین باید به طور کل از کلیه شناورها دوری کند و هرگز مانع راه آنها نشود و در موقعیت‌هایی که خطر تصادم وجود دارد باید برابر قوانین این فصل عمل کند.
- f) : یک قایق پرنده در زمان بلند شدن، نشستن و پرواز در نزدیک سطح آب باید از تمام شناورهای دیگر دوری کند و مزاحمتی برای آنان ایجاد نکند.
- fii : یک قایق پرنده در زمانی که بر روی سطح آب در حال تردد است باید همانند یک شناور موتوری بر طبق قوانین این فصل عمل نماید.

### پرسش‌های فصل چهارم

- ۱- هنگام نزدیک شدن دو یگان شناور بادبانی به یکدیگر، اگر هر یک از آنها باد را در جهت مخالف دیگری داشته باشد و خطر تصادم نیز موجود باشد، کدام یک باید راه بدهد؟
- ۲- سمت نزدیک به باد در یگان‌های بادبانی چه مفهومی دارد؟
- ۳- یک یگان شناور پیشی‌گیرنده چه شرایطی باید داشته باشد؟
- ۴- وظیفه یگان‌های شناور موتوری در وضعیت سینه به سینه و وجود خطر تصادم چیست؟
- ۵- در وضعیتی که دو یگان شناور راه یکدیگر را قطع می‌کنند، کدام باید راه بدهد؟
- ۶- مفهوم یگان راه دهنده چیست و عمل راه دهی چگونه باید انجام گیرد؟
- ۷- برابر قوانین، یک یگان شناور موتوری در حال دریانوردی، از چه یگان‌هایی باید دوری جوید؟
- ۸- وظیفه هواپیمای آب‌نشین در برابر یگان‌های شناور چیست؟