

## فصل چهارم

### چراغها و اشكال (قوانین ۲۰ الی ۳۱)



در پایان این فصل فراگیر می‌تواند :

- ✓ نوع چراغ‌های راه یک کشتی را شرح دهد.
- ✓ رنگ چراغ‌های راه یک کشتی را شرح دهد.
- ✓ زاویه هر کدام از چراغ‌های راه دریانوردی را ترسیم نماید.
- ✓ برد هر کدام از چراغ‌های راه دریانوردی را بیان کند.
- ✓ در خصوص زمان و نحوه بکارگیری چراغ‌ها و اشکال تصمیم بگیرد.
- ✓ در خصوص نوع چراغ‌هایی را که شناور در حالات مختلف باید روشن نماید، دستورات صحیح صادر کند.
- ✓ چراغ‌های مخصوص شناورهای خاص، مثل هواناو و هواپیمای آب نشین، را بیان کند.
- ✓ هنگام یدک‌کردن و یدک‌شدن دو شناور چراغ‌ها و اشکال بصری مناسب را به کار گیرد.
- ✓ چراغ‌ها و اشکال بصری شناور را در حال ماهی‌گیری توضیح دهد.
- ✓ چراغ‌ها و اشکال بصری شناور دارای محدودیت مانور را توضیح دهد.
- ✓ چراغ‌ها و اشکال بصری شناور با آبخور زیاد را توضیح دهد.

## کلیات (قانون بیستم)

- ۱- قوانین این بخش باید در تمام شرایط جوی به کار برده شوند.
- ۲- قوانین مربوط به چراغ‌ها باید از غروب تا طلوع خورشید (ساعات تاریکی) به مورد اجرا گذارده شوند. در طول این مدت، چراغ‌های دیگری نباید نمایش داده شوند.
- ۳- اگر لازم باشد شناورها می‌توانند از طلوع تا غروب خورشید (ساعات روشنایی) نیز، در شرایط دید کم و موقعیت‌هایی که ضروری تشخیص می‌دهند، چراغ‌های مربوط به این قوانین را روشن کنند.
- ۴- قوانین مربوط به شکل‌ها باید فقط در روز به کار برده شوند.

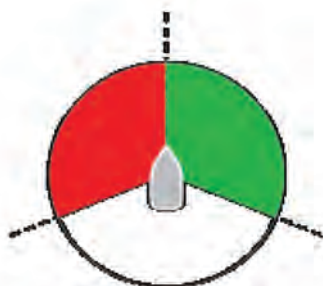
## تعاریف چراغ‌ها (قانون بیست و یکم)

۱- چراغ دکل اصلی، یعنی چراغ سفیدی که بر روی خط مرکزی سینه - پاشنه شناور قرار دارد و زاویه دید آن به طور افقی از سینه شناور، باید ۲۲۵ درجه باشد (۱۱۲/۵ به راست و ۱۱۲/۵ به چپ کشتی).



شکل ۱-۴- زاویه دید چراغ دکل اصلی شناور

۲- چراغ‌های طرفین، شامل چراغ سبز در سمت راست و چراغ قرمز در سمت چپ. زاویه دید این چراغ‌ها به طور افقی از سینه کشتی ۱۱۲/۵ درجه است، به طوری که تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی راست یا چپ کشتی دیده می‌شوند.



شکل ۲-۴- زاویه دید چراغ‌های طرفین شناور



شکل ۳-۴- نمونه ای از چراغ‌های دکل اصلی و طرفین شناور

تذکر : شناور با طول کمتر از  $20^{\circ}$  متر می تواند به جای چراغ های طرفین از یک چراغ ترکیبی، که بر روی خط سرتاسری سینه - پاشنه نصب می شود، استفاده نماید .



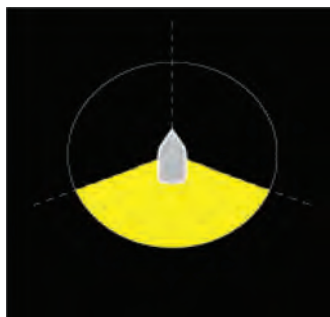
شکل ۴-۴- چراغ های ترکیبی طرفین شناور

۳- چراغ پاشنه، یعنی چراغ سفیدی که در پاشنه و در خط سرتاسری قرار دارد و زاویه دید آن به طور افقی از پاشنه کشتی  $135^{\circ}$  درجه است، به طوری که تا  $67/5^{\circ}$  درجه به طرفین (راست و چپ) دیده شود (بیش از  $22/5^{\circ}$  درجه بعد از راستای عرضی کشتی باید دیده شود).



شکل ۴-۵- زاویه دید چراغ پاشنه شناور

۴- چراغ یدک، چراغ زردیست که مشخصات چراغ پاشنه را داشته باشد.



شکل ۴-۶- زاویه دید چراغ یدک

- ۵- چراغ همه جانبه، یعنی چراغی که زاویه دید آن به طور افقی  $36^{\circ}$  درجه باشد.
- ۶- چراغ چشمک زن یعنی چراغی که در فواصل زمانی منظم، تعداد چشمک‌های آن در هر دقیقه  $12^{\circ}$  بار یا بیشتر باشد.

### بُرد دیدِ چراغ‌ها (قانون بیست و دوم)

- حداقل برد چراغ‌هایی که در این قوانین به آنها اشاره شده است باید برابر مقادیر زیر باشد:
- ۱- در شناورهای با طول  $5^{\circ}$  متر یا بیشتر از آن:
    - چراغ دکل،  $6^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ‌های طرفین،  $3^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ‌های پاشنه،  $3^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ‌های یدک،  $3^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ‌های همه جانبه سفید، قرمز، سبز یا زرد،  $3^{\circ}$  مایل دریایی.
  - ۲- در شناورهای با طول ( $5^{\circ}$  تا  $12^{\circ}$ ) متر:
    - چراغ دکل،  $5^{\circ}$  مایل، به جز موقعی که طول شناور کمتر از  $2^{\circ}$  متر است (در این صورت برد آن  $3^{\circ}$  مایل دریایی است)؛
    - چراغ‌های طرفین،  $2^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ پاشنه،  $2^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ یدک،  $2^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ‌های همه جانبه سفید، قرمز، سبز و یا زرد،  $2^{\circ}$  مایل دریایی.
  - ۳- در شناور با طول کمتر از  $12^{\circ}$  متر:
    - چراغ دکل،  $2^{\circ}$  مایل دریایی.
    - چراغ‌های طرفین،  $1^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ پاشنه،  $2^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ یدک،  $2^{\circ}$  مایل دریایی؛
    - چراغ‌های همه جانبه سفید، سبز، قرمز و یا زرد،  $2^{\circ}$  مایل دریایی.
  - ۴- در قسمت نامعلوم شناورها یا در اشیایی که بخشی از آنها زیر آب قرار دارد و در حال یدک شدن هستند:
    - یک چراغ همه جانبه سفید، با برد  $3^{\circ}$  مایل دریایی.

جدول ۱-۴- جدول برد دید چراغ‌های راه دریانوردی

طول نوع چراغ	طول بیشتر از ۵۰ متر	طول بین ۲۰ تا ۵۰ متر	طول بین ۱۲ تا ۲۰ متر	طول کمتر از ۱۲ متر
چراغ دکل	۶	۵	۳	۲
چراغ طرفین	۳	۲	۲	۱
چراغ پاشنه	۳	۲	۲	۲
چراغ یدک	۳	۲	۲	۲
چراغ همه جانبه	۳	۲	۲	۲

### چراغ‌های شناور موتوری در حال دریانوردی (قانون بیست و سوم)

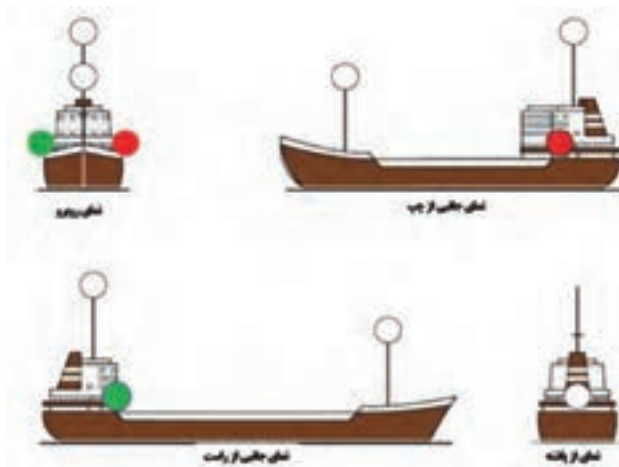
الف) شناور موتوری در حال دریانوردی باید چراغ‌های زیر را نمایش دهد :

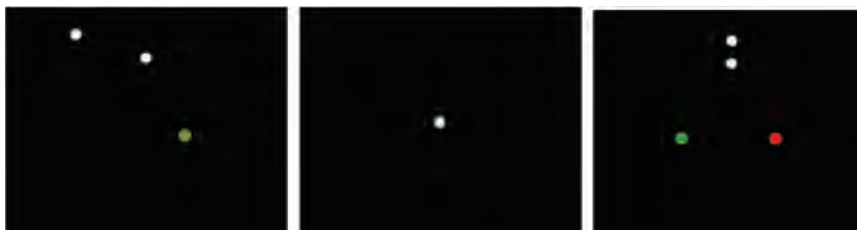
۱- چراغ دکل سینه؛

۲- اگر طول شناور بیشتر از ۵۰ متر باشد، چراغ دکل پاشنه باید بالاتر از چراغ دکل سینه باشد (اگر طول شناور کمتر از ۵۰ متر باشد نمایش چنین چراغی اجباری نیست ولی می‌تواند آنرا نمایش دهد)

۳- چراغ طرفین؛

۴- چراغ پاشنه؛



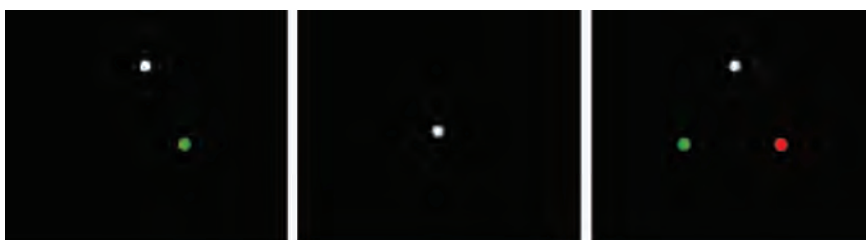


برد راست

پائینه

سینه

شکل ۷-۴- چراغ‌های راه دریانوردی یک شناور با طول بیشتر از ۵۰ متر



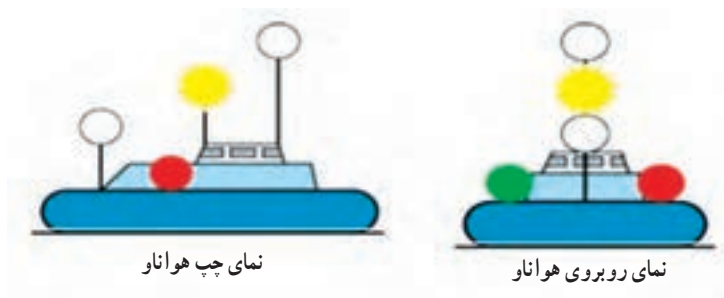
برد راست

پائینه

سینه

شکل ۸-۴- چراغ‌های راه دریانوردی یک شناور با طول کمتر از ۵۰ متر

ب) هنگامی که هواناو در حال حرکت است، علاوه بر چراغ‌های راه دریانوردی (دکل، طرفین و پائینه)، باید یک چراغ همه جانبه زرد چشمک زن را نیز نمایش دهد.



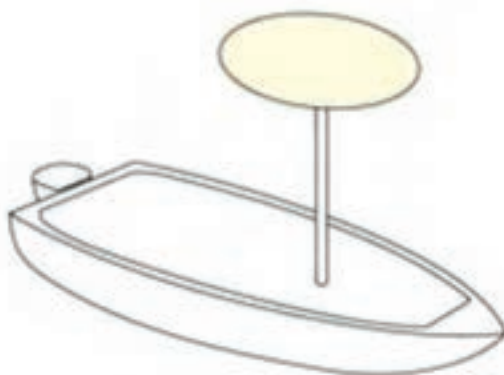
شکل ۹-۴- چراغ‌های راه دریانوردی یک هواناو

ج) یک هواپیمای آبنشین فقط در زمان نشست و برخاست و پرواز نزدیک سطح دریا، علاوه بر نمایش چراغ‌های راه دریانوردی، باید یک چراغ همه جانبه قرمز چشمک زن پرنور نیز نمایش دهد.



شکل ۱۰-۴- هواپیمای آب نشین و چراغ‌های راه دریانوردی آن

- ۱- شناوری که طول آن کمتر از ۱۲ متر است می‌تواند به جای چراغ‌های اصلی راه (چراغ دکل اصلی، طرفین و پاشنه) یک چراغ همه جانبه سفید و چراغ‌های طرفین را نیز نمایش دهد.
- ۲- شناوری که طولش کمتر از ۷ متر و سرعت آن کمتر از ۷ گره باشد، می‌تواند به جای چراغ‌های اصلی راه (چراغ دکل اصلی، طرفین و پاشنه) از یک چراغ همه‌جانبه سفید استفاده نماید. چنین شناوری اگر عملاً ممکن باشد باید چراغ‌های طرفین را نیز نمایش دهند.



شکل ۱۱-۴- چراغ دریانوردی یک شناور با طول کمتر از ۷ متر

- ۳- چراغ دکل یا چراغ همه جانبه سفید در شناور کمتر از ۱۲ متر می‌تواند در جایی به جز خط مرکزی قرار گیرد، مشروط بر اینکه چراغ ترکیبی طرفین بر روی خط مرکزی یا نزدیک به آن باشد؛ جایی که چراغ دکل و چراغ همه جانبه نمایش داده شده‌اند.



## یدک کشی و هل دادن (قانون بیست و چهارم)

الف) هر شناور هنگام یدک کشی باید چراغ‌های زیر را نمایش دهد:

- ۱- به جای چراغ‌های دکل اصلی سینه و پاشنه باید روی دکل اصلی، دو چراغ سفید با مشخصات چراغ دکل، که نسبت به یکدیگر در یک خط عمود قرار دارند، نمایش دهد.



شکل ۱۲-۴- چراغ‌های راه دریانوردی یک یدک کش

تذکر: اگر طول یدک (که از پاشنه شناور یدک کننده تا پاشنه شناور یدک شونده اندازه‌گیری می‌شود) از  $200$  متر تجاوز نماید باید به جای دو چراغ، سه چراغ با مشخصات چراغ دکل نمایش دهد.

۲- چراغ‌های طرفین؛

۳- چراغ پاشنه؛

۴- یک چراغ یدک که به طور عمودی بالای چراغ پاشنه قرار گرفته باشد؛

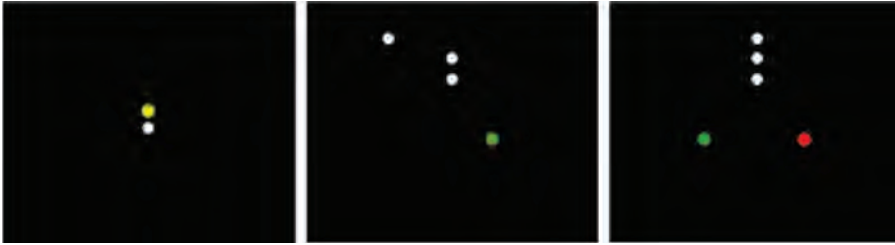


پاشنه

برد راست

سینه

شکل ۱۳-۴- چراغ‌های راه دریانوردی یک کش با طول یدک کمتر از  $200$  متر



پاشنه

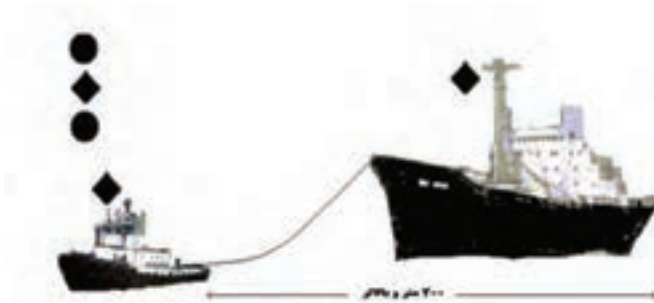
برد راست

سینه

شکل ۱۴-۴- چراغ‌های راه دریانوردی یک کس با طول یکدک بیش از ۲۰۰ متر

۵- در روز اگر طول یکدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید باید یک لوزی در محلی که به خوبی دیده

شود نمایش دهد.



شکل ۱۵-۴- علائم دریانوردی در روز یک کس با طول یکدک بیش از ۲۰۰ متر

ب) هنگامی که یکدک کش، یکدک را به جلو هل دهد و در واقع با آن یک شناور مرکب تشکیل

گردد، از نظر قانون یک واحد شناور در نظر گرفته می‌شود و باید چراغ‌هایی را که در قانون ۲۳

مقرر گردیده است نمایش دهد.

ج) شناوری که در حال هل دادن یدک به جلو باشد (ولی با یدک، یک واحد مرکب را تشکیل ندهد) یا این که یدک را از پهلو یدک کند، باید چراغ‌های زیر را نمایش دهد:

۱- به جای چراغ‌هایی که در قانون ۲۳ (الف) (۱) یا (۲) مقرر گردیده است باید روی دکل، دو چراغ سفید را، که نسبت به یکدیگر در یک خط عمودی قرار دارند، نمایش دهد؛

۲- چراغ‌های طرفین؛

۳- چراغ‌های پاشنه.

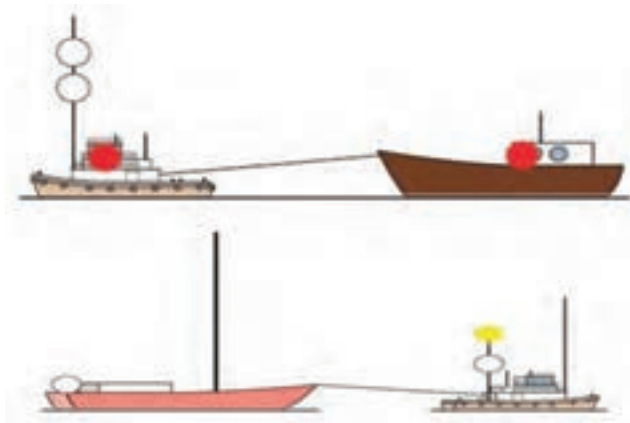


شکل ۱۶-۴- چراغ‌های دریانوردی یدک کش که با یدک خود یک واحد شناور را تشکیل نمی دهد.

د) یک شناور یا جسم یدک شونده باید چراغ‌های زیر را نمایش دهد:

۱- چراغ‌های طرفین؛

۲- چراغ پاشنه.



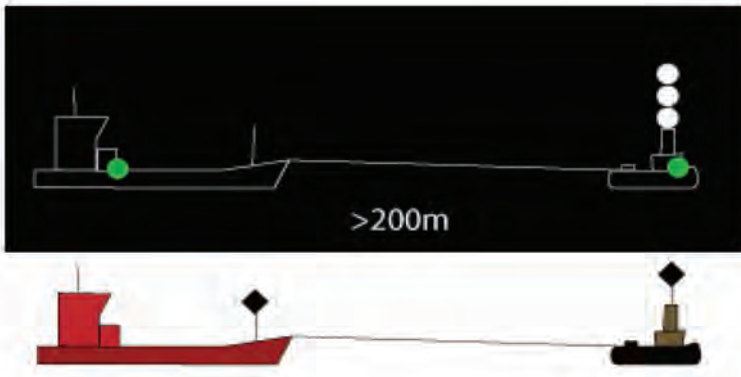
شکل ۱۷-۴- چراغ‌های شناور یدک شونده



شکل ۱۸-۴- چراغ‌های پاشنه شناور یدک کننده

۳- اگر طول یدک از ۲۰۰ متر بیشتر باشد باید یک لوزی در محلی که به خوبی دیده شود نمایش

دهد.



شکل ۱۹-۴- علائم بصری شناور یدک کننده و یدک شونده با طول یدک بیش از ۲۰۰ متر

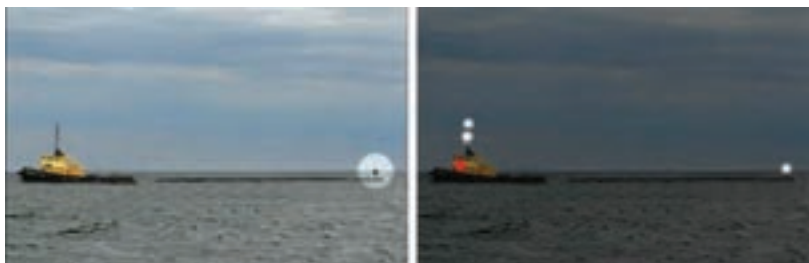
- ه) شناورهای یدک شونده (در حال هل داده شدن یا از پهلو یدک شدن) صرف نظر از تعداد آنها باید مانند یک شناور، چراغ‌های زیر را نمایش دهند :
- ۱- شناوری که به جلو هل داده می‌شود و با شناور یدک کننده یک واحد مرکب را تشکیل نمی‌دهد باید چراغ‌های طرفین را نمایش دهد.
  - ۲- شناور یا جسمی که از پهلو یدک می‌شود باید چراغ‌های طرفین و پاشنه را نمایش دهد.



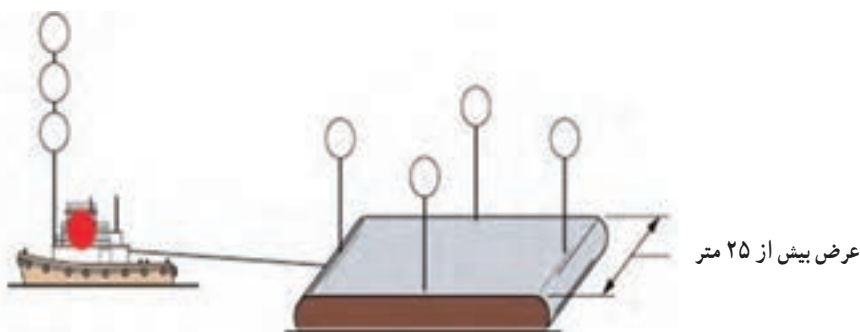
شکل ۲۰-۴- چراغ‌های شناور یدک کننده و یدک شونده که با هم یک واحد مرکب را تشکیل می‌دهند.

و در قسمت نامعلوم شناور یا شیء یدک شونده که قسمتی از آن در زیر آب است یا ترکیبی از این دو، باید :

۱- اگر عرض آن کمتر از ۲۵ متر است یک چراغ همه جانبه سفید در قسمت سینه یا نزدیک به آن و یک چراغ همه جانبه سفید در پاشنه یا نزدیکی آن نمایش دهد، به جز بارج‌های لاستیکی مخصوص حمل سوخت<sup>۱</sup> که نیاز نیست یک چراغ در قسمت سینه یا نزدیک به آن نمایش دهند.

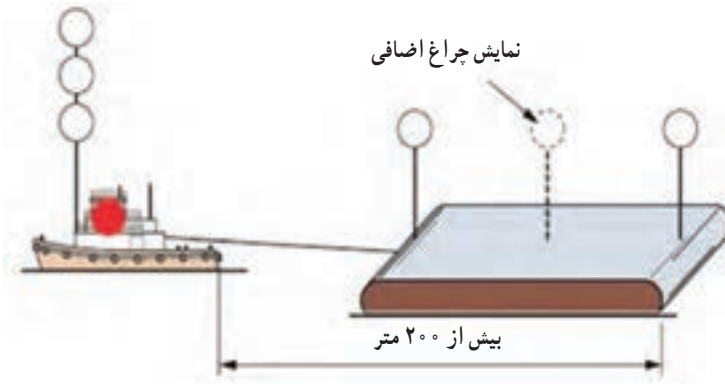


شکل ۲۱-۴- چراغ‌ها و علائم بصری شناور یدک کننده و شیء یدک شونده



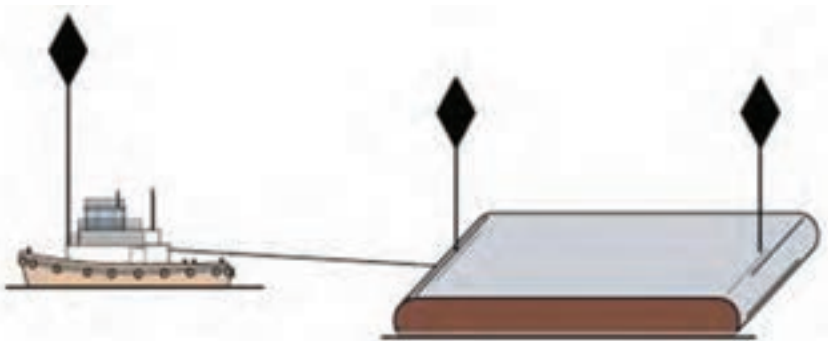
شکل ۲۲-۴- چراغ‌های شناور یدک کننده و شیء یدک شونده با عرض بیشتر از ۲۵ متر

- ۲- اگر عرض آن بیشتر از ۲۵ متر است (علاوه بر چراغ‌های ذکر شده)، دو چراغ سفید همه جانبه یکی در منتهی‌الیه سمت راست و دیگری در سمت چپ به نمایش درآورد.
- ۳- اگر طول آن بیشتر از ۱۰۰ متر است، بین چراغ‌های ذکر شده در بندهای (۱) و (۲) این قانون، تعدادی چراغ‌های سفید همه جانبه به نمایش در می‌آورد، به طوری که فاصله بین چراغ‌ها از ۱۰۰ متر بیشتر نگردد.



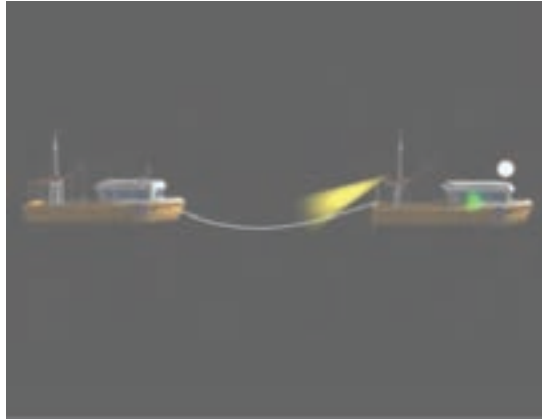
شکل ۲۳-۴- چراغ‌های شناور یدک کننده و شیء یدک شونده با طول بیشتر از ۲۰۰ متر

- ۴- شناور یدک شونده در طول روز باید یک شکل لوزی در قسمت انتهایی آخرین شناور یا شیء یدک شونده نمایش دهد و اگر طول یدک بیش از ۲۰۰ متر است، علاوه بر آن، یک لوزی دیگر در جایی که به خوبی دیده شود و حتی‌الامکان دور از لوزی پاشنه و به طرف سینه باشد، نمایش دهد.



شکل ۲۴-۴- علایم بصری شناور یدک کننده و شیء یدک شونده با طول بیشتر از ۲۰۰ متر

ز) در مواقعی که شناور یدک شونده امکان نمایش چراغ‌های ذکر شده در این قانون را ندارد، باید حتی‌الامکان اقداماتی را جهت نمایان کردن آن، به ویژه روشن نمودن مسیر طناب یدک یا حداقل نشان دادن حضور آن، انجام داد.



شکل ۲۵-۴- روشن کردن طناب یدک توسط یدک کش

### تحقیق کنید

در خصوص چگونگی چراغ‌ها و اشکال بصری شناورهای زیر تحقیق نمایید.

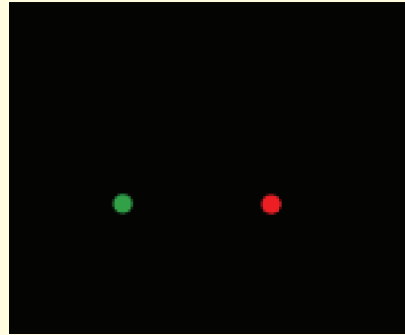
- ۱- هواناو در حال یدک شدن
- ۲- هواپیمای آب نشین در حال یدک شدن
- ۳- یدک‌کشی که دو شناور را به صورت پشت سرهم یدک می‌کند.
- ۴- شناوری با طول بیشتر از  $50$  متر در حال یدک کردن شناوری با طول یدک بیشتر از  $200$  متر

## شناور بادبانی در حال دریانوردی و شناور (قانون بیست و پنجم)



شکل ۲۶-۴- کشتی بادبانی

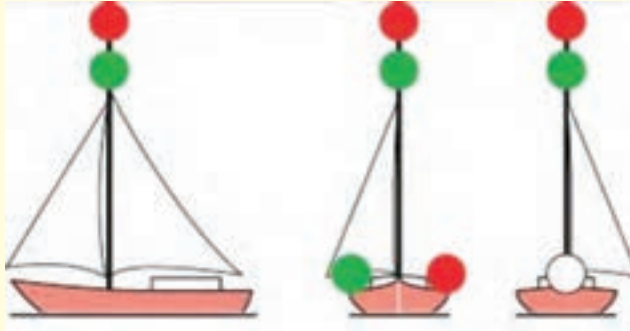
الف) کشتی بادبانی در حال دریانوردی باید چراغ‌های زیر را نمایش دهد :  
- چراغ‌های طرفین و چراغ پاشنه



شکل ۲۷-۴- چراغ‌های راه دریانوردی کشتی بادبانی

ب) شناور بادبانی که طولش کمتر از  $20$  متر است می‌تواند به جای چراغ‌هایی ذکر شده از یک فانوس ترکیبی در بالای دکل یا نزدیک آن و در جایی که به خوبی دیده شود استفاده نماید.  
ج) شناور بادبانی در حال دریانوردی می‌تواند، علاوه بر چراغ‌هایی که در بند الف) این قانون مقرر گردیده است، دو چراغ همه‌جانبه در یک خط قائم و در بالای دکل، به طوری که به خوبی دیده شوند، نمایش دهند: چراغ فوقانی باید قرمز و چراغ تحتانی سبز باشد، اما این چراغ‌ها نباید همزمان با چراغ ترکیبی که در بند ب) شرح داده شده است نمایش داده شوند.





شکل ۲۸-۴- چراغ‌های راه دریانوردی کشتی بادبانی

د) شناور بادبانی که طولش کمتر از ۷ متر است، اگر ممکن باشد، باید یکی از چراغ‌هایی را که در بند (الف) یا (ب) این قانون ذکر شده است نمایش دهد، اما اگر ممکن نباشد، باید یک چراغ قوه یا یک چراغ با نور سفید در دسترس داشته باشد تا آن را در مواقع لزوم جهت جلوگیری از تصادم نمایش دهد.

ه) شناور پارویی می‌تواند چراغ‌هایی را که در این قانون برای یک شناور بادبانی شرح داده شده است نمایش دهد، ولی اگر امکان نمایش این چراغ‌ها نباشد باید یک چراغ قوه یا یک چراغ با نور سفید در دسترس داشته باشد تا در مواقع لزوم آن را جهت جلوگیری از تصادم نمایش دهد.

و) شناور بادبانی که، علاوه بر نیروی بادبان از نیروی موتور نیز برای دریانوردی استفاده می‌نماید باید در روز در محل مناسبی که به خوبی دیده شود یک مخروط را که رأس آن به طرف پایین است، نمایش دهد.



شکل ۲۹-۴- علایم بصری دریانوردی کشتی بادبانی

## شناورهای صیادی (قانون بیست و ششم)

الف) شناور در حال صیادی، چه در حال دریانوردی و چه در لنگر، باید فقط چراغ‌ها و آشکالی را که در این قانون مقرر گردیده است نمایش دهد.  
ب) شناوری که در حال تورکشی است، به این معنی که بنا بر الزامات این کار، از جمله به آب دادن تورها، تجهیزات و وسایل صیادی، دارای تحرک بر روی آب است، باید چراغ‌ها و اشکال زیر را نمایش دهد:



شکل ۳۰-۴-علایم بصری دریانوردی کشتی صیادی

۱- دو چراغ همه جانبه در یک خط قائم، چراغ فوقانی سبز و چراغ تحتانی سفید، یا یک شکل که تشکیل شده است از دو مخروط سیاه در یک خط عمودی که رؤس آنها به یکدیگر متصل است (در محلی که به خوبی دیده شود).  
۲- چراغ دکل پاشنه، به طوری که بالاتر از چراغ همه جانبه سبز قرار دارد، شناوری که طولش کمتر از ۵۰ متر است اجباری ندارد که از این چراغ استفاده کند ولی می‌تواند به طور اختیاری از این چراغ استفاده نماید.



پاشنه

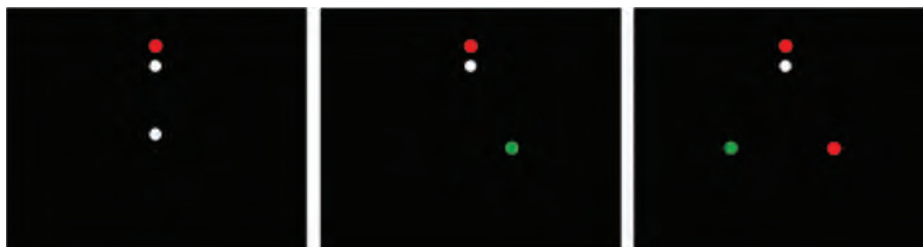
برد راست

سینه

شکل ۳۱-۴-چراغ‌های راه دریانوردی کشتی صیادی

۳- هنگامی که بر روی آب در حال حرکت است، علاوه بر چراغ‌های شرح داده شده در این بند، چراغ‌های طرفین و پاشنه را نمایش دهد.

۴- شناور در حال صیادی (به استثنای تورکش) اشکال و چراغ‌های زیر را باید نمایش دهد :  
 - دو چراغ همه جانبه در یک خط قائم (چراغ فوقانی قرمز و چراغ تحتانی سفید) یا یک شکل  
 تشکیل شده از دو مخروط سیاه در یک خط عمودی که رئوس آنها به یکدیگر متصل هستند.



باشنه

برد راست

سینه

شکل ۳۲-۴ چراغ‌های راه دریانوردی کشتی صیادی در حال دریانوردی

- اگر طول وسایل صیادی به آب داده شده به طور افقی از  $15^{\circ}$  متر از شناور باشد، یک چراغ  
 همه جانبه سفید و یا در روز یک مخروط (سیاه) را (که رأس آن به طرف بالاست، در جهت وسایل به  
 آب داده شده) باید نشان دهد.



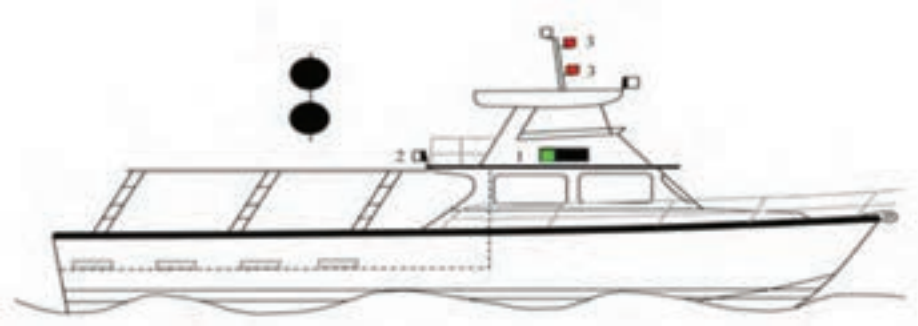
شکل ۳۳-۴ چراغ‌های راه دریانوردی کشتی صیادی با وسایل صیادی بیشتر از  $15^{\circ}$  متر در طرفین

۵- شناور صیادی هنگامی که بر روی آب در حال حرکت است، علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در این بند، چراغ‌های طرفین و چراغ پاشنه را نمایش دهد.

۶- شناور صیادی که در حال صیادی نیست، نباید چراغ‌ها و اشکال این قانون را نمایش دهد، بلکه باید مانند یک شناور معمولی از اشکال و چراغ‌های مربوطه استفاده نماید.

## شناور خارج از کنترل و شناوری که به دشواری قادر به انجام مانور است (قانون بیست و هفتم)

- الف) شناور خارج از کنترل باید چراغ‌ها و علائم زیر را نمایش دهد:
- ۱- در شب دو چراغ همه جانبه قرمز، در یک خط قائم در محلی که به خوبی دیده شود.
  - ۲- در روز دو توپ یا چیزی شبیه آن، در یک خط قائم در محلی که به خوبی دیده شود.



شکل ۳۴-۴- چراغ‌ها و علائم بصری کشتی خارج از کنترل



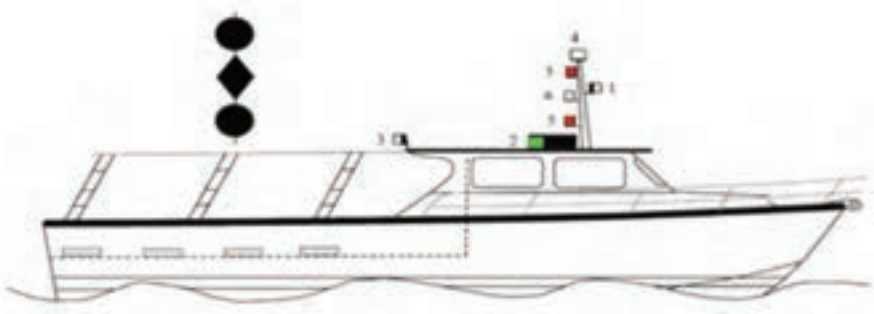
شکل ۳۵-۴- علائم بصری کشتی خارج از کنترل

۳- شناور خارج از کنترل هنگام حرکت بر روی آب، باید علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در این بند، چراغ‌های طرفین و پاشنه را نیز نمایش دهد.

ب) شناوری که به دشواری قادر به انجام مانور است (به جز شناور مین‌روب) باید چراغ‌ها و علائم زیر را نمایش دهد:

۱- سه چراغ همه جانبه در یک خط قائم، در محلی که به خوبی دیده شود. چراغ‌های فوقانی و تحتانی قرمز و چراغ وسطی باید سفید باشد.

۲- سه شیء در یک خط قائم در محلی که به خوبی دیده شود. اشیای فوقانی و تحتانی باید توپ و شیء وسطی باید یک لوزی باشد.



شکل ۳۶-۴ چراغ‌ها و علائم بصری کشتی دارای محدودیت مانور

۳- شناوری که به دشواری قادر به انجام مانور است در هنگام حرکت بر روی آب باید، علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در بالا، چراغ یا چراغ‌های دکل، طرفین و پاشنه را نیز روشن نماید.



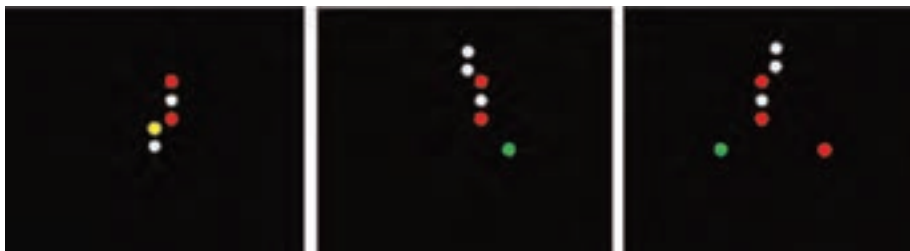
پاشنه

برد راست

سینه

شکل ۳۷-۴ چراغ‌های کشتی دارای محدودیت مانور در حال دریانوردی

ج) شناوری که درگیر یدک کشی است و به دلیل داشتن یدک، به دشواری قادر است راه خود را تغییر دهد، علاوه بر نمایش اشکال و چراغ‌های بالا، می‌تواند چراغ‌ها و اشکال مربوط به یدک را نیز نمایش دهد.



پاشنه

برد راست

سینه

شکل ۳۸-۴- چراغ‌های یدک کش دارای محدودیت مانور

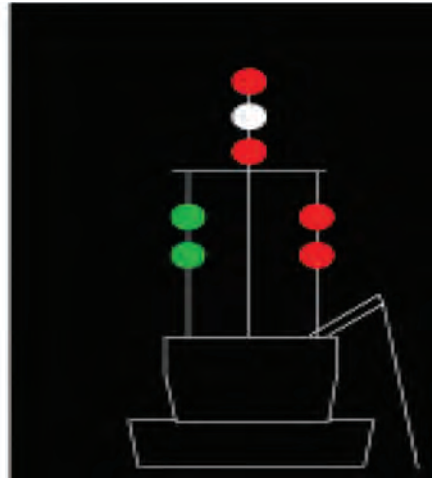
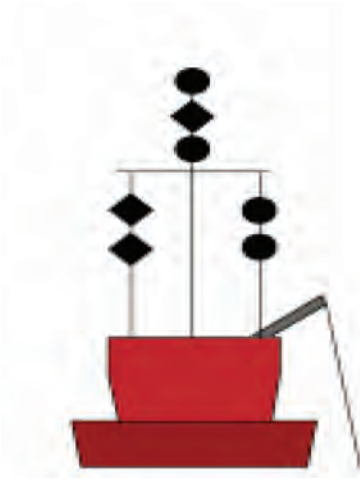
شناوری که دارای محدودیت مانور است و در اطراف خود موانعی برای تردد دارد، علاوه بر اشکال و علائم مربوط به محدودیت مانور خود، که ذکر شد، باید جهت موانع را به شرح زیر نشان دهد:

- ۱- در شب دو چراغ قرمز همه جانبه و در روز دو توپ سیاه در یک خط قائم، در سمتی که مانع وجود دارد.

- ۲- در شب دو چراغ سبز همه جانبه و در روز دو لوزی در یک خط قائم، در سمتی که مانع وجود ندارد و برای شناور دیگر قابل عبور است.



شکل ۳۹-۴- علائم بصری کشتی دارای محدودیت مانور با تعیین سمت محدودیت مانور



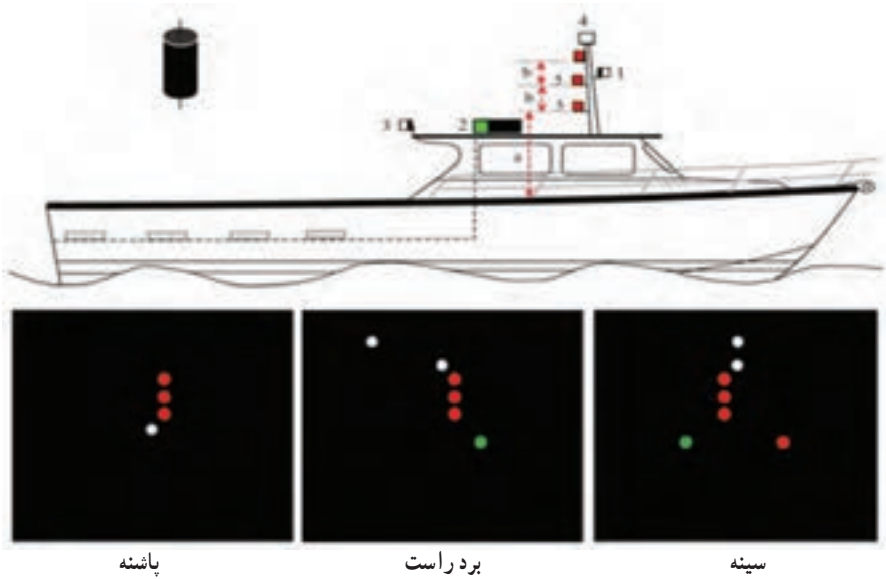
شکل ۴۰- چراغ‌ها و علائم بصری کشتی دارای محدودیت مانور با تعیین سمت محدودیت مانور

## شناور دارای آبخور زیاد (قانون بیست‌وهشتم)



شکل ۴۱- کشتی با آبخور زیاد

شناور دارای آبخور زیاد، علاوه بر چراغ‌های راه دریانوردی (چراغ‌های دکل، طرفین و پاشنه)، باید سه چراغ همه جانبه قرمز در یک خط قائم در شب یا یک استوانه در روز، در محلی که به خوبی دیده شود، نمایش دهد.



شکل ۴۲-۴- چراغ‌ها و علائم بصری کشتی با آب‌خور زیاد

### تحقیق کنید

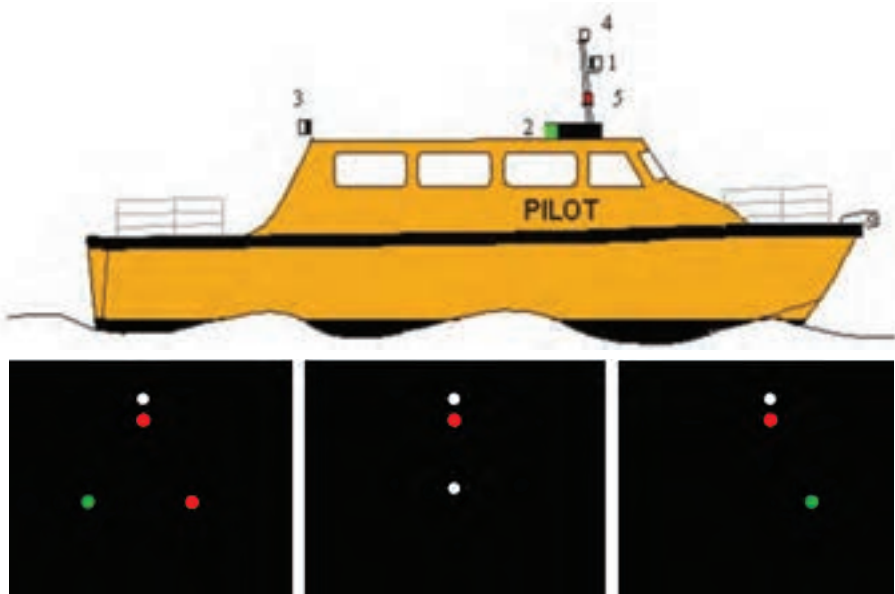
۱- چراغ‌ها و علائم بصری شناور دارای آب‌خور زیاد در حال یدک شدن را بررسی کنید.



## شناور راهنما بر<sup>۱</sup> (قانون بیست و نهم)

الف) شناور راهنما بر در حال انجام وظیفه باید چراغ‌ها و علائم زیر را نمایش دهد:

- ۱- دو چراغ همه جانبه در یک خط قائم بر روی دکل یا نزدیک به آن، چراغ فوقانی سفید و چراغ تحتانی قرمز.
- ۲- هنگامی که در حال دریانوردی است، علاوه بر چراغ‌های ذکر شده، چراغ‌های طرفین و چراغ پاشنه.



پاشنه

برد راست

سینیه

شکل ۴۳- چراغ‌ها و علائم بصری کشتی راهنما بر

ب) شناور راهنما بری که در حال انجام وظیفه نیست، باید اشکال و چراغ‌های شناور معمولی را نمایش دهد.

## شناور در لنگر و شناور به گل نشسته (قانون سی ام)

الف) شناور در لنگر، باید چراغ‌ها و علائم زیر را در محلی که به خوبی دیده می‌شود نمایش

دهد:

<sup>۱</sup>- pilot boat

۱- در هنگام شب در قسمت سینه کشتی، یک چراغ همه جانبه سفید و در هنگام روز یک توپ (سیاه).

۲- در قسمت پاشنه یا نزدیک آن، یک چراغ همه جانبه سفید، به طوری که پایین تر از چراغی قرار گیرد که در قسمت سینه روشن شده است.



شکل ۴۴-۴- چراغها و علائم بصری شناور در لنگر

ب) شناور با طول کمتر از  $5^{\circ}$  متر می‌تواند به جای چراغ‌های ذکر شده در بند (الف) این قانون، یک چراغ سفید همه جانبه در محلی که به خوبی دیده شود، نمایش دهد.

ج) شناور در لنگری که طول بیش از  $10^{\circ}$  متر دارد، می‌تواند چراغ‌های عرشه‌های آزاد را روشن نماید.

د) شناوری که به گِل نشسته است، علاوه بر چراغ‌های شرح داده در بند (الف) یا (ب) این قانون، باید چراغ‌ها و اشکال زیر را نمایش دهد:

۱- دو چراغ همه جانبه قرمز در یک خط قائم در شب.

۲- سه توپ (سیاه) در یک خط قائم در روز.



باشنه

برد راست

سینه



شکل ۴۵-۴- چراغ‌ها و علائم بصری شناور به گل نشسته

ه) شناور با طول کمتر از ۷ متر، به شرط آنکه در مسیر کانال، آبراه یا لنگرگاه (یا به طور کلی جایی که محل تردد سایر شناورها نباشد) لنگر بیندازد، نیاز نیست چراغ‌ها یا اشکال شرح داده شده در بندهای (الف) و (ب) این قانون را نمایش دهد.

و) یک شناور با طول کمتر از ۱۲ متر، هنگامی که به گل نشسته باشد، نیازی نیست چراغ‌ها و اشکال شرح داده شده در بند (د) این قانون را نمایش دهد.

## هواپیماهای آب‌نشین (قانون سی‌ویکم)

هواپیمای آب‌نشین در هنگام حرکت بر روی آب همانند یک شناور محسوب می‌شود و باید تمام قوانین مربوط به چراغ‌ها و علائم یک شناور را رعایت نماید. در صورتی که استفاده از چراغ‌ها و اشکال شرح داده شده غیر ممکن باشد، باید تا حدی امکان از چراغ‌ها و اشکالی استفاده کند که از نظر خصوصیات و محل نصب، مشابه چراغ‌ها و اشکال شناورها باشد.

## خودآزمایی

- ۱- وجود سه گوی مشکی در دکل اصلی شناور در روز نشانگر کدام شناور است؟
- ۲- علائم بصری یک هواپیمای آب‌نشین در روز و شب را تشریح نمایید.
- ۳- زوایای دید چراغ‌های راه یک شناور را با رسم شکل توضیح دهید.
- ۴- برد دید چراغ‌های راه دریانوردی یک شناور را در دید معمولی بیان کنید.
- ۵- وجود دو چراغ سفید بالای دکل اصلی یک شناور، به همراه چراغ‌های سبز و قرمز طرفین، بیانگر چه نوع شناور از کدام جهت دید است؟
- ۶- چراغ‌های راه یک هواناو را توضیح دهید.
- ۷- شکل زیر بیانگر چه وضعیتی از یک شناور است؟

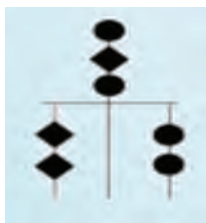


- ۸- وجود یک لوزی مشکی در بالای دکل اصلی یک شناور در روز، بیانگر چه وضعیتی از شناور است؟
- ۹- شناور یک‌کشی که در حال حمل دو شناور دیگر از پهلوست و هر سه شناور یک شناور واحد را تشکیل می‌دهند، باید در روز و شب چه علائم بصری را نمایش دهد؟

- ۱۰- علایم بصری شناور صیادی در روز و شب را توضیح دهید.
- ۱۱- وجود دو چراغ قرمز در شب در بالای دکل اصلی یک شناور، بیانگر چیست؟
- ۱۲- وجود دو گوی مشکی در روز در بالای دکل اصلی یک شناور، بیانگر چه وضعیتی از شناور است؟
- ۱۳- با دیدن چراغ‌های شکل زیر در شب متوجه چه شناوری می‌شوید؟



- ۱۴- علایم بصری شناور در حال لایروبی در روز را توضیح دهید.
- ۱۵- با دیدن علایم بصری زیر در روز متوجه چه وضعیتی از شناور می‌شوید؟



- ۱۶- نمایش یک استوانه مشکی در دکل اصلی در روز، بیانگر چیست؟
- ۱۷- علایم بصری شناور راهنما بر در روز و شب را توضیح دهید.
- ۱۸- نمایش دو چراغ قرمز در شب یا سه گوی مشکی در روز، نشان‌دهنده چه شناوری است؟
- ۱۹- علایم بصری شناور در لنگر را هنگام شب و روز تشریح نمایید.

## آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان<sup>۱</sup>

با توجه به اهمیت حفظ ایمنی جان و مال اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی، کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، مشتمل بر یک مقدمه و هفده ماده و یک ضمیمه در شش فصل، در تاریخ ۱۷ جولای ۱۹۷۸ مطابق با ۲۶ تیر ماه ۱۳۵۷ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید و توسط برخی از کشورها امضا شد و کشور ما نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۵/۵/۷ به آن ملحق شده است.

این کنوانسیون در مورد کشتی‌های زیر اعمال می‌شود:

الف) کشتی‌های جنگی، ناوهای پشتیبانی یا سایر کشتی‌هایی که در تملک یا بهره‌برداری کشور عضو قرار دارند و صرفاً به خدمات دولتی غیر تجاری می‌پردازند. (کشورهای عضو باید با اتخاذ تدابیر لازم، بدون وارد شدن لطمه به عملیات یا توان عملیاتی کشتی‌های نظامی، اطمینان حاصل کند که افراد شاغل در این گونه کشتی‌ها، الزامات کنوانسیون را تا حد معقول و عملی برآورده کنند).

ب) شناورهای صیادی

ج) قایق‌های تفریحی که به امور تجاری می‌پردازند.

د) کشتی‌های چوبی با ساختار ابتدایی

مطابق با مفاد این کنوانسیون کشتی‌ها هنگام توقف در بنادر کشورهای عضو، از نظر داشتن گواهینامه‌های آموزشی استاندارد برای کارکنان خود، مورد کنترل قرار می‌گیرند.

از اصول دیگر این کنوانسیون افزایش همکاری‌های فنی است که مورد تأکید این کنوانسیون می‌باشد و بر این اساس، کشورهای عضو باید با مشورت و کمک سازمان بین‌المللی دریانوردی پشتیبانی خود را از آن دسته از اعضای که برای موارد ذیل درخواست کمک‌های فنی می‌کنند، افزایش دهند:

الف) آموزش پرسنل اداری و فنی

ب) ایجاد مؤسساتی جهت آموزش دریانوردان

ج) تدارک تجهیزات و تسهیلات برای مؤسسات آموزشی  
د) توسعه برنامه‌های آموزشی مناسب، شامل آموزش‌های عملی در کشتی‌ها و

غیره

ه) تسهیل سایر اقدامات و تمهیدات جهت ارتقای صلاحیت‌های دریانوردان.  
بر اساس این کنوانسیون گواهینامه‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران باید برای آن دسته از متقاضیانی صادر شود که شرایط مربوطه را دارا باشند و گواهینامه‌ها باید به زبان یا زبان‌های کشور صادرکننده باشند و در صورتی که زبان مورد استفاده انگلیسی نباشد، متن باید حاوی ترجمه‌ای انگلیسی نیز باشد.  
الزامات ویژه برای تانکرها، تسلط بر وسایل نجات از دیگر مواردی هستند که مورد تأکید این کنوانسیون است.

## فصل پنجم

علائم صوتی و بصری

(قوانین ۳۲ الی ۳۷)





در پایان این فصل فراگیر می‌تواند :

- ✓ علایم صوتی مربوط به شرایط مختلف در دریا را شرح دهد.
- ✓ بوق کوتاه و بلند کشتی را توضیح دهد.
- ✓ در خصوص بکارگیری علایم صوتی مناسب در وضعیت‌های مختلف شناور تصمیم بگیرد.
- ✓ در شرایط دید محدود علائم صوتی مناسب و قانونی را به‌کار گیرد.
- ✓ با شنیدن علائم جلب توجه از طرف شناور دیگر، به‌صورت صحیح واکنش نشان دهد.
- ✓ علائم اضطراری مربوط به کشتی‌ها را توضیح دهد.

## تعاریف (قانون سی و دوم)

الف) واژه دستگاه صوتی کشتی<sup>۱</sup> به معنای هر نوع وسیله صوتی است که قادر باشد بوق‌هایی با مشخصات مندرج در این قوانین را ایجاد نماید.

- ب) بوق کوتاه بوقی است که حدود یک ثانیه طول بکشد.
- ج) بوق بلند بوقی است که حدود ۴ الی ۶ ثانیه طول بکشد.

## تجهیزات صوتی (قانون سی و سوم)

- الف) شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر باید مجهز به یک بوق باشد.
- شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر باید مجهز به یک بوق و یک زنگ باشد.



شکل ۱-۵- دو نوع دستگاه صوتی بر روی کشتی

۱- Whistle

شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر، علاوه بر بوق و زنگ، باید مجهز به یک ناقوس باشد، به طوری که صدای آن با صدای زنگ اشتباه نشود.

مشخصات بوق، زنگ و ناقوس باید مطابق با ویژگی‌های مندرج در این قوانین باشد. به جای زنگ یا ناقوس یا هر دو، می‌توان از وسیله‌ای که مشابه صدای این دو را ایجاد نماید، استفاده کرد. به شرط آنکه همواره بتوان از آنها برای تولید صدای لازم استفاده نمود.

ب) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر اجباری ندارد که به وسایل صوتی شرح داده شده در بند (الف) این قانون مجهز باشد، اما باید وسایل صوتی دیگر را که صدای کافی و مؤثر ایجاد نماید فراهم کند.

### علائم اخطار و مانور (قانون سی و چهارم)

الف) وقتی دو شناور در دید یکدیگر قرار دارند یا وقتی که شناور موتوری در حال دریانوردی، طبق این قوانین، قصد مانور دارد باید با استفاده از بوق قصد خود را برای سایر شناورها اعلام نماید.

یک بوق کوتاه: من در حال تغییر راه به سمت راست هستم.

دو بوق کوتاه: من در حال تغییر راه به سمت چپ هستم.

سه بوق کوتاه: موتورهای من به عقب گذاشته شده‌اند.

ب) شناوری که مجهز به بوق است می‌تواند علائم بوق خود را با تکرار همزمان به وسیله علائم چراغ، قصد خود را تکمیل کند:

● یک چشمک: من در حال تغییر راه به سمت راست هستم.

● دو چشمک: من در حال تغییر راه به سمت چپ هستم.

● سه چشمک: موتورهای من به عقب گذاشته شده‌اند.

● مدت زمان هر چشمک باید در حدود یک ثانیه باشد و فاصله زمانی بین دو چشمک حدود یک ثانیه و فاصله بین دو علامت متوالی نباید کمتر از ۱۰ ثانیه باشد.

● چراغی که به منظور چنین علامتی به کار می‌رود باید همه جانبه، سفید و با برد دید حداقل ۵ مایل باشد.

ج) هنگامی که دو شناور در کانال باریک یا آبراه در دید یکدیگر قرار دارند، باید:

۱- شناوری که قصد سبقت از شناور دیگر را دارد باید با علائم صوتی زیر قصد خود را برای

شناور دیگر اعلام نماید:

– دو بوق بلند و یک بوق کوتاه : یعنی من قصد دارم از سمت راست شما سبقت بگیرم.

– دو بوق بلند و دو بوق کوتاه : یعنی من قصد دارم از سمت چپ شما سبقت بگیرم.

۲– شناور سبقت شونده هم باید موافقت خود را با به صدا درآوردن علامت زیر اعلام دارد :

یک بوق بلند – یک بوق کوتاه – یک بوق بلند – یک بوق کوتاه

د) هنگامی که دو شناور در دید یکدیگر قرار می‌گیرند و نیز در حال نزدیک شدن به یکدیگرند، اگر یکی از آنها به دلایلی نمی‌تواند قصد یا اقدام شناور دیگر را بفهمد یا اقدامات آن شناور را جهت جلوگیری از تصادم کافی نمی‌داند یا نسبت به اقدامات وی شک و تردید می‌کند، با به صدا درآوردن پنج بوق متوالی کوتاه، شک و تردید خود را به شناور دیگر اعلام می‌کند.

جواب چنین علامتی به وسیله شناور نزدیک شونده، یک بوق بلند است. این علامت می‌تواند به وسیله حداقل پنج چشمک متوالی با چراغ نیز کامل شود.

ه) شناوری که در حال نزدیک شدن به پیچ کانال یا آبراه است، به طوری که به دلیل موانع موجود، نمی‌تواند شناور دیگر را در آن طرف کانال مشاهده نماید، باید یک بوق بلند به صدا درآورد. شناور دیگر نیز اگر در فاصله‌ای باشد که بتواند هنگام نزدیک شدن به پیچ کانال، علامت ذکر شده را بشنود باید جواب آن را با به صدا درآوردن یک بوق بلند بدهد.

و) اگر شناوری به دو بوقی که فاصله آنها از هم بیش از ۱۰۰ متر است مجهز باشد، باید جهت به صدا درآوردن علامت ذکر شده فقط از یک بوق استفاده نماید.

## علائم صوتی در شرایط دید محدود (قانون سی و پنجم)

در منطقه‌ای با دید محدود یا نزدیک به آن، چه در شب و چه در روز، علائم صوتی باید به شرح زیر مورد استفاده قرار گیرند :

الف) شناور موتوری در حال حرکت، باید متناوباً در فاصله زمانی کمتر از دو دقیقه، یک بوق بلند به صدا درآورد.

ب) شناور موتوری در حال دریانوردی که حرکتی در آب ندارد، باید متناوباً در فاصله زمانی کمتر از دو دقیقه، دو بوق بلند به صدا درآورد (فاصله زمانی بین دو بوق بلند حدود دو ثانیه است).

ج) شناور خارج از کنترل، شناوری که به دشواری قادر به انجام مانور است، شناور بادبانی، شناور صیادی در حال ماهیگیری و شناور در حال یدک کشی یا در حال هل دادن یدک به جلو، باید متناوباً یک بوق بلند و دو بوق کوتاه را در فاصله زمانی کمتر از دو دقیقه به صدا درآورند.

د) شناور یدک شونده (در صورت زیاد بودن شناورهای یدک شونده، آخرین واحد یدک شونده) در صورتی که نفر بر روی آن گمارده شده است، باید متناوباً در فاصله زمانی کمتر از دو دقیقه یک بوق بلند و سه بوق کوتاه به صدا درآورد. این علامت باید بلافاصله بعد از بوق یدک کش به صدا درآید.

ه) شناور هل دهنده و شناوری که به جلو هل داده می‌شود، در صورتی که هر دو واحد مرکبی را تشکیل می‌دهند، مانند یک شناور موتوری معمولی در نظر گرفته می‌شوند و باید از علائم شرح داده شده در بندهای (الف) یا (ب) این قانون پیروی نمایند.

و) شناوری که در لنگر است، باید متناوباً در فاصله زمانی کمتر از یک دقیقه به مدت پنج ثانیه زنگ مداوم بزند. اگر طول شناور بیشتر از ۱۰۰ متر باشد باید پنج ثانیه زنگ مداوم در سینه و فوراً ۵ ثانیه ضربه مداوم ناقوس در پاشنه را به صدا درآورد. شناوری که در لنگر است، می‌تواند علاوه بر علائم بالا، یک بوق کوتاه، یک بوق بلند و یک بوق کوتاه نیز به صدا درآورد تا بدین وسیله موقعیت خود را به شناورهای نزدیک شونده اعلام کند و از تصادم احتمالی جلوگیری نماید.

ز) شناور با طول کمتر از ۲۰ متر، مجبور و ملزم نیست که دقیقاً علائم صوتی شرح داده شده در این قانون را به صدا درآورد. ولی باید از وسایل صوتی مؤثر دیگر استفاده نماید و آنها را متناوباً در فاصله زمانی کمتر از دو دقیقه به صدا درآورد.

ح) شناور راهنما بر که در حال انجام وظیفه است می‌تواند، علاوه بر علائم شرح داده شده در بندهای (الف) و (ب) این قانون، متناوباً چهار بوق متوالی کوتاه، برای شناسایی خود به صدا درآورد.

### علائم جلب توجه (قانون سی و ششم)

اگر شناوری قصد دارد توجه شناور دیگر را به خود جلب نماید می‌تواند از هر نوع علائم صوتی یا چراغ استفاده نماید. اما این علائم نباید با علائمی که در قسمت‌های دیگر این قوانین وضع شده‌اند اشتباه شوند و همچنین تمرکز روشنایی چراغ نورافکن جست‌وجو، در جهت خطر نباید طوری باشد که شناور دیگر را گمراه نماید. به گونه‌ای که آن را با چراغ‌های ناوبری اشتباه بگیرد. برابر این قانون، نباید از چراغ‌های زمان‌دار با نور شدید یا چراغ‌های گردان (نظیر نورافکن‌های چرخان) استفاده نمود.

## علائم اضطراری (قانون سی و هفتم)

هنگامی که شناوری در اضطرار است و به کمک نیاز دارد، باید از علائم مختلف صوتی و بصری، مطابق با کتاب کدهای بین‌المللی سیگنال<sup>۱</sup> استفاده نماید.

## استثناها (قانون سی و هشتم)

شناور در حال ساخت، که کیل آن گذاشته شده و مراحل اولیه ساخت را سپری می‌کند، از رعایت قوانین بین‌المللی راه از جمله نصب چراغ‌های راه، رعایت بُرد چراغ‌ها، رعایت رنگ چراغ‌ها و جابه‌جایی چراغ‌ها مستثناست.

## خودآزمایی

۱- علائم صوتی را که یک شناور در حال سبقت از شناور دیگر باید به صدا در آورد، توضیح دهید.

۲- به صدا در آوردن پنج بوق کوتاه توسط یک شناور بیانگر چیست؟

۳- علائم صوتی مربوط به شناوری را که در حال دریانوردی در دید محدود است، توضیح دهید.

۴- علائم صوتی مربوط به شناوری را که در دید محدود توقف کرده است، توضیح دهید.

۵- شناور با طول بیش از ۱۰۰ متر و در لنگر در دید محدود باید چه علائم صوتی را به صدا در آورد؟

۶- به صدا در آوردن چهار بوق کوتاه نشانگر چه شناوری است؟

<sup>۱</sup> - International Code of Signal

## آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی<sup>۱</sup>

یکی از مهم‌ترین اصولی که همواره مورد توجه دریانوردان بوده است، مسئله نجات جان اشخاص و اموال در دریاست که کلیات آن طی کنوانسیون در سال ۱۹۱۰ میلادی در بروکسل تصویب شده بود. لیکن در کنوانسیون مذکور اصلی حاکم بر عملیات نجات بود که بیان می‌کرد «تنها در صورت موفقیت‌آمیز بودن عملیات نجات، نجات دهنده مستحق اجرت و پاداش می‌گردد».

این اصل باعث شده بود که نجات‌دهندگان در سوانحی که منجر به آلودگی و صدمه به محیط زیست بود، از اقدام به عملیات نجات، خودداری می‌کردند. برای رفع این مشکل کنوانسیون جدیدی در تاریخ ۲۸ آوریل ۱۹۸۹ با عنوان کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی، مشتمل بر یک مقدمه و ۳۴ ماده در سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسید که کشور ما نیز بر اساس ماده واحده مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۰ مجلس شورای اسلامی مشروط بر عدم رعایت بندهای «الف، ب، ج و د» ماده ۳۰ به آن ملحق شد.

در این کنوانسیون به لحاظ توجه خاص به امر مبارزه با آلودگی و حفظ محیط زیست، مقررات مصوب سال ۱۹۱۰ بروکسل مورد تجدیدنظر قرار گرفت و بخشی تحت عنوان «غرامت ویژه» اضافه شد که نجات‌دهندگان را به میزان جلوگیری از آلودگی دریا مستحق اجرت و دریافت پاداش می‌کرد.

هدف اصلی این کنوانسیون به وجود آوردن یک سیستم معقول، برای حمایت از نجات‌دهندگان و حفظ حقوق آنان و در عین حال ایجاد یک چارچوب برای انجام عملیات نجات و تعهدات هریک از طرفین نجات‌دهنده و مالک کشتی است.

بر اساس این کنوانسیون هر فرمانده ملزم است تا آنجا که بتواند بدون ایجاد خطر برای شناور خود و افراد روی آن، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریاست، کمک کند.

اشخاصی که جانشان نجات داده می‌شود ملزم به پرداخت هیچگونه اجرتی نخواهند بود مگر اینکه مقررات ملی آن، چیز دیگری پیش‌بینی کرده باشد.

این کنوانسیون شامل کشتی‌های جنگی یا سایر شناورهای غیر تجاری که تحت مالکیت یک دولت بوده و در زمان عملیات نجات، از مصونیت مطلق برخوردارند، نمی‌شود. مگر اینکه دولت عضو، تصمیم بگیرد که این کنوانسیون در مورد کشتی‌های جنگی‌اش یا دیگر شناورهای توصیف شده اعمال شود در این صورت باید موارد و شرایط چنین اعمالی را به اطلاع دبیر کل سازمان ملل برساند.

با توجه به اینکه الحاق کشور ما به این کنوانسیون مشروط بر عدم رعایت ماده ۳۰ کنوانسیون بوده است، لذا این ماده که متضمن «حق شرط» است، عیناً به شرح ذیل درج می‌شود:

ماده ۳۰

۱- هر کشوری در هنگام تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق می‌تواند حق خود را برای اعمال نکردن مفاد این کنوانسیون در حالت‌های زیر حفظ کند:

(الف) وقتی که عملیات نجات در آب‌های داخلی انجام می‌شود و تمام شناورهای درگیر از نوع شناورهای داخلی هستند.

(ب) وقتی که عملیات نجات در آب‌های داخلی انجام می‌شود و هیچ‌گونه شناوری درگیر نیست. (عملیات نجات به وسیله تجهیزات بی‌سیم به غیر از شناور انجام می‌شود).

(ج) وقتی که کلیه طرف‌های ذیربط تبعه آن کشور هستند.

(د) وقتی که اموال موضوع نجات، از نوع فرهنگی دریایی و دارای ارزش‌های ما قبل تاریخی، باستان‌شناسی یا تاریخی هستند و در بستر دریا قرار دارند.